Hukum Transnasional

Ariawan Gunadi & Martono

HUKUM TRANSNASIONAL

Penulis

Ariawan Gunadi

Martono

Hukum Transnasional

Penulis

Ariawan Gunadi

Martono

ISBN: 978-623-6463-18-5

Penerbit

LPPI UNTAR (UNTAR Press)

Lembaga Penelitian dan Publikasi Ilmiah Universitas Tarumanagara

Jln. Letjen. S. Parman No. 1

Kampus I UNTAR, Gedung M, Lantai 5

Jakarta 11440

Email: dppm@untar.ac.id

Keanggotaan IKAPI

No.605/AnggotaLuarBiasa/DKI/2021

Copyright © 2022 Universitas Tarumanagara

KATA SAMBUTAN

Rektor Universitas Tarumanagara

Salah satu kinerja dosen dalam Tri Dharma Perguruan Tinggi adalah menghasilkan buku referensi, monograf atau buku ajar yang merupakan ekspresi kompetensi keilmuan dan pengetahuan yang luas dari satu persoalan sesuai dengan bidang yang ditekuni. Buku menjadi salah satu sumber ilmu pengetahuan yang sangat dibutuhkan oleh dosen, mahasiswa, para pembelajar, peneliti, praktisi, dan berbagai kalangan yang membutuhkan informasi terkait.

Buku dengan judul **HUKUM TRANSNASIONAL**, ditulis oleh Pakar yang telah berpengalaman dibidangnya, dengan latar belakang pendidikan, penelitian, dan pengalaman yang mendukung penulisan buku tersebut. Kajian secara teoritik, dikombinasikan dengan peraturan yang berlaku secara internasional dan hasil penelitian para penulis serta dilengkapi dengan hasil penelitian yang telah dipublikasikan oleh peneliti yang lain, membuat buku ini dapat menjadi salah satu referensi dalam pembelajaran dan penelitian bidang Hukum Transnasional. Penulisan buku yang tersusunsecara runtut dan sistematis, membuat buku ini menarik untuk dibaca dan dipelajari olehberbagai kalangan yang ingin belajar tentang hukum transnasional.

Secara khusus buku ini juga dapat digunakan menjadi salah satu referensi dalam pembelajaran Merdeka Belajar dan Kampus Merdeka bagi mahasiswa Fakultas Hukum, dimana para mahasiswa dan dosen dapat mengeksplorasi informasi dalam buku ini untuk menjadi bahan diskusi yang menarik dan memperkaya ilmu pengetahuan mahasiswa dan dosen.

Kami menyambut gembira dan memberikan apresiasi yang tinggi atas penerbitan buku **HUKUM TRANSNASIONAL** karya dosen Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara ini. Semoga buku ini dapat menjadi salah satu buku rujukan dalam berbagai keperluan oleh semua pemangku kepentingan. Semoga buku ini juga akan dilengkapi dengan buku lainnya, sehingga para pembaca khususnya mahasiswa FakultasHukum dapat memperoleh banyak ilmu pengetahuan

dan wawasan dengan membaca buku-buku yang baik sesuai dengan kebutuhan pengembangan ilmu hukum pada saat ini dan masa mendatang.

Selamat dan sukses untuk penerbitan buku **HUKUM TRANSNASIONAL.**

Jakarta, Desember 2021

Rektor Universitas Tarumanagara

Prof. Dr. Ir. Agustinus Purna Irawan, I.P.U., ASEAN Eng.

KATA PENGANTAR

Dalam rangka merespon program **Kampus Merdeka** dan **Merdeka Belajar** perguruan tinggi, kami berdua menyusun seri (secara beruntun) buku pertama berjudul ”HUKUM TRANSNASIONAL” untuk memenuhi kurikulum operasional (KO) Universitas sesuai kebijakan Menteri Pendidikan. Ringkasan isi buku ini sebagai berikut.

Bab 1, **HUKUM INTERNASIONAL** ini menjelaskan pengertian, beberapa istilah yang berlaku, perbedaan antara hukum internasional dengan hukum perdata internasional, sumber-sumber hukum internasional, sumber-sumber hukum udara internasional dan sumber-sumber hukum udara nasional.

Bab 2, **SUBJEK HUKUM INTERNASIONAL** ini menjelaskan pengertian subjek hukum internasional; membahas berbagai subjek hukum internasional seperti perseorangan, Palang Merah Internasional, Tahta Suci, Organisasi Internasional, Negara berdaulat yang meliputi kedaulatan di wilayah termasuk di angkasa, darat, perairan, udara; kegiatan terorisme; intervensi; asas kesederajatan; pengakuan; pemberontakan; perwakilan, negara bagian dan perusahaan multinasional.

Bab 3, **ORGANISASI INTERNASIONAL** ini menjelaskan pengertian; klasifikasi organisasi internasional berdasarkan fungsi, kompetensi, jangka waktu, global atau regional; struktur organisasi; maksud dan tujuan; organ-organ dalam organisasi; keanggotaan; ASEAN termasuk deklarasi Bangkok, struktur organisasi, kekuasaan tertinggi; Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mengenai piagam, organ utama yang terdirisidang umum, dewan keamanan, dewan perwalian, sekretariat, mahkamah internasional; hak suara dan keanggotaan.

Bab 4, **PERSERIKATAN BANGSA-BANGSA** ini membahas piagam PBB yang berisi pertimbangan, maksud dan tujuan; peran Organ Utama PBB masing-masing. Sidang Umum, Dewan Keamanan, Dewan Ekonomi dan Sosial, Mahkamah Internasional; Dewan Perwalian dan Sekretariat; keanggotaan; badan-badan khusus dilingkungan PBB, namun demikian sebelumnya diuraikan lebih dahulu Lembaga Bangsa-Bangsa agar para pembaca memahami dengan baik peran PBB.

Bab 5, **PERDAGANGAN DUNIA** ini membahas Organisasi Perdagangan Dunia (WTO) mengenai struktur organisasinya yang terdiri *Ministerial Conference (MC), General Council (GC), Dispute Settlement Body (DSB), Trade Policy Review Body (TPRB), Specialized Councils (SC), Ommittees, Working Parties (WP);* GATT membahas prinsip-prinsip yang berlaku, penyelesaian sengketa dan implementasi; GATS membahas perlakuan nasional, harmonisasi hukum, jadwal komitmen jasa yang meliputi sektor dan sub-sektor telekomunikasi, industri, transportasi dan keuangan.

Bab 6, **WILAYAH NEGARA** ini membahas secara runtun konvensi internasional yang mengatur wilayah; perolehan wilayah karena pendudukan atau penguasaan, aneksisasi, pertumbuhan dan kedaluwarsa, penyerahan; bagian-bagian wilayah angkasa, darat, perairan termasuk laut dalam, teluk dalam, perairan pelabuhan, kapal asing, benda-benda terapung seperti pesawat udara, kapal laut, pesawat angkasa, perjanjian mengenai wilayah.

Bab 7, **ASPEK-ASPEK HUKUM KEGIATAN DI ANGKASA LUAR** ini menjelaskan konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan; tanggung jawab hukum praduga bersalah dengan segala konsekuensinya; tanggung jawab hukum tanpa bersalah; ajaran hukum; hukum peluncuran *Challenger* yang berlaku di Amerika Serikat; tanggung jawab hukum berdasarkan *International Liability of 1972* terhadap awak pesawat angkasa, jurisdiksi, istilah-istilah yang digunakan, hak dan kewajiban; tanggung jawab hukum kegiatan angkasa berdasarkan *International Liability Convention of 1972* meliputi pengertian negara peluncur, kerusakan, tuntutan ganti rugi, perlindungan hukum dan cara gugatan berlangsung.

Bab 8, **KONVENSI PENDAFTARAN BENDA-BANDA ANGKASA 1974 ini** membahas latar belakang; proses perkembangan pendaftaran benda-benda angkasa; manfaat pendaftaran benda-benda angkasa; kandungan *space registration convention of 1974* yang meliputi pengertian negara peluncur, pengertian benda-benda angkasa; kewajiban negara peluncur untuk mendaftarkan; sistem pendaftaran yang digunakan; informasi pendaftaran benda-benda angkasa; waktu pendaftaran; benda- benda angkasa; penandaan benda-benda angkasa (*marking of space object*); dan kesimpulan.

Bab 9, **SIARAN LANGSUNG INTERNASIONAL DENGAN SATELIT BUMI** ini menguraikan perkembangan teknologi angkasa luar; usaha perserikatan bangsa-bangsa (PBB) membahas siaran langsung internasional melalui satelit yang meliputi tinjauan umum; usaha pendekatan; prinsip-prinsip yang telah disetujui antara lain berlakunya hukum internasional, hak-hak dan keuntungannya; kerjasama internasional; hak konsultasi; prinsip-prinsip yang belum disepakati *prior consent*, *programme* dan *free flow of information*; akhirnya dikeluarkan deklarasi yang berisi maksud dan tujuan; hukum yang berlaku; manfaat siaran langsung; kerjasama internasional; penyelesaian sengketa; hak dan kewajiban; hak-hak negara tetangga dan *copyright*, pemberitahuan kepada PBB; konsultasi dan persetujuan antar negara.

Bab 10, **KONFERENSI PARIS 1910 dan KONVENSI PARIS 1919**. Konferensi Paris 1910 membahas usaha membuat konvensi navigasi udara internasional, tetapi mengalami kegagalan karena masalah-masalah kedaulatan di udara (*complate of sovereignty over it's airspace*); usaha memperbaiki kegagalan tersebut melahirkan Konvensi Paris 1919 yang mengatur kedaulatan wilayah udara; penerbangan lintas damai; transportasi udara internasional komersial; zona larangan terbang; pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara; sertifikat pendaftaran pesawat udara dan peralatan radio; persetujuan terbang; keberangkatan, dan pendaratan pesawat udara; larangan pengangkutan; klasifikasi pesawat udara; komisi navigasi penerbangan internasional (CINA); pengumpulan, dan distribusi statistik.

Bab 11, **KEJAHATAN DALAM HUKUM PENERBANGAN** ini membahas Pidana pelanggaran atau pidana kejahatan menurut Konvensi Tokyo 1963 yang meliputi antara lain maksud dan tujuan; kandungan Konvensi Tokyo 1963 antara lain ketertiban dan disiplin; pengertian dalam penerbangan; pelanggaran hukum nasional; tindakan yang membahayakan; lingkup berlakunya; pengecualian; jurisdiksi; kekosongan hukum; disiplin di dalam pesawat udara; perlindungan hukum bagi awak pesawat udara, penumpang dan perusahaan; hak dan kewajiban negara anggota.

Bab 12, **KONVENSI CHICAGO 1944** ini membahas latar belakang; maksud dan tujuan konferensi penerbangan sipil internasional; aspek ekonomi angkutan udara internasional terdiri atas *internasional air services transit agreement, international air transport agreement*; aspek teknis dan operasional; kedaulatan negara meliputi batas wilayah angkasa, daratan, perairan dan udara; pendaftaran, dan kebangsaan pesawat udara di Indonesia, Belanda dan Amerika; pencarian dan pertolongan pesawat udara; investigasi kecelakaan pesawat udara; dokumen penerbangan; organisasi penerbangan sipil internasional *(international civil aviation organization)* terdiri atas struktur organisasi; sidang umum dan badan harian; komisi navigasi penerbangan; dan keanggotaan**; SECARA RINCI AKAN DITERUSKAN PADA BUKU SERI BERIKUTNYA.**

Pada akhir buku seri pertama ini dilampiri konvensi internasional yang relevan dengan bab-bab yang dibahas di atas dan ditutup dengan biodata penulis sebagai penanggung jawab penulisan buku tersebut. Para penulis sangat berbahagia kepada para pembaca yang mau memberi saran dan masukan demi penyempurnaan buku ini. Pada kesempatan ini para penulis mengucapkan terima kasih pertama pada keluarga masing- masing penulis atas dukungan moril maupun lainnya.

Lebih lanjut kami ucapkan kepada Pimpinan Yayasan Tarumanagara, Rektor Universitas Tarumanagara, dan Dekan Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara serta pihak-pihak lain yang telah membantu dalam penyelesaian tulisan ini. Demikian salam sehat buat pembaca buku ini dan kami sampaikan ucapan terima kasih atas saran dan kritik untuk penyempurnaan buku tersebut.

Para penulis

Assoc. Prof. Dr. Ariawan Gunadi, S.H., M.H., CTA., CPM., CPN., CPArb.

Prof. Dr. K. Martono, SH., LL.M., McSc., CLA.

DAFTAR ISI

Kata Sambutan Rektor Universitas Tarumanagara
Prof. Dr. Ir. Agustinus Purna Irawan, I.P.U., ASEAN Eng. v
Kata Pengantar vii
Bab I : Instrumen Hukum Udara Pengertian, istilah yang berlaku, sumber hukum transnasional dan perbedaan dengan Hukum Perdata Internasional……. 1
Bab II : Subjek Hukum Internasional 23
Bab III : Organisasi Internasional 41
Bab IV : Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) 57
Bab V : Wilayah Negara 79
Bab VI : Perdagangan Dunia (WTO) 99
Bab VII : Aspek-Aspek Hukum Kegiatan di Angkasa Luar 123
Bab VIII : Siaran Langsung Internasional dengan Satelit Bumi 155
Bab IX : Konferensi Paris 1910 dan Konvensi Paris 1919 179
Bab X : Konvensi Chicago 1944 227
BAB XI : Kejahatan Penerbangan 261
Bab XII : Rezim Hukum Laut Internasional (*Regime of the Law of the Seas*) 323
Daftar Pustaka 367
Lampiran ke 1 : Instrumen Hukum Udara 381
Lampiran ke 2 : Instrumen Hukum Angkasa Luar 452
Lampiran ke 3 : Biodata Assoc. Prof. Dr. Ariawan Gunadi, S.H., M.H., CTA., CPM., CPN., CPArb 481
Lampiran ke 4 : Biodata Prof. Dr. K. Martono, SH., LL.M., McSc., CLA……482

BAB I

HUKUM TRANSNASIONAL

Dalam Bab ini menjelaskan pengertian, beberapa istilah yang digunakan dalam hukum internasional, perbedaan antara hukum internasional (HI) dengan hukum perdata internasional (HPI), sumber-sumber HI dan sumber hukum udara baik internasional maupun nasional.

1. Pengertian

a. Hukum Internasional

Sebelum membahas sumber hukum internasional maupun hukum udara, lebih dahulu dijelaskan apa yang dimaksudkan dengan hukum internasional publik (*public international law*), hukum perdata internasional *(private international law*), hukum udara *(air law)*, hukum laut (*the law of seas*) dan hukum angkasa luar *(outer space law*). Hal ini penting agar para pembada dapat memahami dengan baik mengenai hukum internasional, hukum perdata internasional, hukum udara, hukum laut dan hukum angkasa luar tersebut. Mengenai "hukum internasional" beberapa buku yang ditulis seperti oleh Brownlie, Schwarzenberger G., Professor Frans Likadja tidak menjelaskan lebih dahulu apa yang dimaksudkan dengan hukum internasional walaupun isi buku mereka bermaksud hukum internasional.

Dalam bukunya Professor Likadja berisi himpunan artikel-artikel tentang pengakuan terhadap negara, pemerintah, konferensi hukum laut internasional, zona ekonomi eksklusif, pencemaran lingkungan laut, pembajakan udara, *transit agreement* di wilayah udara sebagaimana diatur dalam Konvensi Chicago 1944,[1] namun demikian Professor Likadja tidak menjelaskan apa yang dimaksudkan dengan "hukum internasional*".* Ada pula penulis hukum internasional yang

[1] *Convention on International Civil Aviation*, signed at Chicago on 7 December 1944.15 UNTS 295, ICAO Doc.7300/6 (1980) [hereinafter Chicago Convention]. Teks lengkap lihat Matte N.M., *Annals of Air and Space Law (1993), Vol.XVIII-1993 Part* II, at 5-77. (Toronto: The Carswell Limited Co.,1993).

tidak secara tegas memberi pengertian tentang hukum internasional, tetapi menyatakan syarat-syarat hukum internasional adalah "*a formal statement of rules, an authoritative process and set of expectation".*

Beberapa pengertian mengenai hukum internasional antara lain yang dikemukakan oleh Brierly. Brierly mengatakan hukum internasional *(international law)* atau hukum bangsa-bangsa *(the law of nations)* barang kali dapat dirumuskan sebagai peraturan-peraturan dan prinsip-prinsip tingkah laku *(action)* yang mengikat negara-negara maju dalam hubungan mereka satu dengan yang lain,[2] sedangkan Professor S.B. Krylov mengatakan antara lain "Hukum internasional dapat dirumuskan sebagai sekelompok peraturan yang mengatur hubungan antara negara-negara dalam proses konflik dan kerjasama untuk mengamankan kehidupan bersama secara damai *(peaceful coexistence)* suatu ungkapan kehendak penguasa negara-negara itu untuk bertahan dan bilamana perlu dipaksa negara-negara secara individu maupun secara kolektif.[3] Dari pengertian ini menunjukkan adanya unsur hubungan di antara subjek hukum internasional yaitu negara, sifat hubungan hukum di antara mereka (konflik dan/atau kerja sama), cara penyelesaian dan pengamanannya dan implementasi hukum internasional yaitu pertahanan negara itu secara sendiri-sendiri *(individual)* atau bersama-sama *(collectivity).*

Chairil Anwar dalam bukunya berjudul "hukum internasional" mengatakan hukum internasional adalah sekumpulan asas-asas kebiasaan dan aturan-aturan yang harus dipatuhi sebagai suatu kewajiban yang mengikat oleh negara-negara berdaulat dan badan-badan internasional di dalam hubungan mereka satu sama yang lain dalam pergaulan masyarakat bangsa-bangsa yang beradab. Menurut Chairil Anwar definisi tersebut lebih mendekati pendapat sebagian besar penulis hukum internasional. J.G. Starke mengatakan hukum internasional dapat dirumuskan sebagai keseluruhan hukum yang untuk sebagian besar terdiri atas sendi-sendi dan aturan-aturan perilaku terhadap negara-negara yang merasa dirinya terikat untuk mentaatinya dan

---

[2] *The law of nations or international law may be defined as the body of rules and principles of action which are binding upon civilized states in their relations with one another.*

[3] *International law can be defined as the aggregate of rules governing relations between states in the process of their conflict and co-operation, designed to safeguard their peaceful coexistence, expressing the will of the ruling classes of these states and defended in case of need by coercion by state individually or collectively.*

karena itu pada umumnya memang mentaatinya dalam hubungan antar negara-negara itu satu sama yang lain dan yang juga meliputi :

a. aturan-aturan hukum yang bertalian dengan berfungsinya lembaga-lembaga dan organisasi-organisasi internasional, hubungan-hubungan lembaga atau organisasi yang satu dengan yang lainnya dan hubungan-hubungan lembaga-lembaga atau organisasi itu dengan negara dan individu-individu; dan

b. aturan-aturan hukum tertentu yang bertalian dengan individu-individu dan satuan-satuan bukan negara sejauh hak-hak dan kewajiban-kewajiban para individu dan satuan-satuan bukan negara itu merupakan kepentingan masyarakat internasional.

Pengertian yang dikemukakan oleh J.G. Starke tersebut mirip dengan pendapat dari Professor Hyde yang antara lain mengatakan hukum internasional adalah peraturan-peraturan hukum mengenai pelaksanaan fungsi lembaga-lembaga dan organisasi-organisasi itu masing-masing serta hubungannya dengan negara-negara dan individu-individu, peraturan-peraturan hukum tersebut mengenai individu-individu dan kesatuan-kesatuan bukan negara sepanjang hak-hak atau kewajiban-kewajiban individu itu merupakan masalah persekutuan *(international community)*. Professor Muchtar Kusumahatmadja mengatakan hukum internasional adalah keseluruhan kaedah-kaedah dan asas-asas yang mengatur hubungan atau persoalan yang melintasi batas-batas negara-negara antara negara dengan negara, negara dengan subjek hukum bukan negara atau subjek hukum bukan negara satu sama lain, sedangkan Professor S.A. Hakim menyatakan hukum internasional adalah kumpulan hukum negara-negara berdaulat yang merasa terikat olehnya dalam hubungan internasional mereka dan mereka taat pada hukum itu, demi kepentingan bersama.

2. Hukum Udara Internasional

Mengenai pengertian hukum udara ada yang mengatakan hukum udara adalah hukum dan regulasi yang mengatur penggunaan ruang udara yang manfaat bagi penerbangan, kepentingan

umum dan bangsa-bangsa di dunia.[4] Istilah-istilah tersebut kadang-kadang menggunakan istilah *"air law*" atau "*aviation law*" atau "*air navigation law*" atau "*air transportation law"* atau "*aerial law*" atau "*aeronautical law*" atau "*air-aeronautical law*" saling bergantian tanpa dibedakan satu terhadap yang lain.

Istilah-istilah "*aviation law*" atau "*navigation law*" atau "*air transportation law"* atau "*aerial law*" atau "*aeronautical law*" atau "*air-aeronautical law*" pengertiannya lebih sempit dibandingkan dengan pengertian *"air law*" dan kadang-kadang menggunakan "*aeronautical law*" terutama dari bahasa Romawi. Nicolas Mateesco Matte dalam bukunya menggunakan istilah "*Air-Aeronautical Law".*[5] Dalam praktik pada saat ini menggunakan istilah *"air law*", tetapi dalam hal-hal tertentu menggunakan *aviation law*. Pengertian "*air law*" lebih luas sebab meliputi berbagai aspek hukum konstitusi, administrasi, dagang, komersial, pidana yang bersifat publik, pengangkutan, manajemen maupun perdata dll.

3. Istilah Hukum Internasional

Para penulis asing maupun nasional belum ada keseragaman mengenai istilah yang digunakan. Professor Muchtar Kusumahatmadja dalam bukunya tersebut di atas menggunakan istilah "Hukum Internasional" atau menggunakan "Hukum Internasional Publik", sedangkan Professor S.A. Hakim, Chairil Anwar menggunakan istilah " Hukum Internasional". Para penulis lain menggunakan istilah "Hukum Bangsa-Bangsa *(the law of nations*)" atau "Hukum Antar Bangsa". Istilah " Hukum Bangsa-Bangsa" berasal dari istilah hukum Romawi *(ius gentium*) yang mempunyai arti hukum yang berlaku antar bangsa-bangsa, kaidah-kaidah dan asas-asas hukum yang mengatur hubungan hukum antara orang Romawi dengan orang bukan Romawi atau antara orang-orang bukan Romawi satu yang lain. Sebenarnya istilah "Hukum Antar Bangsa-Bangsa " sama dengan "Hukum Antar Negara", "Hukum Antar Negara" atau "Hukum Antar Bangsa" menunjukkan kaidah-kaidah hukum dan asas-asas yang mengatur hubungan antar anggota-

[4] *Air law is a body of rules governing the use of airspace and its benefit for aviation, the general public and the nations of the world,* lihat Verschoor, I.H.Ph.D, An Introduction to Air Law (The Netherlands: Kluwer Law)

[5] Matte N.M., *Treaties on Air-Aeronautical Law*. Toronto: The Carswell Company Limited.

anggota masyarakat bangsa-bangsa atau negara-negara yang dikenal sejak munculnya negara dalam bentuk yang modern sebagai negara nasional *(nations state).*

Keanekaragaman istilah yang digunakan tersebut tidak hanya terdapat dalam bahasa Indonesia, tetapi juga terdapat dalam bahasa Inggris misalnya menggunakan istilah "*The Law of Nations*" atau "*International Law*" atau "*Universial Law (Jus Gentium*)" atau "*Public International Law*" atau "*International Law".* [6] Brownlie dalam bukunya di atas tidak membedakan antara *"Public International Law*" dengan "*International Law*", demikian juga Brierly juga tidak membedakan antara *"International Law"* dengan *"The Law of Nations",* sedangkan Krylov mengartikan *" The Law of Nations*" sama dengan arti *"Universal Law (Jus Gentium)",* sedangkan Philip C. Jessup menggunakan istilah *"The Law of Nations"*.[7]

Istilah *"The Law of Nations"* atau " *Universal Law* (*Jus Gentium)"* merupakan cabang dari hukum kebiasaan yang mulai dikenal pada abad ke-17, sebagaimana disebutkan di atas berasal dari hukum Romawi yang merupakan kaidah-kaidah yang mengatur antara orang Romawi dengan orang bukan Romawi atau antar orang-orang bukan Romawi satu sama yang lain. Istilah-istilah lain yang digunakan untuk pengertian hukum internasional antara lain "*International Law*" atau "*Particular International Law*" atau "*General International Law*".

Apapun istilah yang digunakan, asalkan telah diketahui apa yang dimaksudkan atau unsur-unsur dari pada hukum internasional telah jelas, sebenarnya tidak menjadi masalah untuk memahami hukum internasional. Dari buku-buku yang disebutkan di atas, masalah yang diuraikan dalam hukum internasional pada umumnya menguraikan sumber-sumber hukum internasional, subjek hukum internasional, wilayah kedaulatan di darat, laut, udara maupun angkasa, yurisdiksi, hubungan diplomatik, kekebalan diplomatik, traktat multilateral maupun bilateral, hubungan hukum internasional dengan hukum nasional, negara berdaulat, pengakuan kedaulatan, pengakuan pemerintahan yang baru, hukum laut internasional, peradilan internasional, hak-hak asasi manusia,

---

[6] Istilah "Hukum Internasional" digunakan oleh Starke, Marys Gary L.1984, Brownlie-1963, Schwarzenberger G. ,-1967, Daniel S. Cheer.

[7] Jessup C. Philip, *A Modern Law of Nations* (The Mac Millan Company, 1952).

intervensi, bela diri, pertikaian internasional, extradisi dan lain-lain terlalu banyak disebutkan satu demi satu.

4. Hukum Internasional vs Hukum Perdata Internasional

Menurut Professor Gouw Giok Siong, hukum perdata internasional yang sering disebut dengan istilah *"Private International Law*" atau *"International Private Law*" atau "*International Privaat Rechts*" adalah keseluruhan peraturan dan keputusan hukum yang menunjukkan stelsel hukum manakah yang berlaku atau apakah yang merupakan hukum bilamana hubungan-hubungan hukum dan peristiwa-peristiwa hukum antar warga (warga) negara pada suatu waktu tertentu memperlihatkan titik-titik pertalian dengan stelsel-stesel dan kaidah-kaidah hukum dari dua atau lebih warga negara yang berbeda dalam lingkungan-lingkungan kuasa waktu (pribadi) dan soal-soal.

Dari aspek sumber hukum perkataan "internasional" dalam "Hukum Perdata Internasional" bukan berarti bahwa hukum tersebut bersumber pada hukum internasional. "Hukum Perdata Internasional" sumbernya bukan hukum internasional, melainkan hukum nasional. "Hukum Perdata Internasional", bukan hukum internasional, tetapi hukum nasional. Di negara-negara *civil law sistem,* sumber hukum nasional adalah perundang-undangan yang terdiri dari undang-undang, perjanjian di samping jurisprodensi, hukum kebiasaan dan ajaran hukum *(doctrine*). Hukum perdata internasional merupakan hubungan pribadi khalayak ramai yang mengandung unsur "asing". Unsur "asing" tersebut mengatur hubungan hukum antar warga negara dengan warga negara (asing) yang mengandung unsur "internasional". Perkataan "internasional" dalam "Hukum Perdata Internasional (HPI)" bukan berarti "antar bangsa" seperti halnya dalam hukum internasional atau hukum antar bangsa *(the law of nations).* Perkataan "internasional" yang terdapat dalam Hukum Perdata Internasional (HPI) hanya menunjukkan bahwa dalam hubungan hukum tersebut para pihak mengandung "unsur asingnya", bukan berarti bahwa hukum tersebut bersumber pada "hukum internasional", sedangkan perkataan "internasional" dalam "hukum internasional" berarti bahwa hukum tersebut bersumber pada "hukum internasional" sebagaimana diatur dalam Pasal 38 A ayat (1) Piagam Mahkamah Internasional (PMI) yang akan dijelaskan lebih lanjut di bawah ini.

Menurut Professor Muchtar Kusumahatmadja yang dimaksudkan dengan hukum perdata internasional adalah keseluruhan kaidah-kaidah hukum atau asas-asas hukum yang mengatur hubungan perdata yang melintasi batas-batas negara. Hukum perdata internasional mengatur hubungan hukum para pelaku hukum yang masing-masing tunduk pada hukum nasional yang berlainan. Berbeda dengan hukum perdata internasional, hukum internasional atau hukum antar negara *(Volkerrecht, Volkenrecht, the law of nations* atau antar bangsa-bangsa atau (*universal law)* merupakan hukum publik yang mengatur hubungan antara negara berdaulat dengan negara berdaulat, organisasi internasional dengan negara berdaulat atau organisasi internasional satu sama yang lain sebagai subjek hukum internasional.

Hukum internasional sumber hukumnya (dalam arti formil) sebagaimana diatur dalam Pasal 38 (1) Piagam Mahkamah Internasional yaitu :

a) *international convention, whether general or particular, establishing rules expressly recognized by the contesting states;*
b) *international custom, as evidence of a general practices accepted as law;*
c) *the general principles of law recognized by civilized nations;*
d) *subject to the provisions of Article 59, judicial decisions and the teachings of the most highly qualified publicists of the various nations, as subsidiary means for the determination of rules or law.*

5. Sumber Hukum

a. Hukum Internasional

Uraian sumber-sumber hukum internasional dalam arti formil di bawah ini dengan mengacu pada hukum internasional yang ditulis oleh J.G. Starke disadur oleh E. Isjwara-1965: 27-37; Brownlie 1919: 1-31; Gary L. Maris 1984: 44-58; Muchtar Kusumaatmadja 1982: 107-145; J.L. Brierly 1949: 57-67; Prof. S.A. Hakim 1983: 9-11; Krylov 7-25; Syahmin A.K.1985: 199;

Wirjono Prodjodikoro 1967: 66-75; Sri Setianingsih Suwardi 1983: 15-24; *Charter of the United Nations and Statute of the International Court of Justice* dan lain-lain sumber.

Sebagaimana disebutkan di atas bahwa sumber hukum utama di negara-negara *civil law* sistem adalah perundang-undangan yang biasanya terkodifikasi dengan baik berupa undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan presiden, peraturan Menteri sebagai pelaksanaannya yang merupakan produk hukum yang dibuat oleh badan legislatif, bersama dengan pemerintah di samping yurisprudensi yang merupakan produk hukum badan yudikatif dan ajaran hukum *(doctrine*). Berbeda dengan hukum nasional, dalam hukum internasional sumber hukum utama adalah kesepakatan antara negara berdaulat dengan negara berdaulat lainnya yang bersifat umum atau bersifat khusus di samping hukum kebiasaan internasional, prinsip-prinsip umum yang diakui oleh negara-negara maju, keputusan pengadilan baik nasional maupun internasional, ajaran hukum *(doctrine)* para sarjana yang terkemuka dari berbagai negara sebagai sumber hukum tambahan untuk menetapkan kaidah-kaidah hukum serta dokumen-dokumen hukum yang akan berlaku secara internasional sebagaimana diuraikan dibawah ini.

1). Hukum Kebiasaan Internasional

Hukum kebiasaan internasional sebagai sumber hukum semakin kecil perannya dengan semakin banyaknya perjanjian internasional baik bersifat multilateral maupun bilateral yang membentuk hukum *(law-making)*, karena hukum kebiasaan internasional tidak mampu memenuhi kebutuhan sesuai dengan perkembangan teknologi modern. Hukum kebiasaan internasional tidak dapat menjamin kepastian hukum, namun demikian hukum kebiasaan internasional tetap penting artinya, walaupun semakin kecil perannya, karena sebagian besar hukum internasional yang tertulis lahir dari hukum kebiasaan internasional, misalnya Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang kemudian diambil alih oleh Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, [8] hukum yang mengatur pertukaran utusan (duta) dalam hubungan diplomatik, kekebalan kepala negara pada saat berada di luar negeri (*extra-teritorial*) yang kemudian dikodifikasikan menjadi *Viena*

[8] Pasal 1 Konvensi Paris 1919 "*The high contracting parties recognize that every power has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*" yang kemudian disempurnakan dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 berbunyi "*The contracting parties recognize tha every soreign state has complete and exclusive sovereignty over airspace above its territory".*

Convention on Deplomatic Relations atau Konvensi Wina tahun 1961,[9] demikian pula *United Nations Convention of Seas (UNCLOS)* 1982 yang memuat ketentuan-ketentuan hukum laut teritorial juga lahir dari hukum kebiasaan internasional, hukum perang, kebebasan berlayar, zona ekonomi eksklusif, lintas damai, jalur tambahan, pelayaran laut lepas, kedaulatan di udara, yurisdiksi dan lain-lain semuanya pada umumnya lahir dari hukum kebiasaan internasional.

Pasal 38 (1) Piagam Mahkamah Internasional (PMI) mengatakan *"international custom, as evidence of a general practice, accepted as law"*. Perkataan *"custom"* atau kebiasaan sering digunakan secara bergantian dengan perkataan *"usage"* (adat-istiadat). Kedua perkataan *"custom"* dengan perkataan *"usage"* mempunyai arti yang sangat berbeda. Perkataan *"custom"* merupakan adat-istiadat yang telah memperoleh kekuatan hukum, sedangkan perkataan *"usage"* merupakan adat-istiadat yang belum dapat diterima sebagai hukum dan dapat bertentangan dengan satu sama yang lain. Kebiasaan *(custom)* tidak perlu dibuktikan adanya, sedangkan *"usage"* atau adat-istiadat dapat berbeda-beda dan hanya merupakan sopan santun *(courtessy)* dalam pergaulan internasional. Adat-istiadat misalnya upacara penerimaan kepala negara, pembebasan dari pemeriksaan bagasi atau koper anggota diplomatik *(diplomatic bag)*, persona non-gratakan dan sejenisnya merupakan *"usage"* yang belum mempunyai kekuatan hukum. *"Custom*" lahir setelah *"usage"* berhenti, *"usage"* lahir lebih dahulu dibandingkan *"custom".*

Hukum kebiasaan internasional sebagai sumber hukum internasional berkembang dan dipraktikkan dalam koresponden diplomatik, pernyataan-pernyataan, kebijakan, siaran pers, pendapat resmi penasihat hukum misalnya hukum militer, keputusan dan praktik eksekutif, perintah angkatan laut dan lain-lain, tanggapan oleh pemerintah-pemerintah mengenai naskah Komisi Hukum Internasional, keputusan hakim internasional maupun nasional, resolusi PBB (PBB) mengenai hukum dll.

Hukum nasional dapat pula menjadi sumber hukum internasional bilamana dapat diterima sebagai hukum secara internasional misalnya dalam kasus tabrakan kapal *the Scotia vs Berkshire* dalam tahun 1863 di mana pengadilan Amerika Serikat mengatakan bahwa hak dan kewajiban

[9] Hary Michael, 1968: 134.

kedua negara diatur oleh hukum kebiasaan internasional yang semula merupakan hukum nasional dikeluarkan oleh Inggris dalam tahun 1863. Hukum nasional lain yang dapat digunakan sebagai sumber hukum internasional misalnya peraturan monopoli perdagangan luar negeri, bilamana telah diterima oleh negara-negara secara baik melalui traktat maupun hukum kebiasaan. Hukum kebiasaan internasional biasanya mempunyai unsur-unsur jangka waktu tertentu, konsisten dan seragam, *opinion juris et necessitates* yang telah begitu memasyarakat sehingga penyimpangan dirasakan sebagai pelanggaran suatu kewajiban yang pantas ditindak.

a). Jangka waktu

Menurut Mahkamah Internasional unsur jangka waktu tidak mutlak diperlukan sebagai syarat berlakunya hukum kebiasaan internasional sehingga menjadi sumber hukum internasional, yang perlu adalah konsistensi dan praktek oleh negara-negara pada umumnya. Hukum kebiasaan internasional tidak memerlukan jangka waktu tertentu misalnya pengaturan mengenai wilayah udara dan landas kontinen berlangsung sangat cepat karena kemajuan teknologi dan praktik negara-negara, sehingga tidak perlu persyaratan jangka waktu yang harus dipenuhi agar dapat menjadi hukum kebiasaan internasional sehingga dapat digunakan sebagai sumber hukum internasional. Dalam hukum udara Amerika Serikat menetapkan *Air Defence Identification Zone (ADIZ*) dalam jangka waktu singkat tindakan sepihak (*unilateral action)* dilakukan oleh Amerika Serikat tersebut diikuti oleh Kanada dengan menetapkan *Canadian Air Defence Identification Zone (CADIZ*) yang juga diikuti oleh negara-negara lain. Menurut Amerika Serikat setiap pesawat udara yang akan masuk ke wilayah Amerika Serikat dalam jarak 200 mil menjelang wilayah Amerika Serikat harus jati diri *(ident),* demikian pula menurut Kanada. Dahulu memang unsur jangka waktu tertentu diperlukan sebagai salah satu syarat atau faktor berlakunya hukum kebiasaan internasional, misalnya kedaulatan di udara,[10] namun demikian dengan perkembangan teknologi penerbangan yang cepat sehingga unsur jangka waktu tidak merupakan salah faktor yang mutlak harus ada untuk berlakunya hukum kebiasaan.

[10] Menurut Pasal 1 Konvensi Paris 1919, kedaulatan di udara lahir karena hukum kebiasaan yang lahir sejak Inggris mengeluarkan Aerial Navigation Act of 1911 sampai dengan lahirnya Konvensi Paris 1919.

b). Konsisten dan seragam

Konsistensi dan keseragaman dalam praktik merupakan unsur penting dalam hukum kebiasaan internasional agar menjadi sumber hukum internasional. Unsur keseragaman yang mutlak tidak diperlukan, tetapi cukup substansinya yang seragam. Hakim boleh berpendapat seragam, tetapi tidak mutlak berlaku bilamana ada alasan yang kuat untuk mengecualikan. Hakim bebas menentukan menurut keyakinan mereka.

c). *Opinio juris et neccessitatis*

Opinio juris et neccessitatis adalah keyakinan timbal balik bahwa keadaan perulangan itu adalah akibat peraturan yang memaksa. Beberapa penulis mengatakan bahwa elemen *opinion juris et neccessitatis* tidak merupakan syarat agar supaya hukum kebiasaan internasional sebagai sumber hukum internasional. Perasaan kewajiban moral telah dapat membedakan antara kewajiban dan adat-istiadat *(usage).* Unsur penting lain dalam hukum kebiasaan internasional agar menjadi sumber hukum internasional adalah bagaimana praktik negara lain, apakah negara lain tersebut telah menerima secara umum sebagai hukum internasional. Hal ini dapat dibuktikan dari berbagai tindakan di bidang surat menyurat diplomatik, konsuler, tindakan-tindakan badan legislatif dan keputusan pengadilan dan lain-lain. Sebagai contoh praktik adalah tindakan-tindakan sebagaimana diuraikan di atas mengenai penentuan *Air Derfence Identification Zone (ADIZ)* oleh Amerika Serikat maupun *Canadian Air Defence Identification Zone (CADIZ)* oleh Kanada yang juga diikuti dengan Indonesia.

2). Traktat Internasional

Traktat internasional merupakan sumber hukum utama di dalam hukum internasional, karena traktat atau kontrak,[11] dapat menciptakan hak dan kewajiban bagi yang membuatnya.

[11] Istilah "traktat" dalam hukum internasional dikenal berbagai istilah misalnya traktat *(treaty)*, persetujuan *(agreement)*, konvednsi *(convention)*, protokol *(protocol), arrangement, covenant, processe verbal*, piagam atau statuta *(statute), charter*, diklarasi (*declaration), modus vivendi, accord, exchange of note, final act, general act*, pakta *(pact*) dan lain-lain. Apapun istilahnya bilamana dilihat dari aspek yuridis semuanya merupakan perjanjian internasional yang dibuat antara anggota masyarakat bangsa-bangsa dan bertujuan untuk mengakibatkan hukum tertentu dan mengikat. Istilah-istilah tersebut mengandung pengertian yang berbeda-beda satu dengan yang lain tetapi pada prinsipnya semacam perjanjian.

Istilah lain yang digunakan adalah konvensi internasional baik yang bersifat umum maupun khusus, beranggotakan banyak negara *(multilateral*) atau tidak. Traktat *(treaty)* atau perjanjian *(agreement)* yang dibuat oleh dua negara biasa disebut bilateral, sedangkan yang beranggotakan banyak negara biasa disebut *multilateral*. Traktat *(treaty)* dari aspek daya mengikat sebagai sumber hukum internasional dapat dibedakan antara *law-making treaty* dan *treaty contract.*

Law-making treaty merupakan sumber hukum internasional langsung yang telah berkembang sejak abad ke-19. Perkembangan *law-making treaty* secara pesat sejak tahun 1864-1914 disebabkan oleh ketidakmampuan hukum kebiasaan internasional untuk mengatur kepentingan masyarakat dunia secara bersama-sama karena adanya perubahan di bidang industri yang semakin canggih dan perkembangan di bidang ekonomi, komunikasi internasional, teknologi serta semakin kompleksnya hubungan antar negara. Traktat yang membentuk hukum *(law-making treaty*) mengikat mayoritas negara-negara walaupun negara tersebut tidak menjadi anggota traktat tersebut, mereka tetap taat dan berlaku terhadap mereka. Pada saat ini terdapat, setidak-tidaknya, traktat yang termasuk *law-making treaty* adalah *United Nations Charter, the Outerspace Treaty of 1967,*[12] dan *the United Nations Convention on the law of seas (UNCLOS) 1982.*

Treaty contract tidak merupakan sumber hukum langsung hukum internasional, tetapi merupakan sumber hukum khusus bagi pesertanya seperti dimaksudkan dalam Pasal 38 (1) Piagam Mahkamah Internasional yang menggunakan istilah "khusus" *(particular convention). Treaty contract* merupakan suatu perjanjian atau traktat internasional dua atau lebih negara yang hanya mengikat negara anggota traktat tersebut. Biasanya *treaty contract* mengatur hal-hal khusus bagi kepentingan mereka, namun demikian kadang-kadang ada pengecualian seperti contoh *treaty contract* antara Amerika Serikat dengan Inggris yang menyatakan bahwa terusan Panama terbuka untuk semua bangsa atas dasar kesederajatan mutlak walaupun *treaty contract* tersebut hanya antara Amerika Serikat dengan Inggris.

[12] *Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies*, opened for signature at Moscow, London and Washington on 27 January 1967.

Perjanjian terusan Panama dibuat antara Amerika Serikat dengan Inggris walaupun bersifat timbal balik *(bilateral)* tetapi juga menciptakan hukum yang berlaku bagi bangsa-bangsa seluruh dunia *(law-making treaty).* Contoh-contoh lain yang termasuk *law-making treaty* seperti :

(a) *Declartion of Paris of 1859* tentang *Neutrality in maritime warfare*;

(b) *The Hague Convention of 1899 and 1907* tentang *the law of war and neutrality*;

(c) *The Geneve Protocol of 1925* tentang *Prohibited Weapon;*

(d) *The General Treaty for the Renunciaton of War 1928*;

(e) *The Genocide Convention of 1948*;

(f) *Charter of the United Nations and Statute of the International Court of Justice,* semuanya merupakan *"Law-making treaties"* yang menciptakan kaidah-kaidah hukum yang berlaku secara *universal* terhadap masyarakat dunia dan tidak hanya berlaku terhadap negera-negara pesertanya.

Treaty contract atau perjanjian internasional yang diadakan oleh subjek-subjek hukum internasional antara negara berdaulat dengan negara berdaulat misalnya :

(a*) ASEAN Agreement on the Convervation of Nature and Natural Resources:*

(b) *International Telecommunications Convention, Nairobi, of 1982,* sedangkan *treaty contract* yang diadakan antara negara berdaulat dengan organisasi internasional misalnya:

(c) perjanjian pemerintah Kanada dengan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) yang menyatakan bahwa kantor besar ICAO berada di Montreal, Canada;

(d) perjanjian antara pemerintah Amerika Serikat dengan PBB (PBB) mengenai kedudukan kantor Besar PBB berada di New York, Amerika Serikat:

(e) Perjanjian antara Italia dengan Vatikan (Tahta Suci).

Di samping itu, *treaty contract* atau perjanjian internasional juga dapat dilakukan antara organisasi internasional dengan organisasi internasional dalam kapasitasnya sebagai subjek hukum internasional misalnya perjanjian antara Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) dengan PBB yang menyatakan bahwa ICAO merupakan badan khusus dilingkungan PBB.

Dilihat dari sisi peserta perjanjian, traktat internasional dapat dibedakan menjadi traktat internasional yang bersifat multilateral dan bilateral. Traktat yang bersifat multilateral

beranggotakan lebih dari dua negara, sedangkan traktat yang bersifat bilateral beranggotakan dua negara sebagai subjek hukum internasional. Traktat yang bersifat multilateral misalnya:

(a) *ASEAN Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-Scheduled Services Among the Association of South East Nations;*

(b) *Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services in Europe*, sedangkan traktat yang bersifat bilateral yang beranggotakan dua negara misalnya *Agreement Between the Government of the Republic of Indonesia and the Government of the Kingdom of Belgium for Air Services Between and Beyond Their Respective Territories.*

Traktat yang bersifat multilateral biasanya dianggap lebih penting, sedangkan traktat yang bersifat bilateral relatif kurang penting. Traktat yang bersifat bilateral biasanya diklasifikasikan sebagai *executive agreement* dan pengesahannya di Amerika Serikat di Indonesia cukup dengan keputusan Presiden dan tidak perlu memperoleh persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR), sedangkan traktat yang bersifat multilateral biasanya memerlukan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) misalnya ratifikasi :

(a) *United Nations Convention on Law of Sea)* sebagaimana diatur dalam Undang Undang Nomor 17 Tahun 1985;

(b*) Convention on Deplomatic Relation of 1961*;

(c) *Geneve Convention of 1958 yang meliputi Convention on the Teritorial Sea and Contigous Zone; Convention on High Seas;*

(d) *Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas;*

(e) *Convention on the Continental Self;*

(f) *Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer SPACE Including the Moon and Other Celestial Bodies.*

3). Prinsip-Prinsip Hukum Umum

Selain hukum kebiasaan internasional dan traktat internasional sebagaimana dijelaskan di atas, sumber hukum internasional lainnya adalah prinsip-prinsip hukum umum yang diakui oleh negara-negara maju *(general principles or law recognized by civilized nations).* Pasal 38(1)

Piagam Mahkamah Internasional (PMI) merumuskan sumber hukum internasional adalah "*general principles or law recognized by civilized nations"* sebagai asas-asas yang telah diterima oleh masyarakat dunia dewasa ini baik hukum perdata maupun hukum publik.

Asas-asas hukum tersebut antara lain:

(a) prinsip *bonafide* (itikad baik) atau (*good faith*) artinya segala perjanjian harus dilaksanakan dengan itikat baik;
(b) *pacta sun servanda* artinya apa yang diperjanjikan dalam perjanjian internasional harus dipatuhi, ditaati karena perjanjian merupakan undang-undang bagi yang membuat;
(c) *abus de droit* atau *misbruik van rectht* maksudnya suatu hak tidak boleh disalah gunakan;
(d) *nebis in idem* artinya perkara yang sama tidak boleh diajukan ke pengadilan lebih dari sekali;
(e) *equality rights* maksudnya kesederajatan yang diakui oleh negara-negara di dunia;
(f) tidak boleh saling intervensi, kecuali atas persetujuan yang bersangkutan;
(g) *non lequit* artinya hakim tidak dapat menolak dengan alasan tidak ada peraturan atau tidak ada hukum, karena hakim mempunyai hak untuk menciptakan hukum (yurisprudensi).

Asas-asas hukum umum tersebut di atas sebagian besar berasal dari Romawi yang telah diterima sebagai kaidah hukum oleh masyarakat dunia pada umumnya dan merupakan dasar lembaga-lembaga hukum dari negara-negara maju (*civilized nations*). Asas-asas tersebut telah diterima sebagai sumber hukum dalam hukum internasional.

4). Keputusan Pengadilan

Keputusan pengadilan baik nasional maupun internasional dan arbitrase juga dapat merupakan salah satu sumber hukum internasional. Pasal 59 PMI disebutkan *"The decision of the Court has no binding force except between the parties and in respect of that particular cases"* artinya keputusan PMI tidak mempunyai kekuatan mengikat kecuali bagi pihak-pihak yang bersangkutan tertentu itu.

Menurut masyarakat internasional memang benar keputusan Mahkamah Internasional tidak mengikat selain kepada yang bersangkutan, tetapi seorang hakim internasional maupun nasional menganggap dirinya bebas untuk menggunakan keputusan hakim untuk membantu perkembangan hukum internasional maupun nasional tanpa diikat keputusan-keputusan yang lalu. Hakim dapat menggunakan keputusan-keputusan yang pernah ada sebagai pedoman untuk menentukan hukumnya karena hakim bebas menurut keyakinannya. Para sarjana hukum berpendapat bahwa keputusan atau pendapat para anggota Mahkamah Internasional membuktikan adanya pengakuan hukum internasional sebagai sumber hukum, seperti keputusan *International Military Tribunal* di Nurenberg tahun 1946 yang menetapkan asas-asas kejahatan terhadap perdamaian dan keamanan umat manusia dianggap sebagai sumber hukum internasional.

Di samping keputusan Mahkamah Internasional, keputusan pengadilan nasional juga dapat digunakan sebagai sumber hukum internasional bilamana keputusan nasional tersebut dipandang oleh masyarakat dunia sangat penting dan mengikat. Keputusan Stowel dalam masalah perang Napolean diakui dan menciptakan ajaran hukum (*doctrine)* misalnya *blockade* agar mengikat harus efektif. Demikian pula keputusan hakim Amerika Serikat dalam kasus Scotia juga merupakan hal penting dalam perkembangan hukum internasional. Keputusan pengadilan nasional yang berulang-ulang juga dapat menjadi hukum kebiasaan internasional, misalnya keputusan tentang extradisi dll.

5). Keputusan Badan Arbitrase Internasional

Keputusan badan arbitrase internasional juga banyak perannya dalam pembentukkan hukum internasional maupun nasional seperti keputusan tentang kedaulatan teritorial, netralitas, yurisdiksi nasional, servitut, tanggung jawab negara dan lain-lain. Keputusan-keputusan arbitrase yang penting misalnya *Alabama Claims Arbitration (1872), North Atlantic Fisheries Case (1910), Behring Swea Fisheries Arbitration (1893)* semunya merupakan contoh-contoh keputusan arbitrase yang digunakan sebagai sumber hukum.

b. Sumber Hukum Udara Internasional

Berdasarkan pengertian hukum udara sebagaimana dijelaskan di atas, maka sumber hukum udara internasional antara lain adalah (a) konvensi internasional hukum udara yang bersifat publik[13] dan hukum udara internasional perdata seperti Konvensi Warsawa 1929,[14] Protokol The Hague 1955, [15] Konvensi Guadalajara 1961, [16] Protokol Guatemala City 1971, [17] Protokol Tambahan No,1 Montreal 1975,[18] Protokol Tambahan No.2 Montreal 1975,[19] Protokol Tambahan No.3 Montreal 1975,[20] dan Protokol Tambahan No.4 Montreal 1975,[21] Konvensi Montreal 1999,[22]

---

[13] Konvensi hukum udara internasional yang bersifat hukum publik antara lain *Convention Relating to International Aerial Navigation, signed at Paris on 13 October 1919, Convention on Commercial Aviation*, signed at Habana on 20 February 1928, *Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944, International Air Services Transit Agreement,signed at Chicago on 7 December 1944, International Air Transport Agreement, signed at Chicago on 7 December 1944; Concention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violences at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, sigend at Montreal on 24 February 1988 dan Convention on the Marking of Plastice Explosive for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 Mrch 1991*.

[14] *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*, signed at Warsawa on 12 October 1929.Lihat lihat Matte N.M., *Annals of Air and Space Law (1993), Vol.XVIII-1993 Part II*, 325-353 (Toronto: The Carswell Company ltd, 1993).

[15] ICAO Doc.7632, *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929*, done at the Hague on 28 September 1955.

[16] ICAO Doc.8181, *Convention Suplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier,* signed in Guadalajara on 18 September 1961.

[17] ICAO Doc.8932, *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929. as Amended by The Protocol done at The Hague on 28 Sepember 1955*, signed at Guatemala City on 8 March 1971.

[18] ICAO Doc.9145, *Additional Protocol No.1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929*, signed at Montreal on 25 September 1975.

[19] ICAO Doc.9146, *Addition Protocol No.2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929., as Amended by Protocol done at The Hague on 28 Sepember 1955,* signed at Montreal on 25 September 1975.

[20] ICAO Doc.9147, *Additional Protocol No.3 to the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971*, signed at Montreal on 25 September 1975.

[21] ICAO Doc.9148, *Montreal Protocol No.4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended done at The Hague on 28 September 1955*, signed at Montreal on 25 September 1975.

[22] ICAO Doc.9740, *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, signed at Montreal on 28 May 1999.

Konvensi Cape Town 2001,[23] Protokol Cape Town 2001,[24] (b) perjanjian transportasi udara internasional (Bilateral Air Transport Agreement),[25] (c) hukum udara nasional,[26] (d) perjanjian antara negara dengan perusahaan penerbangan,[27] (e) perjanjian antara perushaan penerbangan dengan perusahaan penerbangan.[28] Biasanya perjanjian internasional merupakan sumber utama dari hukum udara internasional baik yang bersifat hukum publik maupun hukum perdata sebagaimana dijelaskan di atas. Suatu kenyataan bahwa hukum udara mempunyai karakteristik internasional sejak awal Konvensi Paris 1919[29] yang diawali penerbangan pertama kali antara Paris, Perancis ke London, Inggris. Mengingat kecepatan pertumbuhan penerbangan pada saat itu, hukum kebiasaan mendahului hukum tertulis untuk mengejar kebutuhan, namun demikian sekarang hukum udara banyak tertulis di bandingkan dengan hukum kebiasaan untuk menjamin kepastian hukum.

Karakteristik utama transportasi udara adalah kecepatannya, di samping itu pesawat udara bergerak melalui tiga demensi yang tidak dimiliki oleh moda transportasi yang lain. Transportasi bergerak di udara dengan cepat melalui berbagai sistem hukum nasional maupun internasional dan

---

[23] *Convention on International Interest in Mobile Equiptment,* signed at Cape Town on 16 November 2001.

[24] *Protocol to the Convention on International Interests inMobile Equiptment on Matters Specific to Aircraft Equipment,* signed at Cape Town on 16 November 2001.

[25] Pada saat ini Indonesia telah mempunyai tidak kurang dari 67 (enam puluh tujuh) perjanjian transportasi udara internasional antara lain dengan Austria, Amerika Serikat, Arab Saudi, Australia, Belanda, Bahrain, Iran, Belgia, Brunei Darusalam, Bulgaria, Czekoslovakia, Denmark, Hongaria, India, Inggris, Italia, Jepang, Jerman, Kamboja, Korea Selatan, Libanon, Malaysia, Thailand, Myanmar, Norwegia, New Zealand, Perancis, Pakistan, Papua New Guenia, Philipina, Polandia, RRC, Rumania, Swiss, Singapura, Spanyol, Swedia, Sri Lanka, Taiwan, Yordania, Bangladesh, Turki, Uni Emerat Arab, Slovakia, Rusia, Viet Nam, Mauritius, Kyrghysztan, Kuweit, Madagaster, Uzbekistan, Hongkong, Oman, Qatar, Canada, Ukraina, Croatia, Maroko, Laos, Afrika Selatan, Finlandia, Tunisia, Yemen, Macau, Mesir, Turkmenistan dan Timor Leste.

[26] Berbagai perundang-undangan nasional dari tataran undang-undang sebagai implementasi undang-undang dasar 1945 seperti Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992, Stb 1939-100, Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964, Undang-undang Nomor 2 Tahun 1976, Undang-undang Nomor 4 Tahun 1976, Undang-undang Nomor 15 Tahun 2003 semuanya beserta peraturan pelaksanaannya pada tataran peraturan pemerintah sampai dengan instruksi Kepala Direktorat dst. Di samping itu, berbagai peraturan pada tataran regulasi terdapat berbagai peraturan seperti keputusan mengenai kebandar udaraan, keselamatan penerbangan, lalu lintas udara, angkutan udara, teknik perawatan pesawat udara dll, semuanya sebagai sumber hukum udara nasional.

[27] Perjanjian antara negara dengan perusahaan penerbangan banyak terjadi antara Tahun 1928 sampai dengan Tahun 1939 menjelang perang dunia kedua.

[28] Perjanjian antara perusahaan penerbangan dengan perusahaan penerbangan biasanya kerja sama untuk pengoperasian bersama baik dalam negeri maupun luar negeri.

[29] Perjanjian antara perusahaan penerbangan dengan perusahaan penerbangan biasanya kerja sama untuk pengoperasian bersama baik dalam negeri maupun luar negeri.

konsekuensinya melibatkan berbagai masalah hukum yang bersangkutan dengan penerbangan seperti pendaftaran pesawat udara, kepemilikan pesawat udara, operator perusahaan penerbangan, penumpang, kepemilikan barang yang diangkut, tanggung jawab hukum, hipotek, sewa guna usaha *(leasing*), baik *dry lease* atau *wet lease* atau *damp lease,* keselamatan dan keamanan penerbangan semuanya memerlukan pengaturan dengan baik. Semua pengaturan dapat ditemui dalam konvensi-konvensi internasional baik yang bersifat publik maupun perdata pada hukum nasional masing-masing negara.

Masalah hukum lainnya yang berkenaan dengan penggunaan dan pemanfaatan ruang udara untuk kepentingan penerbangan adalah penggunaan pesawat udara militer, polisi dan bea cukai yang sering disebut pesawat udara negara *(state aircraft).*

REFERENSI

BUKU

Brownlie-1963,

Daniel S. Cheer.

Jessup C. Philip, *A Modern Law of Nations*.The Mac Millan Company, 1952.

DAFTAR BACAAN

Hary Michael, 1968: 134

Matte N.M., *Treaties on Air-Aeronautical Law*. Toronto: The Carswell Company Limited

Boer Mauna., Hukum Organisasi Internasional.

Bowett D.W., *The Law of International Institution.*

Gary L. Maris., *International Law: An Introduction.*

J.G. Starke., *An International-to-International Law.*

Schwarzenberger G., -1967

Verschoor, I.H. Ph.D, *An Introduction to Air Law (The Netherlands: Kluwer Law)*

DOKUMEN

Convention Relating to International Aerial Navigation, signed at Paris on 13 October 1919

Convention on Commercial Aviation, signed at Habana on 20 February 1928.

Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929

Stb 1939-100, Ordoansi Pengangkutan Udara, Stb.1939-100.

ICAO Doc.7300/6 (1980), *Convention on International Civil Aviation*, signed at Chicago on 7 December 1944.15 UNTS 295.

ICAO Doc.7500, International Air Services Transit Agreement, signed at Chicago on 7 December 1944,

ICAO Doc.7300/8., Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944.

ICAO Doc.7632, Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, done at the Hague on 28 September 1955.

ICAO Doc.8181, Convention Suplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed in Guadalajara on 18 September 1961.

Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964, tentang Asuransi Wajib Dana Kecelakaan Penumpang Peswat Udara.

18 UST 2410, tias6347,610 unts209, *Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies*, opened for signature at Moscow, London and Washington on 27 January 1967.

ICAO Doc.8966. *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.*

ICAO Doc.8932, Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929. as Amended by The Protocol done at The Hague on 28 September 1955, signed at Guatemala City on 8 March 1971.

ICAO Doc.9145, Additional Protocol No.1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, signed at Montreal on 25 September 1975.

ICAO Doc.9146, Addition Protocol No.2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929., as Amended by Protocol done at The Hague on 28 September 1955, signed at Montreal on 25 September 1975. ICAO

ICAO Doc.9147, Additional Protocol No.3 to the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971, signed at Montreal on 25 September 1975.

ICAO Doc.9148, Montreal Protocol No.4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929

as Amended done at The Hague on 28 September 1955, signed at Montreal on 25 September 1975.

BAB II

SUBJEK HUKUM INTERNASIONAL

(International of Subject Law)

Dalam bab ini membahas subjek hukum internasional yang terdiri atas pengertian subjek hukum internasional; berbagai subjek hukum internasional seperti perseorangan (individu); Palang Merah Internasional *(International Redcross);* Tahta Suci (Vatikan); Organisasi Internasional *(International Organization)* dan Negara berdaulat *(Sovereign State)* terdiri atas kedaulatan di wilayah negara, kegiatan terorisme yang mengancam supermasi negara lain, intervensi *(Invervention),* kesederajatan, pengakuan, pemberontakan, perwakilan, negara bagian dan perusahaan multinasional.

1. Subjek Hukum Internasional

Yang dimaksudkan dengan subjek hukum internasional dalam Bab kedua ini adalah pembawa hak-hak dan kewajiban sebagai negara berdaulat berdasarkan persamaan hak dan kewajiban yang diakui oleh traktat internasional maupun hukum kebiasaan internasional lainnya. Berdasarkan pengertian tersebut secara teoritis yang benar-benar sebagai subjek hukum internasional adalah hanya negara berdaulat tanpa memperhatikan tingkat perkembangan ekonomi, sosial, politik maupun kebudayaan negara tersebut. Negara berdaulat untuk dapat diakui sebagai subjek hukum internasional harus mempunyai atribut-atribut negara sebagai kesatuan politik dan kekuasaan.

Menurut Kelsen beserta pengikutnya, berpendapat bahwa secara ekstrim sebenarnya yang benar-benar subjek hukum internasional adalah individu (perseorangan). Hak dan kewajiban negara berdaulat dalam hukum internasional sebenarnya hak dan kewajiban individu yang bersama-sama membentuk suatu negara. Baik hukum nasional maupun hukum internasional sebenarnya hanyalah mengikat individu.

Dalam perkembangannya beberapa penulis berpendapat bahwa subjek hukum internasional tidak terbatas pada negara berdaulat saja (subjek hukum internasional dalam arti aktif) melainkan dapat pula individu, organisasi internasional sebagai subjek (subjek hukum internasional dalam arti pasif) walaupun sebenarnya kurang tepat sebab yang paling utama dalam hukum internasional adalah mengatur hubungan negara berdaulat dengan negara berdaulat atas dasar persamaan kedaulatan mereka. Tidak ada organisasi internasional apalagi orang secara individu sebagai subjek hukum internasional. Betapapun besarnya kekuasaan organisasi internasional tidak dapat disamakan dengan kekuasaan negara berdaulat sebagai penciptanya. Hak dan kewajiban negara berdaulat sebagai subjek hukum internasional sangat berbeda sifatnya dengan hak dan kewajiban organisasi internasional sebagai subjek hukum internasional. Hak dan kewajiban negara berdaulat berdasarkan kedaulatan, sedangkan hak dan kewajiban organisasi internasional atas dasar persetujuan antar negara anggotanya sehingga boleh dikatakan organisasi internasional merupakan produk dari hak dan kewajiban negara berdaulat.

Negara berdaulat bertindak atas dasar pasal-pasal sebagaimana diatur dalam konstitusi atau undang-undang dasar negara yang bersangkutan, sedangkan organisasi internasional bertindak atas dasar pasal-pasal yang disebutkan di dalam piagam atau statuta atau dokumen-dokumen yang ditanda tangani oleh negara-negara yang membentuk atau membuat organisasi internasional tersebut. Adanya negara sebagai subjek hukum internasional tidak dapat lepas dengan adanya penduduk, wilayah, pemerintahan yang terorganisir dengan baik di samping pengakuan internasional, sedangkan organisasi internasional tidak mempunyai atribut demikian.

Di atas disebutkan bahwa orang secara individu dapat juga sebagai subjek hukum internasional. Mereka dapat pula mewakili negara dalam hubungan internasional dalam kapasitas resmi, misalnya kepada negara atau kepala pemerintah atau delegasi dengan surat kepercayaan *(credential*) untuk menanda tangani traktat internasional yang dibuat. Hak dan kewajiban orang secara individu di luar negeri, pada prinsipnya adalah hak dan kewajiban negara berdaulat yang bersangkutan.

Dalam pembahasan subjek hukum internasional secara tradisional pada umumnya yang dimaksudkan subjek hukum internasional adalah perseorangan (individu), Palang Merah

Internasional *(International Red Cross),* Tahta Suci *(Vatikan),* Organisasi Internasional *(International Organization*) dan yang paling penting adalah negara berdaulat, dan kadang-kadang Pemberontak, Perwalian, Negara Bagian dan Perusahaan Multinasional juga dikategorikan sebagai subjek hukum internasional.

2. Perseorangan (Individu)

Pada umumnya subjek hukum internasional adalah negara berdaulat, namun demikian dalam perkembangannya sesudah perang dunia kedua berakhir menunjukkan perseorangan juga dapat menjadi subjek hukum internasional.[1] Di samping konvensi-konvensi internasional yang mengatur individu sebagai subjek hukum internasional, juga terdapat berbagai lembaga-lembaga yang bergerak di bidang hak-hak asasi manusia,[2] yang mempunyai kekuasaan administratif dan menyelidiki pelanggaran-pelanggaran hak-hak asasi manusia yang berlaku di Eropa sejak tahun 1959, menyelidiki pelanggaran-pelanggaran terhadap hak-hak asasi manusia yang diduga dilakukan terhadap individu oleh pemerintah dll.

Pada akhir perang dunia kedua didirikan peradilan internasional di Nurenberg tahun 1946 untuk mengadili penjahat perang orang Jerman dan di Tokyo tahun 1948 di Jepang untuk mengadili penjahat perang di Jepang. Kedua pengadilan tersebut menetapkan bahwa kejahatan yang dilakukan semasa perang dunia kedua merupakan kejahatan perang yang bertentangan dengan hukum internasional dilakukan oleh orang-orang dan bukan oleh kesatuan-kesatuan hukum yang abstrak yang hanya menghukum oknum-oknum yang melakukan kejahatan itu secara individu, karena itu hukum internasional dapat diterapkan terhadap para pelaku sebagai individu bukan sebagai kesatuan-kesatuan hukum yang abstrak.

---

[1] Perseorangan atau individu sebagai subyek hukum internasional diatur dalam Konvensi *(a) Genocide Convention of 1948* tentang Pembunuhan atau pembasmian secara massal umat manusia yang disahkan pada Tahun 1949. Konvensi tersebut dimaksudkan untuk melindungi hak-hak kelompok; (b) *Geneve Convention of 1958* tentang *Convention on High Seas; (c) Geneve Convention of 1929* tentang *The Suppression of Counterfeiting Currency;* (d) *Convention for the Suppression of International Drug Traffic, (e) Traktat Versailles 1919; (f) Universal Declaration of Human Right* yang disahkan oleh PBB pada Tanggal 9 Desember Tahun 1949; *(g) European Convention on Human Rights.*

[2] Lembaga-lembaga yang bergerak di bidang hak-hak asasi manusia antara lain *(a) European Commission on Human Rights; (b) European Court of Humana Rights.*

Para pelaku kejahatan perang dunia kedua dituduh telah melakukan kejahatan terhadap perdamaian dunia yaitu memulai peperangan (*agression*), melakukan kejahatan terhadap umat manusia yang melakukan pembunuhan kelompok atau ras atau etnis atau melakukan pengejaran golongan ras atau agama yang bertentangan dengan konvensi-konvensi internasional serta mengobar-ngobarkan anti perdamaian dunia, hal ini bertentangan dengan maksud dan tujuan *United Nations Charter*.

Kecenderungan untuk meletakkan kewajiban-kewajiban hukum internasional kepada individu atau pribadi tersebut sebenarnya telah berkembang sejak selesainya perang dunia pertama yang tampak lebih jelas dalam konvensi *Genocide* yang disahkan oleh Sidang Umum PBB pada tanggal 8 Desember 1948 sesudah perang dunia kedua. Menurut Konvensi tersebut negara-negara sepakat bahwa kejahatan yang bermaksud untuk membinasakan seluruh atau sebagian kelompok bangsa atau ras atau etnis atau keagamaan dan persekongkolan atau menghasut dilakukan pembunuhan atau percobaan pembunuhan. Mereka yang ikut serta melakukan perbuatan tersebut itu harus dihukum oleh pengadilan atau pengadilan pidana internasional dalam suatu negara. Mereka yang melakukan perbuatan itu harus dihukum menurut hukum internasional walaupun mereka adalah penguasa-penguasa yang bertanggung jawab secara sah dan konstitusional menurut hukum nasionalnya atau pejabat umum atau orang-orang biasa misalnya bajak laut, sehingga para pelaku langsung bertanggung jawab secara pribadi (*individual)* terhadap hukum internasional.

Dahulu individu atau pribadi baru dapat bertindak pada tingkat internasional bilamana mendapat ijin atau kuasa dari negara berdaulat, tetapi dalam perkembangannya individu dapat mempunyai hak-hak dan dapat dibebani kewajiban hukum internasional secara langsung tanpa persetujuan negara yang bersangkutan. Hal ini dipertegas lagi dengan pengakuan hak-hak asasi dalam tingkat internasional sebagaimana diatur dalam Resolusi PBB tentang *Universal Declaration of Human Rights* yang disahkan tanggal 9 Desember 1949, *European Convention on Human Rights* sebagaimana disebutkan di atas. Pengakuan hak-hak asasi oleh hukum internasional tersebut semakin mendorong peran individu sebagai subjek hukum internasional sehingga individu atau pribadi dapat dibebani hak dan kewajiban oleh hukum internasional.

Bajak laut sebagai subjek hukum internasional diatur dalam Pasal 15 Konvensi Jenewa 1958 maupun Pasal 100 sampai dengan Pasal 111 Konvensi PBB tentang Hukum Laut Internasional. Menurut kedua konvensi tersebut pribadi sebagai perseorangan juga merupakan subjek hukum internasional, karena pembajakan adalah merupakan tindak kejahatan yang bersifat internasional *(international crime* atau *universal crimes)* yang merupakan musuh dari umat manusia. Bajak laut sebagai subjek hukum internasional dapat dihukum oleh negara manapun juga yang menangkapnya, dan tidak lagi dikenakan hukum nasionalnya, melainkan dapat dikenakan hukum internasional. Di dunia ini, tidak ada negara manapun juga yang melindungi bajak laut, karena bajak laut merupakan kejahatan internasional yang harus dilenyapkan dari muka bumi ini.

Dalam konvensi internasional yang membentuk norma-norma hukum *(law-making treaty*) telah mengatur hak dan kewajiban individu atau pribadi sebagai subjek hukum internasional misalnya Konvensi Jenewa 1929,[3] yang mengatur bahwa negara-negara anggota berjanji menghukum kejahatan-kejahatan internasional yang dilakukan oleh individu atau pribadi.

Hukum internasional tidak hanya mengatur kewajiban perseorangan atau individu sebagai subjek hukum internasional, tetapi hukum internasional juga mengatur hak-hak individu atau perseorangan yang harus dilindungi sebagai subjek hukum internasional seperti halnya yang diatur di dalam Pasal 297 dan 304 Traktat Versailles tahun 1919. Di dalam pasal-pasal tersebut dikatakan bahwa setiap individu mempunyai hak untuk mengajukan tuntutan ganti rugi di depan Mahkamah Internasional, demikian pula di dalam *Geneve Prisoner of War Convention of 1949* yang mengatur kejahatan dan kesehatan untuk melindungi penduduk sipil semasa perang berlangsung. Dari uraian tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa hukum internasional tidak semata-mata mengatur kewajiban-kewajiban individu sebagai subjek hukum internasional tetapi juga mengatur perlindungannya, tidak hanya mengatur kepentingan-kepentingan politik negara, melainkan juga mengatur kepentingan-kepentingan individu atau kesatuan-kesatuan kelompok masyarakat sebagai subjek hukum internasional.

[3] *The Suppression of Counterfeiting Currency, the Suppression of the International Drug Traffic*.

3. Palang Merah Internasional (PMI)

Palang Merah Internasional (PMI) saat ini juga diakui sebagai subjek hukum internasional walaupun secara terbatas. PMI yang berkedudukan di Jenewa tersebut lahir sebagai subjek hukum internasional karena perkembangan sejarah yang kemudian oleh Konvensi Jenewa tahun 1949 tentang Perlindungan Korban Perang dikuatkan sebagai subjek hukum internasional.

Secara historis pada saat perang antara Austria dengan Perancis dalam tahun 1859 Henri Dunant menulis buku tentang pengalamannya perang yang kemudian mengetuk hati nurani para pemimpin Swiss yang membentuk lembaga yang dikenal dengan *The International Committee of the Red Cross (ICRC).* ICRC inilah yang menyiapkan konvensi PMI yang dalam perkembangannya diperkuat oleh Konvensi Palang Merah tahun 1949 tentang Perlindungan Korban Perang. Dalam konvensi tersebut PMI diberi kekdudukan khusus dalam konflik bersenjata untuk menolong korban perang dari pihak yang bersengketa tanpa memandang siapapun yang menjadi korban, sehingga oleh Konvensi Palang Merah Internasional diberi kedudukan sebagai subjek hukum internasional walaupun hak-haknya terbatas, tidak seperti halnya negara berdaulat. Dengan pengakuan PMI sebagai subjek hukum internasional tersebut maka PMI dapat menjalankan tugas kemanusiaan tanpa membedakan dari pihak mana yang menjadi korban perang.

4. Tahta Suci *(Negara Vatikan)*

Seperti halnya PMI, Tahta Suci *(Vatikan)* memperoleh kedudukan sebagai subjek hukum internasional juga berkembang dari peninggalan sejarah. Suatu kenyataan bahwa dewasa ini semakin banyak negara yang mengakui kedudukan Tahta Suci *(Vatikan)* sebagai subjek hukum internasional yang mempunyai kedudukan seperti halnya negara berdaulat penuh.

Semula wilayah Tahta Suci di bawah kedaulatan Italia, tetapi berdasarkan Traktat Lateran tahun 1929 antara pemerintah Italia dengan Gereja Vatikan, Gereja Vatikan diberi kota Vatikan yang memungkinkan untuk mendirikan Negara Vatikan. Kedudukan Vatikan sebagai subjek hukum internasional mempunyai kekhususan tersendiri dan telah bertahan mengadakan hubungan internasional dengan negara-negara untuk melindungi kepentingan umat Katholik.

Tahta Suci *(Vatikan)* sebagai subyek hukum internasional dapat mengangkat perwakilan diplomatik di berbagai negara dan atau menerima perwakilan diplomatik dari negara lain termasuk Indonesia dan dapat pula mengadakan perjanjian-perjanjian internasional dengan negara lain yang disebut *Concordats.* Kota Vatikan yang merupakan daerah Tahta Suci *(Vatikan*) tersebut merupakan daerah netral, tidak dapat dilanggar *(inviolable)* dan merupakan daerah internasional yang dikepalai oleh Paus.

5. Organisasi Internasional

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa dewasa ini para penulis hukum internasional seperti Jessup, Lauterpacht, Schelle, Prof. Muchtar Kusumaatmadja berpendapat bahwa subjek hukum internasional tidak terbatas pada negara berdaulat, melainkan organisasi internasional di samping individu juga dapat sebagai subjek hukum internasional, walaupun hak dan kewajiban organisasi internasional maupun individu tidak sama besarnya dengan hak dan kewajiban negara berdaulat. Pasal 104 *UN Charter*.[4] (Organisasi, menyatakan antara lain yang dimaksudkan adalah *United Nations,* memperoleh kedudukan hukum yang sah di wilayah negara anggotanya, kedudukan hukum mana mungkin diperlukan untuk melaksanakan tugas dan fungsinya).

Dengan adanya hak dan kewajiban sebagaimana diatur dalam konvensi internasional yang merupakan persetujuan dari negara anggotanya seperti *United Nations Charter*, Konvensi Chicago 1944,[5] dan lain-lain konvensi internasional, membuktikan bahwa organisasi internasional yang bersangkutan diberi status sebagai subjek hukum internasional. Demikian pula *"Advisory Opinion"* Mahkamah Internasional yang diberikan dalam *"Reparation of Injuries*", juga berpendapat bahwa kedudukan PBB beserta badan-badan khusus *(Special Agencies*) di bawah naungannya tidak perlu ragu-ragu lagi bahwa organisasi internasional tersebut sebagai subjek hukum internasional yang mempunyai hak dan kewajiban dalam hukum internasional.

---

[4] *The Organization shall enjoy in the territory of each of its member for such legal capacity as may be necessary for the exercise of its function and the fulfillment of its purposes.*

[5] *Chicago Convention supra note 1.*

Organisasi internasional sebagai subjek hukum internasional, mempunyai hak dan kewajiban seperti halnya yang dimiliki oleh negara berdaulat walaupun tidak sebesar hak dan kewajiban dari negara berdaulat. Organisasi internasional merupakan organisasi yang diciptakan oleh dua atau lebih negara berdaulat berdasarkan *treaty* atau perjanjian lainnya.

Organisasi internasional biasanya disebut juga *inter-governmental organization*, walaupun sebenarnya yang menjadi anggota adalah negara *(state)*, bukan pemerintahan atau *government*. Sebenarnya pemerintah *(government)* hanya bertindak untuk dan atas nama negara *(state)* sebagai penciptanya. Menurut Pasal 105 *United Nation Charter*,[6] dan selanjutnya,[7] (Organisasi mempunyai hak-hak istimewa dan kekebalan di wilayah setiap negara anggota, hak-hak istimewa dan kekebalan mana diperlukan untuk melaksanakan tugasnya; dan selanjutnya "perwakilan-perwakilan anggota PBB dan para petugas organisasi tersebut juga memperoleh hak-hak istimewa dan kekebalan untuk melaksanakan fungsi mereka berkenaan dengan organisasi). Jenis dan hak-hak istimewa serta kekebalan sebagaimana dimaksudkan diatur dalam Konvensi Wina 1961.[8]

6. Negara Berdaulat *(Sovereign State)*

Negara sebagai subyek hukum internasional adalah negara berdaulat penuh artinya negara tersebut mempunyai kekuasaan tertinggi *(supreme authority)* bebas dari kekuasaan negara lain, bebas dalam arti seluas-luasnya baik ke dalam maupun ke luar. Kebebasan negara tersebut bukan berarti negara tersebut boleh melanggar atau tidak tunduk kepada norma-norma hukum internasional positif, karena negara tersebut tetap harus memperhatikan sopan santun dalam pergaulan internasional *(international courtesy).*

---

[6] *The Organization shall enjoy in the territory of each of its members such privilege and immunities as are necessary for the fulfillment of its purpose.*

[7] *Representative of the Member of the United Nations and officials of the Organization shall similarly enjoy such privileges and immunities as are necessary for the independent exercise of their functions in connection with the organization.*

[8] *Convention on Diplomatic Relations* (Viena Convention of 1961).

Sebagai negara yang berdaulat penuh, negara tersebut dapat menentukan bentuk negara misalnya federasi, kesatuan, uni atau konfederasi, bentuk pemerintahan misalnya republik, kerajaan, monarchie dan lain-lain, organisasi kekuasaan ke dalam maupun ke luar, mengatur hubungan-hubungan dengan warga negaranya *(personnel sovereignty),* mengatur wilayah *(teritorial sovereignty),* penggunaan *public domain* seperti laut terbuka *(high seas),* udara di luar wilayahnya dan ruang angkasa, membuat undang-undang dasar atau konsitusi, mengatur politik luar negeri maupun dalam negeri, mengadakan hubungan dengan negara lain, melindungi warga negara di luar negeri maupun di dalam negeri bahkan negara wajib melindungi siapapun juga yang berada di wilayahnya *(teritorial jurisdiction)* terlepas apakah warga negara atau bukan warga negara *(stateless).* Negara berhak menjadi anggota organisasi international bahkan dahulu berhak menentukan perang. Di Indonesia hak menentukan perang di atur di dalam Pasal 11 Undang-undang Dasar 1945, walaupun dewasa ini menurut hukum internasional tidak dapat diterima oleh masyarakat internasional, karena itu seharusnya direvisi supaya tidak bertentangan dengan hukum internasional.

Negara Bagian seperti terdapat di Amerika Serikat bukanlah negara berdaulat penuh dan tidak mempunyai kedudukan sebagai subjek hukum dalam hukum internasional, sebab negara bagian tersebut tidak dapat mengadakan hubungan luar negeri sendiri. Kekuasaan negara bagian terbatas pada sebagian urusan kenegaraan di dalam negeri, sedangkan urusan ke luar negeri ditangani oleh negara Federal. Demikian pula negara-negara Protektorat, negara yang masih dijajah (koloni), Dominion, negara Vasal, negara-negara persekemakmuran, daerah Perwakilan dll bukanlah negara yang berdaulat yang dapat menjadi subjek hukum internasional.

Negara berdaulat sebagai subjek hukum internasional harus memenuhi persyaratan berpenduduk yang tetap, wilayah yang pasti, pemerintahan dan kemampuan untuk mengadakan hubungan dengan negara lain. Penduduk yang tetap dimaksudkan suatu kelompok penduduk yang berdiam di suatu tempat tertentu tanpa memperhatikan agama, ras, etnik, sub-etnik maupun warna kulit. Jumlah penduduk juga tidak dipersyaratkan dalam hukum internasional, karena itu dapat terjadi negara mini *(micro-state)* di lain pihak negara yang penduduknya sangat besar. Unsur wilayah negara berdaulat dimaksudkan wilayah pasti yang dihuni oleh penduduk. Wilayah suatu

negara dapat terdiri dari wilayah daratan, perairan termasuk laut teritorial, wilayah udara. Wilayah suatu negara dapat terpisah-pisah dan tidak perlu dalam satu kelompok.

Unsur pemerintahan dimaksudkan pimpinan kelompok penduduk yang berwenang untuk mengatur, mengelola dan bertindak ke dalam maupun ke luar. Dengan pemerintahan sendiri yang diakui oleh rakyatnya sesuai dengan ketentuan konstitusi berarti bahwa negara tersebut bebas dan merdeka mengatur bentuk negara, bentuk pemerintahnya, mengatur hubungan-hubungan dengan rakyatnya, mengatur politik dalam maupun luar negeri, menyusun konstitusi dan segala hal tanpa memperoleh petunjuk dari negara asing. Di samping syarat-syarat tersebut di atas, negara berdaulat juga harus memperhatikan norma-norma hukum kebiasaan internasional maupun hukum internasional positif.

Unsur yang tidak kalah pentingnya negara berdaulat sebagai subjek dalam hukum internasional adalah kemampuan mengadakan hubungan dengan negara lain, sebab walaupun ada penduduk, wilayah yang tetap serta pemerintahan yang diakui oleh rakyatnya, bilamana tidak dapat mengadakan hubungan dengan negara lain tidak dapat disebut sebagai subjek hukum internasional,[9] sehingga secara yuridis tidak dapat disebut sebagai negara berdaulat.

Di samping negara sebagai subjek hukum internasional yang penuh, ada beberapa negara sebagai subyek hukum internasional yang terbatas. Pada umumnya, subjek hukum internasional negara Federal adalah ditangan pemerintah Federal, negara Bagian tidak mempunyai hubungan luar negari, namun demikian tergantung dari pada konstitusi negara tersebut. Berdasarkan Pasal 18a Konstitusi Uni Soviet yang diubah pada tanggal 1 Februari 1944, Republik-Republik Uni mempunyai hak untuk mengadakan hubungan diplomatik dan membuka konsulat dengan negara asing, membuat perjanjian dan ikut serta dalam organisasi internasional. Setiap Republik Uni adalah negara nasional *(national state)* dengan konstitusinya sendiri,[10] kewarga negaraan,[11]

[9] I Wayan Aarthiana: halaman 66.

[10] Pasal 16 Konstitusi Uni Soviet

[11] Pasal 21 Konsitusi Uni Soviet.

wilayah,[12] formasi militer,[13] dan berdasarkan Pasal 17 Konstitusi Uni Soviet Republik-Republik Uni Soviet dapat secara resmi menarik diri dari Soviet, sehingga Uni Soviet secara menyeluruh atau tiap-tiap Republik Uni secara terpisah adalah subjek hukum internasional.

Biasanya dibedakan antara negara Federal dengan negara Konfederasi. Negara konfederasi adalah beberapa negara berdaulat mengikatkan diri dengan perjanjian internasional menjadi negara itu satu Union. Dahulu negara Konfederasi secara keseluruhan juga merupakan subjek hukum internasional, seperti Swiss sampai tahun 1818; Amerika Serikat tahun 1787, German Bund tahun 1815-1866, tetapi negara Konfederasi semacam ini dewasa ini sudah tidak ada lagi. Dari segi hukum internasional, negara Konfederasi tidak dapat menjadi subyek hukum internasional.

Protektorat yaitu negara yang semula negara berdaulat, kemudian minta perlindungan kepada negara berdaulat lain, sehingga statusnya tidak sebagai negara berdaulat penuh, namun demikian negara protektorat tidak melepaskan sama sekali kedudukan dalam hubungan internasional, misalnya kekebalan diplomatik tertentu di negara lain.

Menurut Konvensi Monteveedo 1933 yang ditanda tangani oleh Amerika Serikat dan beberapa negara di Amerika Latin, negara sebagai pribadi dalam hukum internasional harus memenuhi unsur-unsur kualifikasi tertentu yaitu berpenduduk tetap, wilayah tertentu, mempunyai pemerintahan dan kemampuan untuk berhubungan dengan negara lain. Unsur wilayah tertentu tidak merupakan unsur mutlak. Hal ini dibuktikan Israel yang pada tahun 1949 belum mempunyai wilayah, telah menjadi anggota PBB sebagai subjek hukum internasional. Yang paling penting adalah kemampuan negara tersebut untuk mengadakan hubungan dengan negara lain.

Negara berdaulat sebagai subjek hukum internasional, mempunyai hak dan kewajiban yang diatur dalam hukum internasional. Menurut naskah *Declaration on the Rights and Duties of State* yang disiapkan dalam tahun 1949, setiap negara mempunyai hak dasar yaitu kemerdekaan dan pembelaan diri *(self preservation)* di samping mempunyai hak-hak juga mempunyai kewajiban dasar seperti tidak boleh melancarkan peperangan (agresi) mentaati kewajiban-kewajiban

[12] Pasal 18 Konstitusi Uni Soviet.

[13] Pasal 18a Konstitusi Uni Soviet.

internasional seperti halnya tercantum dalam konvensi-konvensi internasional, tidak menjalankan kedaulatan di wilayah kedaulatan negara lain, tidak mengijinkan warga negaranya melakukan tindakan teroris yang mengancam supermasi negara lain di wilayahnya.

a. Kedaulatan di wilayah Negara Lain

Dalam hubungannya dengan menjalankan kedaulatan di wilayah negara lain, ditemui dua kasus masing-masing kasus *Berthold Jacob (1935*) dengan *Confu-Channel Cases*. Dalam kasus *Berthold Jacob (1935)* adalah seorang wartawan Jerman yang melarikan diri dan hidup di negara Swiss. Wartawan tersebut diculik oleh agen Nazi Jerman dan dibawa kembali ke Jerman. Pemerintah Swiss menuntut wartawan tersebut agar dikembalikan ke Swiss karena perbuatan Jerman tersebut melanggar hukum internasional yaitu melakukan kedaulatan di atas wilayah Swiss. Kasus *Confu-Channel Cases* adalah tindakan pemerintah Inggris yang menyapu ranjau di terusan Confu yang merupakan laut teritorial Albania. Dalam keputusan Mahkamah Internasional, perbuatan Jerman di Swiss maupun perbuatan Inggris Albania tersebut dinilai melanggar hukum internasional yaitu melakukan kedaulatan di atas wilayah Swiss dan laut teritorial Albania.

b. Kegiatan Teroris

Lembaga Bangsa-Bangsa (LBB) dalam sidangnya di Genewa tahun 1937 telah mengesahkan konvensi internasional guna mencegah warga negara suatu negara yang melakukan kegiatan teroris di wilayahnya.[14] Dalam Pasal 1 Konvensi tersebut antara lain menyatakan *"The High Contracting Parties, reaffirming the principles of international law in virtue of which it is the duty of every state to refrain from any act designed to encourage terrorist activities directed against another state and to prevent the act in which such activities take shape, undertake as hereinafter provided to prevent and punish activities of this nature and to collacborate for this purpose"*.

[14] *Convention for the Prevention and Punishment of Terrorism of 1937.*

Dari ketentuan Pasal tersebut di atas, jelas bahwa setiap negara *(every state)* yang berarti bahwa tidak hanya berlaku terhadap negara anggota *(high contracting Parties)*, tetapi semua negara tidak boleh mendorong atau menggalakkan atau menggiatkan atau membiarkan wilayahnya digunakan untuk melakukan atau tindakan-tindakan teroris terhadap negara lain dan wajib menghukum pelakunya.

c. Intervensi *(Intervention)*

Pada umumnya intervensi negara terhadap negara berdaulat lainnya dilarang oleh hukum internasional, khususnya intervensi diktatorial yaitu intervensi yang mencampuri urusan negara lain yang bertentangan dengan kemauan negara yang dicampuri, namun demikian ada berbagai inrtervensi yang diperkenankan oleh hukum internasional atau melindungi warga negeranya, intervensi protektorat dalam pengawasannya, apabila intervensi yang diintervensi melakukan pelanggaran besar terhadap hukum internasional, intervensi bela diri dan intervensi secara kolektif yang berhubungan dengan ancaman perdamaian dunia dan keamanan internasional, pelanggaran terhadap perdamaian dunia dan tindakan-tindakan memulai peperangan (*aggression)*.

Pasal 41 dan Pasal 42 *United Nations Charter* PBB antara lain menyatakan bahwa dalam hal adanya ancaman perdamaian dan pelanggaran perdamaian serta agresi, Dewan Keamanan *Secuirty Council)* PBB dapat menyerukan secara kolektif kepada negara anggotanya untuk memutuskan hubungan ekonomi seluruh maupun sebagian, hubungan udara, darat, laut, pos, telegraf, radio maupun sarana komunikasi lainnya. Dalam hal tindakan tersebut belum memadai, kalau perlu, dapat dilakukan dengan kekerasan bersenjata untuk memelihara perdamaian dunia dan keamanan internasional dan mengembalikan ketertiban dunia.[15] Dalam hal menyangkut hak-hak asasi manusia, hukum internasional juga dapat mencampuri masalah kewarga negaraan yang seharusnya merupakan urusan dalam negeri negara berdaulat yang bersangkutan.[16]

[15] A. Le Roy Bennet 1988:457-467

[16] N.A. Maryan Green 1982: 26.

d. Kesederajatan

Masalah hak kesederajatan di antara negara berdaulat telah diatur di dalam hukum internasional, khususnya Pasal 1(2) dan Pasal 2(1) *United Nations Charter.* Menurut Pasal 1(2) *United Nations Charter* tersebut berbunyi "*To develop friendly relation among nations based on respect for the principles of equal right……..,* sedangkan menurut Pasal 2(1) *United Nations Charter* menyatakan *"The organization on the principles of the sovereign equally of all its members".* Dari kedua Pasal tersebut dapat disimpulkan bahwa prinsip-prinsip kesederajatan *(equal rights*) dihormati dan prinsip kesamaan kedaulatan terhadap semua anggota PBB diakui dalam hukum internasional, khususnya dalam Piagam PBB. Konsekuensi kesederajatan dan kesamaan kedaulatan tersebut adalah negara tidak dapat menyangsikan legalitas perbuatan-perbuatan resmi negara lain dan tidak melakukan kedaulatan di atas wilayah kedaulatan negara lain. Konsep *equality of state* sebenarnya hanyalah kesamaan perlakuan menurut hukum yang berarti bahwa menurut hukum internasional mereka mempunyai hak suara yang sama dalam konferensi internasional atau organisasi internasional. Dalam kenyataannya sebenarnya negara itu tidak sama satu dengan yang lain.[17]

e. Pengakuan

Di atas dikemukakan bahwa pengakuan, merupakan salah satu unsur penting adanya negara berdaulat, tetapi tanpa adanya pengakuan bukan berarti bahwa negara baru atau pemerintahan baru tidak ada. Pengakuan dimaksudkan agar negara yang diakui dapat mengadakan hubungan internasional dengan negara yang mengakui. Pengakuan pada umumnya merupakan tindakan diplomatik yang erat hubungannya dengan soal-soal politik, perdagangan, strategi, ekonomi dan kebudayaan. Pengakuan merupakan tindakan politis dengan konsekuensi berlaku hukum internasional. Tidak ada negara wajib mengakui negara lain dan sebaliknya tidak ada negara yang berhak pengakuan.

[17] N.A. Maryan Green 1982:26.

Dalam hal pengakuan, harus dibedakan antara pengakuan negara *(state)* dengan pengakuan kepala negara *(head of state)* baru atau kepala pemerintahan yang baru. Tanpa adanya pengakuan kepala negara baru atau kepala pemerintahan yang baru bukan berarti bahwa negara lama hilang kedudukannya dalam hukum internasional. Bilamana negara baru biasanya memberi tahu negara lain dan negara terakhir ini mengakui secara tegas dengan nota diplomatik atau secara diam-diam mengakui. DI/TII di Jawa Barat, Dewan Banteng di Sumatra, Permesta di Sulawesi, Partai Komunis di Madium tahun 1948 dan gerakan tiga puluh September (G 30S) dalam tahun 1965 terakhir Gerakan Aceh Merdeka (GAM).

Sebenarnya masalah pemberontakan tersebut merupakan masalah dalam negeri negara tersebut, tetapi dalam perkembangannya setelah pemberontak menjadi besar dan mempunyai kekuatan yang seimbang, negara-negara lain akan berfikir untuk mengakui pemberontak sebagai pribadi internasional yang mandiri dalam hukum internasional, apalagi bilamana negara yang akan mengakui tersebut mempunyai kepentingan politik terhadap pemberontak itu. Dalam kondisi demikian, negara tersebut sering melupakan aspek hukum internasional karena terdorong kepentingannya.

Pengakuan atau penerimaan pemberontak sebagai pribadi internasional yang mandiri dalam hukum internasional perlu berhati-hati dan cermat memperhatikan kemauan rakyat negara tersebut, sebab pengakuan yang terlaku dini akan mengakibatkan tuduhan negara tersebut kepada negara yang mengakui melakukan tindakan intervensi masalah dalam negeri yang menurut *United Nations Charter* merupakan pelanggaran hukum internasional. Kesulitan untuk mengakui atau tidak mengakui kadang-kadang juga ditemui adanya suatu kenyataan bahwa pemberontak mengambil jalan secara tidak konsitusional tersebut karena tidak ada jalan lain untuk menghadapi rezim yang berkuasa yang sebenarnya tidak dikehendaki oleh sebagian besar rakyatnya. Tindakan penguasa yang otoriter terhadap rakyatnya juga tidak dibenarkan dalam hukum internasional.

7. Wilayah Perwalian, Negara Bagian dan Perusahaan Multinasional

Di samping subjek hukum internasional sebagaimana diuraikan di atas, masih terdapat subjek hukum internasional lainnya walaupun hak-hak dan kewajibannya sangat terbatas, seperti misalnya wilayah perwalian, negara bagian dan perusahaan multinasional. Wilayah perwalian berawal dari wilayah jajahan negara kalah perang dunia pertama yang menurut Lembaga Bangsa-Bangsa (LBB) ditaruh di bawah mandat agar dapat dibimbing menjadi negara merdeka. Wilayah mandat seperti Afrika Barat Daya atau Nambia yang di bawah mandat Afrika Selatan. Setelah LBB digantikan oleh PBB, status wilayah mandat diganti dengan wilayah perwalian di bawah naungan PBB yang diurus oleh Dewan Perwalian *(Trusteeship Council*). Wilayah perwalian secara terbatas dapat berperan sebagai pribadi internasional, dapat mengadakan perjanjian dengan negara lain, menghadiri konferensi internasional, meratifikasi konvensi internasional walaupun secara terbatas.

Negara bagian dari suatu negara federal kadang-kadang juga dapat berperan sebagai pribadi internasional, sehingga negara bagian tersebut dapat mengadakan perjanjian dengan negara lain, menghadiri konferensi internasional, meratifikasi konvensi internasional bahkan dalam hal-hal tertentu dapat mempunyai angkatan perang dan undang-undang sendiri seperti Ukraina, Beylorussia di bawah negara Uni Soviet. Kemampuan negara bagian sebagai pribadi internasional tersebut tergantung konstitusi negara federal tersebut. Beberapa negara federal tidak mengijinkan negara bagian sebagai pribadi internasional untuk mengadakan perjanjian dengan negara lain, meratifikasi konvensi internasional dan menghadiri konferensi internasional seperti di Amerika Serikat, India, Malaysia dan Australia.

Dewasa ini suatu kenyataan perusahaan multinasional mempunyai peran yang sangat penting dalam hubungan internasional. Negara-negara dapat mengadakan hubungan langsung dengan perusahaan multinasional dan beranjak dari hubungan hukum tersebut lahirlah hak-hak dan kewajiban dalam hukum internasional. Perusahaan multinasional tersebut tidak terbatas mengadakan hubungan hukum dengan negara berdaulat, tetapi juga mengadakan hubungan hukum dengan subjek-subjek hukum internasional lainnya. Kehadiran perusahaan multinasional serta

perannya dalam percaturan politik, ekonomi dan hubungan internasional tersebut sangat berpengaruh terhadap berlakunya hukum internasional.

DAFTAR BACAAN

BUKU

A.Le Roy Bennet 1988:457-467

N.A. Maryan Green, *International Law: Law of Peace*, 1982.

DOKUMEN

Traktat Versailles 1919.

Geneve Convention of 1929 tentang *The Suppression of Counterfeiting Currency.*

ICAO Doc.7300/8, *Convention on International of Civil Aviation*, Signed at Chicago on 7 December 1944

Convention for the Suppression of International Drug Traffic

Convention for the Prevention and Punishment of Terrorism of 1937.

Genocide Convention of 1948 tentang *Pembunuhan atau pembasmian secara missal umat manusia yang disahkan pada Tahun 1949.*

Universal Declaration of Human Right, Signed at the UN, on 9 December 1949

European Convention on Human Rights.

Geneve Convention of 1958, *Convention on High Seas.*

Vienna Convention of 1961, *Convention on Diplomatic Relations*

Konstitusi Uni Soviet

JURNAL

Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law, (2005) Vol. XXX-Part I*. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd, 2005.

BAB III

ORGANISASI INTERNASIONAL

(*International Organization)*

Dalam Bab ini membahas pengertian organisasi internasional (*international organization*); klasifikasi organisasi internasional (*Classification of International Organization*) yang meliputi fungsi, kompetensi, jangka waktu, global atau regional, keanggotaan pemerintah atau swasta; struktur dan komposisi organisasi internasional (*structure and competency of international organization*) yang meliputi maksud dan tujuan, organ utama, pelaksana, sekretariat, keanggotaan asli, hak suara, penerimaan dan pengundurannya; Perhimpunan Bangsa-Bangsa ASEAN yang meliputi deklarasi Bangkok, tidak mempunyai konstitusi atau piagam sebagai dasar hukum, tidak ada struktur organisasi, kekuasaan tertinggi pada sekretariat bersama; Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang meliputi konstitusi, struktur organisasi utama seperti sidang umum, dewan keamanan, dewan perwalian, sekretariat, mahkamah internasional dan pelaksana, pengaturan hak suara, keanggotaan baik penerimaan maupun pengunduran diri, kewajiban negara anggota, dapat melakukan hubungan hukum internasional dll.

1. Pengertian Organisasi Internasional

Menurut Bowett D.W,[1] tidak ada definisi perserikatan (organisasi) internasional yang memuaskan semua pihak.[2] Demikian pula menurut J.G. Starke,[3] juga tidak memberi batasan atau definisi atau pengertian organisasi internasional. J.G. Starke hanya membandingkan hak, kewajiban dan wewenang berbagai organ lembaga-lembaga internasional dengan negara modern.

---

[1] Bowett D.W., *The Law of International Institution.*

[2] Bowett D.W.,*….and no generally acceplted definition of the public internasionl union (organization) has ever been reached.*

[3] J.G. Starke., *An International-to-International Law.*

Menurut J.G. Starke lembaga internasional mempunyai beberapa persamaan dengan negara modern, walaupun tidak selalu mengikuti garis yang sama dengan konstitusi negara modern.

Gary L. Maris [4] juga tidak memberi batasan secara khusus tentang organisasi internasional, tetapi Gary L. Maris menyatakan bahwa organisasi internasional dapat melakukan kegiatan-kegiatan internasional semacam negara berdaulat misalnya negosiasi, mewajibkan dirinya sendiri terhadap perjanjian-perjanjian internasional lainnya, bahkan di dalam bukunya A. Le Roy Bennet,[5] Robert Riggs,[6] juga tidak ditemukan definisi atau pengertian apa yang dimaksud organisasi internasional walaupun kedua buku tersebut khusus membahas organisasi internasional.

Berbeda dengan para penulis tersebut di atas yang tidak memberi definisi atau pengertian organisasi internasional, Leonard memberi definisi organisasi internasional, walaupun tidak secara langsung demikian. Leonard berpendapat bahwa organisasi internasional mempunyai ciri-ciri khusus, berbagai hubungan internasional dilakukan melalui badan permanen yang diserahi tanggung jawab dan wewenang tertentu. Setiap pemerintah negara anggota, melalui badan tetap *(permanent)* tersebut dapat menjalankan berbagai kebijakan untuk kepentingan nasionalnya. Lebih lanjut Boer Mauna,[7] merumuskan "Organisasi internasional adalah suatu perhimpunan negara-negara yang merdeka dan berdaulat yang bertujuan untuk mencapai kepentingan bersama melalui organ-organ perhimpunan," sedangkan Maryan Green menyatakan organisasi internasional adalah organ yang didirikan berdasarkan traktat atau perjanjian oleh tiga atau lebih negara sebagai peserta.[8]

---

[4] Gary L. Maris., *International Law: An Introduction.*

[5] A. Le Roy Bennet., *International Organization: Principles and Issues, 4th Ed.,1988.*

[6] Robert Riggs., *The United Nations: International Organization and World Politics, 1988.*

[7] Boer Mauna., Hukum Organisasi Internasional .

[8] *An international organization is an organ established by tre aty to which three or more states are parties. Lihat N.A. Maryan Green, International Law: Law of Peace, 1982: 45.*

2. Klasifikasi Organisasi Internasional (*Classification of International Organization)*

Berbicara mengenai klasifikasi organisasi internasional dapat dibedakan berdasarkan fungsinya, kompetensinya, jangka waktunya, global atau regional, dan keanggotaan pemerintah atau swasta sebagai berikut.

a. Fungsi Organisasi internasional

Berdasarkan fungsi organisasi internasional terdiri dari fungsi yudisial seperti *Permanent Court of International Justice (PCIJ)* yang terdapat di dalam LBB, *International Court of Justice (PCJ)* yang terdapat di dalam PBB dan *Permanent Court of Arbitration (PCA)* yang didirikan berdasarkan *The Hague Convention of 1899,* sedangkan organisasi internasional berdasarkan fungsi administrasi misalnya *Universal Postal Union (UPU), International Telecommunication Union (ITU)* dan *International Bank of Reconstruction and Development (IBRD).* Organisasi-organisasi yang mempunyai fungsi administrasi merupakan organisasi antar pemerintah yang masing-masing pemerintah menyerahkan beberapa fungsi administrasi tertentu kepada institusi internal untuk kerja sama lebih erat. Organisasi-organisasi tersebut hanya mengkoordinasikan bidang-bidang tertentu untuk lebih memperlancar fungsi administratif.

Di samping fungsi yudisial dan fungsi administratif seperti disebutkan di atas, masih ada organisasi internasional yang berfungsi sebagai legislasi *(legislative function).* Organisasi internasional yang berfungsi legislasi sering mengadakan konferensi internasional yang menghasilkan kaidah-kaidah hukum internasional sebagai patokan digunakan dalam pengaturan kepentingan bersama, misalnya PBB telah mengadakan berbagai konferensi yang menghasilkan Konvensi Hukum Laut Internasional *(United Nations Convention on the Law of the Seas*) yang di sahkan oleh PBB dalam tahun 1982, Konvensi Jenewa 1958, Konvensi Wina 1961,[9] Konvensi Teroris Internasional 1937.[10] Dengan demikian nyata bahwa organisasi internasional tersebut

[9] *Convention on Deplomatic Relation of 1961.*

[10] *Terrorism of 1937 Convention for the Prevention and Punishment of 1937.*

berfungsi menciptakan kaidah-kaidah hukum internasional sebagai acuan dalam hukum internasional.

b. Kompetensi Organisasi Internasional

Bowett mengklasifikasikan organisasi internasional berdasarkan wewenangnya yaitu kompetensi umum *(general competence)* dan kompetensi terbatas *(limited competence).* Baik organisasi internasional *global* maupun organisasi internasional *regional* dapat dibedakan menjadi kompetensi umum *(general competence)* maupun kompetensi terbatas *(limited competence*). Menurut Bowett PBB termasuk *global general competence,* sedangkan badan-badan khusus dilingkungan Perserikatan Bangsa-Bangsa seperti *International Civil Aviation Organization (ICAO), International Labour Organization (ILO), United Nations Economic Sosial and Culture Organization (UNESCO), World Health Organization (WHO), International Maritime Organizaiton (IMO)* dan lain-lain merupakan *general limited competence*. Organisasi regional yang bersifat *general competence* misalnya *the council of Europe,* sedangkan *European Civil Aviation Conference (ECAC), The Europe Communities* dan *The Eropean Free Trade Area* dll bersifat Regional *limited competence.*

c. Jangka Waktu Organisasi Internasional

Organisasi internasional juga dapat digolongkan berdasarkan jangka waktu yaitu organisasi internasional yang bersifat sementara *(provisional organization)* dan organisasi internasional yang bersifat tetap. Organisasi internasional yang bersifat sementara misalnya *Provisional International Civil Aviation Organization (PICAO)* yang diatur di dalam *Interim Agreement on International Civil Aviation.* Menurut *Interim Agrement on International Civil Aviation,* PICAO berakhir pada saat lahirnya *International Civil Aviation Organization (ICAO)* yaitu pada saat Konvensi Chicago 1944 berlaku.

Konvensi Chicago yang ditanda tangani pada tanggal 7 Desember 1944 tersebut mulai berlaku pada tanggal 4 April 1947, dengan demikian PICAO otomatis berakhir pada tanggal 4 April 1947. Sifat sementara tersebut secara tegas diatur di dalam Pasal 3 *Interim Agreement on*

International Civil Aviation. Menurut Pasal tersebut, PICAO didirikan untuk waktu sampai saat Konvensi Chicago 1944 berlaku dan tidak akan lebih lama dari 3 (tiga) tahun sejak ditanda tangani. Berdasarkan ketentuan tersebut, bilamana dalam waktu 3 (tiga) tahun sejak berdirinya PICAO tersebut Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) belum lahir, maka PICAO tetap berakhir.

Organisasi internasional yang bersifat tetap *(permanent international organization)* misalnya ICAO yang didirikan berdasarkan Konvensi Chicago 1944. Berbeda dengan PICAO, bilamana dilihat dari jangka waktunya PBB, ICAO, WMO, UNESCO, WHO dan lain-lainnya merupakan organisasi yang bersifat tetap. Pada umumnya organisasi internasional bersifat tetap sepanjang konstitusi sebagai dasar hukumnya tetap belum berakhir. Dalam praktik organisasi internasional tetap ada walaupun kemungkinan organisasi tersebut tidak aktif lagi.

d. Kekuasaan *(Power)*

Organisasi internasional berdasarkan kekuasaan *(power)* dapat pula digolongkan pada organisasi internasional yang komprehensif dan organisasi internasional yang tidak komprehensif. Yang pertama (komprehensif) meliputi kekuasaan yudikatif, legislatif, perdamaian, pemerintahan, administrasi, koordinasi, sedangkan organisasi internasional yang tidak komprehensif hanya mengenai hak-hak tertentu saja.

3. Organisasi Internasional Global dan Keanggotaan.

Di samping klasifikasi sebagaimana diuraikan di atas, masih ada sarjana lain yang menggolongkan organisasi internasional berdasarkan keanggotaannya misalnya *regional institution* dan *global institution. Regional institution* tidak semata-mata letak geografis dari pada negara anggota, tetapi lebih condong pada pandangan politik dari pada letak geografisnya, sedangkan dari aspek keanggotaannya organisasi internasional dapat pula dibagi menjadi organisasi internasional yang anggotanya negara dan organisasi internasional yang anggotanya bukan negara (badan swasta).

Organisasi internasional yang anggotanya negara biasa disebut *intergovernemental organization* misalnya PBB, ICAO, WHO, WMO, IMO, ITU, UPU, UNESCO dll sedangkan organisasi internasional yang anggotanya bukan negara (badan swasta) misalnya *International Air Transport Association (IATA), International Federation Airlines Pilot Association (IFALPA), International Airport Association (IAA)* dan lain-lain. Sampai akhir tahun 1979 terdapat tidak kurang dari 4.000 (empat ribu) organisasi internasional, 320 (tiga ratus dua puluh) di antaranya beranggotakan negara.

4. Struktur dan Komposisi Organisasi Internasional (*Structure and competency of international organization*)

Dilihat dari landasan hukum, negara berdaulat diatur berdasarkan konsitusi atau Undang-undang Dasar yang dibentuk, sedangkan organisasi internasional diatur berdasarkan konvensi atau traktat atau piagam yang merupakan semacam naskah konstitusi yang biasanya disebut anggaran dasar (AD) suatu organisasi. Anggaran dasar tersebut disusun berdasarkan perjanjian antara negara-negara pendirinya. Anggaran dasar tiap-tiap organisasi internasional berbeda-beda satu terhadap yang lain tergantung tujuannya, namun demikian pada dasarnya anggaran dasar harus memuat :

(a) maksud dan tujuan;

(b) organ dalam organisasi baik organ utama, organ pelaksana dan sekretariat;

(c) keanggotaan yang terdiri dari anggota asli, anggota penerimaan, hak suara dan pengunduran diri anggota.

Di dalam anggaran dasar yang merupakan konstitusi organisasi internasional tersebut biasanya dirumuskan maksud dan tujuan organisasi *(aims and objective).* Organisasi-organisasi internasional dilingkungan PBB yang dikenal sebagai Badan-Badan Khusus (*special agencies)* biasanya mempunyai piagam sebagai konstitusinya. Dalam konstitusi tersebut diatur maksud dan tujuan, organ-organ dalam organisasi baik organ utama maupun organ pelaksana maupun sekretariat, keanggotaan baik anggota asli maupun anggota penerimaan, hak suara maupun cara pengunduran diri keanggotaannya. Dalam piagam organisasi di bawah PBB pada umumnya telah mengatur maksud dan tujuan masing-masing organisasi misalnya :

a. *General Agreement on Tariff and Trade (GATT)* bertujuan untuk mengatur standar tarif perdagangan internasional;
b. *International Atomic Energy Agency (IAEA)* bertujuan mempercepat sumbangan tenaga atom untuk perdamaian, kesehatan, kemakmuran serta pengawasan tenaga atom untuk tidak digunakan tujuan militer;
c. *International Labour Organization (ILO)* bertujuan memperbaiki dan meningkatkan kondisi hidup buruh berkenaan dengan upah, syarat-syarat kerja, jaminan sosial dan lain-lain;
d. *Food and Agriculture Organization (FAO)* bertujuan meningkatkan kesejahteraan bersama untuk meningkatan kualitas kehidupan, tingkat gizi, efisiensi hasil produksi pertanian beserta penyebarannya, meningkatkan kondisi masyarakat pedesaan dan lain-lain;
e. *United Nations Educational Scientific and Cultural Organization (UNESCO)* bertujuan mengembangkan perdamaian dunia dan keamanan internasional dengan mempromosikan kerja sama antar negara melalui pendidikan, ilmu pengetahuan, kebudayaan, penegakan hukum, keadilan, hak-hak asasi manusia, kemerdekaan abadi tanpa perbedaan berdasarkan ras, agama, bangsa serta tingkat ekonomi, sosial dan kebudayaan;
f. *World Health Organization (WHO)* bertujuan meningkatkan kesehatan masyarakat dunia setinggi mungkin;
g. *International Monetory Fund (IMF)* bertujuan memajukan kerja sama moneter internasional;
h. *International Development Agency (IDA)* bertujuan memberikan pinjaman (*loan)* kepada negara-negara berkembang yang memerlukan bantuan.
i. *International Bank Reconstruction and Development (IBRD)* bertujuan membantu rekonstruksi dan pembangunan di negara-negara untuk tujuan produktif;
j. *International Finance Cooperation (IFC)* bertujuan memajukan pembangunan ekonomi dengan membantu pertumbuhan perusahaan swasta perseorangan, terutama di negara-negara berkembang;
k. *Universal Postal Union (UPU)* bertujuan kerja sama dalam pelayanan pos internasional;
l. *International Telecommunications Union (ITU)* bertujuan kerja sama dalam pengembangan fasilitas teknik dan penggunaan telekomunikasi;
m. *World Meteorological Organization (WMO)* bertujuan kerja sama internasional untuk menetapkan jaringan pusat dan setasiun meteorologi;

n. *International Maritime Organization (IMO)* bertujuan memberikan fasilitas kerja sama antar pemerintah di bidang teknik dan operasional pelayaran internasional;
o. *World Intelectual Property Organization (WIPO)* bertujuan melindungi karya-karya intelektual melalui kerja sama antara negara;
p. *International Fund for Agriculture Development (IFAD)* bertujuan memobilisasi negara-negara donor untuk pembangunan pertanian;
q. *United Nations Industrial Development Organization (UINDO)* bertujuan memajukan industrialisasi negara-negara kurang berkembang;

Seperti halnya organisasi-organisasi internasional sebagaimana disebutkan di atas, Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) juga mempunyai maksud dan tujuan. Maksud dan tujuan ICAO tercantum di dalam Pasal 44 Konvensi Chicago 1944 sebagai berikut :

The aims and objectives of the Organization are to develop the principles and technique of international air navigation and to foster the planning and development of international air transport so as to:

a. *Insure the safe and orderly growth of international civil aviation through the world;*
b. *Encourage the arts of aircraft design and operation for peaceful purposes;*
c. *Encourage the development of airways, airports and air navigation facilities for international civil aviation;*
d. *Meet the needs of the peoples of the world for safe, efficient and economical air transport;*
e. *Prevent economic waste coused by unreasonable competitions;*
f. *Insure that the rights of contracting States are fully respected and that every contracting State has a fair opportunity to operate international airlines;*
g. *Avoid discrimination between contracting States;*
h. *Promote safety of flight in international air navigation;*
i. *Promote safety of flight in international navigation;*
j. *Promote generally the development of all aspects o*f *international civil aviation*.

ICAO yang didirikan berdasarkan Konvensi Chicago 1944 ditanda tangani tanggal 7 Desember 1944 mulai berlaku pada tanggal 4 April 1947 dalam pertimbangannya dikatakan bahwa

perkembangan penerbangan sipil yang akan datang dapat digunakan sebagai sarana untuk menciptakan perdamaian, saling pengertian antar bangsa di dunia, mencegah ancaman dunia, membina kerja sama antar bangsa, karena itu dipandang perlu untuk mengatur prinsip-prinsip dasar pengembangan teknik navigasi udara internasional guna pengoperasian angkutan udara internasional yang aman, teratur, tertib dan nyaman atas dasar kesederajatan dan kesempatan yang sama untuk menyelenggarakan angkutan udara internasional secara ekonomis dan mencegah persaingan yang sehat.

5. Perhimpunan Bangsa-Bangsa ASEAN

Organisasi regional ASEAN yang didirikan berdasarkan Deklarasi Bangkok yang ditanda tangani pada tanggal 8 Agustus 1967 mempunyai tujuan mempercepat pertumbuhan ekonomi, kemajuan sosial dan pengembangan kebudayaan, memelihara perdamaian dan stabilitas regional dengan jalan mentaati keadilan dan tata hukum dalam hubungan internasional di kawasan ASEAN serta berpegang teguh pada asas-asas Piagam PBB, memajukan kerja sama dan saling membantu dalam kepentingan bersama di bidang ekonomi, sosial, teknik, adminstrasi, saling memberikan bantuan dalam bentuk fasilitas latihan, penelitian dalam lingkungan pendidikan kejuruan, kerja sama di bidang pertanian, industri, perdagangan, komunikasi, transpor serta kerja sama yang erat dengan organisasi internasional maupun regional yang bertujuan sama.[11]

Secara yuridis organisasi regional ASEAN bukanlah organisasi internasional yang dapat berperan sebagai subjek hukum internasional, karena organisasi tersebut tidak mempunyai konstitusi atau piagam yang mengatur organ organisasi, organ pelaksana, penerimaan keanggotaan, pengunduran keanggotaan seperti layaknya organisasi internasional lainnya. Organisasi regional ASEAN hanya mempunyai sekretariat bersama yang kekuasaan tertinggi organisasi adalah pertemuan para menteri dilingkungan ASEAN. Hal ini berbeda dengan PBB yang didirikan berdasarkan *United Nations Charter* yang ditanda tangani pada tanggal 26 Juni 1945 di San Fransisco, Amerika Serikat. Dalam *United Nations Charter* tersebut sebagai konstitusi

[11] Sewindu ASEAN: 1967-1975: 34-35.

organisasi telah mengatur organ utama, organ pelaksana, sekretariat, penerimaan keanggotaan maupun pengeluarkan keanggotaan dll.

6. Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB).

Organisasi internasional Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) dalam kapasitasnya sebagai subjek hukum internasional mempunyai konstitusi sebagai dasar hukum yang mengatur organ utama, organ pelaksana, sekretatriat, keanggotaan baik penerimaan maupun pengunduran sebagai anggota, hak suara dari anggota dan hak dan kewajiban anggotanya.

PBB mempunyai 6 (enam) organ utama masing-masing Majelis Umum *(General Assembly),* Dewan Keamanan (*Secuirty Council),* Dewan Ekonomi dan Sosial *(Economic and Sosial Council),* Dewan Perwalian *(Trusteeship Council),* Mahkamah Internasional *(International Court of Justice)* dan Sekretariat *(Sekretariat).*

a. Majelis Umum

Majelis umum yang dapat juga dikatakan *Congress,* yang diwakili oleh tiap negara anggota yang melakukan sidang minimum sekali dalam satu tahun. Dalam organisasi internasional lain seperti ICAO sidang umum *(General Assembly)* dilakukan minimum sekali dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun, namun demikian dalam hal-hal tertentu dapat dilakukan sidang umum luar biasa *(extra ordinary).* Dalam hal organisasi regional seperti ASEAN tidak mempunyai organ utama yang mempunyai kekuasaan tertinggi, maka kekuasaan tertinggi berada pada sidang-sidang Menteri Luar Negeri anggota ASEAN yang dilakukan sidang sekurang-kurangnya sekali dalam kurun waktu satu tahun, bertempat di salah satu ibu kota negara anggota ASEAN secara bergilir.

Organisasi-organisasi internasional lainnya seperti Organisasi Gula Internasional,[12] Organisasi Kopi Internasional,[13] Organisasi Jute Internasional,[14] Organisasi Kayu Tropis Internasional,[15] organ utama yang mempunyai kekuasaan tertinggi disebut Dewan *(Council).* Dewan *(Council)* tersebut pada umumnya bersidang secara regular dalam waktu tertentu misalnya 6 (enam) bulan, satu tahun atau dua tahun tergantung dari konstitusinya. Sidang Dewan diikuti oleh seluruh anggota organisasi, sedangkan organisasi Satelit Maritime Internasional organ utamanya disebut sidang umum *(general assembly)* yang bersidang setiap dua tahun, kecuali atas permintaan dua pertiga anggotanya dapat diadakan sidang umum luar biasa. Dengan demikian nama maupun waktu sidang kekuasaan tertinggi tergantung dari konstitusi masing-masing organisasi internasional yang bersangkutan.

b. Organ Pelaksana

Organ pelaksana merupakan organ yang lebih rendah dibandingkan dengan organ utama. Organ pelaksana ini sebagai penggerak kegiatan sehari-hari yang biasa disebut *"Council".* Di ICAO anggota *Council* dipilih dari negara anggota dengan persyaratan atau kualifikasi tertentu. Dalam hal ICAO persyaratan tersebut diatur di dalam 55 Konvensi Chicago 1944.

Pemilihan organ pelaksana *(Council)* didasarkan pada jumlah angkutan udara yang diangkut oleh negara tersebut, jumlah fasilitas navigasi penerbangan internasional yang disediakan oleh negara tersebut dan berdasarkan perwakilan atas dasar wilayah yang diwakili. Dalam pasal-pasal tersebut juga diatur pemilihan Presiden dari Dewan *(Council),* pungutan suara, hak dan kewajiban *Council* dan lain-lain. *Council* merupakan *the second policy making.*

Dalam hal *International Telecommunications Union* organ pelaksana dilakukan oleh *Administrative Council* yang terdiri dari 36 anggota dipilih oleh sidang umum

---

[12] Pasal 7 Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1985 tentang International Sugar Agreement- 1984.

[13] Pasal 8 dan 9 keputusan Presiden Nomor 51 Tahun 1983 tentang International Coffee Agreement.

[14] Pasal 6 dan 9 Keputusan Presiden Nomor 47 Tahun 1984 tentang International Agreement on Jute and jute Products.

[15] Pasal 6 dan 9 Keputusan Presiden Nomor 49 Tahun 1984 tentang International Tropical Timber Agreement.

dengan memperhatikan keseimbangan semua wilayah.[16] Hal ini dimaksudkan agar semua wilayah benar-benar diwakili. Demikian pula *International Labour Organization, International Maritime Organization,* sedangkan dalam hal ASEAN organ pelaksana dilakukan oleh *Standing Committee* yang bertugas untuk membuat persiapan-persiapan bagi pertemuan tahunan para Menteri Luar Negeri ASEAN.

c. Sekretariat

Sekretariat merupakan organ yang menangani masalah-masalah administratif sehari-hari yang dikepalai oleh seorang Sekretaris Jenderal. Para pegawai pada sekretariat merupakan *international executive* yang tidak boleh menerima instruksi dari negara asalnya.

d. Keanggotaan

Di dalam konstitusi atau anggaran dasar organisasi internasional juga diatur keanggotaan organisasi, terutama mengenai penerimaan, pengunduran dan hak bersuara.

e. Anggota Asli *(original member*)

Anggota organisasi internasional pada umumnya terdiri dari anggota asli *(original member)* dengan anggota penerimaan. Anggota asli adalah negara anggota yang ikut serta membahas pendirian organisasi internasional tersebut.[17] Biasanya negara tersebut menjadi anggota setelah negara tersebut meratifikasi atau pemerintahnya menyetujui terhadap naskah yang disiapkan para pendiri organisasi,[18] sesuai dengan ketentuan sebagaimana tercantum di dalam konstitusi atau anggaran dasarnya.

---

[16] Pasal 8 Konvensi Malaga Tahun 1973.

[17] Anggota asli (original member) Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) diatur dalam Pasal 1(1) United Nations Charter terdiri dari 51 negara, sedangan anggota asli (original member) dalam Organisasi Penerbangan Sipil International (ICAO) sebanyak 52 negara.

[18] Lihat Pasal-pasal 110(1) United Nations Charter; Pasal 9 Konvensi Chicago 1944; Pasal XIV the Outer Space Treaty of 1967; Pasal 7 Rescue Agreement of 1968; Pasal XXIV.

f. Anggota Penerimaan

Anggota penerimaan organisasi internasional dapat diterima berdasarkan ketentuan di dalam konvensi atau anggaran dasar. Menurut Mahkamah Internasional bilamana dalam konvensi tersebut ditentukan syarat-syarat penerimaan tertentu maka calon anggota harus memenuhi ketentuan tersebut. Syarat-syarat penerimaan anggota pada umumnya berdasarkan suara terbanyak, tetapi kadang-kadang ada persyararan penerimaan anggota diatur secara khusus misalnya dalam Pasal 92, 93 dan 93 bis Konvensi Chicago 1944. Syarat-syarat khusus tersebut antara lain terbuka bagi negara anggota PBB dan memperoleh suara 4/5 (empat perlima) suara sidang umum.

Di samping persyaratan umum tersebut, di dalam Konvensi Chicago 1944 juga mengatur persyaratan khusus keanggotaan. Dikatakan negara yang dahulu menjadi musuh dari negara pendiri dalam perang dunia kedua seperti Jepang, Jerman, Rumania dan lain-lain di samping memerlukan suara empat perlima suara sidang umum, disyaratkan juga memperoleh rekomendasi dari negara yang pada waktu perang dunia kedua pernah diserang oleh negara yang akan menjadi anggota ICAO sesuai dengan ketentuan Pasal 93 Konvensi tersebut.

g. Hak Suara

Pada umumnya penentuan suara diadakan berdasarkan mayoritas biasa yaitu setengah ditambah satu dari jumlah yang hadir di dalam sidang, namun demikian dapat pula dengan mayoritas dua pertiga atau mayoritas empat perlima tergantung dari konstitusi atau anggaran dasar organisasi tersebut,[19] sedangkan di dalam Konvensi Chicago 1944 diatur dalam Pasal 48 (c).[20] Dewasa ini jarang keputusan diambil berdasarkan kesepakatan bulat *(unanimity principles votes).*

[19] Penerimaan anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa diatur di dalam Pasal 16(2) United Nations Charter yang berbunyi" *Decision of the General Assembly on the important question shall be made by a two thirds majority of the members present and voting."*

[20] Pasal 48 (c) Konveensi Chicago 1944 *"Unless otherwise provided in this convention, decisions of the Assembly shall be taken by a majority of the votes cast".*

h. Pengunduran Diri

Anggota dapat keluar dari keanggotaan dapat terjadi karena pengunduran diri atau dikeluarkan. Aturan dan syarat-syarat pengunduran diri dari keanggotaan organisasi internasional berbeda-beda satu organisasi dengan organisasi lainnya. Negara anggota PBB yang melawan atau melanggar keputusan yang telah diambil Dewan Keamanan PBB dapat ditunda hak-hak istimewa mereka atas rekomendasi Majelis Umum, namun demikian tindakan semacam itu dapat dipulihkan kembali oleh Dewan Keamanan PBB. Efektifitas penundaan hak-hak tersebut biasanya dua belas bulan setelah pemberi tahuan penundaan.[21]

[21] Pasal 95 Konvensi Chicago 1944 mengatakan *"Any contracting States may give noticer of denunciation of this convention three years after its coming into effect by notification addressed to the Government of the United States of America, which shall at once inform each of the contracting States."*

DAFTAR BACAAN

BUKU

Boer Mauna., Hukum Organisasi Internasional .

Bowett D.W., *The Law of International Institution*.

Gary L. Maris., *International Law: An Introduction.*

J.G. Starke., *An International-to-International Law*.

N.A. Maryan Green, *International Law: Law of Peace, 1982.*

Robert Riggs., *The United Nations: International Organization and World Politics, 1988.*

DOKUMEN

Terrorism of 1937*, Convention for the Prevention and Punishment of.1937*.

ICAO Doc.7300/8, *Convention on International Civil Aviation*, Signed at Chicago on 7 December 1944

UN Charter of 1946

Vienna Convention of 1961, *Convention on Deplomatic Relation of 1961*.

Treaty on Principles Governing Activities of States in the Exploration and Use of Outer space, Including the Moon and Celestial Bodies, open for the signature at Moscow, London and Washington, on 27 January 1967.

Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronuts and the Return of Objects Launched into Outer Space, Signed for signature at Washington, London and Moscow at 27 April 1968.

Konvensi Malaga Tahun 1973.

Keputusan Presiden Nomor 51 Tahun 1983 tentang *International Coffee Agreement*.

Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1985 tentang *International Sugar Agreement- 1985*.

Keputusan Presiden Nomor 47 Tahun 1984 tentang *International Agreement on Jute and jute Products.*

Keputusan Presiden Nomor 49 Tahun 1984 tentang *International Tropical Timber Agreement*.

JURNAL

Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law, (2005), Vol. XXX-Part I*. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd.2005

LAIN-LAIN

Sewindu ASEAN: 1967-1975: 34-35.

BAB IV

PERSERIKATAN BANGSA-BANGSA

(*The United Nations*)

Dalam Bab ini membahas secara runtun mengenai Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang meliputi latar belakang meliputi lahirnya lembaga bangsa-bangsa (LBB) termasuk menghindari perang dunia lagi, mengurus negara yang kalah perang, sosial dan ekonomi dunia, struktur organisasi, kegagalan LBB; proses mendirikan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) termasuk deklarasi Moscow, pertemuan Teheran, pertemuan San Fransisco dan menyeleggarakan *the United Nations Conference on International Organization*; Piagam PBB (*the United Nations Charter)* yang berisi antara lain pertimbangan, kerjasama internasional, memelihara perdamaian dunia dan keamanan internasional, hak-hak asasi manusia, larangan diskriminasi, saling menghormati martabat manusia, penegakan hukum, meningkatkan sosial, ekonomi, dan standar kehidupan bangsa secara damai, menciptakan suasana keadilan; maksud dan tujuan (*aims and objectives*) yang meliputi perdamaian dunia dan keamanan internasional, persahabatan antar bangsa, kerjasama sosial, kebudayaan, hak-hak asasi, diskriminasi, penyelesaian sengketa; Organ Utama PBB yang terdiri dari Sidang Umum *(General Assembly*), Dewan Keamanan *(Secuirty Council),* Dewan Ekonomi dan Sosial *(Economic and Sosial Council),* Mahkamah Internasional *(International Court of Justice),* Dewan Perwalian *(Trusteeship Council),* dan Sekretariat *(Sekretariat).*

1. Latar Belakang Organisasi

Perang dunia pertama yang berlangsung sejak 1914 – 1918 merupakan saat yang penting bagi kelahiran organisasi internasional. Setelah selesai perang dunia pertama diadakan perjanjian perdamaian Versailles dalam tahun 1918 yang tercantum dalam Piagam *(Covenant).* Dalam perjanjian tersebut didirikan Lembaga Bangsa-Bangsa (LBB). Maksud dan tujuan LBB tersebut untuk menyelesaikan masalah-masalah dunia yang timbul akibat perang dunia pertama,

menghindarkan berulangnya peperangan yang sangat mengerikan dan menyedihkan umat manusia. Komite perdamaian dari negara-negara besar seperti Inggris, Amerika Serikat, Jepang, Italia dan Perancis sangat berperan untuk melahirkan *"Covenant"* sebagai dasar hukum berdirinya LBB.

Setelah LBB didirikan dalam pelaksanaannya masih ditemukan berbagai kelemahan. Kelemahan-kelemahan tersebut antara lain LBB kurang memperhatikan kepentingan negara yang kalah perang, masalah sosial ekonomi masyarakat dunia belum dapat diatasi, sistem pungutan suara bulat *(unanimity*) LBB yang sulit dilaksanakan, perselisihan kekuasaan Dewan Keamanan (*Secuirty Council)* dengan kekuasaan Majelis Umum *(General Assembly*) LBB, kekuasaan Dewan Keamanan *(Secuirty Council)* yang sangat luas, persyaratan ratifikasi *Covenant* yang sulit, penggunaan sanksi yang mudah sehingga anggota LBB banyak yang ke luar dari keanggotaan dan lain-lain semuanya menyebabkan kegagalan LBB.

Kegagalan LBB tersebut dibuktikan antara lain peristiwa perbatasan Albania dalam tahun 1921, peristiwa pembunuhan di selat Confu, pendudukan Jepang atas Manchuria, pendudukan Hitler atas daerah Rhine, pengusiran Uni Soviet oleh LBB karena Uni Soviet menduduki Finlandia dalam tahun 1939 dan akhirnya pecah perang dunia kedua dalam tahun tersebut. Kegagalan LBB dalam tahun 1939 dan pecahnya perang dunia kedua tersebut mendorong para negarawan untuk mengatasi dan menghindarkan terulangnya peperangan yang sangat menyedihkan kehidupan masyarakat dunia. Mereka memikirkan dan mendorong terciptanya suatu organisasi internasional yang dapat menjamin perdamaian dunia, menghindari penggunaan kekerasan, menjamin masyarakat dunia hidup bebas yang terhindar dari rasa ketakutan. Untuk maksud tersebut pada tanggal 1 Januari 1942, Presiden Rosevelt dari Amerika Serikat, Churchil dari Inggris, Livinov dari Uni Soviet dan Soong dari China menandatangani '*The Declaration of United Nations"* yang kemudian diikuti oleh *"Moscow Declaration*" yang merupakan usul lebih konkrit untuk membentuk organisasi internasional. Setelah *"Moscow Declaration*" disusul pertemuan di Teheran, Iran pada bulan Desember 1943 antara Stalin, Rosevelt dan Churchil.

Presiden Rosevelt dari Amerika Serikat dalam tahun 1944 mengundang para wakil Inggris, Uni Soviet, China untuk mengadakan pertemuan di Washington D.C., Amerika Serikat untuk

meneruskan pembicaraan-pembicaraan yang lalu secara konkrit. Hasil pembahasan tersebut merupakan masukan untuk menyusun Piagam *(Charter)* yang kemudian disempurnakan dalam konferensi di Yalta pada bulan Februari 1945. Masukan-masukan "*Declaration of United Nations"* pada tanggal 1 Januari 1942, *Moscow Declaration* dan hasil pertemuan di Teheran, Iran dan pertemuan di Washington D.C., dan ditambah dengan masukan dalam pertemuan di Mexico merupakan bahan konperensi San Fransisco di Amerika Serikat bulan April 1945 yang dikenal dengan nama "*The United Nations Conference of International Organization"* disponsori oleh Amerika Serikat, Inggris, Perancis, Uni Soviet dan China yang dihadiri oleh 51 negara.

Hasil konferensi San Fransisco berupa Piagam *(Charter)* PBB yang disahkan pada tanggal 26 Juni 1945 dan berlaku setelah ditanda tangani mayoritas negara penanda tangan lainnya sesuai dengan Pasal 110(3) Piagam PBB. Ketentuan Pasal 110(3) Piagam tersebut di atas dipenuhi pada tanggal 24 Oktober 1945 dan berdasarkan Sidang Umum PBB pada tanggal 31 Oktober 1947, tanggal 24 Oktober dinyatakan sebagai hari PBB *(United Nations Day).*

2. Piagam PBB (*United Nations Charter)*

Pembentukan PBB atas pertimbangan sebagaimana diatur di dalam mukadimah Piagam PBB. Di dalam mukadimah tersebut antara lain dikatakan bahwa untuk menyelamatkan generasi penerus dari dua kali perang dunia yang sangat mengerikan dan menimbulkan kepedihan umat manusia yang tidak terkira; menegaskan kembali perjuangan atas hak-hak asasi manusia; martabat dan nilai seorang manusia; kesamaan hak kaum pria dan wanita serta bangsa-bangsa besar maupun kecil; menciptakan suasana keadilan dan rasa hormat terhadap berbagai kewajiban yang timbul dari berbagai perjanjian dan sumber-sumber hukum internasional lainnya dapat ditegakkan; meningkatkan kemajuan sosial dan standar-standar kehidupan secara damai antara negara satu dengan negara yang lain sebagai tetangga yang baik; menggalang kekuatan guna mempertahankan perdamaian dunia dan keamanan internasional; menjamin bahwa kekuatan bersenjata tidak akan digunakan, kecuali guna kepentingan bersama berdasarkan prinsip-prinsip dan methoda yang disekapati; menggunakan alat kelengkapan internasional untuk meningkatkan kemajuan ekonomi dan sosial seluruh umat manusia.

Atas pertimbangan tersebut maka, 51 negara pendiri (anggota asli-*original members)* pada tanggal 26 Juni 1945 menanda tangani Piagam PBB di San Fransisco yang mengatur maksud dan tujuan, organ utama organisasi, keanggotaan asli maupun penerimaan, hak suara, pengunduran diri, badan-badan khusus dilingkungan PBB sebagai berikut:

a. Maksud dan Tujuan *(Aims and Objectives)*

Maksud dan tujuan tercantum di dalam Pasal 1 Piagam PBB. Menurut Pasal tersebut, PBB didirikan untuk mempertahankan perdamaian dunia dan keamanan internasional; mempererat tali persahabatan antar bangsa yang didasarkan atas hak yang sama; mencapai kerja sama dalam penyelesaian berbagai masalah sosial, ekonomi, kebudayaan; hak-hak asasi manusia dengan tidak memandang perbedaan bangsa, jenis kelamin, bahasa dan agama.

Maksud dan Tujuan (*Aims and Objectives*) yang meliputi perdamaian dunia dan keamanan internasional, persahabatan antar bangsa, kerjasama sosial, kebudayaan, hak-hak asasi, diskriminasi, penyelesaian sengketa.

Selanjutnya dirumuskan bahwa PBB sebagai organisasi internasional bertujuan memelihara perdamaian dunia dan keamanan internasional; mengadakan hubungan persahabatan antar bangsa-bangsa atas dasar kesederajatan *(to develop friendly relations among nations based on respect for the the principles of equal rights;* dan menyelenggarakan kerja sama internasional untuk menyelesaikan masalah-masalah ekonomi, sosial, kebudayaan, kemanusiaan serta memajukan hak-hak asasi manusia dan kebebasan fundamental manusia, tanpa perbedaan ras, jenis kelamin, bahasa dan agama.

Berdasarkan rumusan tersebut jelas bahwa PBB merupakan organisasi internasional yang amat ideal bagi kesejahateraan dan kedamaian dunia, bercita-cita luhur, dengan harapan agar mencegah terjadinya peperangan yang sangat mengerikan sebagaimana dialami dua kali perang dunia. Untuk mencapai tujuan tersebut di atas, PBB melakukan tindakan-tindakan yang bersifat pencegahan *(preventive*) maupun pemberantasan *(repressive action).* Tindakan-tindakan PBB tersebut berpegang teguh pada dasar-dasar semua anggota PBB mempunyai kedaulatan yang

sama; semua anggota PBB harus berusaha mematuhi ketentuan Piagam PBB dengan itikad baik; semua anggota PBB harus memecahkan sengketa-sengketa antar bangsa dengan cara damai; semua anggota PBB harus menahan diri terhadap penggunaan kekerasan atau ancaman penggunaan kekerasan terhadap negara lainnya; semua anggota PBB harus membantu PBB dalam tindakan yang diambil sesuai dengan Piagam PBB; PBB tidak akan turut campur tangan dalam urusan dalam negeri masing-masing negara anggota PBB.[1]

b. Organ Utama PBB

Organ Utama PBB terdiri dari Sidang Umum *(General Assembly*), Dewan Keamanan *(Secuirty Council)*, Dewan Ekonomi dan Sosial *(Economic and Sosial Council)*, Mahkamah Internasional *(International Court of Justice)*, Dewan Perwalian *(Trusteeship Council)*, dan Sekretariat *(Sekretariat)* sebagai berikut:

c. Majelis Umum (*General Assembly*)

Majelis Umum *(General Assembly*) merupakan organ tertinggi dalam organisasi PBB, berfungsi untuk menyelenggarakan sidang umum sekali dalam setiap tahun yang dihadiri oleh seluruh negara anggota. Setiap negara anggota mempunyai satu suara, walaupun yang hadir lebih dari seorang delegasi. Pada umumnya kekuasaan Majelis Umum bersifat rekomendasi berupa resolusi dan bukan berupa keputusan yang mengikat berupa seperti konvensi atau traktat walaupun ada pula rekomendasi yang bersifat mengikat misalnya resolusi mengenai anggaran belanja atau penerimaan negara anggota.

Pungutan suara Majelis Umum untuk masalah-masalah penting diambil berdasarkan suara dua pertiga mayoritas yang hadir dalam pengutan suara tersebut.[2] Masalah-masalah penting yang dimaksudkan misalnya rekomendasi yang menyangkut pemeliharaan perdamaian dunia, keamanan internasional, pemilihan anggota tidak tetap dalam Dewan Keamanan *(Secuirty*

[1] Pasal 2 United Nations Charter.

[2] Pasal 18 (2) United Nations Charter.

Council), pemilihan anggota Dewan Ekonomi dan Socsial *(Economic and Sosial Council),* pemilihan anggota Dewan Perwalian *(Trusteeship Council),* penerimaan negara anggota yang baru PBB, penundaan hak-hak istimewa negara anggota, pengusiran negara anggota, masalah perwalian dan anggaran belanja organisasi.

Majelis Umum mempunyai tugas antara lain membahas dan memberi rekomendasi masalah pemeliharaan perdamaian dunia dan keamanan internasional; menyelenggarakan pengawasan, kerjasama internasional di dalam bidang ekonomi dan sosial; pengawasan sistem perwalian internasional; membahas keterangan mengenai wilayah tidak berpemerintahan sendiri; men-*skors* dan mengeluarkan negara anggota yang melanggar Piagam PBB; menetapkan dan mengesahkan anggaran belanja dan keuangan organisasi; menerima dan mengesahkan amandemen Piagam PBB; memilih anggota dan organ-organ dalam organisasi; menerima dan mengesahkan konvensi-konvensi internasional dan lain-lain.

Sesuai dengan ketentuan Pasal 10 Piagam PBB,[3] kekuasaan Majelis Umum tidak terbatas pada masalah-masalah tersebut di atas, melainkan semua masalah dalam lingkup berlakunya Piagam PBB atau kekuasaan dan fungsi organ tercantum di dalam Piagam PBB seperti membuat rekomendasi kepada negara anggota atau kepada Dewan Keamanan atau kedua-duanya; menyelesaikan masalah yang diajukan oleh negara kepada PBB, kecuali yang ditentukan di dalam Pasal 12 Piagam PBB.[4]

Didalam Pasal 12 Piagam PBB dikatakan bahwa sementara Dewan Keamanan *(Secuirty Council)* sedang melaksanakan tugas dan fungsinya yang dibebankan kepadanya sesuai dengan

---

[3] Article 10: *"The General Assembly may discuss any questions or any matters within the scope of the present Charter or relating to the powers and functions of any organs provided for in the present Charter, and, except as provided in*

Article 12, may make recommendations to the Members of the United Nations or to the Security Council or to both on any such questions or matters."

[4] *Article 12 (1): " While the Security Council is exercising in respect of any dispute or situation the functions assigned to it in the present Charter, the General Assembly shall not make any recommendation with regard to that dispute or situation unless the Security Council so requests; (2) the Secretary-General, with the consent of the Security Council, shall notify the General Assembly at each session of any matters relative to the maintenance of international peace and security which are being dealt with by the Security Council and shall similarly notify the General Assembly, or the Members of the United Nations if the General Assembly is not in session, immediately the Security Council ceases to deal with such matters. "*

ketentuan Piagam PBB, maka Majelis Umum tidak boleh memberi rekomendasi mengenai perselisihan tersebut atau masalah yang sedang dihadapi kecuali atas permintaan Dewan Keamanan *(Secuirty Council).*

Majelis Umum telah berhasil memberi corak pada hubungan internasional, walaupun masih banyak resolusi Majelis Umum yang tidak dapat dilaksanakan dengan baik. Mejelis Umum merupakan satu-satunya forum dunia untuk memperbincangkan setiap masalah internasional, merupakan sumber utama bagi hukum internasional yang baru, menetapkan kaidah-kaidah atau norma-norma hukum internasional yang sangat luas, termasuk Deklarasi Universal tentang hak-hak asasi manusia *(The Declaration Human Right of 1948*), demikian pula telah diterima perjanjian-perjanjian internasional untuk dilaksanakan, menciptakan badan-badan seperti UNICEF, kantor Komisaris PBB untuk Pengungsi (UNHCR), program pembangunan PBB (UNDP) yang telah membantu berjuta-juta umat manusia di seluruh dunia termasuk Indonesia; memusatkan perhatian internasional pada masalah-masalah *global* seperti perlucutan senjata, pertumbuhan penduduk, penyediaan bahan makanan dan minuman, bahan-bahan mentah serta pembangunan ekonomi yang sangat bermanfaat bagi masyarakat dunia; bertindak untuk meningkatkan harkat wanita para kaum muda dan kaum cacat.

d. Dewan Keamanan (*Secuirty Council)*

Dewan keamanan *(Secuirty Council)* diatur di dalam Pasal 23 Piagam PBB.[5] Menurut Pasal 23 Piagam PBB tersebut Dewan Keamanan *(Security Council)* merupakan penguasa sentral untuk mempertahankan perdamaian dunia dan keamanan internasional. Dewan ini terdiri atas anggota tetap masing-masing dari Inggris, Amerika Serikat, Perancis, Uni Soviet dan China dan

[5] *Article 23 (1): "The Security Council shall consist of fifteen Members of the United Nations. The Republic of China, France, the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the United States of America shall be permanent members of the Security Council. The General Assembly shall elect ten other Members of the United Nations to be non-permanent members of the Security Council, due regard being specially paid, in the first instance to the contribution of Members of the United Nations to the maintenance of international peace and security and to the other purposes of the Organization, and also to equitable geographical distribution"; Article 23 (2) "The non-permanent members of the Security Council shall be elected for a term of two years. In the first election of the non-permanent members after the increase of the membership of the Security Council from eleven to fifteen, two of the four additional members shall be chosen for a term of one year. A retiring member shall not be eligible for immediate re-election; " Article 23 (3) "Each member of the Security Council shall have one representative".*

sepuluh anggota tidak tetap Dewan Keamanan yang dipilih Majelis Umum untuk masa kerja dua tahun. Pemilihan anggota tidak tetap tersebut harus memperhatikan sumbangan negara anggota guna pemeliharaan perdamaian dunia dan keamanan internasional serta tujuan-tujuan lain PBB dan pembagian geografis secara layak.

Apabila negara anggota PBB bukan anggota Dewan Keamanan dalam hal mempunyai kepentingan dengan masalah keamanan internasional yang diajukan kepada Dewan Keamanan, negara tersebut boleh ikut serta tanpa mempunyai hak suara, sedangkan negara bukan anggota PBB yang terlibat masalah perdamaian dunia dan keamanan internasional yang diajukan kepada Dewan Keamanan juga dapat diundang ikut serta tidak mempunyai suara. Demi keadilan Dewan Keamanan dapat menentukan syarat-syarat keikut sertaan mereka.

Setiap anggota Dewan Keamanan mempunyai satu suara. Keputusan Dewan Keamanan yang menyangkut prosedur dilakukan secara setuju 9 suara termasuk anggota tetap Dewan Keamanan dengan catatan setiap anggota tetap Dewan Keamanan maupun anggota tidak tetap Dewan Keamanan bilamana menjadi pihak di dalam sengketa yang dibahas oleh Dewan Keamanan, tidak berhak memperoleh suara. Anggota tetap Dewan Keamanan mempunyai hak veto. Hampir semua keputusan Dewan Keamanan dapat diveto, namun demikian Dewan Keamanan tidak pernah menetapkan jenis-jenis keputusan yang dapat di veto.

Sesuai dengan Pasal 4 Piagam PBB,[6] tanggung jawab perdamaian dunia dan keamanan internasional diserahkan kepada Dewan Keamanan. Tanggung jawab utama sadalah memelihara perdamaian dunia dan keamanan internasional. Negara anggota menyetujui bahwa Dewan Keamanan akan bertindak adil sesuai dengan ketentuan Piagam PBB, melakukan pencegahan terhadap tindakan yang dapat membahayakan perdamaian dunia dan keamanan internasional, melakukan pencegahan terhadap tindakan yang mengancam perdamaian dan atau agresi. Menurut

[6] *Article 4 (1):"Membership in the United Nations is open to all other peace-loving states which accept the obligations contained in the present Charter and, in the judgment of the Organization, are able and willing to carry out these obligations; Article 4 (2) The admission of any such state to membership in the United Nations will be effected by a decision of the General Assembly upon the recommendation of the Security Council.*

Pasal 25 Piagam PBB.[7] Dewan Keamanan selaku dewan eksekutif kecil agar dapat mengambil tindakan dengan segera dan efektif, negara anggota PBB setuju menepati dan menjalankan keputusan Dewan Keamanan.

Dewan Keamanan sebagai organ yang bertanggung jawab memelihara perdamaian dunia dan keamanan internasional, mempunyai kekuasaan dan wewenang antara lain:
(a) penyelesaian damai sengketa internasional;
(b) tindakan-tindakan preventif atau memaksa demi pemeliharaan perdamaian dunia dan keamanan internasional;
(c) tindakan-tindakan regional dan persetujuan-persetujuan regional;
(d) pengawasan di wilayah-wilayah yang digolongkan sebagai daerah strategis;
(e) penerimaan, peng-skorsan atau pengeluaran anggota;
(f) bersama dengan Majelis Umum memilih ke-15 hakim-hakim Mahkamah Internasional.

e. Dewan Ekonomi dan Sosial *(Economic and Sosial Council)*

Dewan Ekonomi dan Sosial terdiri dari 27 negara anggota yang dipilih oleh Majelis Umum PBB dan 9 negara anggota Dewan Ekonomi dan Sosial dipilih tiap tahun untuk masa jabatan tiga tahun.

Mereka dapat dipilih kembali. Setiap anggota Dewan Ekonomi dan Sosial mempunyai satu suara. Dewan Ekonomi dan Sosial mempunyai tugas utama dalam usaha merangsang kemajuan sosial dan ekonomi serta memajukan tingkat kesejahteraan untuk kemakmuran dan kesejahteraan umat manusia. Hal ini telah disadari bahwa untuk membina persahabatan dan perdamaian dunia masalah-masalah ekonomi dan sosial sangat berperan.

Dewan Ekonomi dan Sosial mengkoordinasikan badan-badan khusus di bawah lingkungan PBB, di samping mengajukan prakarsa-prakarsa dalam bidang penelitian, melaporkan berbagai masalah ekonomi, sosial, kebudayaan, kesehatan serta mempersiapkan konsep naskah konvensi

[7] *Article 25:"The Members of the United Nations agree to accept and carry out the decisions of the Security Council in accordance with the present Charter".*

untuk diajukan kepada Majelis Umum PBB terutama masalah-masalah yang dihadapi dalam lingkungan kekuasaannya, berwenang mengadakan konferensi internasional mengenai hal-hal yang menjadi tugasnya, keputusan diambil oleh Dewan Ekonomi dan Sosial berdasarkan mayoritas anggota yang hadir dalam pungutan suara.

f. Mahkamah Internasional *(International Court of Justice)*

Menurut statuta, Mahkamah Internasional beranggotakan 15 hakim, tidak ada 2 hakim yang berasal dari ngara yang sama. Mereka dipilih oleh Sidang Umum PBB dan Dewan Keamanan dengan pungutan suara secara terpisah untuk 9 tahun masa jabatan sedangkan Presiden dan wakil Presiden Mahkamah Internasional untuk masa jabatan 3 tahun.

Anggota Mahkamah Internasional dipilih untuk mewakili bentuk-bentuk peradaban yang besar dan juga sistem-sistim hukum yang utama di dunia. Mahkamah Internasional merupakan otoritas peradilan internasional tertinggi. Semua negara anggota PBB, bukan negara anggota PBB maupun perseorangan sebagai subjek hukum internasional dapat mengajukan masalahnya untuk didengar di depan Mahkamah Internasional, walaupun Mahkamah Internasional belum mampu berperan sepenuhnya sebagaimana diharapkan oleh PBB. Mahkamah Internasional yang mempunyai Markas Besar di Den Haag, Belanda tersebut telah banyak membantu penyelesaian sengketa-sengketa internasional. Sengketa-sengketa internasional yang telah diselesaikan oleh Mahkamah Internasional antara lain Begia vs Belanda, sengketa Inggris vs Norwegia, dan Hounduras vs Nicaragua,[8] sengketa antara Indonesia dengan Malaysia tentang Pulau Ligitan dll.

g. Dewan Perwalian *(Trusteeship Council)*

Desan Perwalian *(Trusteeship Council*) dibentuk untuk mengawasi kepentingan-kepentingan wilayah perwalian yang ada di bawah pemerintahan asing. Dewan Perwalian ini merupakan satu-satunya organ PBB yang makin lama makin berkurang masalah yang dihadapi maupun jumlah anggotanya. Satu-satunya wilayah perwalian yang masih ada ialah Mikronesia

[8] Lihat 40 Tahun PBB, 1985: 51.

yaitu sekelompok kepulauan di Pasifik di bawah adminstrasi Amerika Serikat, wilayah lain yang semula ditaruh di bawah pengawasan Dewan Perwalian misalnya Maladewa (*Maldive)*, kini telah mencapai kemerdekaan atau telah bergabung dengan negara-negara tetangganya. Dewan Perwalian kini beranggotanya lima anggota tetap Dewan Keamanan.

h. Sekretariat *(Sekretariat)*

Sekretariat dikepalai oleh seorang Sekretaris Jenderal yang dipilih oleh Majelis Umum PBB atas rekomendasi dari Dewan Keamanan. Sekretaris Jenderal dibantu oleh staf sekretariat yang diperlukan oleh PBB. Sekretariat merupakan organ utama yang mengurus soal administrasi Majelis Umum PBB, Dewan Keamanan, Dewan Ekonomi dan Sosial, Mahkamah Internasional.

Tugas utama Sekretaris Jenderal sebagai kepala sekretariat adalah:

(a) menyiapkan segala sesuatu untuk menyelenggarakan sidang umum dan organ utama lainnya;
(b) melaksanakan dengan sebaik-baiknya keputusan-keputusan yang telah diambil oleh Majelis Umum;
(c) mengepalai seluruh aparatur sekretariat dan menyelenggarakan semua pertemuan yang diadakan oleh Majelis Umum dan organ utama lainnya;
(d) membuat laporan tahunan yang akan diserahkan kepada Majelis Umum mengenai hasil yang telah dicapai oleh PBB;
(e) atas persetujuan Dewan Keamanan, Sekretaris Jenderal mengusulkan sidang Umum Majelis untuk membahas semua persoalan yang menyangkut ancaman terhadap perdamaian dunia dan keamanan internasional, mengadakan sidang khusus atas permintaan Dewan Keamanan atau permintaan sebagian besar anggota PBB, menyelenggarakan semua persiapan sehubungan dengan adanya langkah-langkah yang akan dijalankan oleh Mahkamah Internasional;
(f) menjalankan beberapa fungsi lainnya yang telah dipercayakan kepadanya oleh Majelis Umum PBB dan oleh organ utama lainnya;
(g) memintakan perhatian Dewan Keamanan terhadap segala persoalan dan atau keadaan yang menurut pendapatnya akan mengancam perdamaian dunia dan keamanan internasional.

Disamping itu, Sekretariat merupakan organ tetap dan resmi bertugas melayanai masyarakat internasional, merupakan motor penggerak organisasi, melaksanakan pekerjaan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Piagam PBB sebagaimana diuraikan diatas.

3. Keanggotaan *(Membership*)

Piagam PBB ditanda tangani oleh 51 negara.[9] Kelima puluh satu negara tersebut sebagai anggota pendiri *(original members)* setelah Piagam PBB berlaku. Keanggotaan PBB terbuka bagi seluruh negara di dunia yang cinta damai, bersedia mematuhi kewajiban yang tercantum di dalam Piagam PBB dan menjunjung tinggi setiap keputusan PBB.

Mereka dapat diterima sebagai anggota PBB oleh Majelis Umum atas rekomendasi Dewan Keamanan. Rekomendasi tersebut dapat pula menangguhkan atau membatalkan keanggotaan suatu negara. Negara anggota PBB yang selalu melanggar prinsip-prinsip Piagam PBB dapat dikeluarkan oleh Majelis Umum atas rekomendasi Dewan Keamanan.

Setiap negara anggota PBB berhak satu suara dalam Sidang Umum PBB. Pengambilan suara didasarkan mayoritas suara yang hadir atau dua pertiga yang hadir untuk keputusan mengenai hal-hal yang penting menyangkut perdamaian dunia dan keamanan internasional dan anggota baru. Negara anggota PBB yang menunggak pembayaran iuran hak suara dapat ditangguhkan, tetapi penangguhan tersebut dapat dibatalkan bilamana Sidang Umum puas sebab-sebab kegagalan membayar iuran.

4. Badan-Badan Khusus *(Special Agencies)*

Berdasarkan Pasal 27 Piagam PBB berbagai Badan-Badan Khusus dibentuk dengan perjanjian-perjanjian antar pemerintah yang bertanggung jawab di bidang ekonomi yang meliputi:

---

[9] Para penanda tangan Piagam PBB adalah Australia, Argentina, Belgia, Bolivia, Brazilia, Chili, Canada, China, Colombia, Costa Rica, Kuba, Zcechoslovakia, Denmark, Dominika, Equador, El Salvador, Ethiopina, Mesir, Perancis, Guatemala, Yunani, Haiti, Hondurat, India, Iran, Irak, yugoslovakia, Libanon, Siberia, Luxemberg, Mexicop, Nicaragua, Norwegia, Belanda, Selandia Baru, Panama, Paraguay, Peru, Polandia, Philipina, Saudi Arabia, Suriah, Turki, Uni Soviet, Afrika Selatan, Amerika Serikat, Inggris, Ukraina, Uruguay dan Venezuela.

(a) perburuhan internasional *(International Labour Organization);*

(b) kesejahteraan, makanan, gizi, produksi pertanian dan masyarakat pedesaan *(Food and Agriculture Organization);*

(c) pendidikan, ilmu pengetahuan dan kebudayaan (*United Nations Educational Scientific and Cultural Organization (UNESCO);*

(d) kesehatan *(World Health Organization);*

(e) pembangunan internasional (*International Development Agency);*

(f) bank internasional untuk pembangunan dan rekonstruksi (*International Bank Reconstruction and Development (IBRD);*

(g) kerjasama keuangan *(International Financial Cooperation)*;

(h) moneter internasional *(International Monetory Fund IMF)*;

(i) penerbangan sipil internasional *(International Civil Aviation Organization);*

(j) kerjasama pos *(Universal Postal Union*);

(k) telekomunikasi internasional *(International Telecommunications Union);*

(l) meteorologi *(World Meteorological Organization);*

(m) pelayaran internasional *(International Maritime Orgonization (IMO*);

(n) karya-karya ilmiah *(World Intelectual Property Organization (WIPO).*

(o) tarif *(General Agreement on Trade and Tariff-GATT),*

(p) tenaga atom *(International Atomic Energy Agency (IAEA).*

Berdasarkan Pasal 63 Piagam PBB,[10] semua Badan-badan Khusus tersebut di atas dikoordinir oleh Dewan Ekonomi dan Sosial (ECOSOC). Dewan Ekonomi dan Sosial dapat ikut serta membuat perjanjian-perjanjian dengan Badan-Badan Khusus dan persetujuan-persetujuan tersebut harus memperoleh rekomendasi dari Majelis Umum PBB. Badan-Badan Khusus dilingkungan PBB tersbut antara lain.

[10] *Article 63 (1):" The Economic and Social Council may enter into agreements with any of the agencies referred to in Article 57, defining the terms on which the agency concerned shall be brought into relationship with the United Nations. Such agreements shall be subject to approval by the General Assembly; (2) It may co-ordinate the activities of the specialized agencies through consultation with and recommendations to such agencies and through recommendations to the General Assembly and to the Members of the United Nations*

a. *International Labour Organization (ILO)*

Internationasl Labour Organization (ILO) yang didirikan berdasarkan Bagian XIII Traktat Versailles yang diamandemen tahun 1945 dan 1946. Berdasarkan perjanjian antara *International Labour Organization (ILO)* memperoleh status sebagi Badan Khusus di bawah naungan PBB. *International Labour Organization* yang bertujuan untuk merangsang kerjasama internasional dalam lapangan industri dan perburuhan antara negara-negara, memberi sumbangan perdamaian yang kekal dan abadi dengan memajukan keadilan sosial, meningkatkan taraf hidup dan stabilitas ekonomi sosial dan mempunyai organ yang terdiri dari :

(a) Konferensi Buruh Internasional (*International Labour Conference);*

(b) Badan Pekerja *(Governing Body Office)*;

(c) Kantor Buruh International *(International Labour Office).*

Konferensi Buruh Internasional diwakili oleh empat utusan setiap negara anggota yang terdiri dari 2 orang wakil pemerintah, 1 wakil buruh dan 1 wakil perusahaan. Badan ini mempunyai wewenang legislatif dan pembuat kebijakan organisasi. Pungutuan suara di dasarkan atas dua pertiga suara mayoritas. *International Labour Conference* menghasilkan rekomendasi dan konvensi sebagai pedoman bagi pembuatan undang-undang perburuhan negara anggota, namun demikian negara anggota tidak terikat pada rekomendasi tersebut.

Konvensi merupakan traktat walaupun tidak ditanda tangani oleh utusan negara anggota. Berdasarkan Pasal 19 Konstitusi *International Labour Organization (ILO),* konvensi disampaikan kepada negara anggota untuk memperoleh ratifikasi. Bilamana negara yang bersangkutan meratifikasi, maka negara tersebut terikat kepada konvensi.

Badan Pekerja *(Governing Body)* terdiri dari 40 orang, 20 mewakili pemerintah yang terdiri dari 10 ditunjuk oleh negara industri yang penting, 10 ditunjuk oleh negara bukan industri penting, 10 dari majikan dan 10 dari wakil buruh dan dipilih oleh utusan-utusan buruh. Badan Pekerja mengangkat Direktur Jenderal yang mengawasi pekerjaan berbagai komisi dan komite.

b. *Food and Agriculture Organization*

Food and Agriculture Organization (FAO) merupakan Badan Khusus di bawah naungan PBB yang didirikan pada bulan Juni 1943 dalam konferensi di Virginia, Amerika Serikat. Struktur organisasi sama dengan organisasi-organisasi lain yang terdiri dari :
(a) konferensi seluruh negara,
(b) Badan Eksekutif *(Council);*dan
(c) Sekretariat.

Food and Agriculture Organization (FAO) merupakan penjelmaan dari Institut International Pertanian yang didirikan di Roma, Italia dalam tahun 1905, bergerak di bdiang perbaikan standar hidup, bahan makanan rakyat, merangsang peningkatan produksi dan distribusi bahan makanan serta hasil-hasil pertanian yang lebih efisien.

Maksud dan tujuan *Food and Agriculture Organization (FAO)* adalah usaha untuk meningkatkan kesejahteraan bersama mempertinggi tingkat kehidupan dan tingkat gizi rakyat di negara-negara anggota, menjamin tercapainya cara yang tepat dan efisien hasil produksi pangan dan penyebaran hasil-hasil pertanian serta meningkatkan kondisi masyarakat pedesaan sehingga mampu memberikan sumbangan dan memperluas perekonomian dunia.

Untuk mencapai maksud dan tujuan ini, *Food and Agriculture Organization (FAO)* memajukan pengembangan sumber tanah, air dan memberi dorongan dunia untuk menetapkan pasaran internasional yang stabil untuk barang-barang dagangan mereka. Kegiatan-kegiatan *Food and Agriculture Organization (FAO)* antara lain menyebarkan pertukaran berbagai cara memberantas wabah penyakit tanaman dan binatang, memberi bantuan teknik seperti cara menyimpan makanan, erosi tanah, penanaman kembali hutan yang gundul, teknik pengairan, pengawasan simpanan makanan dll.

Food and Agriculture Organization (FAO) mempunyai markas besar di Roma, Italia berdasarkan konstitusi yang ditanda tangani di Quebec, Canada. Komposisi *Food and Agriculture Organization (FAO)* terdiri dari *Conference*, Dewan dan Direktur Jenderal. *Conference* bersidang

sekali setahun yang dihadiri oleh seorang wakil negara anggota untuk menentukan kebijakan serta anggaran belanja organisasi, sedangkan Dewan terdiri dari 24 negara anggota yang dipilih oleh *Conference.* Dewan bertindak untuk dan atas nama negara anggota bertanggung jawab kepada *Conference.*

c. *United Nations Educational Scientific and Cultural Organization (UNESCO)*

United Nations Education Scientific and Cultural Organization (UNSCO) didirikan pada tanggal 4 November 1946. UNESCO merupakan penggantian dari Institut Kerjasama Intelektual Lembaga Bangsa-Bangsa. Maksud dan tujuan UNESCO adalah untuk menyumbangkan perdamaian dunia dan keamanan internasional dengan mempromosikan kerjasama antar negara melalui pendidikan, ilmu pengetahuan, kebudayaan dalam rangka untuk mencapai keadilan, penegakkan hukum, melindungi hak-hak asasi manusia dan kemerdekaan yang abadi ditujukan kepada rakyat-ralyat dunia tanpa perbedaan ras, agama, bahasa dan bangsa sebagaimana diatur di dalam Piagam PBB.

Komposisi UNESCO terdiri dari *General Conference,* Dewan Eksekutif dan Sekretariat yang dikepalai oleh seorang Sekretaris Jenderal. *General Conference* mengadakan pertemuan sekali dalam dua tahun, dihadiri oleh seluruh anggota untuk menentukan kebijakan dan rencana organisasi. Pungutan suara didasarkan mayoritas dua pertiga. Dewan Eksekutif terdiri dari dua puluh empat anggota yang dipilih oleh *General Conferenc*e bertemu paling sedikit dua kali setahun dan bertanggung jawab terhadap pelaksanaan rencana yang telah disetujui oleh *General Conference,* sedangkan Sekretariat dikepalai oleh Sekretaris Jenderal dan dibantu staf internasional. Kegiatan-kegiatn dilakukan melalui Komisi-komisi, walaupun UNESCO masih memperoleh kritik dalam konperensi ke-23 di Sofia, UNESCO tetap merupakan satu-satunya wahana yang paling siap menyelenggarakan kerjasama internasional di bidang pendidikan, ilmu pengetahuan dan kebudayaan.

d. *World Health Organization (WHO)*

Konstitusi *World Health Organization (WHO)* diterima oleh Konferensi Kesehatan Internasional dan Dewan Ekonomi dan Sosial PBB tanggal 22 Juli 1946. Organisasi internasional tersebut lahir pada saat 26 negara anggota PBB meratifikasi konsitusi. Markas Besar *World Health Organizatio*n *(WHO)* di Jenewa, Swiss. Maksud dan tujuan *World Health Orginzation (WHO)* adalah mengusahakan tingkat kesehatan masyarakat dunia setinggi mungkin. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut telah dilakukan berbagai usaha di bidang penyebaran pengetahuan dan pendidikan pegawai ahli malaria, TBC, penyakit kelamin, kesehatan ibu yang mengandung dan kesehatan anak-anak, makanan, pemeliharaan kesehatan di sekeliling tempat tinggal. Di samping itu, dengan alat-alat canggih memperbaiki syarat-syarat kesehatan untuk melawan penyakit-penyakit khusus yang mengganggu produksi pertanian dan perkembangan ekonomi seluruh dunia, seperti standarisasi biologis, penyebaran keterangan-keterangan penyakit virus dll.

Komposisi *World Health Organization (WHO)* terdiri dari Majelis Kesehatan, Dewan Ekonomi dan sekretariat. Majelis Kesehatan bersidang paling sedikit setahun sekali, dihadiri oleh semua negara anggota untuk membahas kebijakan organisasi. Dewan Eksekutif bertindak sebagai organ Eksekutif bersidang paling sedikit 2 kali setahun, sedangkan Sekretariat mengurus pekerjaan-pekerjaan administrasi dikepalai oleh Direktur Jenderal dan dibantu staf teknik dan staf administrasi.

Di bidang kesehatan PBB di Indonesia sangat berperan dalam hal imunisasi BCG, DPT, polio dan campak, bagi ibu yang mengandung tetanus toxoid dan bagi anak sekolah DT dan TT. Untuk ini UNICEF akan membantu menyediakan peralatan *cold chain* atau sarana rantai dingin, mengembangkan badan-badan latihan serta mendukung pengembangan dan penyebar luasan bahan-bahan komunikasi dan informasi berkenaan dengan kesehatan.

e. *International Development Agency (IDA)*

International Development Agency didirikan pada tanggal 14 Juli 1967, Markas Besar di Washington D.C., Amerika Serikat. Keanggotaan terbuka bagi semua negara anggota Bank Dunia.

Komposisi *International Development Agency (IDA)* terdiri dari Dewan Gubernur dan Direktur Eksekutif. Presiden *International Development Agency (IDA)* dan Ketua Dewan Direktur Eksekutif, sedangkan Direktur Eksekutif Bank Dunia sebagai petugas *International Development Agency*. Komposisi *International Development Agency (IDA)* disamakan dengan Bank Dunia.

f. *International Bank Reconstruction and Development (IBRD)*.

International Bank Reconstruction and Development didirikan pada tanggal 27 Desember 1945 mempunyai tujuan membantu rekonstruksi dan pembangunan di negara-negara anggota dengan fasilitas investasi capital untuk tujuan-tujuan produktif.

g. *International Finance Cooperation (IFC)*

International Finance Cooperation (IFC) didirikan pada bulan Juli 1956, Markas Besar di Washington D.C., Amerika Serikat, mempunyai status sebagai badan-Badan Khusus PBB sejak tanggal 20 Februari 1957, walaupun erat sekali hubungannya dengan Bank International, *International Finance Coopertion (IFC)* merupakan kesatuan hukum dan dana terpisah dengan Bank Internasional.

Maksud dan tujuan *International Finance Cooperation (IFC)* adalah mamjukan pembangunan ekonomi dengan membantu pertumbuhan pembangunan perusahaan swasta perseorangan yang produktif, terutama di negara-negara kurang terkembang. Untuk mencapai tujuan tersebut *International Finance Cooperation (IFC)* bertindak sebagai *clearing house* untuk mempertemukan para penanam modal dengan manajer yang berpengalaman dalam negeri maupun luar negeri. Komposisi *International Finance Cooperation (IFC)* terdiri dari Dewan Gubernur, Dewan Direktur. Dewan Gubernur terdiri dari para Gubernur Bank Dunia sedangkan Dewan Direktur terdiri dari Direktur Eksekutif Bank Dunia.

h. *International Monetery Fund (IMF)*

International Monetery Fund (IMF) didirikan pada tanggal 27 Desember 1945, Markas Besar di Jenewa, Swiss, Direktur organisasi terdiri dari Dewan Gubernur, Dewan, Direktur Pelaksana dan *Managing Director*. Dewan Pelaksana diangkat secara bergantian dari negara anggota yang berwenang mewakili kekuasaan Direktur Pelaksana, sedangkan Direktur Pelaksana dipilih dari negara anggota, 5 di antaranya dari negara yang memiliki *quota* terbesar sedangkan lainnya dipilih oleh Gubernur. *Managing Director* dipilih oleh Direktur Pelaksana, berwenang menangani masalah administrasi dan merupakan kepala staf penyelenggara.

Maksud dan tujuan *International Monetery Fund (IMF)* adalah memajukan kerja sama moneter internasional dalam perdanganan internasional, stabilitas pertukaran uang, memelihara pertukaran uang secara bersaing, membantu sistem pembayaran multilateral yang menyangkut transaksi-transaksi yang sedang berjalan antara anggota-anggota dan membantu melenyapkan pembatasan alat-alat pembayaran asing yang menghalangi perdagangan dunia.

i. *International Civil Aviation Organizationa (ICAO)*

Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) didirikan berdasarkan Konvensi Chicago 1944 yang ditanda tangani pada tanggal 7 Desember 1944 di Chicago dan mulai berlaku tanggal 4 April 1947. ICAO mempunyai Markas Besar di Montreal, Canada, berdasarkan perjanjian antara pemerintah Canada dengan ICAO yang ditanda tangani pada tanggal 27 April 1951, sedangkan status Badan-Badan Khusus PBB ICAO diperoleh berdasarkan perjanjian antara ICAO dengan Dewan Ekonomi dan Sosial dengan PICAO yang ditanda tangani pada tanggal 10 Mei 1948.

Komposisi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional terdiri dari Sidang Umum *(General Assembly*), Dewan Eksekutif *(Council)* dan badan-badan yang dianggap perlu dibentuk. Sidang Umum *(General Assembly*) bersidang paling tidak sekali dalam waktu 3 tahun, kecuali atas permintaan sepuluh negara anggota yang ditujukan kepada Sekretaris Jenderal, dapat menyelenggarakan Sidang Umum luar biasa (*Extra Ordinary General Assembly).* Pekerjaan

sehari-hari dilakukan oleh *Council* yang terdiri dari 33 negara yang dipilih oleh Sidang Umum dari negara anggotanya.

Di samping *Council,* juga dibantu oleh Komisi Navigasi Penerbangan *(Air Navigation Commission)* yang terdiri dari 15 orang yang dipilih oleh *Council* dari calon yang diajukan oleh negara anggota atas dasar keahliannya mereka di bidang penerbangan sipil. Komisi Navigasi Penerbangan tersebut bertugas untuk membantu *Council* di bidang pengembangan fasilitas navigasi penerbangan serta menyusun rekomendasi-rekomendasi dan mengubah Annexes.

Masalah-masalah hukum udara disiapkan oleh Komite Hukum *(Legal Committee)* yang bersidang sekali dalam kurun waktu 3 tahun guna meninjau dan mengembangkan konvensi-konvensi internasional berkenaan dengan hukum udara. Komite Hukum ini telah berhasil menyusun berbagai konvensi internasional di bidang penerbangan, sedangkan sekretariat ICAO dipimpin oleh seorang Sekretaris Jenderal yang menangani masalah-masalah administrasi organisasi.

j. *Universal Postal Union (UPU)*

Universal Postal Union (UPU) didirikan pada tanggal 1 Juli 1875, Markas Besar di Bern, Swiss berdasarkan konvensi Pos yang diterima pada tanggal 9 Oktober 1874. Maksud dan tujuan *Universal Postal Union* adalah menggalakkan kerjasama internasional untuk mengatur dan meningkatkan pelayanan pos.

Komposisi *Universal Postal Union* terdiri dari *Universal Post Conference,* Panitia Pelaksana dan Penghubung, Komisi Penasehat mengenai Penyelidikan Pos, Biro Internasional. *Universal Postal Conference* bersidang sekali setiap 5 tahun untuk mempelajari konvensi Pos Universal, perjanjian tambahan yang di usulkan oleh negara anggota. Atas permintaan dua pertiga negara anggota dapat diadakan sidang luar biasa. Panitia Pelaksana beranggotakan 24 orang bersidang sekali setahun untuk menentukan rencana kerja. Komisi Penasehat Mengenai Penyelidikan terbuka untuk semua anggota ntuk menyelesaikan masalah teknis operasional dan ekonomi yang penting untuk dinas pos.

Biro Internasional merupaksan sekretariat tetap *Universal Postal Union* mengkoordinasikan dan menerbitkan informasi-informasi dan merupakan *bank clearing* bagi penyelesaian rekening-rekening yang berkenaan dengan dinas pos internasional.

k. *International Telecommunications Union (ITU)*

International Telecommunications Unition (ITU) didirikan atas dasar 2 Konvensi multilateral yaitu Konvensi Telegraf Internasional tahun 1865 dan Konvensi Radio dan Telegraf tahun 1906 yang diperbaiki tahun 1912 dan 1927. Kedua Konvensi tersebut digabung menjadi satu disebut Konvensi Telekomunikasi Internasional dalam konvensi Madrid 1932 yang selanjutnya disempurnakan dengan peraturan radio, telegraf dan telopon tahun 1938. Setelah perang dunia kedua Konferensi Madrid dikonsepkan kembali dalam sidang di Atlantik City Amerika Serikat tahun 1947. Konferensi tersebut menyusun konsep baru telekomunikasi internasional, tambahan pengaturan radio, prinsip-prinsip alokasi prekuensi radio gelombang pendek. Pengaturan telegraf dan telepon diperbaiki di Paris tahun 1949.

Konvensi Telekomunikasi Internasional yang baru disahkan di Buenos Aires tahun 1952. Dalam konvensi tersebut dikatakan bahwa setiap negara berhak mengatur telekomunikasi sendiri. Setiap negara anggota PBB dapat menjadi anggota ITU setelah memperoleh dua pertiga suara Majelis Umum, sedangkan bagi *"Associate member"* tanpa hak suara dapat diterima sebagai anggota ITU dengan mayoritas sederhana. Maksud dan tujuan ITU adalah kerjasama internasional dalam hal perbaikan dan penggunaan jaringan, pengembangan fasilitas teknik dan efisiensi pelayanan operasional di bidang telekomunikasi internasional.

Komposisi ITU terdiri dari Sidang Paripurna yang berwenang mengubah konvensi, Dewan Administrasi terdiri dari 18 anggota bersidang sekali dalam 5 tahun berwenang mengatur Badan Pendaftaran Frekuensi Internasional dan Komite Konsultatif Radfio, Telegraf dan Telepon. Organisasi ITU mempunyai status sebagai Badan Khusus dilingkungan PBB.

DAFTAR BACAAN

BUKU

Robert Riggs., *The United Nations: International Organization and World Politics, 1988*

DOKUMEN

Charter of the United Nations and Statute of the International Court of Justice,

LAIN-LAIN

Lihat 40 Tahun PBB, 1985:51.

BAB V

WILAYAH NEGARA

(The territory of States)

Dalam Bab ini membahas secara runtun pendahuluan yang berisi konvensi internasional yang mengatur wilayah negara; perolehan wilayah karena pendudukan atau penguasaan (*occupation*), aneksisasi (*annexation),* pertumbuhan dan kedaluwarsa *(prescription),* penyerahan (*cession*); bagian-bagian wilayah daratan termasuk segala apa yang ada dalam daratan tersebut yang dapat dieksploitasi didalam tanah, wilayah udara sepanjang mampu melaksanakan kedaulatan, wilayah perairan termasuk laut dalam, teluk dalam, perairan pelabuhan, kapal asing di perairan nasional, benda-benda terapung (*floating island*), pesawat udara (*aircraft*), pesawat angkasa (*space craft*), kapal laut (*ships)* dan perjanjian mengenai wilayah sebagai berikut.

1. Pendahuluan

Penulis belum menemukan pengaturan wilayah negara dalam satu topik atau buku, namun demikian bukan berarti tidak ada pengaturan mengenai wilayah suatu negara. Pengaturan wilayah suatu negara terdapat di berbagi konvensi internasional seperti Konvensi Paris 1919,[1] Konvensi Havana 1928,[2] Konvensi Montevedeo 1933, *United Nations Charter*,[3] Konvensi Jenewa 1958,[4]

[1] *Convention Relating to Regulation of Aerial Navigtion,* signed at Paris on 13 October 1919.

[2] *Convention on Commercial Aviation, signed at Habana on 20 Februari 1928.*

[3] *Charter of the United Nations and Statute of the International Court of Justice*, lihat Robert E. Riggs, 1988: 366-387; A. Le Roy Bennet, 1988:455-480.

[4] *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*, lihat Muchtar K.,1983: 209-216.

Konvensi PBB tentang Hukum Laut,[5] Konvensi Chicgo 1944,[6] Konvensi Wina 1961[7] dan lain-lain.

Menurut Pasal 1 Konvensi Paris 1919, [8] diakui bahwa setiap penguasa *(power)* mempunyai kedaulatan penuh dan utuh atas wilayah udara di atasnya, sedangkan menurut Konvensi Mentevedeo 1933 antara lain dikatakan bahwa wilayah merupakan salah satu unsur negara berdaulat, walaupun unsur demikian tidak berlaku mutlak karena Israel dalam tahun 1948 sebagai negara berdaulat tetapi belum mempunyai wilayah tertentu.

Dalam Pasal 2 paragraf 4 Piagam PBB,[9] mengatakan semua negara anggota PBB dilarang menggunakan kekerasan terhadap keutuhan wilayah suatu negara tertentu.[10] Wilayah dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 diatur dalam Pasal 3 sampai dengan Pasal 16, sedangkan dalam Konvensi Chicago 1944 wilayah diatur dalam Pasal 1 dan 2.[11] Di dalam kedua Pasal tersebut dikatakan antara lain bahwa wilayah adalah areal tanah dan laut teritorial yang berdekatan dengan negara berdaulat tersebut, sedangkan menurut Konvensi Wina 1961 pekarangan beserta perlengkapan kantor perwakilan (Kedutaan) dianggap sebagai wilayah negara perwakilan yang bersangkutan. Menurut hukum internasional, kekuasaan negara terhadap wilayah sangat terbatas yaitu bagian bumi tempat negara tersebut berdaulat termasuk lapisan tanah di bawahnya dan

---

[5] *The United Nations on the Law of the Sea*, lihat A/Conf.62/121, 21 October 1982, *Third United Nations Conference on the Law of the Sea, lihat* juga Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985, Lembaran Negara Nomor 76 Tahun 1985.

[6] *Chicago Convention*, *supra* note 1.

[7] *Vienna Convention on Deplomatic Relation*, lihat Michael Hardly, 1968: 129-143.

[8] *The Contracting Paries recognize that every power has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory. For the purpose of the present convention the territory of a State shall be understood as including the national territory both that of the mother countru and of the colonies and the territorial waters adjacent thereto.*

[9] *Article (4):"All Members shall refrain in their international relations from the threat or use of force against the territorial integrity or political independence of any state, or in any other manner inconsistent with the Purposes of the United Nation."*

[10] Chairil Anwar, 1988:107.

[11] Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 "*The Contracting States recognized that every Stats has omplete and exlusive sovereignty over the airspace abovae its territory*"; Pasal 2 Konvensi Chicago 1944:" *For the pupose of this Convention the territory of a States shall be deemed to be land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereogmtu, suzerainty, protection or mandate of such State*. Lihat P.S. Dempsey., Ed. *Annals of Air Space Law (2005) Vol. XXX-Part I.* Toronto: The Carswell Company, Ltd., at 9.

wilayah udara di atasnya. Di atas wilayah tersebut hanya terdapat satu kekuasaan tertinggi *(single authority*) berdaulat penuh dan utuh yang disebut sebagai supresmasi teritorial.

Supremasi teritorial merupakan bagian dari kedaulatan yang tidak boleh diganggu gugat *(inviolable)* oleh negara manapun juga. Masalah gangguan supermasi teritorial ini dijamin dalam Pasal 2 Piagam PBB.[12] Pasal 2 Piagam PBB tersebut menyebutkan bahwa semua negara, dalam hubungan internasional mereka, harus menahan diri dari ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap integritas atau keutuhan wilayahnya atau kebebasan politik suatu negara atau dengan cara apapun juga sehingga perdamaian dunia, keamanan internasional dan keadilan tidak terancam.

2. Perolehan Wilayah

Berbicara mengenai perolehan wilayah suatu negara, wilayah dapat diperoleh antara lain dengan cara penguasaan *(occupation*), aneksisasi *(annexation),* pertumbuhan dan kadaluwarsa *(prescription*) maupun penyerahaan *(cession*) sebagai berikut.

a. Penguasaan *(Occupation)*

Perolehan wilayah dengan cara penguasaan atau pendudukan *(occupation)* hanya diperbolehkan untuk wilayah yang belum dikuasai oleh negara lain. Penguasaan wilayah demikian dapat terjadi karena wilayah tersebut tidak bertuan atau tidak ada badan hukum atau kekuasaan yang bermaksud memiliki.[13] Ada tidaknya penguasaan sebelumnya dapat diuji dari efektifitas pendudukan atau penguasaan tersebut. Dalam kasus sengketa Norwegia vs Denmark,[14] mengenai *Eastern Greenland,* Denmark menyanggah pengumuman penguasaan oleh Norwegia atas tanah *Eastern Greendland,* karena wilayah tersebut merupakan wilayah kedaulatan yang telah dikuasai oleh Denmark. Untuk menguji kebenaran penguasaan tersebut telah memenuhi unsur-unsur ada

[12] *Article (4):"All Members shall refrain in their international relations from the threat or use of force against the territorial integrity or political independence of any state, or in any other manner inconsistent with the Purposes of the United Nation."*

[13] George Schwarzenberger, 1967: 122.

[14] Brierly, 1948;146.

niat atau kemauan bertindak untuk berdaulat *(the intension or will to act as sovereign),* beberapa tindakan yang nyata atau memperlihatkan adanya penguasaan *(some actual exercise or display of authority).*

Agar penguasaan tersebut menciptakan pemilikan wilayah, maka kemauan *(intension)* menguasai wilayah harus diikuti dengan tindakan nyata misalnya penempatan penduduk atau membangun benteng pertahanan sebagai bukti bahwa negara tersebut ingin memiliki wilayah yang dimaksudkan. Disamping itu, harus ada tindakan-tindakan lain yang nyata bersifat legislatif atau administratif untuk menunjukkan keinginan negara tersebut memiliki wilayah yang bersangkutan, misalnya telah disinggung diberbagai perjanjian internasional yang dibuat dengan negara lain sehingga penguasaan tersebut dapat diakui oleh negara lain. Dari hasil penelitian Mahkamah Internasional kasus Norwegia vs Denmark ternyata bahwa Denmark terbukti telah menguasai secara efektif, sehingga pengumunan Norwegia untuk menguasai *Easter Greenland* dikalahkan.

Kasus lain berkenaan dengan penguasaan wilayah adalah kasus sengketa pulau Palmas antara Belanda dengan Amerika Serikat. Dalam kasus pulau Palmas, hakim Mahkamah Internasional mengatakan suatu penemuan belaka belum menimbulkan hak pendudukan atau penguasaan, penemuan harus disertai pelaksanaan kekuasaan yang terus menerus secara damai. Kasus pulau Palmas, sebuah pulau tertelak antara Indonesia dengan Philipina yang merupakan sengketa antara Belanda vs Amerika Serikat. Menurut hakim Mahkamah Internasional ternyata Belanda telah menyelenggarakan penguasaan secara efektif, walaupun Amerika Serikat sebagai pengganti Spanyol yang menemukan pulau Palmas pada abad ke-16, Amerika Serikat belum terbukti secara efektif menguasai pulau Palmas.[15]

Mengenai luasnya wilayah ada dua teori masing-masing *the theory of continuity* dan *the theory of contiguity.* Teori *the theory of continuity* adalah pendudukan atas daerah tertentu untuk memperluas kedaulatan negara tersebut sejauh daerah yang diperlukan untuk keamanan dan secara alamiah daerah tersebut merupakan kedaulatannya, sedangkan teori yang terakhir *(contiguity)* adalah kedaulatan negara tersebut meluas sampai wilayah-wilayah yang geografis berdampingan.

[15] Brierly, 1948: 146.

Berdasarkan kedua teori tersebut Canada dan Uni Soviet menuntut kutub Utara Antartika sebagai wilayahnya, sedangkan Chili dan Australia menuntut Kutub Selatan Antartika sebagai wilayahnya, namun demikian asas ini belum dapat diterima secara umum karena hanya di dasarkan pada persetujuan timbal balik yang tidak mengikat kepada pihak yang lain.

b. *Annexation*

Di samping pendudukan atau penguasaan *(occupation*) wilayah dapat juga diperoleh dengan cara aneksisasi *(annexation*) yaitu suatu wilayah berbatasan yang ditaklukkan oleh negara perbatasan misalnya Irak menyerbu Kuwait kemudian dimasukkan sebagai propinsi ke-19 Irak, walaupun tindakan demikian mengundang protes dunia internasional. Usaha aneksisasi tersebut digagalkan oleh pasukan multinasional yang dipimpin oleh Amerika Serikat, atau suatu wilayah negara berbatasan yang sudah ditaklukan lebih dahulu pada saat negara berbatasan mengatakan ingin menganeksisasi wilayah tersebut. Aneksisasi jenis ini misalnya Korea yang dianeksisasi oleh Jepang pada tahun 1910 di mana Jepang sudah menguasai Korea sebelumnya dianeksisasi. Penaklukan semata-mata tanpa disertai dengan kemauan aneksisasi tidak mengakibatkan aneksisasi, sebagai contoh kemenangan Amerika Serikat dengan sekutu-sekutunya terhadap Jerman tidak menimbulkan aneksisasi.

c. Pertumbuhan *(Accression)*

Perolehan wilayah dengan cara pertumbuhan (lidah tanah) berlangsung secara alamiah dan prosesnya berlangsung secara lambat terus menerus misalnya pendangkalan laut atau sungai yang semakin meluas menjadi daratan. Konsep perolehan wilayah karena pertumbuhan *(accression*) berasal dari hukum Romawi mengenai hak milik atas tanah di sekitar tepi sungai.

d. *Cession*

Perolehan wilayah karena *cession* dengan cara penyerahan oleh penguasa yang bersangkutan. Penyerahan wilayah oleh penguasa yang bersangkutan biasanya karena kekalahan perang, tetapi dapat pula secara sukarela misalnya penyerahan Alaska dari Uni Soviet kepada

Amerika Serikat pada tahun 1867, pertukaran Holigoland dengan Zanzibar yang dilakukan oleh Jerman dengan Inggris pada tahun 1890. *Cession* dapat pula dengan paksa misalnya penyerahan Lotharingen dari Perancis kepada Jerman yang dilakukan dalam tahun 1870.

e. Kadaluwarsa *(Presciption*)

Perolehan wilayah dengan cara daluwarsa adalah akibat pelaksanaan secara damai karena kedaluwarsa *de facto* atas wilayah yang dikuasai oleh negara lain. Beberapa sarjana meragukan kalau daluwarsa menimbulkan perolehan wilayah,[16] karena belum pernah ada keputusan Mahkamah Internasional.

3. Bagian-Bagian Wilayah

Wilayah negara terdiri dari wilayah daratan, perairan dan wilayah udara di atasnya sejauh kedaulatan negara tersebut mampu mempertahankan kedaulatannya. Wilayah negara termasuk benda-benda mineral, benda-benda tambang di bawah tanah, kabel di bawah air yang dipasang di dasar laut lepas yang menghubungkan bagian-bagian wilayah negara, kapal laut *(ships)*, pesawat udara *(aircraft*), pesawat angkasa *(spacecraft*), kapal sungai pembawa bendera atau lambang-lambang kenegaraan tertentu.

a. Wilayah Darat *(Land Territory)*

Wilayah darat *(land territory*) adalah tanah dalam batas wilayah negara termasuk semua permukaan bumi beserta benda-benda apa saja yang ada di atas maupun di dalam daratan tersebut. Semua benda-benda mineral, benda galian di bawah permukaan bumi sampai tidak terbatas yang secara teknis masih dapat dieksploitasi merupakan wilayah daratan. Negara dapat membuat terowongan, menempatkan kabel listrik, telepon, telegraf, menggali benda-benda tambang.[17] Menurut Pasal 1(2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960,[18] seluruh bumi, air dan ruang angkasa

[16] Brierly, 1948:149.

[17] Krylov, 1948 :190.

termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalam wilayah Republik Indonesia merupakan kekayaan Republik Indonesia yang akan digunakan untuk mencapai kemakmuran Rakyat Indonesia.[19]

Batas wilayah daratan biasanya diatur di dalam perjanjian timbal balik dengan negara tetangga. Berbagai perjanjian perbatasan dibuat dengan negara tetangga karena perbatasan sering sebagai sumber sengketa. Dalam hubungan ini, Indonesia telah membuat perjanjian perbatasan dengan Australia mengenai Batas Tertentu Antara Indonesia dan *Papua New Guinea*. Dikatakan bahwa demi kepentingan politis dan pisik antara Indonesia dengan *Papua New Guinea* perlu ditetapkan garis batas tetap. Perlu dicatat di sini bahwa perjanjian perbatasan tersebut untuk memperbaiki perjanjian antara Belanda dengan Inggris dalam tahun 1895 mengenai perbatasan Irian Timur dengan Irian Barat.

b. Wilayah Perairan *(Teritorial Waters)*

Wilayah perairan nasional terdiri dari laut teritorial beserta perairan pedalaman yang meliputi semua yang terletak pada sisi dalam garis dasar seperti perairan sungai, danau, teluk, terusan dan pelabuhan. Garis dasar yang terdiri dari garis-gatis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pada garis air rendah pada pulau-pulau atau bagian-bagian pulau yang terluar dalam wilayah suatu negara. Perairan teluk adalah air yang berbatasan dengan daratan dalam satu wilayah negara, sedangkan perairan terusan adalah air yang berbatasan dengan dua daratan. Di dalam wilayah perairan negara berhak menempatkan kabel telegraf, telepon, kabel navigasi, mengeksploitasi segala sumber daya di perairan termasuk benda-benda tambang lapisan tanah di bawah di dasar air serta kandungannya.

Perairan nasional diatur dengan hukum nasional dan peraturan negara pemilik wilayah perairan tersebut. Negara berhak melarang setiap pelayaran kapal asing dan penangkapan ikan di perairan nasional. Di Indonesia perairan nasional diatur dalam Peraturan Pemerintah Pengganti

[18] Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang *Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria*, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 104 Tahun 1960, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2043.

[19] Boediharsono, 1971:424

Undang-Undang (Perpu) Nomor 4 Tahun 1960.[20] Menurut Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960 tersebut wilayah perairan Indonesia adalah perairan pedalaman dan laut teritorial.

Perairan pedalaman adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis dasar, sedangkan laut teritorial adalah lajur laut selebar 12 mil laut yang garis luarnya diukur tegak lurus atas garis dasar atau titik pada garis dasar yang terdiri dari garis-garis rendah pada pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang terluar dalam wilayah Indonesia dengan ketentuan jika ada selat yang lebarnya tidak melebihi 24 mil laut dan negara tidak merupakan satu-satunya negara tepi pantai maka garis batas laut teritorial Indonesia ditarik pada tengah selat.

Pada prinsipnya menurut peraturan pemerintah Nomor 8 Tahun 1962,[21] kendaraan air asing (kapal-kapal) tidak mempunyai hak lintas damai di teluk, anak laut dan muara sungai yang lebar mulutnya kurang dari 4 mil laut, tetapi sebagai pengecualian, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1962, Indonesia dapat mengijinkan perjalanan kapal-kapal asing melalui perairan nasional.Kapal-kapal yang memperoleh ijin tersebut harus mentaati hukum dan peraturan negara pantai *(coastal state),* termasuk semua instruksi pelayaran. Untuk kepentingan ekonomi dan kerjasama internasional, pada umumnya negara juga mengijinkan kapal-kapal asing masuk di pelabuhan-pelabuhan yang dinyatakan terbuka untuk kapal asing.

c. Sungai, Danau dan Terusan

Sungai, danau dan terusan yang sepenuhnya di dalam batas negara merupakan perairan nasional. Pelayaran kapal-kapal asing tidak diijinkan pada perairan tersebut. Sungai yang merupakan perbatasan, perairan nasional dari batas sungai sampai di tepi sungai, pelayaran ditempat tersebut dapat berlangsung tanpa hambatan, tetapi pelayaran pada perairan antara perbatasan sungai sampai di tepi negara lain tidak dapat dilangsungkan tanpa ijin lebih dahulu.

---

[20] Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 4 Tahun 1960 telah diganti dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 .

[21] Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1962 *tentang lalu Lintas Laut Damai Kendaraan Asing Dalam Perairan Indonesia.*

Dalam hal danau sebagai batas, pelayaran oleh kapal-kapal atau kendaraan air asing hanya diijinkan pada air mereka sendiri sampai tanda batas. Kapal-kapal atau kendaraan air hanya boleh berlabuh di tepi danau kecuali kalau dalam keadaan bahaya *(distress).* Dalam hal danau besar yang bertepian dua atau lebih negara misalnya Danau Genewa dibatasi wilayah Perancis, Swiss ada traktat khusus mengenai pembagian perairan dan pergaturan pelayanan tepi pantai danau tersebut.

Pelayaran terusan negara-negara yang berbatasan biasanya dilakukan atas dasar persamaan. Biasanya negara-negara tetangga membuat perjanjian untuk penggunaan batas perairan. Ketentuan semacam ini kadang-kadang dicantumkan dalam perjanjian perbatasan.

d. Laut dalam, Teluk dan Perairan Pelabuhan

Status hukum pengaturan laut dalam tidak berbeda dengan status hukum pengaturan perairan sungai nasional, danau dan terusan. Laut dalam sepenuhnya menjadi yurisdiksi negara pantai *(coastal state).* Sesuai dengan praktek internasional, perairan yang dikelilingi oleh wilayah suatu negara yang lebar mulutnya tidak melebihi dua kali lebar laut terirotial negara yang bersangkutan atau lebar mulutnya lebih besar tetapi dari segi strategi dan ekonomi sangat berperan, maka perairan itu disebut perairan nasional, sebagai contoh adalah Fjord Barat Norwegia, yang lebarnya 30 mil dan beberapa Fjord lain, termasuk perairan nasional.

Dalam sengketa Norwegia vs Inggris tahun 1951, kapal-kapal Inggris secara sistematik memasuki Fjord Barat Norwegia sehingga menimbulkan sengketa dengan Norwegia. Inggris berpendapat bilamana lebar mulutnya tidak melebihi 10 mil laut adalah perairan nasional. Mahkamah Internasional menolak argumentasi Inggris karena belum diakui secara umum bahwa lebar mulut tidak lebih dari 10 mil menjadi perairan nasional. Argumentasi Inggris hanya dikenal dalam hal-hal tertentu dan belum bersifat umum. Mahkamah Internasional juga mencatat bahwa kodifikasi hukum laut tahun 1930 yang menyatakan bahwa mulut teluk tidak lebih dri 10 mil belum dapat diterima karena kodifikasi tersebut belum diterima secara umum.

Perairan pelabuhan termasuk perairan nasional. Setiap negara berhak menolak dan atau mengijinkan kapal-kapal asing masuk pelabuhan. Hak demikian timbul karena negara berdaulat di

atas wilayahnya sendiri, negara pantai dapat menolak segala tindakan yang bertentangan dengan prinsip kedaulatan. Negara pantai *(coastal state*) dapat menentukan pelabuhan yang terbuka bagi kapal-kapal asing. Pelabuhan angkatan laut dan pelabuhan perdagangan antar pantai biasanya tertutup, selebihnya menurut aturan untuk hubungan luar negeri dan terbuka untuk kapal-kapal dagang asing.

e. Kapal Asing di Perairan Nasional

Kapal asing diperairan nasional wajib mentaati hukum nasional negara pantai *(coastal state*). Hal ini telah dikenal dalam praktik internasional sejak abad ke-19. Tata tertib dalam kapal yaitu hubungan antara kapten kapal dengan awak kapal diatur oleh hukum nasional negara kapal berbendera, tetapi negara tempat kapal tersebut berlayar berhak campur tangan bilamana prinsip dasar hukum nasional negara pantai tersebut dilanggar. Hal ini pernah dilakukan oleh Uni Soviet terhadap kapten kapal Inggris SUTOR. Penguasa setempat berhak menyelidiki kapal dagang asing dan menahan awak kapalnya karena kejahatan yang dilakukan di pantai. Penyidikan, penahanannya berdasarkan pertimbangan hukum nasional negara pantai. Konsulat negara kapal berbendera yang akan disidik dapat diberi tahukan lebih dahulu bilamana ia tinggal dipelabuhan. Konsulat yang diberi tahu tersebut dapat ikut serta menghadiri penyidikan. Hal ini diatur dalam Konvensi Wina 1961 tentang Hubungan Diplomatik.

Masalah kapal pemerintah *(state owned vessels)* atau kapal dagang *(private ship)* merupakan pertimbangan yang penting mengenai status hukumnya diperairan nasional. Kapal dagang *(pivate ship*) dapat ditahan apabila melanggar hukum nasional negara pantai, bahkan dapat disita sesuai dengan hukum nasional negara pantai bilamana awak kapal melakukan pelanggaran besar. Kapal asing milik pemerintah *(state owned vessels)* tidak dapat ditahan dengan alasan apapun juga. Menurut hukum internasional *state owned vessles* mempunyai kekebalan hukum. Hal ini didasarkan prinsip kesamaan kedaulatan dan kenyataan negara tidak dapat menggugat negara berdaulat lainnya.

Pengaturan kapal asing di pelabuhan biasanya diatur dalam traktat internasional atau navigasi yang dibuat antar negara. Traktat-traktat tersebut antara lain mengatur kapal dagang

(private ship) berhak menikmati "*the most-favoured-nations treatment" (MFN)* bilamana berada dipelabuhan negara anggota. Kapal asing mempunyai hak diperlakukan sama dengan kapal nasional, terutama kargo dan penumpang. MFN memberi hak-hak istimewa dan kemanfaatan kepada semua kapal dagang asing yang diberikan kepada negara lain. Traktat tersebut didasarkan atas prinsip kesamaan dan timbal balik *(reciprocity treatment)* para pihak.

Demi keamanan, kedatangan kapal perang *(state owned vessels)* harus memperoleh ijin labih dahulu. Jumlah kapal dan lamanya tinggal juga dibatasi. Bilamana peraturan nasional negara pantai mengijinkan kedatangan kapal perang di pelabuhan tanpa ijin lebih dahulu, pemberi tahuan awal biasanya disampaikan paling tidak 7 hari sebelum kunjungannya, dalam hubungan ini China dan Uni Soviet menetapkan 30 hari sebelumnya. Pengecualian ini hanya berlaku terhadap Kepala Negara atau perwakilan diplomatik yang dipercayakan kepada negara pantai atau yang datang karena keadaan darurat misalnya akibat angin kencang dan lain-lain.

Kedatangan kapal perang di pelabuhan asing dianggap sebagai bagian wilayah negara kapal berbendera, tetapi setiap kapal harus mentaati hukum dan peraturan operasional dipelabuhan negara pantai. Mereka tidak diperkenankan menggunakan kedatangan tersebut sedemikian rupa sehingga mengganggu negara pantai, karena itu kedatangan kapal perang Amerika Serikat dipelabuhan Italia dalam tahun 1948 saat dilangsungkannya pemilihan umum dianggap sebagai tekanan dan melanggar hukum internasional. Tidak ditaatinya peraturan dan pelanggaran terhadap peraturan negara pantai kapal perang tersebut dapat diusir tetapi tidak dapat ditahan.

f. Pesawat Udara, Pesawat Angkasa dan Benda-benda Terapung Lainnya

Pesawat udara *(aircraft)*, pesawat angkasa *(spacecraft)* dan kapal laut harus didaftarkan dan memperoleh tanda kebangsaan dari negara yang mendaftarkan.[22] Kendaraan-kendaraan tersebut ditafsirkan sebagai wilayah dan berlaku hukum nasional negara bendera. Demikian pula kapal laut dan benda-benda terapung lainnya yang ada di laut,[23] juga berlaku hukum nasional

[22] Pendaftaran pesawat udara diatur di dalam Pasal 17 sampai dengan Pasal 21 Konvensi Chicago 1944, sedangkan pendaftaran pesawat angkasa *(spacecraft)* diatur dalam *Registration Agreement of 1974*, lihat Matte N.M.,1977:174-184.

negara bendara. Kapal perang juga merupakan wilayah yang kebal terhadap hukum nasional negara pantai. Negara pantai hanya berhak menyuruh pergi kapal perang dari laut terirotial dan tidak berhak menahan kapal perang tersebut. Hal ini juga berlaku terhadap kapal pemerintah *(state owned vessels).*

Negara tempat pesawat udara atau kapal didaftarkan mempunyai kedaulatan mutlak terhadap pesawat udara dan kapal laut tersebut, termasuk benda-benda terapung lainnya tanpa memperhatikan di manapun juga lokasi geografi pesawat udara maupun kapal laut tersebut berada, tetapi terseraknya pesawat udara maupun kapal laut tersebut sering mempunyai berbagai konsekuensi hukum. Demikian pula bilamana negara mempunyai pulau yang berdekatan dengan negara lain atau selat di antara dua negara mungkin memerlukan suatu perjanjian khusus di antara mereka untuk penentuan batas lebar laut teritorial, seperti selat Malaka antara Indonesia dengan Malaysia.[24] Perjanjian antara Denmark dengan Swedia dalam tahun 1936 tentang Pulau Kirkholm.

4. Wilayah Udara

Ruang udara terdiri dari lapisan atmosfir di atas tanah dan laut teritorial sampai ketinggian tidak terbatas termasuk seluruh lapisan troposfir dan stratosfir. Negara berdaulat atas wilayah udara di atasnya. Mengenai batas ketinggian wilayah udara terdapat berbagai teori, tetapi sampai saat ini belum ada kesepakatan yang dapat diterima secara internasional. Sejalan dengan perkembangan moda transportasi udara, ruang udara merupakan wilayah kedaulatan. Hal ini mulai dipersoalkan sebelum perang dunia pertama, ketika diadakan Konferensi Paris tahun 1910. Dalam konferensi tersebut terdapat 4 (empat) kelompok pendapat yang berbeda masing-masing.[25]

1) negara mempunyai kedaulatan penuh dan utuh atas wilayah udara di atasnya sampai ketinggian tidak terbatas dan negara dapat melarang semua bentuk penerbangan;

---

[23] Pasal 60 Konvensi PBB tentang *Hukum Laut*, yang mengatur *Artificial Islands, Instalation and structures in the Exclusive Economic Zone.*

[24] Persetujuan antara Pemerintah Indonesia dengan Pemerintah Malaysia *tentang Penentuan Garis batas Landas Kontinental Antara Kedua Negara*, lihat Bunga Rampai Wawasan Nusantara I. Dihimpun oleh Lembaga Pertahanan Nasional. Jakarta: Fa. Skala Indah, 360.

[25] John Cobb Cooper, *Exploration in Aerospece Law 1968*, Edited by I.A. Vlasic, 1968: 104-194.:

2) seperti halnya hukum laut, wilayah udara di atas adalah bebas siapapun juga boleh menikmatinya;
3) kedaulatan negara di udara hanya terbatas sampai ketinggian tertentu dan selebihnya bebas siapapun dapat menikmatinya. Hal ini dimaksudkan agar negara dapat melindungi kepentingan keamanannya dan udara di atasnya tetap bebas;
4) di wilayah udara di bawah kedaulatan udara teritorial dengan pengecualian hak servitut *(innocent passange)* bagi pesawat udara sipil asing tetapi hak servitut tersebut tidak berlaku bagi pesawat udara militer.

Dari pembahasan dalam Konferensi di Paris tahun 1910, ternyata tidak ada kata sepakat di antara keempat pendapat tersebut. Setelah perang dunia pertama berakhir, praktek internasional menerima bahwa setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas wilayah udara di atasnya. Praktek demikian telah diakui berdasarkan hukum kebiasaan internasional. Secara formil kedaulatan negara di udara telah diatur di dalam Konvensi Paris 1919. Konvensi tersebut mengatur :

1) diakui bahwa setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang penuh dan utuh atas wilayah udara di atas wilayahnya,[26]
2) dalam keadaan damai pesawat udara sipil mempunyai hak lintas damai *(innocent passage)* bagi pesawat udara yang didaftarkan di negara anggota, kecuali dengan ijin lebih dahulu, pesawat udara milik perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati hak tersebut,
3) pesawat udara tidak akan didaftarkan pada negara anggota, kecuali dimiliki oleh warga negaranya.

Amerika Serikat tidak menjadi anggota Konvensi Paris 1919, tetapi menjadi anggota Konvensi Havana 1928 yang memuat ketentuan-ketentuan serupa dengan Konvensi Paris 1919. Konvensi terakhir ini lebih menekankan pengaturan penerbangan komersial. Sesudah perang dunia

[26] Pasal 1 Konvensi Paris 1919 "*The High Contracting Paries recognize that every power has complete and exclusive sorereignty over the airspace above its territory".* Text Konvensi Paris 1919, lihat P.S. Dempsey, Ed. *Annals of Air Space Law (2005) Vol. XXX-Part I.* Toronto: The Carswell Company, Ltd., at 5-19.

kedua berakhir, Presiden Amerika Serikat Rosevelt mengundang sekutu-sekutunya dan negara-negara yang netral dalam perang dunia kedua untuk membahas pengaturan penerbangan sipil internasional di Chicago dalam tahun 1944.[27] Masalah pokok yang diatur di dalam Konvensi Chicago 1944 adalah masalah kedaulatan, di samping ketentuan-ketentuan teknis operasional, dan mengenai penerbangan internasional. Konvensi Chicago 1944 tidak mengubah asas-asas hukum yang telah disepakati di dalam Konferensi Paris 1919 maupun di dalam Konvensi Havana 1928, terutama sekali masalah kedaulatan,[28] tetapi hanya merubah redaksional tanpa mengurangi makna yang telah diatur dakan Konvensi Paris 1919 maupun Konvensi Havana 1928.

5. Perjanjian Netralisasi dan Batas Wilayah

Menurut hukum internasional, perjanjian yang menyangkut wilayah harus dibuat dengan memperhatikan asas kesederajatan, bersahabat dan kerja sama yang penuh kedamaian. Dalam praktik internasional sering ditemui berbagai konvensi internasional yang mengatur wilayah seperti pengaturan lalu lintas kapal di terusan, batas wilayah dan lain-lain perjanjian. Jenis perjanjian demikian mengatur tata cara dan hak-hak penggunaan bagian wilayah negara yang berjanji.

a. Perjanjian Netralisasi dan Demiliterisasi

Perjanjian tentang netralisasi dan demiliterisasi merupakan bentuk perjanjian tersendiri di bidang wilayah. Dalam perjanjian netralisasi melarang operasi militer dalam keadaan perang di negara yang dinetralkan, melarang pembentukan pertahanan. Keputusan netralisasi biasanya diikuti dengan demiliterisasi. Demiliterisasi mewajibkan negara peserta memusnahkan semua kubu-kubu pertahanan di wilayah yang bersangkutan, tidak membangun pertahanan yang baru,

[27] Konperensi tersebut menghasilkan (a) *Convention on International Civil Aviation*, signed at Chicago on 7 December 1944, (2) *International Air Services Transit Agreement*, signed at Chicago on 7 December 1944, (3*) International Air Transport Agreement,* signed at Chicago on 7 December 1944, dan (4) *Chicago Standard Form Agreement.*

[28] Masalah kedaulatan diatur di dalam Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 yang berbunyi "*The Contracting Parties recognize that every sovereign state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory".*

tidak memelihara tentara, kecuali sekedar menjaga tata tertib, tidak mempunyai markas militer atau tempat persediaan untuk keperluan militer *(dump*) di daerah tersebut.

Beberapa daerah dinyatakan daerah netral dalam hukum internasional antara lain :

1) Terusan Suez, sesuai dengan Konvensi 1888;
2) Terusan Panama sesuai dengan Hay-Pauncheſotes Treaty of 1903 yang diadakan antara Inggris, Amerika Serikat dengan Panama;
3) Terusan Magelan berdasarkan Trantat perbatasan Argentina dengan Chili. Dalam praktek internasional sering terdapat suatu perjanjian netralisasi dan demiliterisasi perbatasan sebagian maupun seluruh wilayah.

6. Perjanjian Batas Wilayah

Pemisahan wilayah suatu negara dengan wilayah negara lain dapat dibatasi secara alamiah atau batas buatan yang berupa garis yang menghubungkan antara satu titik dengan titik yang lain. Garis batas tersebut berlaku ke atas secara vertikal ke udara atau ke bawah sampai sumber-sumber mineral di bawah tanah negara tersebut, namun demikian batas suatu negara dengan wilayah negara lain juga dapat ditentukan di dalam perjanjian internasional. Batas di dalam perjanjian internasional semula ditentukan dalam dokumen, kemudian diikuti dengan titik *(spot).* Penentuan batas dalam dokumen disebut delimitasi *(delimitation*) termasuk uraian tanda-tanda batas, garis-garis batas dan tanda-tanda di dalam peta, sedangkan penandaan batas pada titik di lokasi disebut demarkasi *(demarcation). Demarcation* ditentukan secara bersama-sama oleh komisi perbatasan, yang dibentuk oleh para pihak.

Berdasarkan uraian di dalam *delimitation* komisi memberi tanda-tanda batas pada titik-titik dengan berbagai bentuk misalnya batu, kayu, aspal, bangunan atau tanda-tanda batas yang lain. Komisi juga menggambarkan dalam dokumen suatu penjelasan-penjelasan tentang garis, peta yang menggambarkan batas-batas, foto-foto dan keterangan-keterangan yang lain. Dalam praktik penentuan batas dapat dilakukan dengan cara:

1) Orografis yaitu penentuan batas dengan ciri-ciri geografis misalnya sungai, garis pantai, pegunungan dll;

2) Geografis yaitu penentuan batas dengan penarikan garis lurus dari satu titik ke titik yang lain. Hal ini kadang-kadang menemui kesulitan apabila harus memotong instalasi yang ada;
3) Astronomi yaitu penentuan batas sejalan dengan garis bujur dan garis lintang, misalnya penentuan batas Amerika Serikat dengan Canada. Bilamana terjadi perubahan alam misalnya karena akibat rendahnya aliran sungai atau arus sungai, maka negara yang bersangkutan segera menentukan garis batas yang baru.

Batas yang menggunakan sungai biasanya sungai yang dapat dilayari, perubahan batas tersebut sesuai dengan aliran sungai yang dapat dilayari juga, sedangkan sungai yang tidak dapat dilayari mengikuti garis tengah sungai. Batas yang ditetapkan bersama tidak dapat diubah tanpa persetujuan dari pihak yang lain. Batas wilayah tidak boleh diganggu gugat, namun demikian sering terjadi gangguan batas-batas wilayah dan merupakan salah satu sumber sengketa. Penyerbuan Irak ke Kuwait juga diawali masalah perbatasan karena Irak menganggap perbatasan Kuwait berada di wilayah Irak.

Di samping perairan nasional, laut di sepanjang pantai yang biasanya disebut laut teritorial juga merupakan batas wilayah negara pantai. Laut teritorial diukur dari tanda-tanda disepanjang pantai pada saat air surut atau pada pulau mulai di mana titik tengah dan pada laut dalam *(internal sea water)* dari batas terluar, misalnya Norwegia yang mempunyai pantai tidak teratur bentuknya diukur dari garis dasar yang menghubungkan titik-titik tertentu sepanjang pantai. Dalam praktik masing-masing negara menentukan titik-titik tersebut. Seperti bagian-bagian wilayah negara lain, negara mempunyai kedaulatan di laut teritorial. Hanya hukum dan peraturan negara pantai berlaku di laut teritorial.

Kedaulatan negara pantai sampai dasar tanah dan lapisan tanah di bawah air dan juga pada ruang udara di atasnya. Kekuasaan atas laut teritorial diperlukan untuk kepentingan ekonomi dan keamanan negara pantai. Tanpa adanya kekuasaan yang cukup sepanjang pantai, negara pantai tidak dapat menjamin keamanan, eksistensi warganya secara normal pada laut pantai atau kepentingan politik, ekonomi dan lain-lain. Ada beberapa sarjana seperti Higgins dan Colombos berusaha mendemonstrasikan bahwa laut teritorial merupakan bagian laut lepas dan negara pantai hanya mempunyai hak secara terbatas, misalnya hanya sanitasi dan bukan kekuasaan supermasi

(supreme authority). Alasan demikian hanyalah dimaksudkan oleh negara-negara adikuasa yang akan menguasai kedaulataan negara lain dan melanggar Mahkamah Internasional dan bertentangan dengan praktik mayoritas negara.

Pendapat yang menyatakan laut teritorial merupakan bagian dari laut lepas juga ditolak dalam Mahkamah Internasional sebagaimana dibuktikan dalam Konvensi Paris 1919 di atas. Menurut Pasal 2 Konvensi tersebut mengatakan bahwa laut teritorial merupakan bagian wilayah negara pantai. Konferensi Kodifikasi Hukum Laut di Den Haag dalam tahun 1930 juga mengakui bahwa negara pantai mempunyai kedaulatan atas laut teritorial dan kemudian merupakan bagian wilayah negara pantai. Demikian pula Konvensi PBB tahun 1982 berpendapat sama. Pendapat-pendapat bahwa laut teritorial merupakan bagian wilayah negara pantai tersebut dipertegas kembali oleh keputusan Mahkamah Internasional dalam kasus sengketa antara Inggris dengan Albania.

Dalam kasus tersebut Inggris menyapu ranjau-ranjau di laut teritorial yang dipasang oleh Albania. Menurut Mahkamah Internasional, Inggris melakukan pelanggaran hukum internasional. Dalam sidangnya ke-8 dalam tahun 1956 Mahkamah Internasioal mengesahkan Konvensi Hukum Laut Internasional yang mengakui bahwa negara pantai berdaulat atas laut teritorial beserta ruang udara di atasnya, termasuk benda-benda mineral yang ada di bawah tanah serta di bawah tanah dasar laut yang kemudian disahkan dalam Konvensi Jenewa tahun 1958 tentang Laut Teritorial dan Jalur Tambahan dan terakhir diakui juga dalam Konvensi PBB tahun 1982 tentang Hukum Laut Internasional.

Dahulu para sarjana berpendapat bahwa lebar laut teritorial menurut hukum internasional adalah 3 (tiga) mil laut, tetapi pada waktu itu belum ada konvensi internasional yang secara tegas mengatur demikian. Pada abad ke-18 Bynker Shoek berpendapat bahwa negara pantai mempunyai kewenangan membersihkan laut pantai sejauh tembakan meriam *(cannon).* Pada saat itu kemampuan tembakan meriam hanya 3 (tiga) mil laut, tetapi selanjutnya pendapat demikian tidak dapat diterima secara umum baik secara ilmiah maupun dalam praktik internasional. Dalam konferensi Kodifikasi Hukum Laut di Den Haag tahun 1930 dicoba perumusannya, tetapi tidak

berhasil kompromi perbedaan pendapat para peserta. Akhirnya konferensi menegaskan tidak ada batas 3 (tiga) mil atau pembatasan lain terhadap laut teritorial negara pantai.

Sidang ke-7 Komisi Hukum Internasional dalam tahun 1955 dan sidang ke-8 mencatat bahwa tidak ada keseragaman praktik internasional untuk menentukan lebar laut teritorial dan tidak ada dasar hukum internasional untuk menentukan lebar laut lebih dari 12 (dua belas) mil laut. Amerika Serikat, Inggirs dan beberapa negara pernah menetapkan laut teritorial selebar 3 (tiga) mil laut. Mereka menolak tuntutan negara lain lebar laut teritorial lebih dari 12 (dua belas) mil laut. Argumentasi mereka adalah kepentingan navigasi laut internasional, tetapi argumentasi demikian dimaksudkan agar mereka dengan mudah melanggar kepentingan ekonomi dan politik negara pantai, terutama negara berkembang.

Dalam 2 (dua) dekade yang lalu ada tendensi negara pantai secara sepihak *(unilateral actions)* menetapkan batas laut teritorial. Negara-negara seperti Finlandia, Iceland menetapkan batas laut teritorial 4 (empat) mil laut, Italia, Persatuan Republik Arab, Yunani, Mexico menetapkan batas laut teritorial 9 (sembilan) mil laut, Albania menetapkan batas laut teritorial 10 (sepuluh) mil laut, Bulgaria, Rumania, Colombia dan beberapa negara menetapkan batas laut teritorial 12 (dua belas) mil laut, sedangkan Chili, Equador dan Peru menetapkan batas laut teritorial 200 (dua ratus) mil laut. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa berdasarkan kepentingan masing-masing negara menetapkan lebar laut teritorial dari 3 (tiga) mil laut sampai 200 (dua ratus) mil laut.[29] Dalam hubungan ini Indonesia menetapkan lebar laut teritorial 12 (dua belas) mil laut sesuai dengan ketentuan Pasal 3 Konvensi PBB tentang Hukum Laut Internasional.[30]

---

[29] A. Le Roy Bennet 1988:304-305.

[30] A./Conference.62/121 21 October 1982, *third United Nations Conference on the Law of the Sea.*

DAFTAR BACAAN

BUKU

A. Le Roy Bennet, 1988:455-480.

Brierly, 1948;146.

Boediharsono, 1971:424

Chairil Anwar, 1988:107.

George Schwarzenberger, 1967:122.

John Cobb Cooper, *Exploration in Aerospece Law 1968*, Edited by I.A. Vlasic, 1968: 104-194.

Krylov, 1948 :190.

Michael Hardly, 1968:129-143.

Muchtar K.,1983: 209-216.

Robert Riggs., The United Nations: International Organization and World Politics, 1988

DOKUMEN

Convention Relating to Regulation of Aerial Navigation, signed at Paris on 13 October 1919.

Convention on Commercial Aviation, signed at Habana on 20 February 1928.

ICAO Doc.7300/8, Convention on International of Civil Aviation, Signed at Chicago on 7 December 1944

ICAO Doc.7500, *International Air Services Transit Agreement*, signed at Chicago on 7 December 1944.

International Air Transport Agreement, signed at Chicago on 7 December 1944.

Form of Standard Agreement For Provision of Air Route (Recommendation VIII of the Final Act of the Chicago Conference on 7 December 1944-*Chicago Standard Form Agreement).*

Charter of the United Nations and Statute of the International Court of Justice,

Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone.

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang *Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria,* Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 104 Tahun 1960, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2043.

Vienna Convention of 1961, on Deplomatic Relation

Convention on Registration of Objects Launched Into Outer Space, Adopted by General Assembly of the United Nation, at New York on 12 November 1974.

A/Conf.62/121, 21 October 1982*, Third United Nations Conference on the Law of the Sea.*

Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985, Lembaran Negara Nomor 76 Tahun 1985.

Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1962 tentang lalu Lintas Laut Damai Kendaraan Asing Dalam Perairan Indonesia.

Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 4 Tahun 1960

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996

JURNAL

Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law, (2005), Vol. XXX- Part*. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd,2005.

Matte N.M.,1977:174-184.

LAIN-LAIN

Bunga Rampai Wawasan Nusantara I. Dihimpun oleh Lembaga Pertahanan Nasional. Jakarta: Fa. Skala Indah.

Persetujuan antara Pemerintah Indonesia dengan Pemerintah Malaysia *tentang Penentuan Garis batas Landas Kontinental Antara Kedua Negara*.

BAB VI

PERDAGANGAN DUNIA

(World Trade)

Dalam Bab VI tentang Perdagangan Dunia (*World Trade*) ini membahas tiga bagian masing-masing Organiasasi Perdagangan Dunia (WTO); GATT dan GATS; dan persetujuan GATS. Dalam WTO diuraikan ruang lingkup organisasi, struktur organisasinya yang terdiri dari *Ministerial Conference (MC), General Council (GC), Dispute Settlement Body (DSB), Trade Policy Review Body (TPRB), Specialized Councils (SC), Committees*; dan *Working Parties (WP);* berbagai prinsip yang berlaku; penyelesaian sengketa, implementasi dan penegakan hukum. Dalam GATT dan GATS diuraikan protokol Marrakesh GATT 1994, perdagangan bebas, *Non-Discrimination,* akses pasar keadilan berdagang*;* sedangkan GATS menguraikan perlakuan nasional, harmonisasi hukum nasional dengan GATS; jadwal komitmen jasa Indonesia dalam GATS yang meliputi sektor dan subsekto telekomunikasi, industri, transportasi dan keuangan sebagai berikut.

A. ORGANISASI PERDAGANAN DUNIA (WTO)

Dalam Organisasi Perdagangan Dunia (WTO) diuraikan struktur organisasi dan prinsip-prinsip interasional. Struktur organisasi terdiri dari *Ministerial Conference (MC), General Council (GC), Dispute Settlement Body (DSB), Trade Policy Review Body (TPRB), Specialized Councils (SC), Committees*; dan *Working Parties (WP);* sedangkan prinsip-prinsip yang berlaku meliputi prinsip tidak boleh membeda-bedakan (*non-discrimination treatment principle)*, prinsip timbal balik (*reciprocity principles)*, prinsip penghapusan hambatan kuantitatif, prinsip perdagangan yang adil (*fairness principle*), prinsip tarif mengikat (*Tariff Binding Principle*), penyelesaian sengketa, Implementasi dan Penegakan Hukum sebagai berikut.

1. Ruang Lingkup

Putaran Uruguay (*Uruguay Round*) yang berlangsung dalam beberapa tahun terdiri dari *Multilateral Trade Agreements (MTA)* dan *Plurilateral Trade Agreements (PTA)* tersebut menghasilkan persetujuan-persetujuan yang merupakan hasil perundingan atas 15 (lima belas) subjek Putaran Uruguay. Persetujuan tersebut merupakan ruang lingkup WTO yang menyangkut masalah *Tariff, Non-Tariff Measures, Tropical Products, Natural Resource-Based Products, Textiles and Clothing, Agriculture, GATT Articles, MTN Agreements and Arrangements, Subsidies and Countervailing Measures, Dispute Settlement, Trade Related Aspects of Intellectual Property Rights (TRIPs) including trade in counterfeit goods, Trade Related Investment Measures (TRIMs), Functioning of the GATT system (FOGs), Safeguard,* dan *Trade in Services.*

2. Struktur Institusi WTO

Struktur Kelembagaan WTO diatur dalam Article IV *WTO Agreement*, yang terdiri atas: *Ministerial Conference (MC), General Council (GC), Dispute Settlement Body (DSB), Trade Policy Review Body (TPRB), Specialized Councils (SC), Committees*; dan *Working Parties (WP)* sebagai berikut.

a. *Ministerial Conference (MC)*

Ministerial Conference (Konferensi Tingkat Menteri-KTM) diatur dalam Article IV:1 *WTO Agreement.* KTM tersebut merupakan badan tertinggi dari WTO yang beranggotakan para menteri seluruh negara anggota WTO yang menangani perdagangan internasional. KTM tersebut bertemu paling sedikit satu kali setiap dua tahun.

b. *General Council (GC), DSB* dan *TPRB*

General Council (GC) beranggotakan para duta besar seluruh negara anggota WTO yang bertemu sekali setiap bulan. GC bertindak sebagai badan untuk mengawasi pelaksanaan dari perjanjian WTO dan putusan-putusan yang diambil oleh MC. Sebagaimana tercantum dalam

Article IV: 3 dan 4 *WTO Agreement*, GC juga berfungsi dan bertindak sebagai *DSB* dan sebagai *TPRB.*

c. *Specialized Councils (SC), Committees and Working Parties*

GC memiliki badan pendukung yang mengawasi komite yang ada di bawahnya: *Council for Trade in Goods (CTG); Council for Trade in Services (CTS)* dan *Council for TRIPS*. *Temporary subsidiary bodies (TSB)* dibentuk untuk membuat laporan dan melakukan kajian atau penelitian terkait masalah-masalah tertentu. *Temporary subsidiary bodies* ini biasanya disebut sebagai '*working parties'.*

d. *Trade Negotiations Committee (TNC)*

Sejak KTM di Doha, sekretariat WTO membentuk badan khusus untuk merundingkan putaran Doha, yang disebut *Trade Negotiations Committees (TNC)* yang terdiri atas Dewan yang bertugas mengadakan *special sessions* untuk jasa *(services),* TRIPs, Penyelesaian Sengketa, Pertanian, Perdagangan dan Pembangunan dan Perdagangan dan Lingkungan. Selain itu TNC, juga dibentuk *Negotiating Groups* (NG) untuk akses pasar, aturan-aturan dan fasilitasi perdagangan.

e. WTO *Secretariat*

Sekretariat WTO bermarkas di Jenewa Swiss dengan 600 orang staff. Sekretariat WTO dipimpin oleh *Director-General* (DG) yang dipilih melalui MC. Tugas utama dari Sekretariat WTO adalah menyediakan bantuan teknis dan profesional bagi badan-badan WTO; menyediakan informasi bagi publik dan media; membuat analisa dan melakukan pengawasan terhadap perkembangan perdagangan dunia; dan di samping itu Sekretariat WTO juga menyediakan bantuan administratif dan bantuan hukum bagi *dispute settlement panels* WTO.

3. Prinsip-Prinsip Hukum WTO

Secara garis besar dalam perdagangan internasional, terdapat 7 (tujuh) prinsip-prinsip hukum yang menghendaki perlakuan yang sama atas setiap produk baik terhadap produk impor maupun produk domestik.[1] Prinsip-prinsip hukum dari perdagangan internasional yang diatur dalam WTO yang meliputi prinsip tidak boleh membeda-bedakan (*non-discrimination treatment principle*, prinsip timbal balik (*reciprocity principles*, prinsip penghapusan hambatan kuantitatif, prinsip perdagangan yang adil (*fairness principle*), prinsip tarif mengikat (*Tariff Binding Principle*), penyelesaian sengketa, Implementasi dan Penegakan Hukum sebagai berikut:

a. Prinsip Tidak Boleh Membeda-bedakan (*Non-Discrimination Treatment Principle*)

Prinsip ini meliputi: *Prinsip Most Favoured Nations (MFN Principle)* dan *National Principle Treatment (NT Principle)* sebagai berikut.

1). Prinsip MFN

Prinsip MFN tersebut tercantum dalam Pasal I GATT yang berjudul *General Favoured Nations Treatment*. Prinsip ini menyatakan bahwa suatu kebijakan perdagangan harus dilaksanakan atas dasar non-diskriminatif. Menurut prinsip ini, semua negara anggota terikat untuk memberikan negara-negara lainnya perlakuan yang sama dalam pelaksanaan dan kebijakan impor dan ekspor serta yang menyangkut biaya-biaya lainnya. Berdasarkan prinsip MFN, suatu negara anggota pada dasarnya dapat menuntut untuk diberlakukan sama terhadap produk impor dan ekspornya di negara-negara anggota lain.[2]

---

[1] Muhammad Sood, *Hukum Perdagangan Internasional*, Jakarta: Rajawali Pers, 2011, hal. 40.

[2] Huala Adolf, *Hukum Perdagangan Internasional Persetujuan Umum Mengenai Tarif dan Perdagangan,* Jakarta: Badan Penerbit IBLAM, 2005, hal. 19 [selanjutnya disingkat *Huala Adolf]*.

2). Prinsip *National Treatment Principle (NTP)*

Prinsip NTP tercantum dalam Pasal III GATT. Menurut prinsip ini, produk dari suatu negara harus diperlakukan sama seperti halnya produk dalam negeri.[3] Prinsip ini juga berlaku terhadap semua macam pajak dan pungutan-pungutan lainnya dan berlaku pula terhadap perundang-undangan, pengaturan dan persyaratan-persyaratan (hukum) yang memengurusi penjualan, pembelian, pengangkutan, distribusi atau penggunaan produk di pasar dalam negeri. Prinsip ini juga memberikan perlindungan terhadap proteksionisme sebagai akibat upaya-upaya atau kebijakan administratif atau legislatif.

b. Prinsip Timbal-Balik (RP)

Prinsip ini mensyaratkan adanya perlakuan timbal balik di antara sesama negara anggota WTO dalam kebijaksanaan perdagangan internasional. Artinya, apabila suatu negara, dalam kebijaksanaan perdagangan internasionalnya menurunkan tarif masuk atas produk impor dari suatu negara, maka negara pengekspor produk tersebut wajib juga menurunkan tarif masuk untuk produk dari negara yang pertama tadi. Prinsip timbal balik tercantum dalam pembukaan (*Preambule)* GATT antara lain, bahwa, "*being desirous of contributing to these objectives desirous of contributing to these objectives but entering into reciprocal and mutually advantageous arrangement*...."

c. Prinsip Penghapusan Hambatan Kuantitatif

Prinsip penghapusan hambatan kuantitatif tercantum dalam Pasal XI GATT 1947. Hambatan kuantitatif dalam perdagangan internasional yang disebutkan dalam persetujuan GATT/WTO adalah hambatan perdagangan yang bukan merupakan tarif atau bea masuk. Termasuk dalam kategori hambatan ini, adalah kuota dan pembatasan ekspor secara sukarela (*voluntary export restraints*). Menyadari bahwa kuota cenderung tidak adil, dan dalam praktiknya justru menimbulkan diskriminasi dan peluang-peluang subjektif lainnya, karena itu hukum perdagangan internasional melaui WTO menetapkan untuk menghilangkan jenis hambatan kuantitatif.

[3] Oliver Long., *Law and Its Limitation in the GATT Multilateral Trade System*, Martinus Nijhoff Publisher, 1987, hal. 9.

d. Prinsip Keadilan (*Fairness*)

Prinsip *fairness* dalam perdagangan internasional melarang *Dumping* (Pasal VI) dan Subsidi (Pasal XVI), dimaksudkan agar jangan sampai terjadi suatu negara menerima keuntungan tertentu dengan melakukan kebijaksanaan tertentu, sedangkan di pihak lain, kebijaksanaan tersebut justru menimbulkan kerugian bagi negara lainnya. Dalam perdagangan internasional, prinsip *fairness* ini diarahkan untuk menghilangkan praktik-praktik ekonomi yang disebut dengan praktik subsidi dan dumping.

e. Prinsip Tarif Mengikat (*Tariff Binding Principle-TBP*)

Setiap negara anggota WTO harus mematuhi berapapun besarnya tarif yang telah disepakatinya atau disebut dengan prinsip tarif mengikat, prinsip ini tercantum dalam Pasal II ayat (1) GATT-WTO 1995. Pembatasan perdagangan bebas dengan menggunakan tarif oleh WTO dipandang sebagai suatu model yang masih dapat ditoleransi, misalnya melakukan tindakan proteksi terhadap industri domestik melalui kenaikan tarif bea masuk.

f. Penyelesaian Sengketa di WTO

Penyelesaian sengketa-sengketa WTO dapat dicapai melalui konsultasi, proses non ajudikasi, atau melalui proses ajudikasi. Sistem Penyelesaian Sengketa, Efektif per 1 Januari 1995. *Article 3.1 Dispute Settlement Understandings*: “Para anggota menegaskan kepatuhan mereka terhadap prinsip-prinsip pengelolaan sengketa sebagaimana diterapkan berdasarkan Pasal XXII dan XXIII GATT 1947, dan aturan-aturan dan prosedur sebagai dijabarkan lebih lanjut dan diubah di sini”.

1). Penyelesaian Sengketa Antar Negara

Penyelesaian menggunakan cara-cara damai sehingga perdamaian dan keamanan dunia serta keadilan tidak dibahayakan baik melalui negosisasi diplomatik (dengan atau tanpa bantuan

atau campur tangan pihak ketiga) atau melalui proses peradilan dengan melibatkan entitas independen.

2). Proses Penyelesaian Sengketa WTO

Sedangkan untuk menyelesaikan sengketa di WTO maka tahap-tahap penyelesaian sengketa sebagai berikut :

Mekanisme penyelesaian sengketa melalui WTO telah diatur dalam DSU agreement yang terdiri dari tahapan konsultasi, pembentukan panel dan lembaga banding (*appellate Body*), pengadopsian dan implementasi rekomendasi atau putusan banding. [4]

3). Konsultasi

Penyelesaian sengketa di WTO selalu dimulai dengan melakukan tahap konsultasi (*consultations*). *Appellate Body (AB)* menekankan betapa pentingnya konsultasi dalam penyelesaian sengketa WTO sebagai berikut: "Melalui konsultasi, para pihak yang bersengketa saling bertukar informasi, mengkaji kekuatan dan kelemahan masing-masing kasus, mempersempit ruang lingkup perbedaan yang terjadi diantara para pihak yang bersengketa, dalam banyak kasus, mencapai solusi yang disepakati bersama".

4). Acara Tingkat Panel

Panel WTO bukan sebuah badan tetap, namun hanya berupa badan *ad hoc* yang dibentuk untuk memutuskan sengketa tertentu dan dibubarkan setelah selesai melaksanakan tugasnya. Ketika sebuah proses konsultasi mengalami kegagalan, negara yang mengajukan gugatan dapat meminta dibentuknya suatu *Panel.* Inisiatif untuk mengajukan anggota *Panel* sangat tergantung pada Sekretariat WTO dan anggota WTO tidak dapat memaksakan penolakannya. *Panel* memiliki komposisi tiga orang tercantum dalam *Article 8.5* DSU dengan keanggotaannya berdasarkan

[4] Suherman, Ade Maman. 2012. DISPUTE SETTLEMENT BODY-WTO DALAM PENYELESAIAN SENGKETA PERDAGANGAN INTERNASIONAL . Jurnal Hulrum dan Pembangunan Tahun ke-42 No. I Januari-Maret 2012.

Article 8.1 DSU berasal dari pemerintah atau non-pemerintah yang sangat ahli dan berkualitas, dengan sifat keanggotaan yang tidak permanen.

5). Acara Tingkat Banding

Appellate Body adalah *international tribunal* yang bersifat permanen yang beranggotakan tujuh orang sesuai dengan *Article 17.3 DSU*. Proses pemeriksaan banding tidak boleh lebih dari 60 hari, sejak para pihak memberitahukan secara formal keinginanya untuk banding. Namun apabila AB beranggapan bahwa jangka waktunya tidaklah cukup untuk menghasilkan laporannya, maka ia dapat memperpanjangnya hingga menjadi 90 hari. Untuk maksud ini, ia harus memberitahu DSB secara tertulis bersama-sama dengan alasan perpanjangan dan menyebutkan kapan laporan akan diberikan. Hasil dari proses peyelidikan disampaikan dan disahkan oleh DSB. Namun demikian, laporan dan pengesahan putusan dan rekomendasi *Apellate Body* dapat saja dicegah apabila para pihak setuju untuk tidak disahkan.

g. Implementasi dan Penegakan Hukum

DSU mensyaratkan pihak yang kalah untuk menyatakan keingingannya untuk melaksanakan rekomendasi panel pada pertemuan atau sidang DSB dalam jangka waktu 30 hari sejak laporan tersebut dikeluarkan. Apabila jangka waktu ini dianggap tidak mungkin dipenuhi, maka para pihak diberi jangka waktu yang lebih wajar ('reasonable period of time') untuk melaksanakannya.

B. PERSETUJUAN UMUM PADA PERDAGANGAN TARIF (*General Agreement on Trade and Tariff-GATT*)

Dalam GATT dan GATS ini membahas latar belakang GATT dan GATS, protokol Marrakesh GATT 1994, perdagangan bebas (*free trade), Non-Discrimination,* masuk pasar *(market access),* keadilan berdagang *(fair trade)* sebagai berikut.

1. Latar Belakang GATT dan GATS

GATT tahun 1994 berasal dari perubahan GATT tahun 1947. Perubahan tesebut terjadi karena GATT tahun 1947 tidak sesuai lagi dengan lahirnya WTO dalam tahun 1994, GATT tahun 1947 dilebur dalam perjanjian WTO, namum demikian masih terdapat perbedaan antara GATT 1994[5] dan GATT 1947 yang tidak hanya semata-mata bahwa GATT 1994 hanya terdiri dari muatan ketentuan dalam GATT 1947 saja. Perbedaannya dalam berbagai perundingan GATT 1994 telah menghasilkan berbagai aturan yang menjadi bagian dalam GATT 1994, sehingga muatan GATT 1994 tersebut antara lain[6]**:**

Perjanjian-perjanjian GATT 1947 itu sendiri yang disahkan pada tanggal 30 Oktober 1947, dilampirkan (*annexed)* pada Persetujuan Akhir yang diterima pada Penutupan Sidang Kedua dari Komite Persiapan dari Sidang PBB tentang Perdagangan dan Pekerjaan (kecuali *Protocol Provisional Application*) ditambah atau diamandemen oleh keputusan-keputusan yang dihasilkan sebelum adanya perjanjian WTO.

Perjanjian-perjanjian yang dibuat telah berlaku menurut perjanjian GATT 1947 yang memuat kesepakatan tarif sebelum adanya perjanjian WTO yang terdiri dari antara lain Protokol dan sertifikasi berhubungan degan konsesi tarif, Protokol aksesi bagi negara-negara yang menjadi anggota GATT, Keputusan mengenai pelepasan kewajiban yang diberikan berdasarkan Pasal XXV GATT 1947 dan masih berlaku pada tanggal mulai berlakunya perjanjian WTO, dan keputusan lain Pihak Penandatangan GATT 1947.

Kesepakatan yang berlaku adalah Kesepakatan tentang Penafsiran Pasal II: 1(b) GATT 1994, Penafsiran Pasal XVII GATT 1994, Ketentuan Neraca Pembayaran di dalam GATT 1994, Penafsiran Pasal XXIX GATT 1994, berhubungan dengan Pelepasan Kewajiban menurut GATT 1994, Penafsiran Pasal XXVIII GATT 1994.

---

[5] GATT 1994= GATT 1947 +WTO

[6] *Huala Adolf, supra* note 108 hal.31

2. Protokol Marrakesh GATT 1994

Pada awalnya GATT 1947 hanya meliputi perdagangan barang saja, kemudian dari beberapa putaran, khususnya dalam putaran akhir *Uruguay Round* GATT 1947 terlebur dalam WTO yang mengakibatkan Persetujuan Pembentukan WTO melahirkan Annexes sebagai berikut:

a. Lampiran IA: Persetujuan Umum di Bidang Perdagangan Barang-Barang (GATT 1994)
b. Lampiran IB: Persetujuan Umum tentang Perdagangan di Bidang Jasa-Jasa (GATS)
c. Lampiran IC: Persetujuan Umum Aspek-Aspek Hak Atas Kekayaan (TRIPs)

GATT pada awalnya hingga saat ini hanya menyangkut perdadangan di bidang barang-barang walaupun pada prinsip-prinsip utamanya saat ini juga berlaku di bidang perdagangan jasa, hak kekayaan intelektual seperti diatur dalam perjanjian GATS dan TRIPS, sehingga mengenai perdagangan jasa tidak diatur dalam GATT 1944 seluruh perjanjian dalam Annex 1A Persetujuan Umum Perdagangan Bidang Barang-Barang (GATT/1994) .

GATT 1994 bertujuan untuk liberalisasi perdagangan barang-barang melalui penurunan tarif dan hambatan perdagangan dan menghilangkan diskriminasi,[7] sedangkan dalam GATS terdapat konsep perdagangan bebas (*Free Trade*) keadilan (*Fair Trade*).

3. Perdagangan Bebas (*Free Trade*)

Terdapat beberapa hal penting yang perlu mendapat catatan di bidang akses pasar di dalam GATT, antara lain hasil negosiasi akses pasar ini adalah MFN di mana semua negara anggota dapat menikmatinya tanpa terkecuali. Sebagai konsekuensinya adalah persaingan semakin tajam. Karena *"standing position"* nya sama, maka dalam pemanfaatan ini akan berlaku hukum alam, siapa yang lebih kuat, dia yang akan menang.

[7] UNCTAD, *Dispute Settlement World Trade Organization*, New York and Geneva: United Nations, 2003, hal. 3.

Indonesia dengan ekonomi terbuka, di mana program ekspor non migas merupakan salah satu pendorong pertumbuhan ekonomi nasional, penciptaan lapangan kerja dan dituntut untuk lebih siap untuk dapat mengambil manfaat sebesar-besarnya dari peluang yang dihasilkan oleh WTO. Peluang dan manfaat dari keanggotaan Indonesia di WTO hanya dapat diperoleh apabila kita menguasai semua persetujuan WTO dan menerapkannya sesuai dengan kepentingan nasional. Salah satu prinsip dasar yang diatur di dalam WTO selain perdagangan bebas adalah adanya perdagangan yang berkeadilan.

Konsep perdagangan bebas (liberalisasi perdagangan) menurut Adam Smith, seorang ahli ekonomi klasik, merupakan suatu kegiatan perdagangan barang-barang yang dibiarkan bebas berdasarkan hukum pasar *(supply and demand),* atau yang disebutkan oleh Hugo Grotius, diistilahkan dengan *Laissez Faireā* yang dapat didefinisikan *"bebas melakukan apa yang engkau inginkan"* atau bebas dari campur tangan pemerintah untuk membantu orang miskin, pengontrolan upah buruh, bantuan atau subsidi pertanian.[8]

Liberalisasi perdagangan ini, oleh WTO, terbentuk di dalam aturan-aturan dasar yang diatur di dalam GATT 1994. Aturan-aturan dasar dari kebijakan perdagangan bebas tersebut adalah.[9]

> *The process of pursuing more free trade - often negotiated among countries in the context of reciprocal market access and non-discrimination - involves such activities as the harmonization of trading rules and the reduction of barriers to trade such as tariffs and quotas. In its simplest sense, the pursuit of free trade belongs to the blanket process of "leveling the playing field". If one takes this analogy to its logical conclusion, more free trade would result from the application of the same policies, rules, mechanisms, and institutions to each participant in the trade regime, regardless of origin or capacity.*

---

[8] Munir Fuady, *Hukum Dagang Internasional (Aspek Hukum dari WTO)* , Bandung:: PT Citra Aditya Bakti, 2004, hal. 2 [selanjutnya disingkat Munir Fuady].

[9] *United Nation, United Nation Conference on Trade and Development: Dispute Settlement-World Trade Organization*, New York and Geneva: United Nation, 2003, hal. 23-24.

Terjemahan bebas:

> ‘’proses yang dilaksanakan untuk mencapai perdagangan bebas, sering kali dinegosiasikan oleh negara-negara yang berkaitan dengan prinsip timbal balik (*reciprocal*) untuk meng-akses pasar dan prinsip Non-Diskriminasi dihubungkan dengan kegiatan-kegiatan seperti peraturan di dalam perdagangan dan penurunan hambatan perdagangan seperti tarif dan kuota. Kegiatan pencapaian perdagangan bebas dilakukan di dalam suatu proses “*mensejajarkan keadaan pasar internasional”,* ketika satu negara melaksanakan analogi ini. Di dalam kesimpulan logika perdagangan bebas hanya dapat tercapai dalam hal terdapat kebijakan, aturan-aturan hukum, mekanisme dan institusi yang sama, di setiap negara yang terlibat, tanpa memperhitungkan kapasitas dan karakter asal dari negara tersebut.

4. Non-Diskriminasi

Terdapat 2 (dua) prinsip dasar yang diatur dalam Non-Diskriminasi, yang diatur di dalam GATT 1994, yaitu:

(1). *Most Favoured Nation (MFN*)

Pada pokoknya yang dimaksudkan dengan MFN dalam GATT/1994 adalah kewajiban negara anggota WTO, untuk memperlakukan kepada seluruh negara anggota WTO, hal yang sama, atau dalam hal suatu negara anggota memberikan keistimewaan untuk satu negara anggota, maka perlakuan tersebut harus dilakukan sama kepada anggota yang lain.

(2). *National Treatment*

Utamanya pelaksanaan dari prinsip ini adalah perlakuan yang sama terhadap produk dari negara lain yang masuk kedalam wilayah suatu negara anggota dengan produk nasional dari negara anggota tersebut.

5. Masuk Pasar *(Market Access)*

Liberalisasi perdagangan di dalam aturan WTO, diatur didalam GATT 1994, dengan aturan-aturan dasar *custom duties* dan *quantitive restriction, non tariff barriers.* Custom duties dalam GATT 1994 mewajibkan tiap negara anggota untuk melakukan penurunan bea masuk, ke tingkat di mana dapat memberikan kemudahan untuk negara anggota lainnya masuk ke dalam pasar domestik negara tersebut, sedangkan *quantitive restriction* dalam GATT/1994 melarang adanya pembatasan jumlah barang ekspor masuk kedalam wilayah nasional negara anggota.

Non tariff barriers adalah tindakan dari negara tertentu anggota WTO yang dengan maksud melindungi industri dalam negerinya, dengan melakukan tindakan-tindakan selain dengan hambatan bea masuk seperti, hambatan perdagangan dengan alasan perlindungan kesehatan dan hambatan dalam standar teknis produk. Tindakan-tindakan tersebut berdasarkan GATT/ 1994 dilarang untuk dilakukan oleh negara anggota.

Berdasarkan atas penelaahan dari konsep dasar GATT 1994 tersebut di atas, dapat dipahami apa yang dimaksud dengan liberalisasi perdagangan yang diterapkan oleh WTO. Liberalisasi perdagangan yang diatur di dalam WTO adalah suatu kegiatan perdagangan di mana tidak terdapat hambatan masuknya produk yang diperdagangkan oleh negara anggota ke dalam wilayah nasional negara anggota yang lain, terutama hambatan tersebut adalah dengan tingginya bea masuk dari suatu negara anggota, dan adanya batasan jumlah barang impor oleh pemerintah dari negara anggota. Hal tersebut juga di imbangi dengan perlakuan yang sama, atau dikenal dengan istilah *Non-Discrimination Rules* (NDR).

Yang dimaksudkan dengan NDR di dalam aturan GATT/1994 adalah perlakuan yang sama, di mana ketika terdapat beberapa negara anggota WTO melakukan perdagangan dengan satu negara anggota yang lain, ke semua negara tersebut wajib diperlakukan sama, contohnya adalah ketika satu negara diberikan kemudahan untuk melakukan perdagangan dari negara anggota lainnya maka negara-negara anggota yang juga melakukan perdagangan dengan negara tersebut harus mendapat kemudahan yang sama. *Non-Discrimination Rules* juga mengatur perlakuan yang sama terhadap produk import dengan produk domestik.

6. Keadilan Berdagang (*Fair Trade*)

Sekitar dua pertiga negara-negara anggota GATT adalah negara-negara sedang berkembang yang masih berada dalam tahap awal pembangunan ekonominya. Untuk membantu pembangunan mereka pada tahun 1965, suatu bagian baru yaitu Part IV yang memuat tiga Pasal (Pasal XXXVI-XXXVIII) ditambahkan ke dalam GATT. Tiga Pasal baru dalam bagian tersebut dimaksudkan untuk mendorong negara-negara industri membantu pertumbuhan ekonomi negara-negara sedang berkembang. Manfaat negara berkembang menjadi anggota WTO adalah (a) reformasi fundamental bidang perdagangan pertanian; (b) menghilangkan secara bertahap kuota ekspor tekstil dan pakaian jadi dari negara berkembang; (c) pengurangan bea masuk bagi barang-barang industri; (d) perluasan cakupan barang-barang yang bea masuknya terikat ketentuan WTO (*bound tariff*) sehingga sulit dinaikkan; dan (e) penghapusan persetujuan bilateral yang menghambat arus perdagangan dari barang-barang tertentu.

Bagian IV mengakui kebutuhan negara sedang berkembang untuk menikmati akses pasar yang lebih menguntungkan. Bagian ini melarang negara-negara maju untuk membuat rintangan-rintangan baru terhadap ekspor negara-negara sedang berkembang.[10] Pada waktu putaran Tokyo 1979 berakhir, negara-negara sepakat dan mengeluarkan putusan mengenai pemberian perlakuan yang lebih menguntungkan dan partisipasi yang lebih besar bagi negara sedang berkembang dalam perdagangan dunia. Keputusan tersebut mengakui bahwa negara sedang berkembang juga adalah pelaku yang permanen dalam sistem perdagangan dunia. Pengakuan ini juga merupakan dasar hukum bagi negara industri untuk memberikan sistem preferensi umum) *Generalized System of Preferences* (GSP) kepada negara sedang berkembang.[11]

Pemberian perlakuan khusus bagi negara berkembang ini disebut dengan *prinsip preferensi.* Beberapa istilah yang digunakan dalam beberapa pasal GATT, seperti istilah *special measures* dan *more favourable and acceptable conditions*. Pada ketentuan-ketentuan WTO yang lain, istilah-istilah yang digunakan, seperti *special treatment, special regard,* dan *special*

[10] *Huala Adolf, supra* note 108 hal.29.

[11] *Ibid.*

attention. [12] Prinsip mengenai preferensi bagi negara berkembang adalah prinsip yang mensyaratkan perlunya suatu kelonggaran-kelonggaran atas aturan-aturan hukum tertentu bagi negara berkembang. Artinya negara-negara ini perlu mendapat perlakuan khusus manakala negara-negara maju berhubungan dengan mereka.

Dasar teori dari sistem preferensi ini adalah bahwa negara-negara harus diperbolehkan untuk menyimpang dari kewajiban-kewajiban MFN untuk memperbolehkan mereka guna mengurangi tarifnya pada impor-impor barang manakala barang-barang tersebut berasal dari negara-negara berkembang. Menurut mereka, hal tersebut akan memberikan negara-negara berkembang suatu keuntungan kompetitif dalam masyarakat industri yang menjadi sasaran ekspor.

Pada tahun 1979 GATT menerima keputusan yang berjudul *Differential and More Favorable Treatment, Reciprocity, And Fuller Participation Of Developing Country. Atas usulan dari "Legal Framework Group",* GATT memberikan kesempatan kepada negara berkembang berupa hak khusus, sebagai berikut.[13] Hak untuk menangguhkan *Most Favoured Nation Treatment* (MFN), tanpa meminta *waiver* atau suatu pengecualian khusus dalam GATT berdasarkan Article XXV ayat 5.[14]

Berdasarkan pada MFN *to Developing Countries*, dalam kerjasama regional atau global diikutsertakan negara-negara berkembang bagi pertukaran konsesi yang berupa reduksi atau penghapusan tindakan non tarif terhadap barang yang diimpor dari suatu negara ke negara yang lain; bagi negara berkembang seperti Indonesia. Hak-hak tersebut diberikan sebagai

[11] *Ibid.*

[13] Taryana Sunandar, *Perkembangan Hukum Perdagangan Internasional dari GATT 1947 Sampai Terbentuknya WTO (World Trade Organization),* Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, 1996, hlm. 106 [selanjutnya disingkat *Taryana Sunandar*].

[14] Article XXV paragraph 5 GATT 1947: *"In exeptional circumtances not elsewhere provided for in this agreement, the CONTRACTING PARTIES may waive an obligation imposed upon a contracting party by this agreement; Provided that any such decision shall be approved by a two-thirds majority of the votes cast and that such majority shall comprise more than half of the contacting parties. The CONTRACTING PARTIES may also by such a vote (i) define certain categories of exceptional circumstances to which other voting requirements shall apply fo rthe waiver of obligations, and (ii) prescribe such criteria as may be necessary for the application of this paragraph*."

suatu upaya bersyarat karena pemberian fasilitas itu hanya untuk sementara waktu, atau sebagai upaya dalam rangka transisi yang tunduk pada prinsip bertingkat (*graduation).*

Pada dasarnya negara maju mengakui bahwa negara berkembang perlu mendapatkan kesempatan untuk meningkatkan perannya dalam perdagangan dunia. Prinsip *special and differential treatment* ini untuk mendorong negara berkembang ikut proaktif berpartisipasi dalam berbagai perundingan perdagangan internasional. Semua persetujuan WTO memiliki ketentuan mengatur perlakuan khusus bagi negara-negara berkembang yang bertujuan untuk memberikan kemudahan-kemudahan bagi negara-negara berkembang anggota WTO.

Dalam menjembatani tingkat pembangunan ekonomi di antara anggota WTO yang berbeda maka diadakan suatu Perlakuan khusus dan berbeda (*Special and Differential Treatment* (S&D)) bagi negara berkembang. Perlakuan khusus dan berbeda ini dimaksudkan memberikan kesempatan kepada negara berkembang dalam rangka implementasi persetujuan WTO. Penerapan prinsip preferensi bagi negara berkembang pada WTO dikelompokkan atas 6 kelompok yang tercantum dalam setiap perjanjian WTO. Penerapan prinsip tersebut, yaitu:

a. Kelompok pertama adalah *Special and Differential Treatment* (S&D) yang ditujukan untuk meningkatkan peluang perdagangan bagi negara berkembang. S&D berdasarkan kelompok ini digolongkan ke *dalam the Enabling Clause*. Maksud dari *the enabling clause* menyatakan bahwa negara maju dapat memberikan preferensi tarif terhadap produk-produk yang berasal dari negara berkembang menurut *the Generalized System of Preferences* (GSP). Program GSP ini merupakan suatu program pengurangan bea tarif masuk termasuk terhadap produk negara berkembang ke dalam negara maju. Program GSP ini diberikan oleh negara maju kepada negara berkembang tanpa adanya pelakuan yang sama dari negara berkembang.

b. Kelompok kedua adalah S&D yang dimaksudkan untuk melindungi kepentingan-kepentingan negara berkembang. Pada the *Agreement on the Aplication of Sanitary and Phytosanitary Measures* (SPS) yang mewajibkan negara-negara anggota WTO untuk mempertimbangkan kepentingan-kepentingan khusus negara-negara berkembang,

terutama dalam mempersiapkan dan menerapkan *the Agreement on the Application of Sanitary and Phytosanitary Measures* (SPS).

c. Kelompok ketiga adalah S&D yang memberikan fleksibilitas kepada negara berkembang. Pada perjanjian pertanian *the Agreement on Agriculture* (AA) memberikan presentase *de inimis* untuk memperhitungkan jumlah keseluruhan subsidi domestik yang berjalan sebesar 10 persen, lebih tinggi daripada yang diberikan kepada negaranegara maju, yaitu 5 persen.

d. Kelompok keempat, yaitu S&D dalam bentuk pemberian masa transisi yang lebih panjang kepada negara berkembang. Pada Perjanjian tentang *Trade-Related Investment Measures* (TRIMs), memberikan masa transisi kepada negara maju selama 2 tahun dan waktu yang lebih lama bagi negara berkembang dan negara terbelakang. Negara berkembang pada umumnya 5 tahun dan kepada negara-negara terbelakang atau *least developed countries* (LCDs) selama 7 tahun.

e. Kelompok kelima, yaitu S&D berupa teknis kepada negara berkembang untuk mengatasi kesulitan-kesulitan teknis, finansial, dan sumber daya dalam melaksanakan perjanjian-perjanjian WTO. Pada Perjanjian tentang *Trade Related Aspects of Intelelectual Property Rights* (TRIPs), mewajibkan negara-negara maju untuk memberikan bantuan-bantuan teknis dan finansial kepada negara berkembang dan negara-negara terbelakang dalam rangka membantu memfasilitasi negara-negara tersebut dalam mengimplementasikan perjanjian TRIPs secara penuh.

f. Kelompok keenam, yaitu S&D yang khusus diperuntukkan bagi negara-negara terbelakang. Pada dalam Perjanjian Prosedur Lisensi Impor atau *Import Licensing Procedures* (ILP) menyataka bahwa dalam mengalokasikan lisensi, pertimbangan khusus harus diberikan kepada importir-importir yang mengimpor produk-produk yang berasal dari negara berkembang, khususnya dari negara-negara terbelakang.

C. PERSETUJUAN UMUM PERDAGANGAN DAN JASA (*General Agreement on Trade and Services-GATS)*

Persetujuan umum perdagangan jasa (GATS) ini membahas latar belakan; perlakuan nasional (national treatment); harmonisasi hukum nasional dengan GATS; jadwal komitmen jasa Indonesia dalam GATS yang terdiri dari sektor dan subsekto telekomunikasi, industri, transportasi dan keuangan sebagai berikut.

1. Latar Belakang

Salah satu produk utama hasil perundingan *Uruguay Round* adalah GATS. Pada prinsipnya GATS menerapkan liberalisasi perdagangan jasa secara bertahap melalui proses pelaksanaan yang mengacu pada tujuan kebijakan nasional dan memperhatikan tingkat perkembangan setiap negara anggota. Perjanjian di bidang perdagangan dan jasa yang dihasilkan dalam Putaran Uruguay yang tercantum di dalam GATS yang merupakan kerangka persetujuan. Dokumen utama ini mencakup aturan permainan yang berlaku secara umum bagi semua sektor di bidang perdagangan dan jasa.

Pelanggaran dalam pelaksanaan komitmen yang telah dijanjikan dalam jadwal komitmmen akan menimbulkan sengketa. Negara yang telah membuka pasarnya di bidang jasa melalui jadwal komitmen *(scheduled of commitment-SoC)* mempunyai kewajiban memperhatikan konsistensi atau syarat-syarat dalam hukum nasional negara tersebut dengan ketentuan yang ada dalam GATS yang dinyatakan melalui jadwal komitmen. Dalam penerapan peraturan nasionalnya jangan sampai menimbulkan hambatan dalam perdagangan jasa.

2. *National Treatment*

Artikel VI GATS merupakan aturan yang berhubungan dengan peraturan nasional di setiap negara anggota GATS/WTO dan mempunyai peran penting dalam pembukaan akses pasar. Pasal ini berkaitan dengan Pasal XVI tentang akses pasar dan pasal XVII tentang *national treatment.* Ketiganya merupakan tiga dimensi yang berkaitan dalam pendekatan untuk lebih mengefektifkan

akses pasar dalam perdagangan jasa.[15] Pasal ini dinilai memiliki peran kunci dalam hal pembukaan pasar jasa seiring dengan pentingnya regulasi dalam perdagangan jasa.

Pasal VI Ayat 4 GATS mengatur, untuk menjamin agar regulasi domestik negara anggota tidak digunakan sebagai hambatan perdagangan, maka Dewan Perdagangan Jasa menetapkan persyaratan-persyaratan (a) regulasi domestik yang bersangkutan harus didasarkan pada kriteria objektif dan transparan, (b) tidak lebih berat dari yang seharusnya dalam rangka menjamin kualitas jasa, (c) dalam hal prosedur perizinan, bukan merupakan hambatan dalam perdagangan jasa.[16]

Pasal VI Ayat 4 GATS mengamanatkan pengembangan aturan-aturan dan disiplin dalam regulasi domestik yang berkaitan dengan persyaratan dan prosedur kualifikasi, standar-standar teknis dan perizinan yang tidak menciptakan hambatan yang tidak perlu atau berlebihan.[17] Eksistensi GATS sangat erat hubungannya dengan liberalisasi perdagangan jasa. Dalam kerangkan WTO, implementasi pengaturan GATS diwujudkan dalam bentuk jadwal komitmen yang berisi tentang komitmen yang disusun oleh masing-masing negara peserta yang bersifat spesifik mengenai liberalisasi yang dilakukan oleh masing-masing negara peserta yang bersifat spesifik mengenai liberalisasi yang dilakukan oleh masing-masing negara anggota WTO.

3. Harmonisasi Hukum Nasional dengan GATS

Jadwal komitmen dari masing-masing negara berdasarkan Pasal XX GATS,[18] menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari GATS itu sendiri. Jadwal komitmen pada dasarnya

---

[15] Aditya Matoo dan Pierre Sauve, *Domestic Regulation & Service Trade Liberalization*, Washington DC: Oxford University Press, 2003, hal. 3 [selanjutnya disingkat *Aditya Matoo dan Pierre Sauve]*

[16] Pasal 6 Ayat 4 GATS "*With a view to ensuring that measures relating to qualification requirements and procedures, technical standards and licensing requirements do not constitute unnecessary barriers to trade in services, the Council for Trade in Services shall, through appropriate bodies it may establish, develop any necessary disciplines. Suchdisciplines shall aim to ensure that such requirements are, inter alia:(a) based on objective and transparent criteria, such as competence and the ability tosupply the service;(b) not more burdensome than necessary to ensure the quality of the service;(c) in the case of licensing procedures, not in themselves a restriction on the supply of the service."*

[17] Adolf Warouw, *Presentasi Materi Kuliah Kelas Hukum Perdagangan Internasional Fakultas Hukum Universitas Indonesia.*[selanjutnya disingkat *Adolf Warouw]*

[18] *General Agreement on Trade in Service (GATS) Article XX Schedule of Commitment below text.*

dilatarbelakangi oleh adanya pemikiran akan adanya kepastian yang menjadi bagian dari suatu traktat internasional, dengan demikian jadwal komitmen tersebut mengikat bagi yang membuatnya. Seluruh komitmen tersebut selain harus dipatuhi juga harus diimplementasikan di dalam negeri. Dengan kata lain, Indonesia harus melakukan penyesuaian atau harmonisasi peraturan perundang-undangan di bidang jasa sesuai hasil kesepakatan di GATS-WTO. Kebijaksanaan dan tindakan berdasarkan ketentuan GATS-WTO dilakukan agar implementasi yang dilakukan tidak merugikan dan mengorbankan kepentingan nasional.

Secara umum komitmen yang berlaku untuk seluruh sektor diletakkan di dalam Komitmen Horisontal (*Horizontal Commitment*), sedangkan yang berlaku spesifik untuk suatu sektor tertentu diletakkan di dalam jadwal komitmen khusus *(Schedule of Spesific Commitment*). Baik komitmen horisontal maupun jadwal komitmen khusus dilakukan melalui empat moda. Pasal 1:2 GATS, ruang lingkup perdagangan di bidang jasa menetapkan 4 jenis rantai moda (*mode of supply*) masing-masing:

a. Mode 1: *supply of a service from the territory of one Member into that of another Member, i.e. supplier and consumer interact across distance (cross-border trade).*

b. Mode 2: *consumption of a service by consumers of one Member who have moved into the territory of the supplying Member (consumption abroad).*

c. Mode 3: *service are provided by foreign supplier that are commercially established in the territory of another Member (commercial presence).*

d. Mode 4: *service are suplied by foreign natural persons, either employed or self employed, who currently stay in the territory of another Member (presence of natural persons).*[19]

[19] Aditya Mattoo, Robert M. Stern and Gianni Zanini: *A Handbook of International Trade in Services, United States*: Oxford University Press, 2008, p.49 [selanjutnya disingkat *Adya Mattoo]*

Dari setiap moda tersebut, jasa-jasa yang terdapat di dalam jadwal komitmen memiliki tingkat komitmen yang berbeda-beda, baik diberlakukan pada pembatasan akses pasar maupun perlakuan nasional.

Dari aspek daya mengikat dapat dibedakan menjadi "*none", "unbound", "bound"* dan spesifik.[20] *None (no restriction)* berarti tidak ada pembatasan bagi pihak asing untuk menawarkan jasanya, *bound* berarti suatu negara menyatakan dirinya terikat dengan komitmen yang diberikan, *unbound (no commitments)* berarti semua negara menyatakan dirinya tidak terikat untuk suatu jenis transaksi yang diberikan, sedangkan pembatasan khusus berarti pembatasan yang dicantumkan secara khusus di dalam *horizontal meausures, general conditions* ataupun di setiap transaksi yang ditawarkan.

Jadwal komitmen yang dibuat oleh masing-masing negara peserta untuk menyatakan komitmen sektor jasa-nya dalam penerapan liberalisasi diatur dalam artikel XX Ayat (1): *Each Member shall set out in a schedule the specific commitments it undertakes under Part III of this Agreement. With respect to sectors where such commitments are undertaken*."

Setiap negara-negara peserta wajib menegaskan sektor-sektor yang akan dibuka atau telah dibuka terhadap pihak asing. Prinsip yang berlaku dalam teknik pengisian jadwal komitmen adalah *prinsip positive list*. Jadwal komitmen merupakan daftar yang disusun dan menjelaskan sektor dan transaksi yang dibuka oleh masing-masing negara untuk pihak asing dan pembatasan akses pasar serta *National Treatment* yang ada. Pada dasarnya Indonesia telah membuka beberapa sektor jasa antara lain jasa telekomunikasi, transportasi maritime, pariwisata, keuangan dan konstruksi.

4. Jadwal Komitmen Jasa Indonesia dalam GATS

Pada tanggal 15 April 1994, Indonesia telah menetapkan jadwal komitmen dalam GATS, masing-masing sektor telekomunikasi, industri, transportasi dan keuangan sebagai berikut.

[20] Syamsul Arifin, dkk.

a. Sektor dan subsector t*elecommunications Services, voice mail service (CPC 7523), electronic mail services (CPC 27323), computer time sharing services (CPC 84330), videotax services (CPC 75229), electronic mailbox (CPC 75232), file transfer services (CPC 75299), home telemetering alarm (CPC 75299), entertainment services (CPC 75299), management information services (CPC 75299).*

b. *Industrial Services meliputi advisory and Consultative (CPC 86721), engineering design services for industrial processes and production (CPC 86725), project management services other than for construction (CPC 86601), consultancy, services related to the installation of computer hardware (CPC 841); software implementation services (CPC 842);interdisciplinary R & D (CPC 853, limited to industrial activities); technical Testing and Analysis sevices (CPC 8676); services incidental of manufacturing (CPC 884 & 885);maintenance and repair of equipment (not including maritime vessels, aircrafts or other transport equipment CPC 633+ 8861+ 8866);architectural services (CPC 8671);engineering Service (CPC 8672 – except CPC 86721-86725 -86726); integrated engineering services (CPC 8673); urban planning services (CPC 86742);pre-erection work at construction system (CPC 511 except CPC 51110 and 51113); construction work for building (CPC 512 except CPC 51210); construction work for civil engineering (CPC 513); assembly and erection of prefabricated construction (CPC 514-5140); special trade. Construction work (CPC 515-5155); renting services related to equipment for construction or demolition of building or civil engineering works, with operator (CPC 518).*

c. *Transport Services meliputi international Passanger transport (CPC 7211) dan international freight transport (CPC 7212)*

d. *Tourism Services* meliputi: *hotels, travel agent and tour operator; tourist resort.*

e. *Financial services* meliputi: *non-Life Insurance Service; reinsurance services; life Insurance Services; insurance Brokerage Service; Reinsurance Brokerage Service; Financial Lease Services; Factoring Services; Credit Card Business; Consumers Finance Services; Securities Business; Commercial Banking Business; Asset management, such as*

cash or portofolio management, all forms of collective investment management, pension fund management, custodial and depository services

DAFTAR BACAAN

BUKU

Aditya Matoo dan Pierre Sauve, *Domestic Regulation & Service Trade Liberalization*, Washington DC: Oxford University Press, 2003.

Aditya Mattoo, Robert M. Stern and Gianni Zanini: *A Handbook of International Trade in Services, United States*: Oxford University Press, 2008.

Adolf Warouw, *Presentasi Materi Kuliah Kelas Hukum Perdagangan Internasional Fakultas Hukum Universitas Indonesia.*

Huala Adolf, *Hukum Perdagangan Internasional Persetujuan Umum Mengenai Tarif dan Perdagangan*, Jakarta: Badan Penerbit IBLAM, 2005.

Muhammad Sood, *Hukum Perdagangan Internasional*, Jakarta: Rajawali Pers, 2011.

Munir Fuady, *Hukum Dagang Internasional (Aspek Hukum dari WTO)*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2004.

Oliver Long, *Law and Its Limitation in the GATT Multilateral Trade System*, Martinus Nijhoff Publisher, 1987.

Syamsul Arifin, dkk.

Taryana Sunandar, *Perkembangan Hukum Perdagangan Internasional dari GATT 1947 Sampai Terbentuknya WTO (World Trade Organization)*, Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, 1996.

DOKUMEN

GATT 1994= GATT 1947 +WTO

General Agreement on Trade in Service (GATS)

UNCTAD, *Dispute Settlement World Trade Organization*, New York and Geneva: United Nations, 2003, hal. 3

United Nation, United Nation Conference on Trade and Development: Dispute Settlement-World Trade Organization, New York and Geneva: United Nation, 2003.

BAB VII

ASPEK-ASPEK HUKUM KEGIATAN DI ANGKASA LUAR

Dalam Bab VII ini dijelaskan (a) konsep tanggung jawab hukum (*legal liability concept)* mengenai tanggung jawab atas dasar kesalahan (*liability based on fault)* termasuk unsur-unsurnya kesalahan (*fault)* dan kerugian (*damage),* beban pembuktian *(burden of proof)* dan batas ganti rugi *(limit of liability),* kedudukan para pihak*;* tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability)* yang meliputi beban pembuktian *(burden of proof)* terbalik, tanggung jawab terbatas *(limited liability),* perlindungan hukum *(legal exoneration),* ikut bersalah *(contributory negligence),* tanggung jawab tidak terbatas *(unlimited liability);* tanggung jawab hukum tanpa bersalah *(liability without fault)* tentang ajaran hukum (*doctrine)* yang berlaku di *Common Law System* dan *Continental Law System;* (b) hukum peluncuran *Challenger* yang meliputi cara kerja *Challenger*, pendapat para ahli hukum yang berlaku, hukum yang berlaku di Amerika Serikat, tanggung jawab hukum kecelakaan *Challenger*, tanggung jawab hukum berdasarkan *Internatinal Liability of 1972;* awak pesawat angkasa termasuk jurisdiksi, istilah awak pesawat angkasa, hak dan kewajiban; (c) tanggung jawab hukum kegiatan angkasa yang meliputi latar belakang, kandungan *International Liability Convention of 1972* termasuk pengertian negara peluncur (*launching states),* kerusakan (*damages),* tuntutan ganti rugi *(compensation*), perlindungan hukum (*exoneration)* dan cara pengajuan gugatan (*claim*) sebagai berikut.

A. KONSEP TANGGUNG JAWAB HUKUM *(LEGAL LIABILITY CONCEPT)*

Dalam konsep tanggung jawab hukum (*legal liability concept)* ini antara lain dijelaskan tanggung jawab atas dasar kesalahan (*liability based on fault)* termasuk unsur-unsur kesalahan (*fault)* dan kerugian (*damage),* beban pembuktian *(burden of proof)* dan batas ganti rugi *(limit of liability),* kedudukan para pihak*;* tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability)* yang

meliputi beban pembuktian *(burden of proof)* terbalik, tanggung jawab terbatas *(limited liability),* perlindungan hukum *(legal exoneration),* ikut bersalah *(contributory negligence),* tanggung jawab tidak terbatas *(unlimited liability);* tanggung jawab hukum tanpa bersalah *(liability without fault)* dan ajaran hukum (*doctrine)* yang berlaku di *Common Law System* dan *Continental Law System* sebagai berikut.

Sebelum menguraikan tanggung jawab hukum pada tataran internasional maupun tataran nasional di bidang hukum udara dan hukum angkasa perlu dijelaskan lebih dahulu konsep tanggung jawab hukum *(legal liability concept)* agar para pembaca memahami dengan baik dan mempunyai persepsi yang sama. Dalam hukum udara atau hukum angkasa biasanya menggunakan beberapa konsep tanggung jawab hukum (*legal liabililty*) antara lain tanggung jawab atas dasar kesalahan *(liability based on fault),* tanggung jawab praduga bersalah *(presumption of liability),* tanggung jawab mutlak (*absoulute liability* atau *strict liability*) dan tanggung jawab tidak bersalah (*liabililily without fault*).

1. Tanggung Jawab Berdasarkan Kesalahan (*Liability Based on Fault*)

Tanggung jawab berdasarkan kesalahan terdapat dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perd.) yang dikenal sebagai tindakan melawan hukum (*on rechmatigdaad*) yang berlaku secara umum[1] terhadap siapapun juga, termasuk pertanggungan jawab dalam hukum udara maupun hukum angkasa. Menurut KUH Perd., setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian orang lain, atau badan hukum, mewajibkan kepada orang yang karena

[1] Secara khusus dalam hukum angkasa berlaku tanggung jawab hukum berdasarkan kesalahan (*based on fault liability).* Dalam *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Object of 1972* menyatakan antara lain, sepanjang tidak ada perjanjian lain, negara peluncur (*launching state)* bertanggung jawab mutlak (*absolute liability)* terhadap kerugian yang diderita di manapun juga dipermukaan bumi, tetapi apabila kerugian atau kematian atau kehilangan harta benda tersebut terjadi di manapun juga selain dipermukaan bumi maka berlaku tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*based on fault liability*), sehingga mereka yang menggugat harus membuktikan; secara khusus dalam hukum udara terdapat dalam pengangkutan udara. Tanggung jawab atas kerusakan bagasi kabin berlaku tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) karena bagasi kabin menjadi pengawasan penumpang sendiri, tetapi apabila selama penerbangan bagasi kabin tersebut dititipkan kepada pramugari yang bertugas, maka tanggung jawab hukum berlaku tanggung jawab praduga bersalah *(presumption of liability).* Di samping itu, Konvensi Roma 1952 menyatakan bahwa perusahaan penerbangan asing bertanggung jawab mutlak (*absolute liability*) terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga dipermukaan bumi, artinya bilamana kerusakan yang diderita oleh pihak ketiga yang terjadi di udara, misalnya pesawat udara yang tabrakan di udara, menimbulkan kerugian maka berlaku tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) karena para pihak mampu saling membuktikan kesalahan mereka.

perbuatannya menimbulkan kerugian tersebut membayar kompensasi (*to compensate*) kerusakan atau kerugian (*damage*) yang diderita oleh orang atau badan hukum yang lain. Berdasarkan ketentuan tesebut setiap orang harus beranggung jawab (*liable*) secara hukum atas perbuatan sendiri artinya apabila karena perbuatannya mengakibatkan kerusakan atau kerugian kepada orang atau badan hukum lain, maka orang ata badan hukum tersebut harus bertanggung jawab (*liable)* untuk membayar ganti rugi yang diderita oleh orang atau badan hukum tersebut.[2]

Tanggung jawab berdasarkan kesalahan berlaku juga terhadap Pasal 1367 KUH Perd. yang menyatakan bahwa tanggung jawab hukum berdasarkan kesalahan (*based on faul liability)* tidak hanya berlaku terhadap perbuatan sendiri, melainkan berlaku juga terhadap perbuatan pegawai, karyawan, agen, perwakilannya yang perbuatannya merugikan orang atau badan hukum lain, sepanjang mereka bertindak untuk dan atas namanya dan mereka melakukan sesuai dengan tugas dan fungsinya. Konsep ini berlaku juga pada *common law system* dalam kasus Swanson vs Canada.[3] Sebagaimana disebutkan di atas, pada prinsipnya tanggung jawab atas dasar kesalahan (*liability based on fault)* berlaku terhadap semua perusahaan pengangkutan udara, laut maupun darat tergantung masalah yang dihadapi. Tanggung jawab atas dasar kesalahan (*liability based on fault)* harus memenuhi unsur-unsur ada kesalahan (*fault)* dan kerugian (*damage*); beban pembuktian (*burden of proof*); besarnya ganti rugi (*limit of liability*) dan kedudukan para pihak sebagai berikut.

a. Kesalahan (*fault)* dan Kerugian (*damage)*

Sebagaimana disebutkan di atas, tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault liabity*) harus ada kesalahan dan kerugian, kesalahan tersebut ada hubungannya dengan kerugian, ada kesalahan tetapi tidak ada kerugian, maka pelaku atau perusahaan penerbangan tersebut tidak

---

[2] Martono K., *Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Terhadap Pihak Ketiga Dipermukaan Bumi.* Disampaikan kepada Seminar Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Pihak Ketiga yang diselenggarakan oleh Badan Penelitian dan Pengembangan, Departemen Perhubungan dan Telekmunikasi, 22 Nopember 2000 di Jakarta.

[3] Ewa M. Swiecicki., *Liability of Canadian Government for the Negligent Enforcement of Aviation Safety Legislation*, in *Annals of Air and Space Law, Vol.XVIII-1993 Part I.* Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd,1993, hal.275.

bertanggung jawab, sebaliknya ada kerugian tetapi tidak ada kesalahan, maka pelaku atau perusahaan penerbangan tersebut juga tidak bertanggung jawab.

b. Beban Pembuktian (*burden of proof*) dan Batas Ganti Rugi (*Limit of Liability*)[4]

Dalam tanggung jawab atas dasar kesalahan yang membuktikan adalah para korban, penumpang dan atau pengirim barang yang menderita kerugian, bukan pelaku atau perusahaan penerbangan bersangkutan yang harus bertanggung jawab. Apabila terbukti ada kesalahan, maka pelaku atau perusahaan penerbangan yang harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian. Apabila terbukti ada kesalahan, maka jumlah ganti rugi tidak terbatas (*unlimited liability*) artinya berapapun juga kerugian yang diderita oleh korban harus dibayar oleh pelaku atau perusahaan penerbangan, kecuali ada kesepakatan antara pelaku atau prusahaan penerbangan dengan korban atau pengirim dan atau penumpang yang membayar ganti rugi lebih rendah.[5] Yang dimaksud *unlimited liability* adalah kerugian nyata, baik secara material maupun immaterial yang diderita oleh korban.

c. Kedudukan Para Pihak

Dalam tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability)* kedudukan para pihak adalah sama dalam arti mempunyai kemampuan saling membuktikan kesalahan pihak yang lain. Konsep tanggung jawab hukum berdasarkan kesalahan ini adil apabila kedudukan pelaku dengan korban mempunyai kemampuan yang sama sehingga mereka dapat saling membuktikan kesalahan mereka masing-masing.

---

[4] Batas Tanggung Jawab Hukum dapat dibaca dengan jelas dalam Hickey William Jr., *Breaking the Limit-Liability for Wiful Misconduct Under the Guatemala City Protocol of 1971 Vol.42 (3) JALC 607 (1976);* Milde M.,*Warsawa System and Limits of Liability Yet Another Crassroad*?, dalam Milde Ed.,*Annals of Air and Space Law.Vol.XVII-1993 Part I.* Toronto, Canada : The Carswell Company Ltd; Miller G.,*Compansable Damage Under Article 17 of the 1929 Warsaw Convention, Vol.80 Harvard Law Review* (1966-1967).

[5] Armando Quaroz., *Introduction of Aviation Management Course: Introduction to Aviation Safety.* [Kadmandu Nepal: The International Aviation Management Training Institute (IAMTI/IIF/GA and The Royal Airlines Corporation, January 16 February 4,1993]

2. Tanggung Jawab Praduga Bersalah (*Presumption of Liability)*

Dalam perkembangannya, tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault liability)* tidak dapat diterapkan dalam pengangkutan udara dan hukum angkasa pada tataran nasional maupun internasional karena kedudukan pelaku dengan korban tidak seimbang kemampuannya untuk membuktikan, sebab pelaku telah menguasai teknologi tinggi penerbangan maupun angkasa luar. Dalam pengangkutan udara maupun kegiatan angkasa kedudukan pelaku sangat tinggi karena sudah mempunyai kemampuan teknologi yang dimiliki sedangkan para korban tidak mempunyai kemampuan, karena itu bilamana korban harus membuktikan kesalahan pelaku tidak mungkin dapat membuktikan, karena itu dalam tahun 1929 dikenalkan konsep tanggung jawab praduga bersalah *(presumption of liabity concept).*

Dalam konsep praduga bersalah *(presumption of liability*) pelaku dianggap bersalah, karena itu pelaku otomatis bertanggung jawab membayar kerugian yang diderita oleh korban, korban memperoleh kompensasi tanpa harus membuktikan lebih dahlu, kecuali pelaku membuktikan tidak bersalah yang dikenal sebagai beban pembuktian (*burden of proof*) terbalik.[6] Konsep ini pernah akan digunakan sebagai pembuktian dalam rangka memerangi koruptor. Sebagai imbalannya, jumlah tanggung jawab pelaku adalah terbatas (*limited liability)*, kecuali korban dapat membuktikan pelaku membuat kesalahan yang disengaja (*wilfull misconduct*). Konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah telah diterapkan dalam Konvensi Warsawa 1929.[7] Unsur-unsur konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) adalah beban pembuktian (*burden of proof*) terbalik, tanggung jawabnya terbatas (*limited liability*), pelindungan hukum *(exoneration*), ikut berasalah (*contribury negligence*) dan kesalahan yang disengaja (*wilful misconduct)* sebagai berikut.

[6] Beban pembuktian (*burden of proof*) terbalik dapat juga disebut pembuktian negatif.

[7] *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*, signed at Warsaw, on 12 October 1929; teks dapat dilihat pada Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law, (2005) Vol.XXX-Part I.* Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd,327-352; Brad Kizza., *Liability of Air Carrier fro Injuries to Passenger Resulting from Damages Hijacking and Related to Incidents*" Vol.46910 JALC 151 (1980)

a. Beban Pembuktian (*burden of proof*) Terbalik

Dalam konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability)* korban tidak perlu membuktikan kesalahan pelaku, cukup memberi tahu bahwa mengalami kerugian, sebab pelaku sudah dianggap bersalah. Apabila korban harus membuktikan kesalahan pelaku, tidak mungkin dapat membuktikan karena korban tidak mempunyai kemampuan teknologi tinggi sebagaimana dimiliki oleh pelaku. Dalam konsep praduga bersalah, yang membuktikan adalah pelaku yang sering disebut sebagai beban pembuktian terbalik. Apabila pelaku termasuk pegawai, karyawan, agen maupun perwakilannya dapat membuktikan tidak bersalah, maka pelaku tidak bertanggung jawab, dalam arti tidak akan membayar kerugian yang diderita oleh korban sedikitpun juga.

b. Tanggung Jawab Terbatas *(Limited Liability)*

Konsekuensi tanggung jawab praduga bersalah *(presumption of liability),* adalah tanggung jawab terbatas (*limited liabililty*),[8] tanpa dibuktikan lebih dahulu secara hukum terhadap kerugian yang diderita oleh korban, namun demikian tanggung jawab pelaku terbatas. Korban cukup memberi tahu kepada pelaku adanya kerugian akibat kecelakaan untuk setiap penumpang yang meninggal dunia, luka tetap maupun luka ringan, hilang atau rusaknya barang atau sebagian atau seluruhnya tidak dapat digunakan dalam transportasi udara, tetapi berapapun juga kerugian tersebut tidak akan dibayar semua oleh pelaku (perusahaan penerbangan).

[8] Tanggung jawab pelaku dibatasi sesuai dengan kovensi atau peraturan perundang-undangan yang berlaku seperti misalnya menurut Stb.1939-100 yo Undang-Unang No.15 Tahun 1992, Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 sebesar Rp.40.000.000 (empat puluh juta setiap penumpang yang meninggal dunia, Menurut keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 jumlah ganti rugi sebesar Rp.1.250.000.000,00 (satu milyar dua ratus lima puluh juta rupiah), Konvensi Warsawa 1929 sebesar US$ 10,000.00 (sepuluh ribu dollar AS), Protokol The Hague 1955 sebesar US$ 20,000.00 (dua puluh ribu dollar AS), *Montreal Agreement of 1966* sebesar US$ 75,000.00 (tujuh puluh lima ribu dollar AS, tidak termasuk biaya pengacara atau US$ 100,000.00 (termasuk biaya pengacara); Protokol Guatemala City 1971 sebesar US$ 100,000.00 (serratus ribu dollar AS tidak termasuk biaya pengacar atau US$ 125,000.00 (serratus dua puluh lima ribu dollar AS termasuk biaya pengacara dsb.

c. Perlindungan Hukum (*Legal Exoneration)*

Dalam transportasi udara perusahaan penerbangan sebagai pelaku dapat membuktikan bahwa perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya dapat membuktikan tidak bersalah, maka perusahaan penerbangan tidak bertanggung jawab, demikian juga perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen atau perwakilannya mempunyai hak melindungi diri *(exoneration).* Apabila perusahaan penerbangan termasuk pegawai, karyawan, agen maupun perwakilanya dapat membuktikan tidak bersalah, maka perusahaan penerbangan bebas bertanggung jawab dan tidak membayar kerugian yang diderita penumpang dan/atau pengirim barang.[9]

d. Ikut Bersalah (*Contributory Negligence*)

Dalam konsep praduga bersalah (*presumption of liability*) perusahaan penerbangan termasuk karyawan, pegawai, agen atau perwakilannya sebagai pelaku juga dapat membuktikan bahwa penumpang dan/atau pengirim barang sebagai korban ikut bersalah (*contributory neglegence*). Apabila ternyata bahwa penumpang dan/atau pengirim barang ikut bersalah, maka tidak sepenuhnya pelaku atau perusahaan penerbangan bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang.[10]

e. Tanggung Jawab Tidak Terbatas (*Unlimited Liability)*

Dalam konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liabity*) tanggung jawab hukum pelaku atau perusahaan penerbangan terhadap kerugian yang diderita oleh korban yaitu

---

[9] Contohnya konkritnya kematian Munir, Direktur Kontras dalam kecelakaan Penerbaangan Garuda Indonesia dari Jakarta – Singopre – Schippol di Belanda, Garuda Indonesia dapat membuktikan bahwa demi hukum Garuda Indonesia tidak bertanggung jawab asalkan dapat membuktikan tidak bersalah.

[10] Contoh konkritnya dalam sebuah penerbangan, pilot telah memberitahukan kepada penumpang bahwa penerbangan akan memasuki awan tebal dan menyarankan penumpang kembali ketempat duduk, pasang ikat pinggang, jangan ada dalam toilet, lipat meja di depannya, jangan merokok (dahulu), tetapi penumpang tidak mengindahkan perintah tersebut, akibatnya pada saat pesawat udara mengalami goncangan berat menimbulkan luka ringan atau berat atau menimbulkan kematian, maka perusahaan penerbangan tidak sepenuhnya bertanggung jawab melainkan kerugian dibagi secara proporsional; lihat Martono K,Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata: Nasional dan Internasional.* Jakarta: Penerbit PT Rajagrafindo Persada, Divisi Buku Perguruan Tinggi 2013, hal.16

penumpang dan/atau pengirim barang dibatasi sejumlah angka yang ditetapkan dalam konvensi internasional atau peraturan perundang-undangan yang berlaku, namun demikian apabila korban atau penumpang dan/atau pengirim barang dapat membuktikan bahwa pelaku atau perusahaan penerbangan melakukan kesalahan yang disengaja (*wilful misconduct*),[11] maka pelaku atau perusahaan penerbangan bertanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*).

3. Tanggung Jawab Hukum Tanpa Bersalah (*Liability Without Fault*)

Konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault)* atau tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) atau *strict liability*,[12] digunakan dalam Konvensi Roma 1952,[13] Pasal 44 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992,[14] *Guatemala City Protocol of 1971*,[15] *International*

[11] Tindakan yang disengaja dalam penerbangan misalnya perusahaan penerbangan tidak menyediakan oxygen yang cukup atau tidak menyediakan alat-alat pertolongan pertama atau tidak menyediakan jaket pelampung (*life jacket*) serta alat-alat yang harus dibawa selama penerbangan yang terdapat dalam daftar minimum peralatan terbang (*minimum list*), maka perusahaan penerbangan melakukan tindakan yang disengaja (*wilful misconduct*). Yang dalam dunia penerbangan dikenal adanya *go item* dan *no go item* yang artinya bilamana tidak dipenuhi *minimum list* berarti pesawat udara tidak boleh terbang; lihat Martono K., Agus Pramono, *supra* note…catatan kaki No.15 hal,16.

[12] Perkataan *absolute liability* sering digunakan bergantian dengan perkataan *strict liability*, pada hal sebenarnya ada sedikit perbedaan. Dalam *strict liability* batas tanggung jawab hukum dibatasi, tidak boleh dilampaui (*unbreakable limit)* seperti diatur dalam *Guatemala City Protocol of 1971*. Lihat Rene H. Mankiewicaz., *The Protocol of Guatemala City of 1971 to Further Amend the Warsaw Convention.* Vol.38 JALC 519-545 (1972).

[13] ICAO Doc.7364, *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface*, Signed at Rome on 7 October 1952; untuk teks dapat dilihat Dempsey P.S., *Annals of Air and Space Law,* (2005), Vol.XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company Ltd,553-570;

[14] Undang-undang tentang Penerbangan (UURI No.15 Tahun 1992), Lembaran Negara Repulik Indonesia Nomor 53Tahun 1992, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3481.Pasal 44 Ayat (1) menyatakan setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara atau jatuhnya benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan;(2) Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh ganti rugi dan batas jumlah tanggung jawab ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah. Untuk teksnya dapat dibaca Hadi Setia Tunggal., Undang-Undang Penerbangan Beserta Peraturan Pelaksanaannya. Jakarta; Penerbit Harvarindo, 2007.

[15] ICAO 8932, *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955*, Signed at Guatemala City. On 8 March 1971; lihat teks Dempsey P.S., *Annals of Air and Space Law, (2005), Vol.XXX-Part I.* Toronto: The Carswell Company Ltd,387-397;

Liability Convention of 1972,[16] dan tanggung jawab produk.[17] Menurut konsep tanggung jawab tanpa bersalah (*liability without fault),* pelaku atau perusahaan penerbangan bertanggung jawab mutlak terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga,[18] yang timbul akibat kecelakaan pesawat udara atau jatuhnya barang-barang dari pesawat udara seperti mesin *Japan Airlines (JAL)* yang jatuh di daerah Cengkareng, Banten pada bulan Oktober 2000 yang merusak harta benda masyarakat. Konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault)* atau tanggung jawab mutlak (*absolute liability)* atau *strict liability* diterapkan terhadap tanggung jawab operator pesawat udara,[19] terhadap pihak ketiga dipermukaan bumi.[20] Dalam tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) atau tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) atau *strict liabililty*, pelaku atau perusahaan penerbangan tidak dapat mengelak tidak bertanggung jawab membayar ganti rugi (*damages*).[21]

---

[16] 24UST; 2389; TIAS 7762;961 UTS 187, *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects*, opened for signature at London, Moscow and Washington, on 29 March 1972; untuk teks, lihat Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law (2005), Vol.XXX-Part II.* Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 25-37; Milde M., *Annals of Air and Space Law, Vol.XVIII-1993.* Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd., hal. 653-670; Priyatna Abdurasjid, *Hukum Antariksa Nasional*. Jakarta: Rajawali: 1987; Uraian lebih lanjut mengenai *International Liability* dapat dibaca secara rinci pada Matte N.M., *Aerospace Law*, London: Sweet & Maxwell Ltd (1969), Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd337-350; *International Liability for Damage Caused by Space Objects: The 1972 Liability for Damage Convention*, dalam Carl Q. Christol., The *Modern International Law of Outer Space*. New York, Oxord: Pergamon Press. Toronto, Canada: Sydney Paris, Frankfurt, 1982; Gorove S., *Liability in the Space Law: An Overview*.in Matte N.M., *Annals of Air and Space Law, Vol.VIII-1983*. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd 373-380.

[17] Mieke Komarkantaatmadja, *Hukum Angkasa dan Tata Ruang*. Bandung: Madar Maju, 1994, hal.118-129.

[18] Yang dimaksud dengan pihak ketiga adalah pihak-pihak yang tidak tahu menahu penggunaan pesawat udara, tetapi menderita kerugian akibat penggunaan pesawat udara, contoh konkritnya korban penduduk beserta harta bendanya serta menyisakan penderitaan akibat kecelakaan *Mandala Airlines* di Padang Bulan Medan tanggal 5 September 2005. Kecelakaan pesawat udara juga dapat menimbulkan pencemaran lingkungan seperti dialami oleh pesawat udara milik *Silk Air* yang mencemari sungai Musi di Palembang, kecelakaan Garuda Indonesia penerbangan Garuda Indonesia 421 di Bengawan Solo tahun 2001 dst.

[19] Yang dimaksud operator adalah orang atau badan hukum yang mengoperasikan pesawat udara baik secara komersial maupun non-komersial. Uraian lebih jelas mengenai "*operator"* dapat di baca Gerald G.F.F. *Protocol to Amend the Convention for Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface* (Rome 1952), dalam Matte N.M., Ed., *Annals of Air and Space Law, Vol.IV-1979) 11-28 (1979*).

[20] Yang dimaksud permukaan bumi adalah di darat, laut, sungai, danau, teluk bukan di udara (air), karena pihak ketiga dipermukaan bumi tidak mungkin dapat membuktikan kesalahan operator pesawat udara yang sudah mengenal teknologi tinggi penerbangan. Kerugian yang terjadi di udara (air) misalnya tabrakan antar pesawat udara yang terjadi diudara, konvensi Roma 1952 tidak berlaku dan akan berlaku konsep tanggung jawab berdasarkan kesalahan, karena mereka sama-sama mempunyai kemampuan untuk saling membuktikan.

[21] Belum ada kata sepakat para ahli yang dimaksud kerugian (*damages*) misalnya *damage* atau *bodily injury* termasuk *mentally disturb* atau *mentally damage*. Dalam Konvensi Roma 1952 menggunakan istilah *consequential damage*, sementara itu dalam *International Liability Convention of 1972* menggunakan istilah *inpairement of health is physically and mental wealthbeing*. Mahkamah Agung di Indonesia dalam keputusannya sengketa Ny Oswald Vermaaks vs *Garuda Indonesian Airway*s dalam kecelakaan di Gunung Burangrang, Bandung Tahun 1961 menolak tuntutan ganti rugi kerugian mental (*mentally damage)* akibat meninggal suaminya. Lihat Endang Saefullah Wiradipradja., *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Transportasi Udara Internasional dan Nasional.* Yogyakarta: Liberty-1982, hal. 88. Dalam kasus jatuhnya mesin pesawat udara *Japan Airlines (JAL)* bulan Oktober 2000 di Cengkareng, hakim pengadilan negeri Jakarta Pusat mengabulkan permohonan kerugian non-material.

4. Ajaran Hukum (*Doctrine*)

Menurut ajaran hukum (*doctrine*) konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liabililty without fault*) atau sering disebut tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) atau *strict liability* lahir di Eropa pada revolusi industri abad ke-19. Pada saat itu dalam masyarakat terdapat struktur sosial berlapis-lapis masing-masing lapisan atas yang biasanya mempunyai akses ke berbagai kebutuhan ekonomi, sosial, budaya maupun politik dan lapisan bawah yang biasanya tidak mempunyai kesempatan seperti dinikmati lapisan atas. Lapisan atas pada umumnya dikuasai oleh para industriawan, sementara itu lapisan bawah umumnya terdiri dari buruh miskin yang nasibnya kurang beruntung dibandingkan dengan lapisan atas dengan para industriawan. Revolusi industri di Eropa abad ke-19 selain menguntungkan bagi industriawan tidak lepas dari dampak negatif dalam kehidupan sosial dalam masyarakat. Masyarakat lapisan bawah selalu menjadi korban pemerasan tenaga, pencemaran lingkungan, kemiskinan, kesengsaraan, ketidakadilan dan berbagai penderitaan sosial lainnya.

Masyarakat lapisan bawah menjadi korban revolusi industri abad ke-19, menggugat agar hukum melindungi kepentingan masyarakat lapisan bawah yang menjadi korban revolusi industri tersebut. Hukum harus menjamin perlindungan terhadap masyarakat banyak. Hukum juga harus menjamin kehidupan ekonomi, sosial, budaya maupun politik dalam masyarakat banyak, pada saat itulah lahir ajaran hukum (*doctrine*) yang menggugat tanggung jawab para industriawan.

Sesuai dengan ajaran hukum (*doctrine*),[22] mengajarkan industriawan harus bertanggung jawab terhadap dampak negatif revolusi industri tanpa harus membuktikan kesalahan para industriawan. Rasanya ada ketidak adilan apabila masyarakat banyak dibebani untuk membuktikan kesalahan industriawan. Sebaliknya adil bilamana risiko itu dibebankan kepada para industriawan sebab mereka dapat membagi beban resiko tersebut dengan para industriawan lainnya yang menikmati hasil revolusi industri, karena itu para industriawan bertanggung jawab

[22] Ajaran hukum (*doctrine)* berlaku di *Common Law System* maupun *Continental Law System* dapat dibaca lebih lnjut dalam Mieke Komar Kantaatmadja, *Hukum Angkasa dan Hukum Tata Ruang*.Bandung: Penerbit Madar Maju, 1994, hal.91-92.

atas dampak negatif revolusi industri tanpa harus dibuktikan kesalahannya. Dalam kasus Rylands vs Fletcher (1968) dinyatakan:

"*..... the doctrine of strict liability (or absolute liability) has evolved in modern time in certain kinds of situation, that is* not *wrongful but give rise to liability even in the absence of ellegaltion of negligence or fault ....*"

Ajaran hukum (*doctrine*) tanggung jawab tanpa bersalah (*liability without fault)* diterapkan dalam Konvensi Roma 1952,[23] *International Liability Convention of 1972*.[24] Dalam perkembangannya lebih lanjut, ajaran hukum *(doctrine)* tersebut diterapkan dalam Konvensi Paris 1960 yang mengatur kapal laut tenaga nuklir. Dalam Konvensi Paris 1960 tersebut antara lain dikatakan:

"....because of special damages involves in the activities with the scope of difficulty if establising negligence in view of the new technique of atomic energy"[25]

Dalam *common law system* juga dikenal adanya ajaran hukum (*doctrine*) yang mengajarkan adanya pergeseran tanggung jawab dari korban (*injured people*) kepada pelaku (*actor*). Menurut ajaran tersebut perusahaan yang menyediakan pengangkutan untuk umum bertanggung jawab terhadap penumpang yang menderita kerugian akibat kecelakaan pesawat udara. Hal ini merupakan perkembangan dari kasus Ryland vs Fletcher (1868) sebagaimana disebutkan di atas. Menurut *American Common Law System* pelaku (*actor*) bertanggung jawab mutlak (*absolute liability*) tanpa kesalahan, karena masyarakat menghendaki hukum harus melindungi masyarakat banyak untuk mencapai kesejahtraan. Secara yuridis hal adil sebab para

---

[23] ICAO Doc.7364, *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface,* Signed at Rome on 7 October 1952.

[24] 24UST; 2389; IAS 7762;961 UTS 187, *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects*.

[25] Matte N.M., *Aerospace Law: From Scientific Exploration to Commercial Utilization*. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 177, hal.159.

pelaku (*actor*) dapat membagi risiko (*distribute risk*) tersebut kepada masyarakat yang menikmati kegiatan yang sangat membahayakan.[26]

Ajaran (*doctrine*) pergeseran tanggung jawab hukum (*transfer of legal liability*) dari korban (*injured people*) kepada pelaku (*actor*) tersebut diterapkan pada Montreal Agreement of 1966,[27] sedangkan dimasukan dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009,[28] Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1982, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999.[29]

B. ASPEK HUKUM PELUNCURAN *CHALLENGER*

Dalam aspek hukum peluncuran *Challenger* ini dijelaskan antara lain pendahuluan yang memuat cara kerja *Challenger*, pendapat hukum yang berlaku oleh para ahli, tanggung jawab hukum berdasarkan hukum di Amerika Serikat, tanggung jawab hukum kecelakaan *Challenger*, tanggung jawab hukum berdasarkan *Internatinal Liability of 1972*; awak pesawat angkasa termasuk jurisdiksi, istilah awak pesawat angkasa, sebagai berikut:

[26] William J. Hackey Jr., *Breaking the Limit Liability for Wilful Misconduct Under Guatemala City Protocol,* Vol.42(3) JALC 607 (1976).

[27] *Montreal Agreement of 1966* adalah suatu persyaratan bagi semua perusahaan penerbangan yang terbang dari, ke atau melewati Amerika Serikat harus bersedia memberi ganti kerugian kepada penumpang yang meninggal dunia sebesar US$ 75,000.00 (tujuh puluh lima ribu dollar AS) tidak termasuk biaya pengacara untuk setiap orang yang meninggal dunia atau US$ 100,000.00 (serratus ribu dollar AS) setiap orang yang meninggal dunia termasuk biaya pengacara.

[28] Pasal 164 (1) Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian pesawat udara, kecelakan pesawat udara atau jatuhnya benda-benda-benda lain dari pesawat udara yang dioperasikan;(2) Ganti kerugian terhadap yang diderita pihak ketiga sebagaimana dimaksud Ayat (1) diberikan sesuai dengan kerugian nyata yang dialami;(3)Ketentuan lebih lanjut mengenai perhitungan besarnya ganti kerugian, persyaratan dan tata cara untuk memperoleh ganti kerugian diatur dengan Peraturan Menteri. Perlu dicatat bahwa Pasal ini telah dibuktikan dengan kasus jatuhnya mesin pesawat udara Japan Airlines (JAL) yang terjadi pada bulan Desember 2000 di Cengkareng.Pasal Pasal 240 menyatakan (1) Badan usaha bandar udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan/atau pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara;(2) Tanggung jawab terhadap kerugian sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) meliputi (a) kematian atau luka fisik orang,(b) musnah, hilang, atau rusak peralatan yang dioperasikan, dan/atau dampak lingkungan di sekitar banda udara akibat pengoperasian bandar udara, (3)……

[29] Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen (UURI No.8 Tahun 1999), Lembaran Negara Rpublik Indonesia Nomor 42Tahun 1999. Pasal 19 Ayat (1) menyatakan pengusaha bertanggung jawab (*liable)* memberikan ganti kerugian atas kerusakan, pencemaran dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi/menggunakan barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau yang diperdagangkan.

1. Pendahuluan

Teknologi angkasa luar berkembang terus, negara-negara maju berlomba meluncurkan benda-benda angkasa (*space objects*) ke angkasa luar. Dalam tahun 1985 Amerika Serikat mempunyai program *Space Shuttle* (*Challenger*), China CZ-3, Rusia Cosmos-143 dan Soyuz-T, *European Agenccy* (*ESA*) Arience dan Jepang Himawary I dan II untuk membuat kendaraan ulang alik (yo-yo) dari bumi ke angkasa luar dan sebaliknya untuk menyambut program transportasi ulang-alik (*space transportation system-STS)*, namun demikian masih menyisakan masalah hukum yang berlaku apakah kendaraan STS tersebut berlaku hukum udara atau hukum angkasa, bilamana terjadi suatu kecelakaan, terutama tanggung jawab hukum perdata (*legal liability*), seperti dialami oleh *Space Shuttle "Challenger*" milik Amerika Serikat yang mengalami kecelakaan pada tanggal 28 Januari 1986 dan Appolo I pada tanggal 27 Januari 1967. Pesawat angkasa ulang-alik *Challenger* meledak dan terbakar pada ketinggian 15 km dari permukaan bumi, setelah 74 detik sejak diluncurkan dari pusat peluncuran Tanjung Canaveral.

a. Cara Kerja *Challenger*

Sebelum menguraikan masalah hukum perdata terutama tanggung jawab (*legal liability*) peluncuran pesawat angkasa *Challenger,* lebih dahulu dijelaskan cara kerja *Challenger* agar memahami dengan baik jenis kendaraan *Challenger* buatan Amerika Serikat yang dimaksudkan untuk kendaraan STS. Cara kerja *Challenger* dapat dibagi menjadi tiga tahap masing-masing tahap peluncuran (*launching*), orbiter dan keluar dari orbit bumi. Pada tahap peluncuran *Challenger* meluncur dengan pembakaran tiga mesin utama (*Space Shuttle Main Engine-SSME*) dan *Solid Rocket Booster* (*SRB*) yang berlangsung dua menit, setelah SRB selesai terbakar, kemudian SRB terpisah dari bentuk *Challenger*.

Pada ketinggian tertentu SRB meluncur dan mencebur ke laut, kemudian diambil kembali untuk peluncuran berikutnya, setelah SRB terpisah bentuk *Challenge*r terdiri dari *Orbite*r dan *External Tank* (*ET*) dan terus meluncur ke atas melakukan tugas misinya kurang lebih 6 menit, setelah bahan bakar ET habis SSME menutup kembali secara otomatis dan ET terlempar dari *Orbiter*, sebagian hancur diatmosfer dan sebagian mencebur ke laut lepas

(samodra). Kemudian *Challenger* tinggal *Orbiter* dan dua mesin *Orbiter Maneuvering System* (*OMS*) terbakar dan *Challenge*r memasuki orbit pertama lebih kurang 8-10 menit, setelah terangkat, kemudian tingkat *Orbiter* dimulai. Pada tingkat *Orbiter* berlangsung selama satu sampai 30 hari tergantung dari programmnya, pada saat itulah diadakan penelitian. Bilamana misinya selesai *OMS* terbakar lagi untuk mengeluarkan *Challenger* dari orbit bumi dan mengakhiri *Orbit* bumi dan memulai tahap ketiga (*descend phase*).

Tahap ketiga berlangsung selama 30 menit, kemudian masuk ke atmosfer, *Challenger* bekerja berdasarkan reaksi udara, meluncur seperti halnya pesawat udara biasa mendekati landas pacu yang disediakan, pada ketinggian 122 km dari permukaan bumi, bagian-bagian tertentu seperti ekor, sayap *Challenger* panasnya dapat mencapai 1650 derajat Celcius, sedangkan pada ketinggian 80 km dari permukaan bumi, udara cukup tebal untuk menahan berat *Challenger* secara aerodinmika terbang seperti pesawat udara biasa. Dari cara bekerja *Challenger* tersebut, ternyata dapat disimpulkan pada saat peluncuran (*launching*) dan orbit bumi, *Challenger* dikuasai sifat-sifat hukum angkasa, sedangkan pada tahap ketiga *Challenger* dikuasai oleh sifat-sifat hukum udara, sehingga *Challenger* bekerja mempunyai dua sifat yang masing-masing berbeda.[30]

b. Pendapat Para Ahli

Semua konvensi hukum angkasa tidak ada yang menjelaskan apa yang dimaksudkan dengan pesawat angkasa (*space-craft*). Dalam *Convention International Liability Caused by Space Objects of 1972,* memakai istilah *"space objects*" tetapi tidak menjelaskan *"space craft*". Dalam *International Liability Convention of 1972* yang dimaksud dengan istilah "*space objects*" adalah termasuk bagian-bagian kendaraan serta *platform* peluncurannya, sehingga mempunyai pengertian sangat luas dari pada pengertian "*space craft".* Para ahli hukum antara lain Prof. Dr. Diedriks-Verscoor,[31] Mr. Tamm dan Mr. Buckling A. masih berbeda pendapat mengenai hukum yang berlaku terhadap *Challengers.* Prof. Diediriks-Verscoor berpendapat, untuk kepentingan

[30] Martono K., Hukum Udara, *Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional. Buku Kedua*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal 210.

[31] Isabella Diederiks-Verschoor., *The Legal Aspects of Space Shuttle*, in Matte N.M.Ed., *Annals of Air and Space Law, (1976), Vol.I.* Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd, 1976, hal.197

pendaftaran *Challenger* berlaku hukum angkasa, sedangkan Mr. Tamm berpendapat pada saat peluncuran (*launching)* dan tahap orbit bumi berlaku hukum angkasa karena pada saat itu *Challenger* mempunyai sifat-sifat pesawat angkasa (*space craft*), sedangkan pada saat diatmosfir berlaku hukum udara karena *Challenger* bekerja berdasarkan reaksi udara, berbeda dengan Diederiks-Verscoor dan Mr. Tamm, Buckling A, berpendapat tidak praktis satu barang berlaku dua sistem hukum.[32]

c. Amerika Serikat

Di Amerika Serikat ada dua Undang-Undang masing-masing *Federal Aviation Act of 1958* (*FAA Act of 1958*) dan *National Aeronautic Space Act of 1958* (*NASA Act of 1958*). Amerika Serikat memang secara tegas tidak akan memperlakukan Undang-Undang *Federal Aviation Act of 1958* terhadap kegiatan angkasa, termasuk *Challenge*r. Hal ini sesuai dengan pernyataan pemerintah pada proses legislasi maupun pada saat pengesahannya. Menurut *Federal Aviation Act of 1958* yang dimaksud pesawat udara adalah suatu alat yang di *designed* untuk navigasi udara atau penerbangan di udara. Dalam *NASA Act of 1958* memang tidak ada definisi pesawat angkasa tetapi diberikan beberapa contoh misalnya peluru kendali, satelit, kendaraan-kendaraan lain dengan atau tidak dengan orang, alat-alat atau komponen-komponen lain serta bagian-bagian yang berkenaan dengan aktivitas angkasa termasuk eksplorasi dan penggunaan ruang angkasa luar. Amerika Serikat yang menganut teori fungsional tersebut wajar bilamana *Challenger* berlaku hukum angkasa, sesuai dengan *NASA Act of 1958*.[33]

d. Tanggung Jawab Hukum Kecelakaan *Challenger*

Dalam kasus kecelakaan *Challenger* di Amerika Serikat berlaku *National Aeronautic Space Act of 1958* (*NASA Act of 1958*) dan pihak ketiga berlaku *Convention on International*

[32] Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Buku Kedua. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal 210

[33] *Ibid.*

Liability for Damage Caused by Space Object of 1972.[34] Dalam peluncuran *Challinger* biasanya diadakah perjanjian antara pemerintah Amerika Serikat dalam kapasitasnya sebagai negara peluncur (*launching Sate*) *Challenger* dengan pengguna jasa *Challenger* yang menyatakan bahwa pengguna jasa *Challenger* tidak bertanggung jawab atas kerusakan *Challenger* dan sebaliknya pemerintah sebagai peluncur tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa *Challenger,* masing-masing bertanggung jawab sendiri-sendiri, karena itu harus berhati-hati.

Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga[35] sebagai akibat peluncuran *Challenger*, diatur dalam *National Aeronautic Space Act of 958*. Gugatan atas kematian atau kerusakan atau luka atau kehilangan harta benda karena tidak berfungsinya *Challenger* diajukan kepada administrasi NASA dalam kurun waktu dua tahun setelah kejadian. NASA berwenang untuk menentukan dan menyelesaikan jumah ganti rugi sebesar US$ 25.000. Apabila lebih besar dari US$ 25.000 NASA harus lapor kepada Congress untuk memperoleh pertimbangan, apabila jumlah kerugian lebih kecil dari US$ 25.000 mudah diselesaikan menurut administrasi NASA. Apabila NASA menolak dan tidak memuaskan maka harus dibentuk komite penyelesaian berdasarkan *the Federal Court Claim Act*.[36]

e. *Liability Convention of 1972*

Peluncuran *Challenger* oleh Amerika Serikat berlaku *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Object of 1972,* karena Amerika Serikat telah meratifikasi konvensi *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Object of 1972*.[37] Sepanjang tidak ada perjanjian lain, Amerika Serikat bertanggung jawab mutlak (*absolute liability*) terhadap kerugian yang diderita di manapun juga dipermukaan bumi, tetapi apabila

[34] Lihat Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law, (2005), Vol. XXX-Part I*. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, hal.36

[35] Pihak ketiga adalah setiap orang atau badan hukum yang menuntut kerugian atas kematian atau kerusakan atau luka atau kehilangan harta benda kepada pengguna jasa atau kepada negara peluncur *Challenger*.

[36] Martono K., *supra* note 32.

[37] Lihat Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law, (2005), Vol. XXX-Part I*. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, hal.36

kerugian atau kematian atau kehilangan harta benda tersebut terjadi di manapun juga selain dipermukaan bumi maka tanggung jawab berdasarkan tanggung jawab atas dasar kesalahah (*based on fault liability*), sehingga mereka yang menggugat harus membuktikan.

Menurut *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Object of 1972* yang dimaksud kerugian atau kerusakan adalah kematian, luka atau hal-hal yang merugikan perseorangan atau badan hukum, harta benda milik pemerintah atau milik perseorangan, badan hukum atau organisasi internasional, tetapi tidak termasuk kerugian atau kerusakan yang diderita oleh warga negara Amerika Serikat. Menurut hukum nasional Amerika Serikat, warga negara tidak boleh menggugat pemerintah tanpa dasar hukum yang kuat.

Berdasarkan Pasal 1(c) *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Object of 1972* yang dimaksud negara peluncur adalah Amerika Serikat, negara yang menyediakan tempat peluncuran atau negara yang ikut meluncurkan mereka bertanggung jawab mutlak, mereka bertanggung jawab renteng artinya apabila salah satu negara telah membayar ganti rugi maka negara yang lain dibebaskan tidak membayar lagi. Dalam hal tanggung jawab renteng beban masing-masing sesuai dengan kesalahannya. Dalam kasus *Challenger* kebetulan negara peluncur, negara yang menyediakan fasilitas maupun negara yang menyediakan tempat peluncuran adalah Amerika Serikat sehingga tidak ada masalah pembagian beban tanggung jawab hukum.

Sesuai dengan Pasal VII *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Object of 1972*.[38] Gugatan dapat dilakukan melalui saluran diplomatik yang paling lambat diajukan satu tahun sejak terjadinya kecelakaan atau sejak diketahui negara peluncurannya. Menurut Pasal IX *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Object of 1972*,[39]

---

[38] Pasal VII berbunyi " *The provisions of the Convention, shall not apply to damage by a space objects of a launching to national of that launching state; (b) foreign nationals during such time as they are participating in the operation of that space objects from the time of its launching or at any stage thereafter until its decent as they are , or during such time as they are in the immediate vicinity of a planned launching or recovery area as the result on an invitation by the launching State.*

[39] Pasal IX berbunyi "*A claim for compensation for damage shall be presented to launching state through diplomatic channel. If a State does not maintain diplomatic relations with the launching State concerned, it may request another State to present its claim to that launching State or otherwise represent its interest under the Convention. It may also present its claim through Secretary General of the United Nations, provided the claimant State and the launching State are booth Members of the United Nations.*

2. Awak Pesawat Angkasa

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa perkembangan teknologi angkasa luar di samping menimbulkan perlombaan negara-negara maju untuk meluncurkan *space objects*, juga menimbulkan kerja sama di antara negara-negara dalam kegiatan angkasa luar. Mereka membuat program kerja sama seperti misalnya dalam tahun 1975 Amerika Serikat dengan Rusia membuat program SOYUS-APPOLO, diikuti program SALYUT-6 Soyus di mana awak angkasa terdiri dari warga negara Czekoslovakia bernama Remek, Polandia bernama Miroslaw Hermanszewski, kerja sama dengan Republik Demokrasi Jerman bernama Sigmund Jahn, kemudian program interkosmos yang terdiri dari warga negara Bulgaria, Hongaria, Cuba, Monolia dan Romania, demikian juga program SHUTTLE-SPACECRAFT yang dilaksanakan oleh Amerika Serikat dengan *European Space Agency* (*ESA*). Pada waktu itu dari Dr. Pratiwi Sudarmono dan Ir. Taufik Akbar dari Indonesia juga akan menjadi antariksawan Amerika Serikat. Peluncuran *space objects* dengan awak angkasa berbagai negara tersebut juga menimbulkan masalah hukum nasional maupun internasional, masalah di permukaan bumi dapat diselesaikan dengan perjanjian, sedangkan masalah yang berlansung di angkasa luar juga harus jelas. Masalah-masalah berkenaan dengan peluncuran benda-benda angkasa tersebut antara lain masalah jurisdiksi, istilah awak pesawat angkasa, hak dan kewajiban awak pesawat udara, perlindungan hukum dll.[40]

a. Jurisdiksi

Menurut Pasal VII *Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploratiion and Use of Outer Space Including the Moon and Other Celestial Bodies selanjuta disingkat The Outer Space Treaty of 1967 (OST 1967),* jurisdiksi negara peluncur (*launching state*) hanya berlaku selama awak pesawat angkasa berada di kendaraan yang sedang diangkasa luar termasuk benda-benda langit lainnya, sedangkan pada saat peluncuran ke atas dan penurunan ke bawah setelah Orbit Bumi tidak berlaku jurisdiksi negara peluncur.

[40] Martono K., *supra* note 32, hal.219

Di dalam hukum internasional jurisdiksi merupakan salah satu komponen dari kedaulatan negara, tetapi jurisdiksi tidak sama dengan kedaulatan, biasanya jurisdiksi dikaitkan antara territorial dengan kewarganegaraan oleh karena itu ada beberapa prinsip jurisdiksi misalnya *territorial jurisdiction principles, active national jurisdiction principles, passive national jurisdiction principle, territorial jurisdiction princles, floating territory, flying territory, the the nationality of sea vehicle, the nationality of aircraft* dll. Kewenangan jurisdiksi negara peluncur (*launching state*) bukan berdasarkan kewarganegaraan, tetapi berdasarkan pendaftaran pesawat angkasa di negara tertentu, karena itu negara yang warga negaranya menjadi awak angkasa tidak mempunyai jurisdiksi kepada awak pesawat angkasa yang berada di kendaraan angkasa luar negara lain, sebab yang mempunyai jurisdiksi adalah negara peluncur (*launching state*). Dalam hubungannya dengan warga negara Indonesia yang menjadi awak pesawat angkasa negara peluncur, Indonesia tidak mempunyai jurisdiksi terhadap warga negara yang menjadi awak pesawat udara negara peluncur.

b. Istilah Awak Pesawat Angkasa

Di dalam hukum angkasa semua orang yang ada di dalam kendaraan angkasa mempunyai status hukum yang sama, tanpa membedakan pekerjaan mereka apakah yang mengoperasikan pesawat angkasa atau *payload* atau sebagai peneliti, tanpa membedakan militer atau sipil, tanpa membedakan warga negara dari manapun juga, demikian pula tanpa membedakan warna kulit maupun ras serta bangsa, semuanya sebagai awak pesawat angkasa, walaupun istilah yang digunakan berbeda-beda seperti *astronauts* yang terdapat dalam Pasal V OTS of 1967, *personnel* yang terdapat dalam *Rescue Agreement of 1968, representative* dalam Pasal 1-4 *Rescue Agreement of 1968, person on board a space objects* dalam *international liability convention of 1972.* Semua awak pesawat angkasa dari warga negara Czekoslovakia, Polandia, Republik Demokrasi Jerman, dari warga negara Bulgaria, Hongaria, Cuba, Monolia dan Romania, maupun Indonesia mempunyai status hukum yang sama sebagai *astronaut* istilah yang digunakan oleh Amerika Serikat, sedangkan Uni Soviet menggunakan istilah *Cosmonot.*

Hal ini sangat berbeda dengan hukum udara dan hukum laut internasional yang membeda-membedakan berdasarkan fungsinya. Dalam hukum udara dibedakan sebagai penumpang, awak

kabin, awak kokpit sebagai *engineer* atau *first officer* atau *pilot in command* (*PIC*) atau *extra crew, crew on duty* dll, demikian pula dalam hukum laut dibedakan berdasarkan fungsi mereka dalam pelayaran.

C. TANGGUNG JAWAB HUKUM KEGIATAN ANGKASA

Dalam tanggung jawab hukum kegiatan Angkasa ini dijelaskan latar belakang; kandungan *International Liability Convention of 1972* yang meliputi antara lain pengertian negara peluncur (*launching states*), kerusakan (*damages*), tuntutan ganti rugi (*compensation*), perlindungan hukum (*exoneration*) dan ditutup dengan cara pengajuan gugatan (*claim*) sebagai berikut.

1. Pendahuluan

Perkembangan teknologi ruang angkasa mempunyai dampak positif bagi negara maju maupun negara sedang berkembang, khususnya bagi Indonesia dengan Sistem Komunikasi Satelit Domestik (SKSD) yang diluncurkan oleh NASA merupakan salah satu sarana untuk mencapai kesatuan ekonomi, sosial, budaya, politik pertahanan dan keamanan nasional mempunyai dampak untuk pembangunan nasional, namun demikian teknologi ruang angkasa juga tidak bebas ancaman terhadap kehidupan manusia di permukaan bumi.

Berdasarkan data yang ditemukan sampai 12 Februari 1976 terdapat tidak kurang dari 4.000 benda-benda angkasa yang mengapung diangkasa yang masih berfungsi maupun sudah tidak berfungsi yang mungkin bisa saling tabrakan dan jatuh ke permukaan bumi.[41] Sampai dengan tahun 1972 tidak kurang dari 44 buah benda-benda angkasa yang jatuh kepermukaan bumi. Pada tahun 1969 lima orang nelayan Jepang kejatuhan benda-benda angkasa.[42] Beberapa kasus jatuhnya benda-benda angkasa luar ke bumi seperti gagalnya peluncuran *Space Shuttle Colombia*, gagalnya roket *Atlas Centour* yang membawa satelit INTELSAT milik Amerika Serikat dalam tahun 1975,

---

[41] Martono K., *Pencegahan Kontaminasi dan Polusi Akibat Kegiatan Angkasa*, dalam Martono K, *hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa dan Hukum Laut Internasional*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal. 180.

[42] Matte N.M., *Aerospace Law: From Scientific Exploration to Commercial Utilization*. Toronto, Canada: The Carswell Company, Limited, hal. 154.

jatuhnya bongkah benda-benda angkasa di Jailolo, Indonesia, jatuhnya Cosmos 954 milik Uni Soviet di Canada tanggal 24 Januari 1978,[43] semuanya merupakan benda-benda yang sangat membahayakan bagi kehidupan di bumi ini, karena benda-benda angkasa tersebut mengandung radiasi yang sangat berbahaya dan menimbulkan kerusakan (*damage*) sebagaimana dimaksud oleh Konvensi Tanggung Jawab Internasional Peluncuran Benda-Benda Angkasa Luar.[44]

2. Latar Belakang

Beberapa saat setelah Uni Soviet meluncurkan Sputnik I pada tanggal 4 Oktober 1957, Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) memandang perlunya mempelajari aspek hukum sebagai akibat peluncuran benda-benda angkasa tersebut terutama sekali yang berkenaan dengan tanggung jawab hukum internasional (*international liability*) terhadap kerugian yang timbul akibat peluncuran benda-benda angkasa, karena itu PBB membentuk Ad Hoc Komite Perdamaian Penggunaan Angkasa Luar,[45] yang akan mempelajari masalah hukum yang timbul akibat peluncuran benda-benda angkasa tersebut. Setahun kemudian, tugas tersebut diserahkan kepada Komite Penggunaan Ruang Angkasa Untuk Perdamaian (*United Nations Committee on Peaceful Uses of Outer Space–UN-COPOUS*).

Komite Penggunaan Ruang Angkasa Untuk Perdamaian (*UN-COPOUS*) terdiri atas Sub Komite Hukum (*Sub Legal Committee- COPOUS*) dan Sub Komite Teknik dan Ilmiah (*Science and Technical Sub Committee*). Sub Komite Hukum (*Sub Legal Committee-COPOUS*) terdiri dari para ahli hukum nasional maupun internasional yang bertugas menyiapkan resolusi-resolusi hukum yang akan disahkan oleh PBB. Mereka bekerja berdasarkan konsensus, karena itu

---

[43] Matte M.M., *Coexistance Pacifique et Vide Juridique*, in Matte N.M.Ed., Annals of Air and Space Law, Vol.III-1978.Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd, hal.483

[44] Yang dimaksud kerusakan (*damage)* dalam Konvensi Tanggung Jawab Internasional adalah kematian, luka berat atau ringan atau kesehatan yang menurun atau gangguan jiwa atau merugikan harta benda. Kesehatan tidak hanya secara pisik tetapi juga mentalnya terganggu atau gangguan jiwa lainnya. Sebenarnya sangat sulit untuk menentukan kerusakan (*damage)* karena *damage* dapat pula berupa kehilangan keuntungan, bunga, perasaan sentimen dan lain-lain. Martono K., *Pencegahan Kontaminasi dan Polusi Akibat Kegiatan Angkasa*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan* Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional. Buku Kedua. Bandung: Penerbit Madar Maju, hal. 185.

[45] *Ad Hoc Committee on Peaceful Uses of Outer Space (Ad Hoc COPOUS).*

keputusan mereka dapat diambil dengan baik walaupun mereka mempunyai sistem hukum, politik, sosial, ekonomi maupun tingkat teknologinya berbeda-beda. Pada umumnya mereka sepakat bahwa *Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploitation and Use of Outer Space, Including the Moon and Celestial Bodies* merupakan konstitusi yang mengatur kegiatan di angkasa luar.

Dalam tahun 1963 PBB telah mengesahkan Deklarasi tentang Pengaturan dan Eksplorasi Penggunaan Ruang Angkasa Luar (*Declaration of Governing the Activities of State in the Exploration and Uses of Outer Space*). Deklarasi tersebut dimasukan ke dalam Pasal VII *Outer Space Treaty of 1967.* [46] Menurut deklarasi tersebut setiap negara yang meluncurkan atau mengijinkan daerahnya atau memberi fasilitas untuk meluncurkan benda-benda angkasa (*space objects*), bertanggung jawab secara internasional atas kerusakan yang disebabkan oleh benda-benda angkasa (*space object*) ke ruang angkasa atau bagian-bagiannya di bumi, di wilayah udara atau di ruang angkasa. Sejak saat itu PBB meminta kepada *Sub Legal Committee-COPOUS* segera menyiapkan konvensi internasional mengenai tanggung jawab internasional, namun demikian pada saat itu belum memperoleh perhatian sungguh-sungguh. Perhatian sungguh-sungguh terhadap tanggung jawab hukum internasional baru mulai pada tahun 1971. Dalam tahun tersebut disepakati konsep konvensi *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects* yang disahkan dalam tahun 1972.[47]

3. Kandungan *The Liability Convention of 1972* [48]

Sudah disadari sejak semula bahwa kegiatan angkasa akan menimbulkan berbagai bahaya yang mungkin terjadi akibat kegiatan angkasa luar baik terhadap negara yang meluncurkan

---

[46] *Each State Party to the Treaty that launches or procures the launching of an object into outer space, including the moon and other celestial bodies, and each State Pary from whose territory or facility an object is launched, is internationally liable for damage to another State Party to the Treaty or to its natural or juridical persons by such object or its component parts on the Earth, in air space or in outer space, including the moon and other celestial bodies.*

[47] 24 UST;2389; TIAS7762;961; UNTS 187, *Convention on the International Liability for Damage Caused by Space Object*, opened for signature at London, Moscow and Washington, 0n29 March 1972; For the text see Dempsey P. S. Ed., *Annals of Air and Space Law, (2005), Vol. XXX-Part II*. Toronto, Canada: The Carswell Company, Limited, pp. 25-48.

[48] Gorove S., *Liability in Space Law: An Overview*, in Matte N.M.Ed., *Annals of Air and Space Law, Vol.VIII-1983.* Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd.373

maupun negara lain. Bahaya tersebut mungkin dapat merubah seluruh maupun sebagian lingkungan hidup di dunia ini. Benda-benda angkasa berupa roket, satelit maupun bagian-bagiannya dapat juga terjadi tabrakan antara benda-benda tersebut atau tabrakan dengan pesawat udara dengan alat-alat perlengkapannya atau komponen-komponennya yang akan menimbulkan bahaya besar, karena itu negara peluncur atau warga negara mereka harus bertanggung jawab secara internasional terhadap kerugian yang mungkin terjadi kecelakaan benda-benda angkasa luar tersebut.

.

Langkah pertama negara peluncur (*Launching States*) adalah menyusun dasar-dasar pengaturan hukum di mana negara harus bertanggung jawab secara internasional atas kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh warga negaranya di angkasa luar termasuk benda-benda langit lainnya, terlepas apakah kegiatan tersebut dilakukan oleh negara itu sendiri atau oleh warga negara maupun badan hukum di negara tersebut. Pada prinsipnya negara peluncur bertanggung jawab secara internasional terhadap kerugian yang disebabkan oleh kegiatan angkasa yang diderita baik terjadi ruang udara atau di ruang angkasa atau di permukaan bumi. Negara peluncur tetap bertanggung jawab secara internasional, dengan segala konsekuensinya, karena itu negara harus menjamin bahwa badan hukum atau warga negaranya yang akan melakukan kegiatan-kegiatan angkasa sesuai dengan ketentuan-ketentuan umum hukum internasional yang berlaku.

a. Negara Peluncur (*Launching States*)

Menurut Pasal 1 (c) *The Liability Convention of 1972* yang dimaksud negara peluncur (*launching state*) adalah negara yang benar-benar meluncurkan benda-benda angkasa (*space objects*) ke angkasa luar atau negara di mana benda-benda angkasa (*space objects*) tersebut diluncurkan atau negara yang memberi fasilitas peluncuran benda-benda angkasa (*space objects*),[49] sedangkan yang dimaksudkan dengan benda-benda angkasa (*space objects*) adalah termasuk bagian-bagian komponen benda-benda angkasa serta kendaraan peluncur dan bagian-bagiannya.[50] Bilamana dua atau lebih negara sama-sama meluncurkan benda-benda angkasa ke

[49] Pasal I (c) "*The term "launching State" means (i) a state which launches or procures the launching of a space objects, (ii) a state from whose territory or facility a space objects is launched).*

[50] Pasal I (d) the term *"space objects" includes component parts of a space objects as well as its launch vehicle and parts thereof."*

ruang angkasa, maka semua negara yang bersangkutan bertanggung jawab secara internasional. Dalam hubungan ini, Indonesia telah menandatangani kontrak dengan NASA pada tanggal 26 Mei 1975 dan 11 April 1979, masing-masing untuk meluncurkan PALAPA "A' dan PALAPA "B", sehingga Indonesia maupun Amerika Serikat (AS) sama-sama bertanggung jawab secara internasional terhadap kerugian,[51] yang diderita oleh pihak ketiga akibat peluncuran kedua Palapa tersebut.

Negara peluncur bertanggung jawab secara internasional dimaksudkan bahwa suatu organisasi internasional (*inter-governmental organization*) tidak dapat bertanggung jawab secara hukum, kecuali organisasi internasional *(inter-governmental organization)* tersebut secara tegas menyatakan diri menerima hak dan kewajiban dan mayoritas dari anggota organisasi tersebut adalah peserta dari *The Liability Convention of 1972.* Bilamana organisasi internasional tersebut anggotanya mayoritas menjadi anggota *the Space Treaty of 1967* [52] dan juga menjadi anggota *The Liability Convention of 1972* dan organisasi tersebut secara tegas menyatakan kesediaanya untuk menerima hak dan kewajiban yang dibebankan oleh *The Liability Convention of 1972*, maka organisasi internasional tersebut baru dapat menjadi subjek hukum internasional dan bertanggung jawab secara internasional, karena itu, dalam hal terjadi tuntutan ganti kerugian, maka diajukan kepada organisasi internasional tersebut sebagai subjek hukum internasional, apabila dalam kurun waktu 6 (enam) bulan tidak berhasil, maka tuntutan ganti kerugian diajukan kepada negara di mana organisasi international tersebut berada.

b. Kerusakan *(Damages)*

Pasal I, II dan VII *The Liability Convention of 1972* mensyaratkan adanya kerusakan *(damages).* Di dalam Pasal 1 (a) *The Liability Convention of 1972,* [53] dijelaskan apa yang

---

[51] Pasal I (a) "*The term "damage' means loss of life, personal injury or other impairment of health; or loss of or damage to property of State of of persons, natural or juridical, or property of international intergovernmental organizations."*

[52] *Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and Other Celestial Bodies,* January 27, 1967; Teks dapat dilihat Carl Q. Chritol., *The Modern International Law of Outer Space*. New York, Oxford; Pergamon Press. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 1982.

[53] Pasal I (a) *The term "damage" means loss of life, personal injury or other impairment of health, or los of or damae to property of States or of persons, natual or juidical, or property of international intergovernmental organization.*

dimaksudkan dengan kerusakan (*damages*). Menurut Pasal 1 (a) tersebut yang dimaksudkan dengan kerusakan (*damage*) adalah kematian (*loss of life*), luka (*personal injury*) atau merugikan kesehatan atau barang rusak atau barang hilang baik milik pribadi maupun milik negara baik warga negara maupun badan hukum atau harta benda milik organisasi internasional (*inter-governmental organization*). Secara umum semua kerugian orang baik material maupun *non-material* dapat dimasukkan, setidak-tidaknya merugian kesehatan. Kerusakan-kerusakan tersebut dapat pula disebabkan oleh pengaruh biologis, kimia, radio aktif dan lain-lain yang merugikan orang maupun badan hukum. Kerusakan-kerusakan tersebut harus secara jelas disebabkan oleh benda-benda angkasa (*space objects*).

c. Tuntutan Ganti Kerugian

Menurut Pasal VII *The Liability Convention of 1972*,[54] tuntutan ganti rugi tidak berlaku bagi kerugian yang diderita oleh warga negara dari negara peluncur atau warga negara dari negara yang menyediakan fasilitas peluncuran atau warga negara dari negara tempat meluncurkan atau negara yang benar-benar meluncurkan benda-benda angkasa, sesuai dengan prinsip hukum internasional yang menyatakan bahwa tuntutan tidak dapat ditujukan oleh warga negara kepada negara sendiri, kecuali secara tegas dalam hukum nasional dimungkinkan demikian.

Demikian pula warga negara asing yang selama peluncuran, peredaran, pendaratan benda-benda angkasa hadir dalam peluncuran atau berdekatan atau disekitar peluncuran atau berada di tempat peluncuran untuk menyaksikan peluncuran karena undangan untuk menghadiri peluncuran juga tidak berhak mengajukan tuntutan ganti kerugian. Hal ini berdasarkan pemikiran kehadiran mereka adalah telah disadari adanya risiko yang akan terjadi, sebab mereka seharusnya mengetahui bahwa peluncuran benda-benda angkasa (*space objects*) tersebut sangat

[54] Pasal VII *The Liability Convention of 1972 :"The provisions of this Convention shall not apply to damage caused by a space objects of a launching State to : (a) nationals of the launching State; (b) foreign nationals during such time as they are participating in the operation of that space objects from the time of its launching or at any stage thereafter until its descent, or during such time as they are in the immediate vicinity of a planned launching or recovery area as the result of an invitation by that launching State."*

membahayakan (*ultra hazard*). Dengan kehadiran tersebut mereka secara sadar maupun tidak sadar bersedia menerima risiko apa yang akan terjadi.

Misalnya warga negara Indonesia yang berdiam di Canada, kejatuhan benda-benda angkasa, khususnya pecahan PALAPA Generasi Kedua yang menggantikan PALAPA "A", maka warga negara Indonesia tersebut tidak dapat menuntut ganti kerugian kepada Indonesia karena Inodnesia sebagai negara peluncur (*launching state*), tetapi masih ada kemungkinan menuntut Amerika Serikat karena warga negara tersebut bukan warga negara Amerika Serikat. Bilamana warga negara Indonesia tersebut menuntut pemerintah Amerika Serikat, maka Amerika Serikat setelah membayar kerugian dapat menuntut kepada Indonesia berdasarkan Pasal V (2) *The Liability Convention of 1972*.[55] Kemungkinan warga negara dapat menuntut negara sendiri masih terbuka sepanjang hukum nasional mereka memungkinkan. Menurut hukum nasional di Indonesia, warga negara Indonesia dapat menuntut kepada pemerintah sepanjang tuntutan tersebut berdasarkan perjanjian antara pemerintah dengan warga negara dalam kapasitasnya sebagai hukum perdata.

d. Perlindungan Hukum

Pasal II *The Liability Convention of 1972* menerapkan tanggung jawab mutlak (*absolute liability*), namun demikian Pasal VI *The Liability Convention of 1972* memberi perlindungan hukum (*exoneration*) terhadap negara peluncur sepanjang negara peluncur dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh seluruh maupun sebagian keselahan besar (*gross negligence*) atau tindakan atau kelalaian dari penggugat (korban), tetapi perlindungan tersebut tidak berlaku sama sekali dalam hal kerugian tersebut akibat negara peluncur yang tidak sesuai dengan hukum internasional yang berlaku, termasuk Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa maupun *The Outer Space Treaty of 1967*.

[55] Pasal V (2) *A launching State which has paid compensation for damage shall have the right to present a claim for indemnification to other participant in the joint launching. The participants in a joint launching may conclude agreements regarding the apportioning among themselves of the financial obligation in respect of which they are jointly and severely liable. Such agreements shall be without prejudice to the right of a State sustaining damage to seek the entire compensation due under this Convention from any or all of the launching States which are jointly and severely liable.*

e. Pengajuan Gugatan (*Claim*)

Gugatan diajukan berdasarkan Pasal VIII,[56] Menurut Pasal VIII tersebut, negara boleh mengajukan gugatan atas kerusakan yang terjadi di daerahnya, miliknya atau milik warga negaranya baik orang maupun badan hukum, orang asing maupun warga negaranya yang menderita kerugian. Bilamana negara yang bersangkutan belum mengajukan gugatan, maka negara lain tempat orang yang menderita kerugian dapat mengajukan gugatan atas kerugian yang diderita oleh warga negara baik orang maupun badan hukum kepada negara peluncur. Bilamana negara di mana warga negara mempunyai kewarganegaraan maupun negara lain belum mengajukan gugatan, maka negara tempat orang tersebut mempunyai tempat tinggal tetap (*permanent residence*) dapat mengajukan gugatan kepada negara peluncur, misalnya A warga negara Indonesia, beralamat tetap di Canada, sedang berada di Amerika Serikat menderita kerugian akibat peluncuran benda-benda angkasa, maka Indonesia berhak mengajukan gugatan kepada negara peluncur yang bertindak untuk dan atas nama A, tetapi dalam hal Indonesia belum mengajukan gugatan kepada negara peluncur, maka Amerika Serikat yang merupakan tempat kecelakaan terjadi dapat mengajukan gugatan kepada negara peluncur, dalam hal Indonesia maupun Amerika Serikat belum mengajukan gugatan, maka Canada yang merupakan alamat tetap dapat mengajukan gugatan untuk dan atas nama A kepada negara peluncur. Gugatan tersebut harus diajukan dalam kurun waktu satu tahun terhitung sejak terjadinya kerugian atau diketahuinya negara peluncur. Dalam hal korban tidak mengetahui kerusakan atau tidak mengetahui negara peluncur, maka jangka waktu tersebut dapat dihitung satu tahun sejak penuntut selesai mempelajari fakta-faktanya.

[56] Pasal VIII 1.*A State which suffers damage, or whose natural or juridical persons suffer damage, may present to a launching State a claim for compensation for such damage, (2) If the State of nationality has not presented a claim, another State may, in respect of damage sustained in its territory by any natural or juridical person, present a claim to launching State, (3) If neither the State of nationality nor the State in whose territory the damage was sustained has presented a claim or notified its intention of presenting a claim, another State may, in respect of damage sustained by its permanent residents, present a claim to a launching State.*

DAFTAR BACAAN

BUKU

Carl Q. Christol., The *Modern International Law of Outer Space*. New York, Oxord: Pergamon Press. Toronto, Canada: Sydney Paris, Frankfurt, 1982.

Endang Saefullah Wiradipradja., *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Transportasi Udara Internasional dan Nasional.* Yogyakarta: Liberty-1982.

Hadi Setia Tunggal., *Undang-Undang Penerbangan Beserta Peraturan Pelaksanaannya.* Jakarta: Penerbit Harvarindo, 2007.

Martono K, Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata: Nasional dan Internasional.* Jakarta: Penerbit PT Rajagrafindo Persada, Divisi Buku Perguruan Tinggi, 2013.

_____.,*Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Buku Kedua. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995.

Matte N.M., *Aerospace Law*.London: Sweet & Maxwell Ltd (1969). Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd.

_____., *Aerospace Law: From Scientific Exploration to Commercial Utilization*. Toronto, Canada: The Carswell Company, Limited.

Mieke Komarkantaatmadja, *Hukum Angkasa dan Tata Ruang*. Bandung: Madar Maju, 1994.

Priyatna Abdurasjid, *Hukum Antariksa Nasional*. Jakarta: Rajawali,1987

ARTIKEL

Brad Kizza., *Liability of Air Carrier for Injuries to Passenger Resulting from Damages Hijacking and Related to Incidents*" Vol.46910 JALC 151 (1980)

Ewa M. Swiecicki., *Liability of Canadian Government for the Negligent Enforcement of Aviation Safety Legislation,* in *Annals of Air and Space Law, Vol.XVIII-1993 Part I.* Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd,1993.

Gerald G.F.F. *Protocol to Amend the Convention for Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface* (Rome 1952), dalam Matte N.M., Ed., *Annals of Air and Space Law, Vol.IV-1979) 11-28 (1979*).

Gorove S., *Liability in the Space Law: An Overview*.in Matte N.M., *Annals of Air and Space Law, Vol.VIII-1983*. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd 373-380.

Hickey William Jr., *Breaking the Limit-Liability for Wiful Misconduct Under the Guatemala City Protocol of 1971 Vol.42 (3) JALC 607 (1976);*

Isabella Diederiks-Verschoor., *The Legal Aspects of Space Shuttle*, in Matte N.M.Ed., *Annals of Air and Space Law, (1976), Vol.I.* Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd, 1976.

Martono K., *Pencegahan Kontaminasi dan Polusi Akibat Kegiatan Angkasa*, dalam Martono K, *hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa dan Hukum Laut Internasional*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995.

Matte N.M., *Coexistance Pacifique et Vide Juridique*, in Matte N.M.Ed., Annals of Air and Space Law, Vol.III-1978.Toronto, Canada: The Carswell Company.

_____., *Warsawa System and Limits of Liability Yet Another Crassroad*, dalam Milde Ed., *Annals of Air and Space Law.Vol. XVII-1993 Part I.* Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd.

Miller G., *Compansable Damage Under Article 17 of the 1929 Warsaw Convention, Vol.80 Harvard Law Review* (1966-1967).

Rene H. Mankiewicaz., *The Protocol of Guatemala City of 1971 to Further Amend the Warsaw Convention.* Vol.38 JALC 519-545 (1972).

William J. Hackey Jr., *Breaking the Limit Liability for Willful Misconduct Under Guatemala City Protocol*, Vol. 42(3) JALC 607 (1976).

DOKUMEN

Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw, on 12 October 1929.

ICAO Doc.7364, *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface*, Signed at Rome on 7 October 1952.

ICAO Doc.,7632, Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, signed at The Hague on 28 September 1955.

Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and Other Celestial Bodies, January 27, 1967.

ICAO 8932, Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955, Signed at Guatemala City, On 8 March 1971.

24UST; 2389; TIAS 7762;961 UTS 187, *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects*, opened for signature at London, Moscow and Washington, on 29 March 1972.

24UST; 2389; IAS 7762; 961 UTS 187, *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects*.

Undang-undang tentang Penerbangan (UURI No.15 Tahun 1992), Lembaran Negara Repulik Indonesia Nomor 53Tahun 1992, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3481.

Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup (UURI No.4 Tahun 1982).

Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen (UURI No.8 Tahun 1999). Lembaran Negara Rpublik Indonesia Nomor 42 Tahun 1999.

Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan.

JURNAL

Annals of Air and Space Law, Vol.XVIII-1993 Part I. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 1993.

Dempsey P.S. Ed, *Annals of Air and Space Law,* (2005), Vol. XXX-Part I. Toronto: The Carswell Company, Ltd, 2005.

_____., *Annals of Air and Space Law (2005), Vol. XXX-Part II.* Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 2005.

Matte N.M., *Annals of Air and Space Law, Vol.VIII-1983*. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd.

_____., *Annals of Air and Space Law, Vol.IV-1979) 11-28 (1979*). Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd.1979

_____., *Annals of Air and Space Law, (1976), Vol. I.* Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd, 1976.

Milde M.Ed., *Annals of Air and Space Law.Vol. XVII-1993 Part I.* Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd.

_____., *Annals of Air and Space Law, Vol.XVIII-1993.* Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd., 1993.

Vol.38 JALC 519-545 (1972).

Vol.42 (3) JALC 607 (1976).

Vol.46 (9) JALC 151 (1980).

Vol.80 Harvard Law Review (1966-1967).

LAIN-LAIN

Armando Quaroz., *Introduction of Aviation Management Course: Introduction to Aviation Safety*. [Kadmandu Nepal: The International Aviation Management Training Institute (IAMTI/IIF/GA and The Royal Airlines Corporation, January 16 February 4,1993]

Martono K., *Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Terhadap Pihak Ketiga Dipermukaan Bumi.* Disampaikan kepada Seminar Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Pihak Ketiga yang diselenggarakan oleh Badan Penelitian dan Pengembangan,

Departemen Perhubungan dan Telekmunikasi, 22 November 2000 di Jakarta.

BAB VIII

SIARAN LANSUNG INTERNASIONAL DENGAN SATELIT (*International Direct Broacasting by Satellites)*

Dalam Bab VIII tentang Siaran Langsung Internasional dengan Satelit (*International Direct Broadcasting by Satellites)* ini menguraikan perkembangan teknologi angkasa luar; usaha perserikatan bangsa-bangsa (PBB); siaran langsug internasional melalui satelit (*international direct broadcasting by satellites*) yang meliputi tinjauan umum, usaha pendekatan; prinsip-prinsip yang telah disetujui oleh *Sub Legal Committee COPUOS* termasuk berlakunya hukum internasional, hak-hak dan keuntungannya (*rights and benefit*), kerjasama internasional (*international cooperation),* hak dan konsultasi (*rights and consultation*); prinsip-prinsip yang belum disepakati oleh *Sub Legal Committee COPUOS* yang meliputi *prior consent*, *programme* dan *free flow of information*; analisis konsep *free flow of information*; resolusi Sidang Umum No.37/92 yang berisi maksud dan tujuan, hukum yang berlaku, hak-hak dan manfaatnya, kerjasama internasional, penyelesaian sengketa, hak dan kewajiban, hak-hak negara tetangga dan *copyright*, pemberitahuan kepada PBB, konsultasi dan persetujuan antar negara dan ditutup dengan kesimpulan, namun demikian sebelum menguraikan hal-hal tersebut diatas, lebih dahulu dikemukakan pendahuluan.

1. Pendahuluan

Meskipun di tengah pandemi Covid-19, investasi di sektor telekomunikasi Indonesia terus meningkat dengan kehadiran Proyek Satelit Mutifungsi (SMF) Republik Indonesia (SATRIA). Pandemi Covid-19 memang sangat berpengaruh pada penyelesaian proyek satelit SATRIA karena mengganggu jaringan, memperlambat pengoprasian fasilitas untuk pabrikan, terbatasnya tenaga kerja sejak bulan Maret 2020, namun demikian tidak menghambat iklim investasi dan pembangunan infrastruktur telekomunikasi di Indonesia, bahkan meningkat dengan tajam yang

dibuktikan dengan penandatanganan kerjasama konstruksi satelit SATRIA yang berlangsung baru-baru ini yang disaksikan oleh Menteri Kominfo. Dengan penandatanganan kerjasama tersebut diharapkan satelit SATRIA dapat beroperasi penuh pada tahun 2023 yang dapat mendorong pemulihan ekonomi, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan Indonesia.[1]

Pada tahapan *Preparatory Work Agreement* (PWA) menandai kesepakatan antara konsorsium Pasifik Satelit Nusantara (PSN) dan Thales Alenia Space (TAS) dari Perancis untuk memulai pekerjaan *manufacturing* satelit SATRIA antara PT Satelit Nusantara Tiga (SNT) sebagai bagian dari konsorsium Pasifik Satelit Nusantara (PSN) dengan perancang pabrikan TAS yang berasal dari Perancis. Dalam tahapan itu terdapat dua kegiatan pokok antara lain:

(a) melakukan tinjauan kebutuhan muatan sistem satelit yang merupakan penyesuaian desain satelit dengan permintaan pengguna satelit;
(b) melakukan tinjauan status kualifikasi komponen yang merupakan tinjauan kualifikasi komponen-komponen satelit yang dipersyaratkan. Dalam PWA ini sekaligus memastikan bahwa pembuatan satelit SATRIA dapat dilaksanakan tepat waktu pada saat kontrak, sekaligus menandai bahwa perjanjian pembiayaan akan mulai efektif berjalan.

Selama masa pandemi, sektor komunikasi dan informasi mengalami pertumbuhan hingga 10,88%, yang merupakan satu-satunya sektor yang tumbuh positif hingga di atas 10% selama Covid-19, apabila dibandingkan dengan sektor lain. Dengan demikian penanda-tangan kerjasama satelit SATRIA menandai peluang investasi di masa yang akan datang yang lebih besar. Sampai dengan Tahun 2030, kebutuhan kapasitas satelit Indonesia diperkirakan mencapai 900 Gbps atau 0,9 Tbps, sementara itu Indonesia juga masih membutuhkan pembangunan *ground segment* untuk melengkapi pembangunan *space segment* yang sedang dibangun dan butuh kesinambungan satelit SATRIA untuk menunjukkan komitmen dan keseriusan pemerintah melakukan percepatan transformasi digital. Momentum ini menandai layanan publik yang prima sebagaimana diamanatkan Presiden Jokowi, disamping itu juga menandai harapan kebangkitan ekonomi digital

[1] https://www.kominfo.go.id/content/detail/29126/siaran-pers-no-105hmkominfo092020-tentang-proyek-smf-satria-dimulai-investasi-sektor-telekomunikasi-melesat/0/siaran_pers

dan hadirnya layanan publik yang prima bagi seluruh masyarakat melalui infrastruktur telekomunikasi yang memadai dan berkualitas.[2]

Satelit SATRIA ini merupakan salah satu solusi bagi daerah-daerah yang tidak terjangkau Proyek Palapa Ring. Satelit SATRIA, berkapasitas 150 Gbps yang menggunakan teknologi *High Throughput Satellite (HTS)* dengan frekuensi Ka-Band, dan mencapai hampir 150 ribu titik layanan publik di seluruh wilayah Indonesia. Berbeda dengan satelit lainnya, Satelit SATRIA didesain khusus untuk koneksi internet. Konstruksi Satelit SATRIA dimulai akhir tahun 2019 dan diharapkan peluncarannya pada kuartal kedua tahun 2022. Pada tahun 2023, Satelit SATRIA diharapkan sudah dapat beroperasi penuh untuk mendukung konektivitas layanan, serta meningkatkan ekonomi digital Indonesia untuk melayani kesehatan, pertanian, pertahanan dan keamanan, pemerintah daerah, kelurahan, administrasi pemerintahan kantor desa, kelurahan, pendidikan termasuk sekolah dan pesantren dll,[3] namun Bab ini bermaksud membahas Siaran Langsung Dengan Satelit (*Direct Broadcasting by Satelit)* secara internasional (IDBS) yang belum diatur dalam konvensi internasional, walaupun telah disepakati prinsip-prinsip pengaturannya dalam Resolusi Sidang Umum No.37/92 tentang *Principles Governing the Use by States of Articifial Earth Satellites for Internatinal Direct Television Broadcasting.*[4]

2. Perkembangan Teknologi Angkasa

Sejak peluncuran Sputnik I oleh Uni Soviet pada tanggal 4 Oktober 1957,[5] kegiatan angkasa luar meningkat terus. Peningkatan teknologi angkasa luar tersebut menimbulkan berbagai masalah ekonomi, sosial, budaya, hukum baik tataran nasional maupun tataran internasional. Dengan disahkannya konvensi-konvensi internasional mengenai angkasa luar,[6] perkembangan

---

[2] https://www.kominfo.go.id/content/detail/29126/siaran-pers-no-105hmkominfo092020-tentang-proyek-smf-satria-dimulai-investasi-sektor-telekomunikasi-melesat/0/siaran_pers

[3] https://aptika.kominfo.go.id/2020/01/satelit-satria/Satelit Satria

[4] file:///G:/10%20SEPT%202020%20(1)%20DBS%20DBS%20Principles.html

[5] Martono K., *Pendafataran Space Objects*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni,1987, hal.351

sistem transportasi angkasa luar *(space transportation system)*, penemuan teknologi baru seperti kendaraan angkasa luar, satelit bumi buatan, penggunaan satelit untuk komunikasi, telex, telepon, telegraf, televisi, radio, penginderaan jauh *(remote sensing)* untuk keperluan peningkatan pangan, explorasi sumber-sumber daya alam semuanya merupakan produk teknologi ruang angkasa luar yang dapat menimbulkan masalah hukum baik nasional maupun internasional yang harus dicermati dengan baik.

Pertumbuhan teknologi angkasa luar teresbut diharapkan dapat meningkatkan harkat hidup masyarakat dunia, dapat mempererat hubungan antar bangsa, membantu negara satu dengan negara yang lain, dan meningkatkan kesejahteraan umat manusia secara bersama-sama. Penemuan teknologi angkasa luar tersebut sudah barang tentu akan dapat menunjang pembanggunan nasional suatu bangsa. Penggunaan satelit untuk radio dan televisi pada tataran nasional sebagaimana digunakan oleh Canada, India, maupun Indonesia, tidaklah banyak menimbulkan masalah hukum internasional, karena penggunaan tersebut dalam satu negara. Sebaliknya penggunaan siaran televisi internasional melalui satelit dapat merusak moral suatu bangsa, melemahkan nilai-nilai budaya suatu bangsa yang pada umumnya dipelihara sebagai warisan nenek moyang, terutama sekali di negara-negara berkembang seperti di Indonesia, bahkan dapat menimbulkan ketegangan-ketegangan di dalam masyarakat yang tidak diharapkan oleh bangsa-bangsa tersebut, apalagi bangsa yang kepentingan maupun ideologinya berbeda, hal ini sangat membahayakan.

Masyarakat dunia sangat cemas terhadap hasil penemuan teknologi angkasa luar yang dapat menghancurkan kehidupan dunia yang tercinta ini. Masalah penggunaan nuklir diangkasa luar (*the uses of nuclear power sources*),[7] jatuhnya reruntuhan benda-benda angkasa (*space*

---

[6] *Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Uses of Outer Space, Including the Moon and other Celestial B odies, Agreement on the Rescue of Astronauts and the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space, Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects, Convention on Registration of Objects Launched Into Outer Space.* Untuk teksnya dapat dilihat Dempsey P.S.Ed.,*Annals of Air and Space Law, (2005), Vol.XXX-Part II* Toronto. Canada; The Carswell, Ltd.2005; Carl Q.Christol., The *Modern International Law of Outer Space*. New York, Oxord: Pergamon Press. Toronto, Canada: Sydney Paris, Frankfurt, 1982.

[7] Carl Q. Christol, *The Use of Nuclear Power Sources (NPS) in Outer Space*, dalam Carl Q. Christol., *The Modern International Law of Outer Space*.New York, Oxford, Toronto, Sydney, Paris Frankfurt: Pergamon Press,1982, hal.765-848

objects)[8] yang tidak terkendalikan (*uncontrolled re-entry of space debris*)[9] sebagai akibat eksplorasi angkasa luar sangat membahayakan kehidupan dunia yang fana ini. Kecemasan penggunaan tenaga nuklir di ruang angkasa luar ini terbukti dari reaksi yang keras Uni Soviet terhadap berhasilnya peluncuran *Space Shuttle Colombia* oleh Amerika Serikat. Pada saat itu Uni Soviet mengatakan bahwa *Space Shuttle Colombia* merupakan salah satu proyek persenjataan Amerika Serikat.

3. Usaha Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB)

Sebagai organisasi internasional terbesar pada saat ini Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) menangani masalah siaran langsung melalui satelit secara internasional. PBB telah menyerahkan penanganannya kepada *Sub Legal Committee COPUOS* untuk merumuskan prinsip-prinsip pengaturan siaran langsung internasional melalui satelit (*International Direct Broadcasting by Satellite*-DBS), namun demikian *Sub Legal Committee COPUOS* belum mampu menyelesaikan dengan tuntas tugas mereka dengan baik. Hal ini terbukti dari penilaian Komite Angkasa Luar Untuk Perdamaian Perserikatan Bangsa-Bangsa (*United Nations Committee on Peaceful Uses of Outer Space-COPUOS*) dalam sidangnya tanggal 23 Juni sampai tanggal 2 Juli 1980 di New York. Dikatakan bahwa *Sub Legal Committee COPUOS* tidak banyak mencapai kemajuan, namun demikian didalam sidang tersebut, *Sub Legal Committee COPUOS*

telah menyetujui beberapa prinsip. Prinsip-prinsip yang telah disetujui tersebut antara lain:

(a) berlakunya hukum internasional bagi semua negara;
(b) hak-hak dan keuntungan negara peserta;
(c) kerjasama internasional;
(d) hak dan kewajiban konsultasi,

sedangkan hal-hal yang belum disepakati oleh *Sub Legal Committee COPUOS* antara lain adalah:

[8] Berbagai benda-benda yang jatuh dari ruang angkasa yang menimbulkan kerugian dapat dibaca pada Matte N.M., *International Liability for Injury or Damage Caused by Space Vehicle*, dalam Matte N.M., *Aerospace Law*.London, Sweet & Maxwell Limited (1969). Toronto, Canada: The Caswell Company Ltd, 1969, hal.339

[9] Cosmos 954 milik USSR jatuh di Canada, lihat Alexander F. Cohent., Cosmos 954 and the International Law of Satellite Accidents;https://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1316&context=yjil

(a) *consultation and agreements between states;*
(b) *programme of content, and*
(c) *free flow of information.*

Mengingat masih ada beberapa prinsip yang belum disepakati oleh *Sub Legal Committee COPUOS*, maka Komite Ruang Angkasa Luar Untuk Perdamaian Perserikatan Bangsa-Bangsa (*UN COPUOS*) dalam sidangnya yang ke-XX mengarahkan *Sub Legal Committee COPUOS* memberi prioritas yang tinggi untuk membahas agenda yang berjudul "*Elaboration of Draft Principles Governing the Use by Sttes of Artificial Satellite for Direct Broadcasting".*

4. Siaran Langsung Internasional Melalui Satelit *(International Direct Broadcasting by Satellite)*

a. Tinjauan Umum

Menurut *International Telecommunications Union* (*ITU*) [10] yang dimaksudkan siaran langsung melalui satelit adalah suatu siaran radio telekomunikasi yang dipancarkan atau disiarkan kembali *(re-transmitted)* melalui stasiun angkasa luar (*geostationary satellite orbit – GSO*)[11] yang dimaksudkan untuk penerimaan langsung oleh umum baik perseorangan maupun masyarakat (kelompok orang) dipermukaan bumi. Sistem siaran tersebut dapat langsung ke rumah-rumah penduduk tanpa melalui stasiun bumi sebagai perantaranya. Siaran langsung melalui satelit mempunyai kemampuan yang sangat kuat. Hanya 3 (tiga) buah satelit dapat menjangkau 90% dari

[10] ITU adalah *singkatan International Telecommunications Union*, merupakan badan khusus dibawah naungan PBB yang didirikan dalam tahan 1865 yang mengatur jaringan, alokasi gelombang radio dan orbit bumi, standar tehnis untuk menjamin dan mengembangkan teknologi pada tataran dunia, lebih lanjut dapat dibaca Agus Pramono., *Hukum Keruangangkasaan perpektif Internasional dan* Nasional.Semarang: Penerbit PT Pustaka Rizki Putra,2016.

[11] Uraian mengenai geostationary satellite orbit (GSO) dapat dibaca Agus Promono., *Hukum Keruangangkasaan perpesktif Internatinal dan Nasional.*Semarang: Penerbit PT pustaka Rizki Putra, 2016, hal.19; Masalah geostationary Orbit (GSO) telah dituntut oleh 7 negara-negara dibawah khatulistiwa, termasuk Indonesia dalam deklarasi Bogota tahun1976 lihat http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/25537/3/Chapter%20II.pdf; Masalah pentingnya GSO bagi Indonesia, lihat Ridha Aditya Nugraha.,Mengapa Hukum Angkasa Penting bagi Indonesia. https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt58ca5ce2be8da/mengapa-hukum-angkasa-penting-bagi-indonesia-oleh--ridha-aditya-nugraha/

seluruh permukaan bumi. Karena itu siaran langsung internasional melalui satelit *(International Direct Broadcasting by Satellite)* secara ekonomi banyak keuntungannya.[12]

Keuntungan-keuntungan siaran langsung melalui satelit *(International Direct Broadcasting by Satellite)* antara lain dapat meningkatkan saling pengertian antar bangsa, mempererat persahabatan antar bangsa, meningkatkan kesejahateraan bangsa, meningkatkan kesehatan dan pendidikan masyarakat, dapat meningkatkan program nasional keluarga berencana, mengembangkan kebebasan informasi dan mengeluarkan pendapat, mempercepat proses pembangunan nasional maupun internasional suatu bangsa, terutama bagi negara-negara berkembang.

Di samping keuntungan tersebut di atas, siaran langsung internasional melalui satelit (*International Direct Broadcasting by Satellite*) juga mempunyai pengaruh negatif. Pengaruh negatif tersebut antara lain siaran langsung melalui satelit *(International Direct Broadcasting by Satellite)* dapat digunakan untuk maksud-maksud politik yang tidak dikehendaki oleh negara penerima, siaran langsung bersifat propaganda, mencampuri urusan dalam negeri negara lain, siaran yang dilancarkan oleh negara-negara yang tidak bersahabat bermuatan hasutan-hasutan, berita bohong, palsu, fitnah, permusuhan, penyebaran paham-paham teroris, tindakan kekerasan baik secara langsung maupun tidak langsung dikehendaki oleh negara tersebut**.**[13]

b. Usaha Pendekatan

PBB sebagai organisasi internasional terbesar yang mempunyai tujuan utama mempertahankan perdamaian dunia dan keamanan internasional tersebut [14] telah mencoba

---

[12] Martono K., *Aspek-Aspek Hukum Siaran Lansung Melalui Satelit*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa.* Bandung: Penerbit Alumni, 1987, hal.364

[13] *Ibid.*

[14] Pasal 41 UN: "*The Security Council may decide what measures not involving the use of armed force are to be employed to give effect to its decisions, and it may call upon the Members of the United Nations to apply such measures. These may include complete or partial interruption of economic relations and of rail, sea, air, postal, telegraphic, radio, and other means of communication, and the severance of diplomatic relations*"; dan Pasal 42 UN :"*Should the Security Council consider that measures provided for in Article 41 would be inadequate or have proved to be inadequate, it may take such action by air, sea, or land forces as may be necessary to maintain or restore international peace and security. Such action may include*

mengadakan pendekatan untuk mencegah dampak negatif setidak-tidaknya mengurangi pengaruh negatif siaran langsung melalui satelit. Perserikatan Bangsa-Bangsa telah mengeluarkan beberapa Resolusi untuk melakukan pendekatan serta menyiapkan rancangan konvensi internasional yang mengatur siaran langsung melalui satelit.

Di bidang teknik, usaha pendekatan dengan *World Administration Broadcasting Satellite Radio Conference (WABSRC)* dalam sidangnya pada tahun 1977. Dari pendekatan tersebut disimpulkan bahwa pancaran siaran langsung melalui satelit tidak mungkin diatur atau diarahkan sesuai dengan bentuk perbatasan suatu negara, karena itu luapan *(spill over)* dari siaran langsung melalui satelit pada perbatasan suatu negara tidak dapat dihindarkan sama sekali. Pendekatan berikutnya dengan cara kerja sama internasional. Canada dan Swedia telah mengusulkan dibentuk suatu kerjasama *regional* untuk memperoleh pengalaman praktik. Dari pengalaman praktik tersebut akan diketahui masalah-masalah hukum nasional maupun internasional yang timbul. Hal ini akan dapat dikembangkan kearah kerja sama internasional yang lebih luas. Pendekatan lain adalah dengan mengesahkan resolusi-resolusi PBB seperti terdapat dalam *United Natons Economic and Social Council (UNESCO)*[15] mengenai *"Declaration of Guiding Principles on the Uses of Satellites Broadcasting for the Free flow of Information and Spread of Eduction and Greater Cultural Exchange,* tetapi cara pendekatan ini ditolak oleh sebagian besar negara-negara berkembang yang menilai pendekatan tersebut bersifat liberal ("*Laissez fair"*).

Pendekatan selanjutnya dengan menyiapkan suatu rancangan konvensi internasional tentang pengaturan siaran langsung melalui satelit secara internasional *(International Direct Broadcasting by Satellite*-IDBS*).* Untuk maksud tersebut PBB dalam sidang umum pada tahun 1976 mengesahkan suatu resolusi yang mengarahkan agar *Sub Legal Committeee COPUOS* memberi prioritas yang tinggi untuk menyiapkan rancangan pengaturan Siaran Langsung Internasional Melalui Satelit *(IDBS).* Sebagai tindak lanjut pengarahan tersebut, *Sub Legal*

---

demonstrations, blockade, and other operations by air, sea, or land forces of Members of the United Nations. https://www.un.org/en/sections/un-charter/un-charter-full-text/

[15] UNESCO adalah salah satu organ utama organisasi perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Organ utama PBB lainnya adalah Sidang Umum, Dewan Keamanan, Dewan Perwalian, Peradilan Internasional dan Sekretariat.

Committee COPUOS membentuk kelompok kerja *(Working Group)* yang menangani konsep pengaturan Siaran Langsung Melalui Satelit Internasional *(International Direct Broadcasting by Satellite)*.[16]

Dalam tugasnya, kelompok kerja *(Working Group)* telah menyetujui beberapa prinsip yang harus dituangkan dalam pengaturan Siaran Langsung Melalui Satelit Internasional *(International Direct Broadcasting by Satellite).* Prinsip-prinsip tersebut antara lain:

(a) berlakunya hukum internasional termasuk *United Nations Charter, Outer Space Treaty of 1967*;[17]

(b) maksud dan tujuan Siaran Langsung Melalui Satelit;

(c) hak-hak dan keuntungan-keuntungan yang boleh dinikmati oleh negara anggota;

(d) kerjasama internasional;

(e) hak dan kewajiban konsultasi;

(f) tanggung jawab internasional;

(g) penyelesaian pertikaian *(dispute arrangement);*

(h) pemberitahuan kepada Perserikatan Bangsa-Bangsa dan lain-lain.

5. Prinsip-prinsip Yang Telah Disetujui *Sub Legal Committee COPUOS*

Prinsip-prinsip yang telah disetujui di dalam konvensi mengenai Siaran Langsung Melalui Satelit *(Direct Broadcasting by Satellite*) antara lain adalah:

a. berlakunya hukum internasional;

b. hak-hak dan keuntungan-keuntungan;

c. kerjasama internasional;

d. hak dan kewajiban negara anggota sebagai berikut.

[16] Nancy Lesko, *Legal Implication of Direct Satellite Broadcasting: The U.N. Working Group*. Vol. 6 GA.J.Int'L & Comp.L. 564-579 (1976).

[17] Penjelasan secara rinci *mengenaiThe 1967 Treaty on Principles Governing the Activities of State in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and Other Celestial Bodies* dapat dibaca pada Carl Q. Christol., *The Modern International Law of Outer Space.* New York, Oxford, Pergamn Press. Toronto, Canad, Sydney, Paris, Franfkfurt, hal.20.

(1). Berlakunya Hukum Internasional

Sub Legal Committed COPUOS pada prinsipnya telah menyetujui bahwa hukum yang berlaku terhadap Siaran Langsung Internasional Melalui Satelit (*International Direct Broadcasting by Satellite)* adalah hukum internasional termasuk *United Nations Charter* dan *the Treaty of Outer Space of 1967*[18] dan ketentuan-ketentuan lain yang terdapat di dalam *International Liability Convention of 1972,*[19] *Rescue Agreement of 1968,*[20] *Space Registration Convention of 1974* [21] dan *the Moon Agreement of* 1979,[22] di samping *International Telecommunications and Its Radio Regulations.*

(2). Hak-hak dan Keuntungan-keuntungannya *(Benefit and Rights)*

Sub Legal Committee COPUOS juga menyetujui bahwa pada prinsipnya semua negara berdaulat mempunyai hak yang sama untuk menyelenggarakan siaran langsung melalui satelit (DBS). Negara dapat memberi kuasa kepada warga negaranya atau badan hukum di bawah

---

[18] *Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use Outer Space, Including the Moon and Other Celestial Bodies,* opened for signature at Moscow, London and Washington, on 27 January 1967; untuk teks lihat Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law*, (2005), Vol. XXX-Part II. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.5-11; Martono K., *Aspek-Aspek Hukum Awak Pesawat Angkasa*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Buku Kedua*: Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal.216.

[19] *Convention on International Liability for Damage Caused by Outer Space Objects*, opened for signature at London, Moscow and Washington on 29 March 1972; teks terdapat dalam Dempsey P.S.Ed., Annals of Air and Space Law, (2005), Vol. XXX-Part II. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.27-36. Martono K., *Aspek-Aspek Hukum Awak Pesawat Angkasa*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Buku Kedua*: Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal.216.

[20] *Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space*, open for the signature at Washington, London and Moscow on 22 April 1968; untuk teks lihat Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law, (2005), Vol. XXX-Part II*. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 2005, hal 17-21. Martono K., *Aspek-Aspek Hukum Awak Pesawat Angkasa*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Buku Kedua*: Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal.216.

[21] *Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space*, adopted by the General Assembly of the United Nations, at New York, on 12 November 1974; untuk teks dapat dilihat Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law, (2005), Vol. XXX-Part II*. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.41-47; Martono K., *Aspek-Aspek Hukum Awak Pesawat Angkasa*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Buku Kedua*: Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal.216.

[22] *Agreement Governing the Activities of States on the Moon and Other Celestial Bodies*, Open for Signature at New York on18 Decenber 1979; untuk teks lihat Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law, (2005), Vol. XXX-Part II*. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.41-47; Martono K., *Aspek-Aspek Hukum Awak Pesawat Angkasa*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Buku Kedua*: Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal.216.

yurisdiksinya untuk menyelenggarakan siaran langsung melalui satelit serta kegiatan-kegiatan ruang angkasa luar lainnya. Prinsip ini sejalan dengan *International Liability Convention of 1972*[23] yang menyatakan antara lain bahwa negara bertanggung jawab secara internasional. Prinsip ini mengalami kesulitan di Amerika Serikat karena siaran langsung televisi di Amerika Serikat dilakukan oleh swasta.

Mengenai manfaat serta keuntungan siaran langsung melalui satelit *(Direct Broadcasting by Satellite)* pada prinsipnya baik perseorangan maupun badan hukum, pemerintah dapat menikmati. Disamping itu, juga diakui suatu prinsip bahwa setiap negara mempunyai hak yang sama untuk mengetahui dan memasuki teknologi baru tanpa adanya suatu diskriminasi bagi negara peserta atas persetujuan pihak-pihak yang bersangkutan.

(3). Kerjasama Internasional *(International Cooperation)*

Prinsip kerjasama internasional meliputi konsep bahwa kegiatan siaran langsung melalui satelit internasional *(International Direct Broadcasting by Satellite)* harus dilakukan dengan kerjasama internasional. Kerjasama tersebut dapat pada tingkat nasional, regional maupun yang lebih tinggi pada tingkat organisasi-organisasi internasional baik oleh lembaga pemerintah *(inter governmental organization)* maupun non-pemerintah *(non-governmental organization)*, termasuk organisasi siaran. Kerjasama yang dimaksudkan meliputi pendidikan, progam siaran, personil, jadwal siaran, produksi siaran, tukar menukar informasi program, alokasi frekuensi dan hal-hal yang dapat mencapai proses pembangunan nasional negara peserta.

(4). Hak dan Kewajiban Konsultasi

Prinsip hak dan kewajiban konsultasi menyatakan bahwa hak suatu negara untuk konsultasi bilamana mereka yakin dan beralasan bahwa kepentingannya menjadi korban dari siaran langsung melalui satelit (*Direct Broadcasting by Satellite)* internasional yang dilakukan oleh negara lain.

[23] 24 UST; 2389; TIAS 7762;961 UTS 187, *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects*, opened for signature at London, Moscow and Washington, on 29 March 1972.

Ketentuan ini dimaksudkan sebagai pelengkap dari ketentuan *International Telecommunications Union (ITU)* terutama sekali dalam hal pelimpahan (luapan-*spill over*) siaran yang tidak disengaja. Prinsip ini merupakan salah satu reaslisasi dari konsep *"Prior consent".*

6. Prinsip Yang Belum Disepakati oleh *Sub Legal Committee COPUOS*

Sub Legal Committee COPUOS di samping telah menyetujui beberapa prinsip sebagaimana diuraikan di atas, masih terdapat beberapa prinsip yang belum disepakati. Hal ini menyebabkan konsep konvensi tentang siaran langsung melalui satelit belum segera dapat disahkan. Prinsip-prinsip yang belum disetujui oleh *Sub Legal Committee COPUOS* tersebut antara lain

a. *Prior consent;*
b. *programme of content;*
c. *free flow of information* .

(1). Persetujuan Lebih Dahulu (*Prior Consent)*

Kelompok kerja *(Working Group)* yang dibentuk oleh *Sub Legal Committee COPUOS* belum berhasil merumuskan suatu formulasi yang dapat disetujui bersama mengenai *"prior consent".* Pada sidang Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa terakhir, setelah berkali-kali diperbaiki, formulasi konsep *"prior consent"* telah diubah menjadi *"Consultation and agreement between States".*

Menurut konsep tersebut, negara penerima siaran berhak mengawasi apa yang disiarkan kepada warga negara di daerahnya. Karena itu *International Direct Broadcasting by Satellite* tidak dapat dilakukan tanpa persetujuan lebih dahulu dari negara penerima. Mereka berpendapat bahwa suatu siaran internasional langsung tanpa adanya pembatasan berarti bahwa :
(a) melanggar hak kedaulatan negaran;
(b) mengkikis atau melemahkan nilai-nilai kebudayaan suatu bangsa;

(c) negara-negara yang sudah maju semakin mendominasi negara-engara yang sedang berkembang;
(d) menimbulkan perasaan-perasaan tidak senang di dalam negara kurang maju;
(e) negara-negara maju berusaha menghindari pengawasan program-program siaran mereka oleh negara lain.

Sebagai negara berdaulat yang diakui oleh Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) berhak menentukan sistem ekonomi, sosial, budaya, keamanam, pertahanan maupun sistem politiknya, karena itu *prior consent* adalah merupakan syarat mutlak sebelum siaran televisi langsung melalui satelit ditujukan ke wilayahnya. Konsep *prior consent* ini disponsori oleh Uni Soviet dengan negara-negara berkembang lainnya seperti Indonesia.

(2). *Free Flow of Information*

Berbicara mengenai *free flow of information*,[24] dapat dilihat dari dua segi masing-masing dari segi hak kedaulatan negara *(sovereign rights)* dan di lain pihak dari segi hak-hak perseorangan (*individual)*. Menurut hukum internasional publik maupun ajaran hukum *(doctrine*) kedaulatan adalah merupakan salah satu syarat mutlak adanya suatu negara. Tidak ada negara tanpa adanya suatu unsur kedaulatan, sedangkan kedulatan adalah suatu kekuasaan tertinggi dari suatu negara. Tetapi konsep kekuasaan tertinggi dan absolut sudah mulai ditinggalkan dan tidak dapat diterima oleh hukum nasional maupun hukum internasional terutama sekali negara-negara yang sudah maju. Hal ini telah dimulai sejak disahkannya *the Universal Declartion of Human Rights of 1948.*[25] Pada umumnya mereka menghendaki agar negara yang berkuasa dan berdaulat menghormati warga negara dan cenderung membatasi kekuasaan tertinggi.

---

[24] *Freedom of information* berkaitan dengan transportasi udara di Amerika Serikat dan Belanda mengatakan pemerintah atau pejabat umum lainnya wajib memberikan informasi atas permohonan masyarakat umum agar masyarakt umum dapat mengetahui hasil pemeriksaan kecelakaan pesawat udara, Martono,k, Agus Pramono dan Eka Budi Tjahjono.,*Pelayanan Umum, Pemisahan Regulator vs Operator dan Investigasi Kecelakaan Pesawat* dalam Martono, Agus Pramono dan Eka Budi Tjahjono.,*Pembajakan, Angkutan dan Keselamatan Penerbangan*.Jakarta : Penerbit Gramata ,2011, hal.239-248.

[25] The Universal Declaration of Human Rights;
https://www.un.org/en/universal-declaration-human-rights/

Di lain pihak hak-hak perseorangan harus dihormati. Salah satu hak perseorangan yang harus dihormati adalah hak kebebasan untuk berpendapat, mempertahankan pendapat tanpa terhalang suatu pembatasan-pembatasan. Beberapa negara, telah mengakui hak kebebasan memperoleh dan mengeluarkan pendapat yang tercantum di dalam hukum nasional sebagai dasar hak-hak kebebasan perseorangan tersebut. Di Amerika Serikat hak kebebasan tersebut dicantumkan di dalam *the Freedon of Information Act of 1966.*[26] Didalam *the Freedin of Information Act of 1966* tersebut menjamin kebebasan menyiarkan pendapat. Amerika Serikat yang sangat gigih memperjoangkan hak-hak asasi manusia dan sering dikaitkan dengan bantuan militer ke suatu negara. Begitu pula Jerman Barat yang juga menjamin kebebasan berbicara. Di antara negara-negara komunis yang menjamin kebebasan bericara adalah Rusia. Hal ini tercantum dalam Pasal 124 Konstitusi Rusia.

Mereka yang menganut konsep *free flow of information* berpendapat bahwa negara adalah terdiri dari individu-individu, karena itu penguasa sebagai pemegang kedaulatan harus menghormati hak-hak perseorangan. Setiap individu harus berhak memilih sistim ekonomi, sosial, budaya dan informasi yang dikehendaki, bebas menerima pendapat dan menyampaikan pendapat. Negara hendaknya jangan berkedaulatan secara mutlak *(absolute sovereignty)* melainkan harus menghormati hak-hak perseorangan. Kedaulatan mutlak suatu negara adalah tidak sejalan dengan resolusi Perserikatan Bangsa-Bangsa mengenai *the Declaration of Human Right of 1948,* karena itu penganut konsep *free flow of information* menentang konsep hak kedaulatan negara *(sovereign rights).* Penganut konsep *free flow of information* berpendapat bahwa:

(a) konsep *prior consent* merupakan pembatasan terlalu dini terhadap penemuan teknologi ruang angkasa luar yang mungkin sangat bermanfaat bagi pendidikan, ekonomi maupun sosial, budaya dari suatu negara:
(b) konsep *prior consent* melanggar Pasal 19 *The Univeral Declaration of Human Rights* untuk menerima dan menyampaikan pendapat tanpa batas suatu negara:

[26] Freedom of Information Act, United States law [1966];
https://www.britannica.com/topic/Freedom-of-Information-Act

(c) konsep *prior consent* melanggar hak berdaulat suatu negara untuk memelihara mass media dalam negeri, bebas dari pengawasan dan pembatasan oleh negara lain:

(d) konsep *prior consent* merupakan penghalang kerjasama internaisonal maupun regional di bidang siaran langsung melalui satelit internasional *(international Direct Broadcasting by Satellite),* karena negara tersebut berhak men-veto program siaran langsung melalui satelit.

7. Analisis Konsep *Free Flow of Information*

Sebagaimana diuraikan di atas bahwa konsep *free flow of information* telah dijamin oleh hukum nasional maupun oleh hukum internasional terutama di negara-engara yang sudah maju, seperti Amerika Serikat, Jerman Barat dan Rusia. Di samping itu juga telah diakui pula dalam resolusi Perserikatan Bangsa-Bangsa yang disahkan pada tahun 1948 mengenai *the Universal Declaration of Human Rights*.[27] Pada tingkat regional, konsep *free flow of information* juga telah diakui sebagaimana dicantumkan di dalam Konvensi Roma 1950 tentang "*The Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms*.[28] Dalam konvensi tersebut antara lain dinyatakan bahwa setiap perseorangan atau organisasi non-pemerintah dapat mengajukan petisi kepada Komisi *Human Rights* Eropa terhadap negara anggota Konvensi, tetapi ketentuan tersebut tidak berlaku bilamana kepentingan keamanan nasional, ketertiban umum, keselamatan umum, perlindungan kesehatan dan moral serta reputasi dan hak-hak orang lain terganggu.

Pada tingkat yang lebih tinggi *free flow of information* juga telah diakui dalam *the International Covenent of Civil and Political Rights*[29] yang disahkan oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa pada tanggal 16 Desember 1966. Konvensi ini pada prinsipnya juga mengatur hak-hak

---

[27] Universal Declaration of Human Rights
https://www.un.org/en/universal-declaration-human-rights/

[28] Human Rights and Fundamental Freedoms
https://ec.europa.eu/employment_social/soc-prot/disable/human_en.htm

[29] No. 14668 MULTILATERAL International Covenant on Civil and Political Rights. Adopted by the General Assembly of the United Nations on 19 December 1966 Optional Protocol to the above-mentioned Covenant. Adopted by the General Assembly of the United Nations on 19 December 1966, Registered ex officio on 23 March 1976. https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20999/volume-999-i-14668-english.pdf

kebebasan perseorangan sebagaimana terdapat dalam konvensi Roma 1950 maupun resolusi Perserikatan Bangsa-bangsa tahun 1948, tetapi konvensi tersebut belum sempat berlaku.

8. Resolusi Sidang Umum No.37/92

Setelah 11 kali *working group* yang bekerja sejak tahun 1969 sampai dengan tahun 1982,[30] akhirnya Sidang Umum mengeluarkan Resolusi 37/92 tentang *Principles Governing the Use by States of Articifial Earth Satellites for Internatinal Direct Television Broadcasting*[31] yang mengatur maksud dan tujuan, hukum yang berlaku, hak-hak dan manfaatnya, kerjasama internasional, penyelesaian sengketa, hak dan kewajiban, hak-hak negara tetangga dan *copyright*, pemberitahuan kepada PBB, konsultasi dan persetujuan antar negara sebagai berikut.

a. Maksud dan Tujuan

Aktifitas siaran langsung televisi satelit bumi (IDBS) harus dilakukan sedemikian rupa sesuai dengan hak kedaulatan semua negara, termasuk tidak intervensi hak-hak pribadi, informati yang merugikan negara maupun pribadi, mengeluarkan pendapat yang berkaitan dengan hak yang dijamin dalam Piagam PBB. Aktifitas tersebut juga harus dapat meningkatkan penyebaran informasi, tukar menukar informasi, pengetahuan, edukasi, ekonomi, sosial, budaya terutama bagi negara-negara berkembang, meningkatkan kualitas hidup manusia dan kesejaheraan secara politik maupun kesatuan setiap negara. Disamping itu, aktifitas tersebut harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga meningkatkan saling pengertian dan persahabatan antar bangsa-bangsa yang dapat menjamin perdamaian dunia maupun keamanan internasional.

---

[30] Carl Q. Christol, *Direct Television Broadcasting (DBB*), dalam Carl Q. Christol. *The Modern Internatinal Law of Outer Space*.New York, Oxfored, Toronto, Sydddney, Paris, Frankfurt: Pergamaon Press, hal.605 – 720.

[31] file:///G:/10%20SEPT%202020%20(1)%20DBS%20DBS%20Principles.html

b. Hukum yang Berlaku

Kegiatan di bidang IDBS harus dilakukan berdasarkan hukum internasional yang berlaku, termasuk Piagam PBB, Traktat Prinsip-prinsip yang mengatur kegiatan explorasi negara-negara di angkasa termasuk bulan dan benda-benda langit lainnya yang ditetapkan pada tanggal 27 Januari 1967, ketentuan internasional yang relevan seperti *Telecommunications Convention and its Radio Regulations and International instrument relating to friendly relation and cooperation among States and to human right.*

c. Hak-Hak dan Manfaatnya

Setiap negara mempunyi hak yang sama untuk melakukan IDBS dan memberi wewenang hak tersebut kepada orang atau badan hukum dalam wilayah jurisdiksinya. Semua negara maupun orang berhak menikmati manfaat dari IDBS tersebut. Disamping itu, semua negara berhak mempunyai akses pada teknologi IDBS tanpa diskriminasi dan saling menguntungkan yang disetujui bersama.

d. Kerjasama Internasional

Aktifitas di bidang IDBS harus dilakukan atas dasar semangat dan persetujuan kerjasama internasional. Kerjasama internasional tersebut tergantung penyelenggaraan. Pertimbangan khusus terhadap negara berkembang dalam kegiatan IDBS untu akselerasi perkembangan nasionalnya.

e. Penyelesaian Secara Damai

Apabila timbul sengketa akibat kegiatan IDBS harus diseleaikan sesuai dengan prosedur yang berlaku secara damai yang telah diatur sesuai dengan prosedur Piagam PBB. Semua negara bertanggung jawab secara internasional terhadap kegiatan IDBS atau atas dasar jurisdiksinya atau menepati setiap kegiatan sesuai dengan peraturan yang ada. Apabila kegiatan tersebut dilakukan organisasi pemerintahan, maka tanggung jawab bersama-sama dengan pemerintah dan organisasi tersebut.

f. Hak dan Kewajiban

Semua negara bertanggung jawab secara internasional untuk kegiatan IDBS yang dilakukan oleh mereka, badan hukum atau warga negara atau di bawah jurisdiksinya yang sesuai prinsip-prinsip dokumen ini. Apabila kegiatan tersebut dilakukan oleh organisasi pemerintah, tanggung jawabnya pada pemerintah dan organisasi tersebut.

g. Kewajiban dan Hak Konsultasi

Setiap negara penyiar maupun negara penerima pelayanan IDBS yang dilakukan antar mereka oleh negara penyiar maupun negara penerima IDBS segera menyelenggarakan konsultasi antara negara penyiar atau penerima dengan negara yang meminta konsultasi mengenai kegiatan IDBS tanpa disertai kecurigaan apapun juga yang diselenggarakan oleh negara yang meminta konsultasi.

h. Hak-Hak Negara Tetangga dan *Copyright*

Tanpa curiga berlakunya hukum internasional, semua negara yang membuat perjanjian bilateral maupun multilateral, untuk melindungi hak-hak dan *copyright* negara tetangga dengan persetujuan antar negara yang berkepentingan atau badan hukum yang berhak melakukan jurisdiksinya. Dalam kerjasama tersebut mereka harus mempertimbangkan kepentingan negara berkembang yang menggunakan fasilitas IDBS untuk akselerasi pertumbuhan nasional negara tersebut.

i. Notifikasi kepada PBB

Agar dapat menumbuh-kembangkan kerjasama internasional secara damai dalam explorasi dan penggunaan angkasa luar, semua negara yang melakukan atau mengijinkan kegiatan IDBS harus memberi tahu kepada Sekretaris Jenderal PBB, secepat mungkin karakteristik kegiatan tersebut. Berdasarkan pemberitahuan ini, Sekretaris Jenderal PBB wajib segara menyebarluaskan

secara efektif kepada badan-badan dibawah naungan PBB maupun publik dan masyarakat ilmuwan internasional.

j. Konsultasi dan Perjanjian Antar Negara

Negara yang bermaksud mendirikan atau memberi kuasa mendirikan atau pelayanan IDBS harus segera mengusulkan negara penerima siaran atau negara yang berkepentingan mengadakan konsultasi dengan negara yang bersangkutan. Pelayanan IDBS hanya dapat dilakukan setelah konsultasi dilakukan atas dasar kesepakatan sesuai dengan ketentuan *Internatinal Telecommunications Union (ITU)* dan prinsip-prinsip yang berlaku. Mengenai luberan sinyal radio satelit bumi, ketentuan ITU sepenuhnya berlaku.

9. Kesimpulan

Penemuan teknologi angkasa luar, khususnya siaran langsung melalui satelit internasional sudah barang tentu sangat menguntungkan untuk menunjang pembangunan nasional. Bangsa Indonesia yang berpenduduk lebih dari 267 juta jiwa, mendiami tidak kurang dari 13.677 pulau yang umumnya bertempat tinggal di daerah pedesaan, umumnya belum memperoleh pendidikan formal yang memadai. Hal ini disebabkan kurangnya tenaga ahli, komunikasi, hubungan darat, laut maupun fasilitas-fasilitas lainnya. Begitu pula persoalannya dengan masalah produksi pangan, kesehatan rakyat maupun program keluarga berencana. Penerangan kesehatan rakyat, keluarga berencana dan lain-lain sangat sulit menjangkau daerah-daerah terpencil tersebut. Dengan menggunakan teknologi siaran langsung melalui satelit, hambatan-hambatan tersebut dapat diatasi dengan mudah.

Siaran langsung melalui satelit sangat menguntungkan dan dapat menunjang pembangunan nasional suatu bangsa, termasuk Indonesia, meningkatkan perkembangan ekonomi, sosial, budaya, keamanan dan pertahanan, tetapi siaran langsung dengan satelit bumi secara internasional (IDBS) tidak lepas dari dampak negatifnya. Penggunaan siaran langsung melalui satelit internasional (IDBS) dapat melemahkan nilai-nilai kebudayaan suatu bangsa, termasuk Indonesia, dapat

menimbulkan ketegangan-ketegangan sosial, budaya, politik yang disebabkan oleh hasutan-hasutan dari negara yang tidak bersahabat dan lain-lain kegiatan yang bersifat negatif.

Beberapa negara telah mengakui dan menjamin hak-hak asasi manusia yang umumnya diikuti oleh penganut *konsep free flow of information*, seperti Amerika Serikat, Jerman Barat dan Rusia. Bahkan Amerika Serikat mengkaitkan hak-hak asasi manusia dengan bantuan militer kepada suatu negara, tetapi pelaksanaan konsep tersebut masih terbatas pada negara-negara maju. Demikian pula Konvensi Roma 1950, berlakunya masih terbatas sepanjang kepentingan nasional, keterriban umum, keselamatan nasional serta hak perseorangan, reputasi perseorangan tidak terganggu. Jadi konvensi tersebut tidak berlaku secara mutlak melainkan dengan beberapa pembatasan, di samping masih terbatas berlakunya di Eropah yang bersifat regional, sedangkan *the Universal Declaration of Human Rights of 1948* hanya merupakan resolusi yang berarti secara yuridis tidak mempunyai daya mengikat seperti halnya konvensi internasional.

The International Covenant on Civil and Political Rights walaupun sudah merupakan hukum yang mengikat, *Covenant* tersebut belum berlaku karena negara yang meratifikasi belum mencukupi. Sebagai negara berkembang yang masih memerlukan stabilitas ekonomi, sosial, budaya maupun politik untuk menunjang pembangunan nasional, dalam hal adanya pertentangan antara konsep *prior consent* dengan *free flow of information* antara hak kedaulatan *(sovereign state)* dengan konsep *free flow of information* seyogyanya mengutamakan kedaulatan negara dari pada hak-hak asasi yang pada umumnya diikuti oleh negara-negara yang sudah maju. Pertentangan antara negara maju dan negara berkembang akhirnya disepakati prinsip-prinsip yang berlaku dalam penyelenggaran IDBS dalam Resoluasi Sidang Umum No.37/92 tentang *Principles Governing the Use by States of Articifial Earth Satellites for Internatinal Direct Television Broadcasting*, hanya sayangnya dalam bentuk Resolusi Sidang Umum yang tidak mempunyai daya mengikat seperti halnya Konvensi Internasional yang mempunyai kekuatan mengikat kepada negara anggotanya.

DAFTAR BACAAN

BUKU

Agus Pramono., *Hukum Keruangangkasaan perpektif Internasional dan Nasional*. Semarang: Penerbit PT Pustaka Rizki Putra, 2016.

Carl Q. Christol., The *Modern International Law of Outer Space*. New York, Oxord, Toronto, Canada: Sydney, Paris, Frankfurt: Pergamon Press, 1982.

Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987.

._____, Agus Pramono dan Eka Budi Tjahjono., *Pembajakan, Angkutan dan Keselamatan Penerbangan*. Jakarta: Penerbit Gramata ,2011.

Matte N.M., *Aerospace Law*.London, Sweet & Maxwell Limited (1969). Toronto, Canada: The Caswell Company Ltd, 1969.

ARTIKEL

Agus Pramono., Geostationary satellite orbit (GSO), dalam Agus Promono., *Hukum Keruangangkasaan perpesktif Internatinal dan Nasional.* Semarang: Penerbit PT Pustaka Rizki Putra, 2016.

Alexander F. Cohent., Cosmos 954 and the International Law of Satellite Accidents; https://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1316&context=yjil

Carl Q. Christol, *Direct Television Broadcasting (DBB*), dalam Carl Q. Christol. *The Modern Internatinal Law of Outer Space.*New York, Oxfored, Toronto, Sydddney, Paris, Frankfurt: Pergamaon Press.

_____., *The Use of Nuclear Power Sources (NPS) in Outer Space*, dalam Carl Q. Christol., *The Modern International Law of Outer Space*.New York, Oxford, Toronto, Sydney, Paris Frankfurt: Pergamon Press, 1982.

Martono K., *Aspek-Aspek Hukum Siaran Lansung Melalui Satelit*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa.* Bandung: Penerbit Alumni, 1987.

_____Agus Pramono, Eka Budi Tjahjono., *Freedom of information* berkaitan dengan transportasi udara di Amerika Serikat dan Belanda mengatakan pemerintah atau pejabat umum lainnya wajib memberikan informasi atas permohonan masyarakat umum agar masyarakt umum dapat mengetahui hasil pemeriksaan kecelakaan pesawat udara, Martono,k, Agus Pramono dan Eka Budi Tjahjono.,*Pelayanan Umum, Pemisahan Regulator vs Operator dan Investigasi Kecelakaan Pesawat* dalam Martono,K., Agus Pramono dan Eka Budi Tjahjono.,*Pembajakan, Angkutan dan Keselamatan Penerbangan*.Jakarta : Penerbit Gramata, 2011.

_____., *Pendafataran Space Objects*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987.

_____., *Aspek-Aspek Hukum Awak Pesawat Angkasa*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Buku Kedua*: Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995.

Matte N.M., *International Liability for Injury or Damage Caused by Space Vehicle*, dalam Matte N.M., *Aerospace Law*.London, Sweet & Maxwell Limited (1969). Toronto, Canada: The Caswell Company Ltd, 1969.

Nancy Lesko, *Legal Implication of Direct Satellite Broadcasting: The U.N. Working Group*. Vol. 6 GA. J. Int'L & Comp.L. 564-579 (1976).

Ridha Aditya Nugraha., *Mengapa Hukum Angkasa Penting bagi Indonesia.* https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt58ca5ce2be8da/mengapa-hukum-angkasa-penting-bagi-indonesia-oleh--ridha-aditya-nugraha/

DOKUMEN

Freedom of Information Act, United States law [1966],
https://www.britannica.com/topic/Freedom-of-Information-Act

Human Rights and Fundamental Freedoms,
https://ec.europa.eu/employment_social/soc-prot/disable/human_en.htm

No. 14668 MULTILATERAL International Covenant on Civil and Political Rights. Adopted by the General Assembly of the United Nations on 19 December 1966 Optional Protocol to the above-mentioned Covenant. Adopted by the General

Assembly of the United Nations on 19 December 1966, Registered ex officio on 23 March 1976.

https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20999/volume-999-i-14668-english.pdf

Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Uses of Outer Space, Including the Moon and other Celestial Bodies, opened for signature at Moscow, London and Washington, on 27 January 1967.

Agreement on the Rescue of Astronauts and the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space, open for the signature at Washington, London and Moscow on 22 April 1968.

24UST; 2389; TIAS 7762;961 UTS 187, Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects, Convention on Registration of Objects Launched Into Outer Space. opened for signature at London, Moscow and Washington on 29 March 1972.

Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space, adopted by the General Assembly of the United Nations, at New York, on 12 November 1974.

Agreement Governing the Activities of States on the Moon and Other Celestial Bodies, Open for Signature at New York on18 Decenber 1979.

The Universal Declaration of Human Rights, https://www.un.org/en/universal-declaration-human-rights/

JURNAL

Dempsey P.S.Ed.,*Annals of Air and Space Law, (2005), Vol.XXX-Part II* Toronto. Canada; The Carswell, Ltd.2005.

Vol. 6 GA. J. Int'L & Comp.L. 564-579 (1976).

LAIN-LAIN

https://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1316&context=yjil

https://ec.europa.eu/employment_social/soc-prot/disable/human_en.htm

http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/25537/3/Chapter%20II.pdf;

https://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1316&context=yjil

file:///G:/10%20SEPT%202020%20(1)%20DBS%20DBS%20Principles.html

https://aptika.kominfo.go.id/2020/01/satelit-satria/Satelit Satria

https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20999/volume-999-i-14668-english.pdf
https://www.britannica.com/topic/Freedom-of-Information-Act
https://www.un.org/en/universal-declaration-human-rights/
https://www.un.org/en/sections/un-charter/un-charter-full-text/
https://www.kominfo.go.id/content/detail/29126/siaran-pers-no-105hmkominfo092020-tentang-proyek-smf-satria-dimulai-investasi-sektor-telekomunikasi-melesat/0/siaran_pers

BAB IX

KONFERENSI PARIS 1910
dan KONVENSI PARIS 1919
(*Paris Conference of 1910 and Paris Convention of 1919*)

Dalam Bab IX ini membahas dua bagian masing-masing Konferensi Paris 1910 dan Konvensi Paris 1919. Konferensi Paris 1910 menjelaskan antara lain posisi Inggris, Perancis dan Jerman dalam diskusi selama sidang; sebab-sebab kegagalan dan usaha memperbaiki kegagalan konferensi Paris 1910; posisi Inggris, Perancis, Jerman dan negara-negara lain di Eropa pasca konferensi Paris 1910; menjelang Perang Dunia Pertama dan pembentukan komisi navigasi penerbangan, sedangkan dalam Konvensi Paris 1919 menjelaskan antara lain kedaulatan wilayah udara; penerbangan lintas damai (*innocent passage*); transportasi udara internasional komersial; zona larangan terbang; pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara; sertifikat pendaftaran pesawat udara dan peralatan radion; persetujuan terbang; keberangkatan dan pendaratan (*landing and departure of aircraft*); larangan pengangkutan (*prohition of carrying*); klasifikasi pesawat udara *(aircraft classification);* komisi navigasi penerbangan internasional (CINA); pengumpulan dan distribusi statistik; bea cukai dan kesimpulan termasuk keamanan nasional, sifat feodalisme, diskriminasi sebagai berikut.

A. KONFERENSI PARIS 1910

Sebelum membahas lebih Konvensi Paris 1919,[1] lebih dahulu dijelaskan Konferensi Paris 1910 agar pembaca buku ini memahami dengan baik latar belakang dan muatan Konvensi Paris

1919. Dalam Konferensi Paris 1910 ini dibahas antara lain kedautan atas wilayah udara; agenda konferensi Paris 1910; diskusi selama konferensi termasuk posisi Inggris, Perancis dan Jerman; sebab-sebab kegagalan dan usaha memperbaiki kegagalan konferensi Paris 1910; posisi Inggris, Perancis, Jerman dan negara-negara lain di Eropa pasca konferensi Paris 1910; menjelang Perang Dunia Pertama dan pembentukan komisi navigasi penerbangan sebagai berikut.

1. Latar Belakang

Berbeda dengan moda transportasi laut yang telah lahir jauh moda udara, kelahiran moda transportasi udara, baru lahir sejak permulaan abad ke-17. Pada saat itu Francisco de Lana dan Galier mencoba mengembangkan model pesawat udara yang dapat terbang di atmosfer kemudian diikuti oleh Pater de Gusman di Lisabon yang berhasil terbang di ruang udara dengan menggunakan udara yang dipanaskan,[2] sedangkan Black berhasil terbang dengan balon yang diisi dengan zat air dalam tahun 1767 yang diikuti oleh Cavallo dalam tahun 1782. Black terbang juga dengan balon yang diisi dengan gas zat air. Percobaan penerbangan tersebut dilanjutkan oleh Montgolfier bersaudara di Perancis dengan balon yang diisi dengan udara panas. Setelah berhasil percobaan-percobaan tersebut, akhirnya Blanchard bersama Jaffies berhasil terbang melintasi selat Calais dengan menggunakan balon bebas dalam tahun 1785 yang pernah digunakan untuk perang Franco-Prusia tahun 1870-1871 untuk mengungsikan para pejabat negara.

Sebenarnya jauh sebelum perang Franco-Prusia, dalam tahun 1852 Giffard telah berhasil terbang dengan balon yang diberi mesin uap, kemudian dalam tahun 1884 Renard bersama Krebbs juga berhasil menciptakan sebuah balon dengan baling-baling bermesin listrik yang digerakkan dengan tenaga baterai dan terakhir Von Zepplin dalam tahun 1889 berhasil membuat balon bebas bermotor yang dapat dikemudikan dan berhasil terbang melintasi danau Constance di Swiss dalam tahun 1900. Dalam tahun berikutnya Santos-Dumont berhasil terbang disekitar kota Paris. Sejak

[1] *Convention Relating to Aerial Navigation, signed at Paris on 13 October 1919*; Untuk teks Konvensi Paris 1919 dan Annexes, lihat 11 LNTS 173-310 (1922); Dempsey P. S. Ed., *Annals of Air and Space Law, (2005) Vol. XXX-Part I.* Toronto, Canada: the Carswell Company, Ltd.hal.,1-5.

[2] Priyatna A., *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Jakarta : Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972.

Francisco de Lana dalam tahun 1870 sampai dengan tahun 1889, Von Zepplin terbang dengan pesawat udara yang dikembangakan lebih ringan dari udara, sedangkan sejak akhir abad ke-19 Santos-Dumont mulai mengembangkan teknik pembuatan pesawat udara yang lebih berat dari udara, walaupun sebenarnya pemikiran demikian telah diimpikan sekitar abad ke-15. Pada awal abad ke-15 Sir George Cayley juga menciptakan model pesawat udara seperti pesawat terbang layang.

Penerbangan balon udara dikembangkan lebih lanjut sehingga tercipta pesawat udara yang lebih berat dari udara yang untuk pertama kalinya Wright bersaudara berhasil terbang dengan menggunakan pesawat udara yang lebih berat dari udara di kota Kitty Hawk Amerika Serikat. Sejak penerbangan Wright bersaudara dalam tahun 1903 tersebut, telah terbukti bahwa penerbangan dapat dilakukan dengan pesawat udara yang lebih ringan dari udara maupun pesawat udara lebih berat dari udara. Penerbangan tersebut hanya mungkin dapat dilakukan pada ruang udara yang terdapat gas-gas udara.

Dalam perkembangannya pesawat udara yang lebih ringan dari udara maupun pesawat udara yang lebih berat dari udara dapat digunakan untuk berbagai keperluan seperti transportasi udara komersial, keperluan militer bahkan dapat digunakan sebagai mata-mata, sehingga semakin menarik perhatian para ahli hukum udara internasional untuk meletakkan dasar hukum internasional. Pada saat itu, tahun 1900 praktis belum ada dasar hukum untuk mengatur penerbangan internasional dengan jelas, karena itu untuk pertama kalinya Prof. Ernest Nys dari Universitas Brussel berpendapat penerbangan tersebut perlu diatur dalam hukum udara yang merupakan cabang ilmu hukum. Hal itu diketemukan dalam laporannya kepada *Institute of International Law* dalam tahun 1902. Prof. Ernest Nys berpendapat yang menjadi masalah bukanlah masalah status udaranya, melainkan menyangkut masalah penggunaan ruang udara *(space)* di mana terdapat udara. Ruangan tersebut adalah ruangan di mana terdapat udara yang dapat merupakan tenaga dorong pesawat udara sehingga dapat terbang. Adanya udara tempat penerbangan berlangsung tersebut membatasi lingkup berlakunya hukum udara.

2. Kedaulatan Atas Wilayah Udara

Masalah status hukum ruang udara di atas wilayah daratan dan perairan suatu negara berdaulat yang digunakan untuk melakukan penerbangan, mulai dibahas secara resmi dalam konferensi Paris 1910 yang berlangsung dari tanggal 10 Mei dan berakhir tanggal 29 Juni 1910. Latar belakang konferensi Paris 1910 adalah kenyataan banyaknya penerbangan yang berlangsung di Eropa, tanpa memperhatikan kedaulatan suatu negara di bawahnya (negara kolong), karena pada saat itu belum ada pengaturannya. Balon bebas tinggal landas dari satu negara dan mendarat di negara lain tanpa adanya izin dari negara yang bersangkutan akan membahayakan, apalagi pesawat udara dapat digunakan untuk mengangkut militer, mata-mata yang dapat mengancam keamanan nasional negara di bawahnya.

Von Zepplin melakukan penerbangan berangkat dari negaranya di Jerman menuju Swiss tanpa memperoleh izin lebih dahulu. Demikian pula penerbang *(aviator)* Bleriot dalam tahun 1909 tinggal landas dengan pesawat melintasi kanal Inggris dari Perancis ke Inggris Raya *(Great Britain)* tanpa menemui kesulitan. Antara bulan April dan November 1908 paling sedikit terdapat dua puluh lima penerbang *(aviator)* anggota angkatan perang yang diangkut dengan balon udara Jerman melintasi perbatasan Perancis.

Sebelumnya, dalam bulan November 1906, pemerintah Perancis membahas masalah penerbangan perbatasan yang dianggap membahayakan pertahanan keamanan nasional, di samping itu pemerintah Perancis juga berpendapat bahwa penerbangan internasional dapat dimanfaatkan untuk komersial, walaupun para penerbang Jerman tersebut di atas dapat diterima oleh pejabat pemerintah daerah tempat melakukan pendaratan di Perancis yang kadang-kadang juga terjadi insiden. Duta Besar Perancis yang berada di Berlin memperingatkan pemerintah Jerman bahayanya pelanggaran wilayah yang melintasi perbatasan Perancis. Pemerintah Jerman berjanji untuk segera mengambil langkah-langkah pencegahan terhadap penerbangan balon yang ke luar dari perbatasan Jerman.

Peristiwa tersebut disusul dalam bulan Desember 1908, pemerintah Perancis menyampaikan undangan konferensi kepada negara-negara di Eropa untuk menghadiri konferensi

diplomatik yang akan meletakkan dasar hukum pengaturan penerbangan internasional. Konferensi tersebut terbatas pada negara-negara Eropa. Amerika Serikat tidak diundang karena Amerika Serikat dianggap di luar Eropa yang tidak mempunyai kepentingan penerbangan internasional di Eropa. Sementara itu pemerintah Perancis mengambil langkah-langkah pengaturan yang membatasi pendaratan balon yang terus berlangsung sampai tahun 1909. Tindakan yang sangat penting tersebut dikeluarkan oleh Clemenceau karena banyaknya pendaratan balon-balon asing di Perancis, sungguh-sungguh *(serious)* memprihatinkan. Pemerintah daerah di Perancis diinstruksikan untuk menahan balon-balon tersebut dan menginterogasi maksud dan tujuan penerbangan dan sekaligus untuk menghimpun bea masuk. Instruksi yang dikeluarkan oleh Presiden Perancis tersebut mewajibkan para penerbang *(aviator)* membayar bea masuk, mewajibkan para pejabat daerah menjelaskan maksud dan tujuan penerbangan dan secepatnya melaporkan ke pemerintah pusat Perancis, bilamana ada pesawat udara yang memasuki wilayah Perancis di daerah.

3. Agenda Konferensi 1910

Undangan konferensi Paris 1910 [3] disampaikan kepada negara-negara Eropa seperti Austria, Hongaria, Inggris, Belgia, Bulgaria, Denmark, Perancis, Jerman, Portugal, Rumania, Rusia, Spanyol, Swedia, Swiss dan Turki dalam bulan Agustus 1909. Dalam undangan tersebut berisikan beberapa pertanyaan yang diajukan oleh pemerintah Perancis kepada setiap negara untuk menanyakan pendapatnya. Antara bulan Desember 1908 sampai dengan Agustus 1909 kedua pemerintah Inggris dan Perancis telah sepakat menghindari pembahasan masalah-masalah mendasar terutama apakah ruang udara yang digunakan untuk penerbangan internasional merupakan bagian wilayah negara di bawahnya (negara kolong) atau apakah ruang udara merupakan ruang bebas yang dapat digunakan untuk keluar masuk pesawat udara milik negara lain. Inggris dan Perancis berpendapat, masalah-masalah tersebut tidak perlu dicantumkan dalam agenda konferensi Paris 1910, karena hal itu merupakan hak-hak prerogatif untuk melakukan penerbangan dari satu negara ke negara lain. Agenda konferensi Paris 1910 dibatasi masalah-masalah teknis dan operasional pesawat udara seperti antara lain masalah perbedaan antara

[3] Martono K., Amad Sudiro., *Hukum Udara Publik: Nasional dan Internasional*. Jakarta: Penerbit, Rajagrafindo Persada, Divisi Perguruan Tinggi, 2012, hal.12

pesawat udara yang digunakan oleh pemerintah *(public aircraft)* dengan pesawat udara yang digunakan untuk pesawat udara sipil *(private aircraft),* navigasi penerbangan, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, sertifikat kelayak udaraan, sertifikat kecakapan awak pesawat udara, peraturan mengenai keberangkatan dan kedatangan pesawat udara, dokumen yang harus dibawa dalam penerbangan dan lain-lain, tetapi dalam agenda juga dicantumkan persyaratan yang harus dipenuhi oleh penerbangan internasional. Agenda konperensi ini dimaksudkan untuk menghindari pembahasan kasus pelanggaran perbatasan balon Jerman yang banyak mendarat di Perancis maupun negara lain sesuai dengan kesepakatan antara Perancis dengan Inggris sebagaimana dikemukakan di atas. Apakah penerbangan balon udara seperti yang dilakukan oleh *aviator* Jerman tersebut mempunyai hak atau tidak mempunyai hak mendarat di Perancis atau negara lain tanpa memperoleh izin lebih dahulu.

Jawaban pertanyaan dari negara-negara di Eropa memaksa harus memperluas agenda konferensi Paris 1910 seperti diusulkan oleh Belgia. Belgia mengusulkan kebebasan pendaratan harus dibahas secara luas dan negara yang netral harus dijamin oleh perjanjian internasional yang menentukan seberapa jauh hak setiap negara terhadap penggunaan ruang udara di atas negara yang netral tersebut. Italia mengusulkan larangan adanya pendaratan di zona militer dan merekomendasikan agar konferensi Paris 1910 membahas apakah perlu atau tidak menetapkan zona larangan terbang untuk menegakkan kedaulatan negara seperti diatur dalam hukum laut teritorial, sedangkan Rusia berpendapat bahwa setiap pesawat udara bebas melakukan pendaratan kecuali mendarat di kawasan terlarang, di samping membahas hak-hak negara berdaulat atas ruang udara di atas wilayahnya.

4. Diskusi Konferensi Paris 1910

Dalam konferensi Paris 1910 terdapat empat kelompok yang berbeda pendapat mengenai pengaturan penerbangan internasional masing-masing dikemukakan oleh Perancis, Jerman dan Inggris sebagai berikut.

a. Posisi Inggris

Posisi delegasi Inggris pada saat konferensi Paris 1910[4] berlangsung, bertitik tolak pada prinsip yang menyatakan bahwa pemilik tanah mempunyai hak-hak keperdataan di ruang udara di atas wilayah secara penuh dan utuh terhadap ruang udara di atas wilayahnya. Memoranda yang diajukan oleh delegasi Inggris kepada Perancis sebelum konferensi Paris 1910 berlangsung, antara lain berbunyi*: "It is desirable that no regulation be instituted which implies in any manner whatsoever the right of an aircraft to fly over or land on private property, or which excludes or limits the right of every State to prescribe the condition under which one may navigate in the air above its territory".*

Delegasi Inggris bermaksud mengakui adanya kedaulatan yang penuh dan utuh *(complete and exclusive sovereignty)* terhadap ruang udara yang dapat digunakan *(usable space)*, karena itu delegasi Inggris pada prinsipnya tidak sependapat dengan diktum yang diajukan oleh seorang ahli hukum internasional Inggris, Westlake, yang pada tahun 1906 mendukung suatu teori kedaulatan negara terhadap ruang udara di atas wilayahnya yang dilekati dengan hak lintas damai bagi pesawat udara asing seperti halnya hak lintas damai untuk kapal laut di laut teritorial suatu negara.

b. Posisi Perancis

Delegasi Perancis yang dipimpin oleh ahli hukum udara internasional, Louis Renault, anggota *Institut de Droit International,* kepala Seksi Hukum kantor Departemen Luar Negeri Perancis, berpendapat bahwa tidaklah merupakan masalah yang penting prinsip-prinsip yang masih abstrak, sehubungan dengan hak-hak negara di atmosfer. Pendirian pemerintah Perancis tersebut terlepas dari teori yang telah dikembangkan oleh ahli hukum internasional Paul Fauchille yang berpendapat bahwa penerbangan di udara itu bebas, walaupun demikian negara kolong memiliki hak-hak untuk mengatur ruang udara untuk kepentingan keamanan negara, penduduk beserta harta bendanya. Pada umumnya pendirian pemerintah Perancis banyak sangkut pautnya dengan prinsip teori kebebasan ruang udara yang dikemukakan oleh Fauchille, maka dengan

[4] *Ibid*., hal 17.

demikian dapat ditarik kesimpulan bahwa penerbangan di ruang udara itu dapat dilakukan dengan bebas dan negara tidak dibenarkan untuk melakukan pembatasan-pembatasan apapun juga, kecuali pembatasan tersebut semata-mata diperlukan untuk menjamin pertahanan dan keamanan negara, melindungi penduduk serta harta benda mereka. Secara konkrit pendirian Perancis dirumuskan oleh delegasi Perancis sebagai berikut :

1) dilarang melakukan penerbangan dengan pesawat udara di dalam suatu zona di bawah ketinggian yang telah ditetapkan oleh konvensi *(prohibition of flight of arcraft in a zone below a certain height fixed by the convention);*

2) dilarang melakukan penerbangan atas pertimbangan pertahanan keamanan, di atas tempat-tempat yang telah ditentukan seperti di atas benteng pertahanan keamanan dan lokasi militer *(prohibition of flight in the interest of national security above such places for fortresses);*

3) tanpa izin, dilarang mengangkut dengan pesawat udara benda-benda yang berbahaya seperti bahan peledak, peluru, alat potret dari udara, peralatan komunikasi serta barang-barang dagangan yang menurut peraturan bea cukai dianggap membahayakan *(prohibition of carriage by aircraft, without authority, of explosive, munition,*
photographic and telegraphic equipment, and merchandize particularly dangerous goods from a customs point of view);.

4) hak negara kolong melakukan tugas-tugas kepolisian dan bea cukai terhadap setiap pesawat udara yang terbang dan berada di ruang udara di atas wilayahnya *(right of the subjecent states to exercise over aircraft in the airspace above its territory police and customs supervision);*

5) hak negara kolong melarang setiap penerbangan pesawat udara militer melalui ruang udara di atas wilayahnya *(right of the subjecent State to deny passage of foreign military and police aircraft through such airspace);*

6) setiap tindakan di dalam pesawat udara yang berada di ruang udara di atas wilayah bilamana hal itu akan mengancam pertahanan keamanan negara tetap berlaku peraturan perundang-

undangan negara kolong *(right of the subjecent State to submit to its jurisdiction and laws those acts occuring on board aircraft affecting the right of self-preservation of such subjecent State).*

Apabila diteliti dengan cermat pendirian delegasi Perancis dalam konferensi Paris 1919, jelas Perancis menganut kebebasan ruang udara yang pada hakekatnya hanya kebebasan semu, karena kebebasan tersebut ternyata tetap dibatasi yang harus sesuai dengan peraturan yang akan dicantumkan dalam konvensi tersebut, misalnya bagaimana bisa dikatakan bahwa ruang udara tiap-tiap negara itu terbuka bagi pesawat udara asing kalau segala bentuk penerbangan yang dilakukan oleh pesawat udara asing baik pesawat udara sipil maupun militer itu hanya akan dibenarkan sepanjang tidak bertentangan dengan apa yang tercantum dalam konvensi atau peraturan perundang-undangan nasional negara kolong. Konsekuensi usul tersebut adalah bahwa dapat saja akhirnya ruang udara tersebut secara praktis tertutup sama sekali dari segala bentuk penerbangan baik penerbangan sipil maupun penerbangan pesawat udara militer karena syarat-syarat penerbangan yang tercantum dalam peraturan perundang-undangan nasional negara kolong bagitu ketatnya, sehingga sulit bagi pesawat udara asing untuk mematuhi peraturan itu. Negara kolong dapat saja membuat peraturan perundang-undangan yang sedemikian ketatnya sehingga pesawat udara asing tidak dapat memenuhi persyaratan tersebut.

c. Posisi Jerman

Posisi delegasi Jerman pada saat konferensi Paris 1910 berlangsung bertitik tolak pada prinsip bahwa negara memiliki kedaulatan penuh terhadap ruang udara yang dapat digunakan *(usable space)* di atas daratan maupun di atas laut teritorialnya. Dalam Pasal 11 konsep yang diajukan oleh delegasi Jerman juga mengatakan bahwa pesawat udara negara *(state aircraft)* anggota dibenarkan untuk tinggal landas, mendarat dan/atau terbang melalui wilayah udara negara anggota lainnya.

Pasal tersebut pada hakikatnya dimaksudkan untuk memberikan dasar hukum bagi segala penerbangan pesawat udara Jerman yang terjadi sebelumnya. Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa sebelum konferensi Paris 1910 dilangsungkan, terdapat banyak sekali penerbangan pesawat

udara dari Jerman ke berbagai negara di Eropa, khususnya ke Perancis. Andai kata Pasal 11 konsep yang diajukan oleh delegasi Jerman diterima oleh para delegasi, maka telah merupakan penyangkalan adanya hak lintas damai yang telah merupakan hukum kebiasaan internasional yang berlaku untuk semua pesawat udara negara karena konvensi hanya memberikan hak lintas damai kepada pesawat udara negara anggota saja dan tidak memberikan hak lintas damai kepada negara-negara bukan negara anggota. Hal itu terbukti dengan adanya perkataan: ”negara anggota lainnya *(contracting State)”,* ini berarti bahwa pesawat udara yang bukan dimiliki negara anggota konvensi tidak mempunyai hak lintas damai *(innocent passage).* Usul-usul Jerman yang tidak mengakui hak-hak apapun bagi pesawat udara negara bukan negara anggota, kemudian ternyata merugikan sendiri sewaktu pembentukan konvensi Paris 1919, karena dalam Konvensi Paris 1919 banyak pasal-pasal yang hanya berlaku bagi negara anggota *(contracting parties),* walaupun demikian pada dasarnya inti dari usul-usul Jerman berisikan suatu prinsip yang lebih menegaskan kedaulatan di ruang udara di atas wilayahnya.

Konferensi Paris yang diselenggarakan tahun 1910 merupakan salah satu langkah perkembangan hukum udara internasional yang sangat penting. Dari konperensi tersebut terdapat dokumen yang paling penting disiapkan oleh delegasi Jerman. Secara historis dokumen tersebut sangat berarti karena untuk pertama kalinya pernyataan status hukum ruang udara di atas wilayah negara berdaulat didukung oleh delegasi konferensi. Beberapa pasal yang penting dalam dokumen tersebut terdapat pernyataan *fully and absolute territorial sovereignty in usable space over its lands and waters”*. Hal ini telah dikemukakan lebih dahulu oleh ahli hukum internasional Jerman seperti Meurer, Zitelman. Sebenarnya kegagalan konferensi Paris 1910 tersebut bukan karena perbedaan pendapat antara Inggris, Perancis dengan Jerman mengenai status ruang udara di atas wilayahnya, melainkan lebih bersifat politis.

5. Kegagalan Konferensi Paris 1910

Konferensi yang dilangsungkan di Paris 1910 tidak berhasil mencapai pemecahan yang bulat tentang pelaksanaan penyelesaian masalah yang mendesak mengenai pengaturan ruang udara di atas wilayahnya, karena itu perlu segera diadakan pertemuan antar negara. Memang semua peserta konferensi sependapat bahwa telah merupakan suatu fakta internasional dan menetapkan

suatu cara pengakuan internasional ruang udara di atas wilayah negara itu merupakan hak kedaulatan negara tetapi secara formal belum ada kata sepakat perumusannya. Kegagalan mencapai kesepakatan pengesahan konvensi internasional tersebut disebabkan oleh:

(a) keberatan Inggris menerima usul perubahan undang-undang perdatanya, khususnya mengenai status hukum hak-hak milik perorangan dari si pemilik tanah di ruang udara *(legal status of private property rights in flight space).* Negara-negara Eropa daratan *(continental)* sebenarnya juga mengakui adanya hak-hak keperdataan pemilik tanah di ruang udara di atas tanah miliknya, tetapi janganlah kiranya hak-hak tersebut menjadi hambatan pengembangan penerbangan sehingga wajar kalau negara-negara yang bersangkutan mengusahakan agar penerbangan dapat berlangsung tanpa hambatan apapun juga dari sisi pemilik tanah;

(b) tidak terdapat kata sepakat memasukkan di dalam konvensi untuk mengadakan perlakuan yang sama kepada pesawat udara asing dan pesawat udara nasional;

(c) sebab-sebab lain yang lebih penting tersebut adalah lebih bersifat politis.

Sebagaimana diketahui bahwa sejarah membuktikan negara-negara di Eropa satu sama yang lain selalu berbeda kepentingan, misalnya Inggris vs Perancis. Kedua negara tersebut tidak pernah dapat kerja sama secara internasional, kecuali kerja sama dalam bidang pembuatan pesawat udara komersial Concorde, inipun hampir mengalami kegagalan. Demikian pula Jerman vs Perancis dan Inggris selalu beraing dalam teknologi penerbangan dengan negara-negara lain di Eropa.

6. Usaha Memperbaiki Kegagalan

Inggris mengusulkan kompromi dengan memberi perlakuan yang sama antara pesawat udara nasional dengan pesawat udara asing, untuk mencegah jangan sampai konferensi Paris 1910 gagal sama sekali.[5] Kompromi tersebut dengan cara menambah kalimat baru*:"subject to measures*

[5] *Ibid.* hal.18.

which a State take to assure its security", walaupun demikian kompromi tersebut tetap tidak berarti sebab negara kolong mempunyai kebebasan untuk menciptakan undang-undang atau peraturan perundang-undangan nasional sedemikian rupa sehingga pesawat udara asing baik pesawat udara sipil *(civil aircraft*) maupun pesawat udara negara *(state aircraft)* sulit memenuhi persyaratan, karena itu usul kompromi Inggris tersebut ditolak oleh konferensi Paris 1910, karena pada hakekatnya tidak banyak berarti dan tidak menolong kepada pesawat udara asing.

Sebenarnya Jerman sendiri bermaksud untuk mencapai kesepakatan yang bulat. Hal ini untuk menunjang kemajuan teknologi penerbangan Jerman sendiri, di mana tingkat kemajuan penerbangan Jerman di bidang teknologi penerbangan sipil dan militer sudah sedemikian jauhnya, sehingga praktis memerlukan dukungan di bidang pengaturan untuk menunjang kemajuan teknologi yang pada umumnya berada di atas hampir semua negara di Eropa. Kemajuan penerbangan yang telah dicapai oleh Jerman sangat mencemaskan negara-negara yang berada di sekitarnya, terutama sekali Perancis dan Inggris yang selama ini keamanan dan pertahanannya merasa terganggu oleh segala macam penerbangan yang dilakukan pesawat udara Jerman, namun demikian kemauan Jerman tersebut tidak dapat direalisasi.

Perancis yang semula menganut teori kebebasan udara yang dikembangkan oleh Paul Fauchille, tetapi pada akhir konferensi Paris 1910 sependapat dengan pihak Jerman yang menyarankan hak-hak kedaulatan negara terhadap ruang udara di atas wilayahnya, sehingga pada umumnya negara peserta sependapat tentang satu pokok yang terpenting ialah adanya hak-hak kedaulatan negara terhadap ruang udara di atas wilayahnya dan tidak satu negarapun yang menyangkal adanya hak untuk membatasi penerbangn pesawat udara asing yang melintasinya.

Pada mulanya delegasi Perancis menghendaki berlakunya teori kebebasan udara sebagai dasar dari pada konvensi internasional yang akan disusun, sedangkan Jerman menghendaki sebagai dasar hukum ialah adanya lintas damai bagi pesawat udara asing andaikata hal ini diakui hak kedaulatan negara terhadap ruang udara di atas wilayahnya. Konferensi Paris 1910 tetap mempunyai arti yang sangat penting bagi perkembangan hukum udara internasional seterusnya, walaupun konferensi Paris 1910 belum ada kata sepakat untuk menghasilkan konvensi internasional. Konvensi Paris 1919 pada hakekatnya adalah konsep yang telah dibahas dalam

konferensi Paris 1910, tetapi belum sempat ditanda tangani, karena terdapat perbedaan pendapat mengenai kedaulatan di atas wilayah udaranya.

Secara teknis dan operasional konferensi Paris 1910 telah berhasil menyiapkan konsep pengaturan pesawat udara yang meliputi prinsip-prinsip umum, kebangsaan pesawat udara, sertifikat kelayak udaraan, sertikat kompetensi, izin terbang di atas wilayah negara lain, regulasi yang harus diperhatikan bilamana melakukan pendaratan dan tinggal landas, larangan transportasi, pesawat udara negara *(state aircraft),* pesawat udara sipil *(civil aircraft)* komisi navigasi penerbangan internasional, ketentuan penutup dan empat puluh tiga pasal, sedangkan naskah tambahan terdiri atas delapan Annexes (A-H). Dalam konferensi Paris 1910 juga disepakati hak suatu negara untuk menetapkan zona larangan terbang *(prohibited area),* melarang terbang di atas daerah terlarang, melarang terbang di atas wilayahnya, hak penerbangan *(cabotage),*[6] hanya dinikmati oleh pesawat udara nasional, penerbangan internasional berjadwal hanya atas persetujuan negara kolong. Semua ketentuan tersebut muncul kembali dan diatur dalam konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago 1944,[7] walaupun dalam bentuk redaksi yang berbeda.

Dari konferensi Paris 1910 sebenarnya dapat ditarik kesimpulan bahwa ruang udara di atas daratan dan perairan suatu negara berdaulat merupakan bagian wilayah kedaulatan negara tersebut. Perdebatan yang berlangsung di konferensi Paris 1910 menunjukkan bahwa semua negara berhak mengatur penerbangan yang berlansung di atas wilayahnya, termasuk segala bentuk kegiatan manusia, walaupun konferensi tersebut tidak sempat di tanda tangani. Meskipun tidak secara tertulis disepakati, dari pembahasan di konferensi Paris 1910 dapat disimpulkan pokok-pokok pembahasan tentang:

---

[6] Konsep *cabotage* sebenarnya berasal dari hukum maritim yang diambil alih dalam hukum udara. Pengertian *cabotage* dalam hukum udara adalah transportasi penumpang, barang dan pos secara komersial dari satu tempat ke tempat yang lain dalam satu wilayah negara berdaulat, misalnya transportasi dari Singapura-Jakarta-Denpasar dan Melbourne di Australia, maka cabotage adalah ruas Jakarta-Denpasar.Untuk lebih jelasnya Martono K., *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan. Alfabet Indonesia-Inggris dan Alfabet Inggris-Indonesia.* Edisi Pertama.Jakarta : Penerbit PT Rajagrafindo Persada, Divisi Perguruan Tinggi,2007

[7] ICAO Doc.7300/8 Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1977; untuk Teks dapat dilihat Dempsey P. S. Ed, *Annals of Air and Space Law, (2005), Vol. XXX-Part I.* Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 2005, hal.19-51.

(a) setiap negara mempunyai kedaulatn yang penuh dan utuh atas ruang udara di atasnya *(complete and exclusive sovereignty)*

(b) tidak ada hak lintas damai bagi segala macam pesawat udara asing di ruang udara di atas wilayah negara.

7. Pasca Konferensi Paris 1910

Setelah gagalnya Konferensi Paris 1910 negara-negara di Eropa masing- masing mengambil tindakan sepihak baik oleh Inggris, Perancis, Jerman dan negara-negara Eropa lainnya sebagai berikut.

a. Inggris

Kegagalan konferensi Paris 1910 sebagaimana diuraikan di atas, mendorong pemerintah Inggris melakukan tindakan sepihak *(unilateral action)*, untuk melarang segala bentuk penerbangan di atas wilayah udara kedaulatannya termasuk daerah jajahan. Dalam tahun 1911, satu tahun setelah kegagalan konferensi Paris 1910, Inggris mengeluarkan *The Aerial Navigation Act of 1911* yang melarang semua penerbangan dari dan/atau ke wilayah kedaulatan Inggris termasuk jajahannya tanpa memperoleh izin lebih dahulu. Berdasarkan *The Aerial Navigation Act of 1911* tersebut, Inggris memberi wewenang kepada Menteri Dalam Negeri untuk melarang segala bentuk penerbangan tanpa izin lebih dahulu. Inggris menyatakan berdaulat secara tidak terbatas terhadap ruang udara di atas wilayah daratan maupun wilayah perairan termasuk wilayah jajahannya dan mempunyai hak secara mutlak untuk mengawasi semua bentuk penerbangan di atasnya.

Departemen Luar Negeri Inggris menyampaikan kepada negara-negara di Eropa pernyataan yang pernah disampaikan Inggris kepada Perancis sebagai jawaban pertanyaan sebelum konferensi Paris 1910 berlangsung. Pernyataan tersebut berbunyi *:" No regulations shall be framed which is any way exclude or limit the right of a State to prescribe the conditions under which the air above its territory should be navigated".* Pernyataan demikian sudah barang tentu

mengejutkan negara-negara di Eropa lainnya, karena dalam konferensi Paris 1910 belum berhasil sepakat pengaturan ruang udara, tetapi Inggris membuat pengumuman berdaulat penuh dan utuh *(complete and exclusive sovereignty)* atas wilayah udara di atasnya. Sebenarnya, walaupun konferensi Paris 1910 masih ditunda, pembahasan kedaulatan di udara melalui saluran diplomatik tetap masih berlangsung antar negara.

Pernyataan pemerintah Inggris tersebut di atas diikuti dengan lahirnya *The Aerial Navigation Act of 1911*, sebagaimana disebutkan di atas, memberi wewenang kepada Menteri Dalam Negeri Inggris untuk melarang penerbangan pesawat udara di atas wilayahnya. Hal ini merupakan deklarasi kedaulatan terhadap ruang udara di atasnya dan hak untuk mengawasi segala bentuk penerbangan. Deklarasi tersebut dijabarkan lebih lanjut. Dalam mukadimah dikatakan: ”*The sovereignty and rightful jurisdiction of His Majesty extends, and has always extended, over the air superincumbent on all parts of His Majesty's dominions and the territory waters adjacent thereto".*

Dalam tahun 1913, *The Aerial Navigation Act of 1911* disempurnakan dengan mengganti *The Aerial Navigation Act of 1911* dengan *the Aerial Navigation Act of 1913.* Dalam *the Aerial Navigation Act of 1913* larangan meliputi *"The whole or any part of the coastline of the United Kingdon and the Territorial Waters adjacent to,* sekaligus memberi wewenang kepada Menteri Dalam Negeri untuk mengatur ruang udara Inggris. Berdasarkan kewenangan tersebut tanggal 1 Maret 1913, Menteri Dalam Negeri Inggris menetapkan zona larangan terbang, tempat pendaratan pesawat udara, persyaratan penerbangan dari luar negeri serta melarang setiap pesawat udara asing, kecuali telah memperoleh izin lebih dahulu. Dalam hubungan ini, persyaratan izin pesawat udara sipil asing berbeda dengan persyaratan pesawat udara militer asing. Penetapan zona larangan terbang tersebut dalam bulan September 1913 diperluas di atas kota London. Ketentuan demikian sebagai realisasi posisi Inggris pada saat konferensi Paris 1910 berlangsung.

Sebagai negara berdaulat Inggris berhak mengeluarkan peraturan yang membedakan antara pesawat udara nasional dengan pesawat udara asing. Semua tindakan Inggris setelah kegagalan konferensi Paris 1910 membuktikan bahwa suatu kenyataan ruang udara yang dapat digunakan *(usable space)* di atas wilayah daratan, perairan pedalaman maupun laut terirotial merupakan

wilayah nasional yang tidak ada hak-hak penerbangan lintas damai bagi semua pesawat udara asing baik pesawat udara sipil maupun pesawat udara militer.

b. Perancis

Perancis mengikuti tindakan sepihak *(unilateral action)* Inggris. Pada tanggal 21 November 1911 Perancis mengeluarkan keputusan Presiden yang melarang semua pesawat udara asing baik sipil maupun militer terbang di atas wilayah Perancis tanpa memperoleh izin lebih dahulu dari pejabat Perancis yang berwenang untuk maksud itu. Semua penerbangan di atas wilayah Perancis diawasi dengan ketat. Pemerintah Perancis yang juga mengawasi secara aktif ruang udara di atas wilayah daratan maupun perairan. Beberapa bulan kemudian, setelah Inggris mengesahkan *The Aerial Navigtion Acto of 1911*, Perancis pada tanggal 21 November 1911 juga mengeluarkan keputusan Presiden. Dalam keputusan Presiden tersebut antara lain berisikan:

1) *that no aircraft could be put in services in France without a navigation permit, unless it is satisfied the condition contemplated by international convention;*

2) *that such permits would be issued only under stated conditions;*

3) *that aircraft could not be navigated unless they had on board a pilot holding a certificate of competency;*

4) *that aircraft could not fly above certain designated and prohibited area and could not without permission, carry explosive and munitions, photographic or wireless equipments;*

5) *that the navigation in France of foreign military aircraft was prohibited*

Berdasarkan keputusan Presiden tersebut, penegakan hukum lebih diperketat lagi terutama terhadap pesawat udara militer asing. Untuk maksud tersebut tidak ada dasar hukum yang kuat, kecuali pernyataan kedaulatan atas ruang udara di atas wilayah daratan dan perairan, kemudian

dalam tahun 1912 dikeluarkan ketentuan yang mengatur pendaratan pesawat udara di Perancis dan menentukan batas ketinggian penerbangan pesawat udara.

Pada tanggal 7 Mei 1913, Presiden Perancis mengajukan kepada parlemen untuk mengatur navigasi penerbangan. Pasal-pasal navigasi penerbangan tersebut mengutip kembali pasal-pasal keputusan Presiden tersebut di atas, di samping ketentuan baru. Ketentuan baru tersebut diatur dalam Pasal 17. Menurut Pasal 17 tersebut berisikan peraturan administrasi umum yang akan datang untuk menentukan persyaratan dan formalitas yang harus dipenuhi oleh pesawat udara agar mereka dapat tinggal landas dan/atau mendarat di Perancis. Di samping itu juga ada usul baru yang menyangkut kebebasan udara dan hak-hak setiap hukum internasional umum mengenai pesawat udara asing. Secara umum konsep tersebut dengan tegas menggambarkan kedaulatan atas ruang udar di atas wilayah daratan dan perairan. Dalam bulan Oktober 1913, berdasarkan undang-undang navigasi penerbangan di atas, Perancis menetapkan zona larangan terbang *(prohibited area),* terutama sepanjang perbatasan Perancis dengan Jerman dan dalam bulan Desember tahun yang sama dikeluarkan keputusan Presiden yang menggantikan keputusan Presiden sebelumnya dengan sedikit perubahan serta rincian aturan pelaksanaan.

c. Jerman

Sesudah Inggris mengumumkan *the Aerial Navigation Act of 1911* yang disempurnakan dengan *the Aerial Navigation Act of 1913* dan Perancis mengeluarkan keputusan Presiden, maka Jerman juga tidak mau ketinggalan. Pemeritah Jerman beserta unit-unit pemerintahannya juga menyatakan berdaulat penuh dan utuh di atas wilayah daratan maupun perairan. Bahkan dalam tahun 1910 Jerman sebenarnya telah mengeluarkan peraturan yang melarang penerbangan pesawat udara kecuali penerbangan dilengkapi dengan sertifikat kecakapan awak pesawat udara yang disahkan oleh *International Aeronautic Federation* (IAF). Demikian pula Prusia sebenarnya dalam tahun 1910 juga melarang penerbangan di atas benteng-benteng pertahanan keamanan negara, mensyaratkan penerbang lokal harus mempunyai sertifikat kecakapan yang dikeluarkan oleh *German Aeronautic Union*, sertifikat kecakapan asing juga harus disahkan oleh *German Aeronautic Union (GAU),* melarang adanya penerbangan pesawat udara asing yang melintasi

perbatasan dan larangan tersebut diperluas pada pengangkutan peralatan photografi, demikian pula Bavaria dalam tahun 1911 juga mengeluarkan peraturan tentang sertifikat kelaikudaraan.

Jerman dalam tahun 1914 juga mengeluarkan *The Air Navigation Bill of 1914* yang berlaku di seluruh wilayah Jerman dan menyatakan berdaulat atas ruang udara di atas wilayah daratan maupun perairan. Di dalam *The Air Navigation Bill of 1914* tersebut diatur izin pengangkutan penumpang dan kargo komersial bilamana pesawat udara tersebut melewati berbagai negara maka harus bersama-sama diberikan oleh pejabat yang berwenang pada negara tempat pesawat udara melakukan pendaratan dan/atau tinggal landas.

d. Negara-Negara Lain di Eropa

Negara-negara Eropa lainnya seperti Austria-Hongaria, Rusia dan Belanda juga tidak ketinggalan mengikuti jejak rekan-rekan negara Eropa seperti Inggris, Perancis dan Jerman. Pada tanggal 22 Oktober 1912 Austria-Hongaria juga mengeluarkan peraturan tentang persyaratan sertifikat navigasi penerbangan yang kemudian dalam bulan Desember tahun yang sama memberi wewenang polisi untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan apabila penerbangan membahayakan keamanan umum, penduduk dan dalam bulan Januari 1913 menetapkan zona larangan terbang *(no flight zone).*

Rusia dalam bulan Desember 1912 juga menetapkan larangan terbang perbatasan Rusia dengan Jerman dan sampai pecah perang dunia pertama, larangan terbang tersebut tetap berlaku. Satu-satunya izin yang diberikan adalah untuk penerbangan olah raga, tetapi izin tersebut diperoleh melalui saluran diplomatik setelah memperoleh informasi yang lengkap. Sampai tahun 1914 semua negara di Eropa mengeluarkan peraturan penerbangan dan memberi wewenang kepada kepolisian. Menjelang Perang Dunia Pertama semua negara di Eropa tidak ada yang protes terhadap tindakan sepihak yang mengatur ruang udara di atas wilayah daratan maupun perairan sekaligus pengakuan bahwa ruang udara yang dapat digunakan *(usable space)* untuk penerbangan merupakan bagian wilayah nasionalnya.

8. Menjelang Perang Dunia Pertama

Berdasarkan Pasal 10 Keputusan Presiden 1913, Perancis telah menetapkan zona larangan terbang yang antara lain pada saat mobilisasi total atau mobilisasi sebagian, seluruh penerbangan dilarang ke wilayah Perancis, termasuk jajahannya seperti Algeria, Tunisia dan daerah jajahan lainnya. Sebelum Perang Dunia Pertama berlangsung, seperti halnya Perancis, maka *Great Britain* pada tanggal 2 Agustus 1914 berdasarkan *the Aerial Navigation Act of 1911* dan *The Aerial Navigation Act of 1913* juga telah melarang penerbangan pesawat udara dari segala ukuran ke Inggris termasuk daerah jajahannya. Larangan tersebut juga berlaku terhadap pesawat udara militer dan pesawat udara angkatan laut. Berdasarkan larangan tersebut, Inggris menutup wilayah perbatasan. Pesawat udara militer sama sekali tidak berhak terbang di atas Inggris, semua pantai juga tertutup.

Pada tanggal 3 Agustus 1914, Jerman merasa dihina dengan adanya penerbangan-penerbangan pesawat udara yang mendarat di Belgia dan Jerman, karena sesuai dengan kesepakatan Belgia dinyatakan sebagai negara netral, kenetralan tersebut dilanggar oleh pesawat udara Perancis. Tindakan-tindakan pesawat udara Perancis tersebut merupakan pelanggaran atas kesepakatan kenetralan Belgia. Atas pertimbangan tersebut pemerintah Jerman menyatakan perang kepada Perancis. Pada tanggal yang sama menjelang pecahnya Perang Dunia Pertama, Belanda juga melarang pelintasan balon bukan milik warga negara Belanda. Tindakan-tindakan tersebut disusul dengan Swiss, Swedia dan negara-negara Eropa lainnya.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, ternyata menjelang Perang Dunia Pertama, prinsip-prinsip kedaulatn yang penuh dan utuh *(complete and exclusive sovereignty)* atas ruang udara di atas daratan dan perairan suatu negara telah diterima oleh masyarakat internasional, khususnya Eropa, berdasarkan hukum kebiasaan internasional. Tidak perlu diragukan bahwa setiap negara berdaulat berhak mengatur dan mengawasi semua penerbangan tergantung dari kebijakan negara tersebut, untuk menetapkan kawasan udara terlarang, melarang pesawat udara asing melakukan penerbangan di atas wilayah daratan dan perairan karena ruang udara di atasnya merupakan bagian dari kedaulatan negara tersebut.

9. Komisi Perdamaian Penerbangan *(the Aeronautical Commission of Peace)*

Pecahnya perang dunia pertama yang berlangsung sejak 1914 sampai dengan tahun 1918 telah mengganggu usaha dunia untuk meletakkan dasar hukum penerbangan sipil internasional secara universal, di lain pihak pertumbuhan produksi pesawat udara dan penggunaannya meningkat sangat pesat. Mereka menyadari perlunya dasar hukum penerbangan sipil internasional secara universal untuk memanfaatkan pertumbahan produksi dan penggunaan pesawat udara tersebut untuk kesejahteraan umat manusia. Di samping itu, balon udara *(airship)* dan pesawat terbang *(airplane* atau *aeroplane)* merupakan sarana transportasi senjata perang yang sangat berbahaya, juga memerlukan pengaturan secara internasional baik mengenai fasilitas navigasi penerbangan maupun pengoperasiannya, karena itu dalam tahun 1917, setelah Amerika Serikat ikut bergabung berperang, segera dibentuk *Interline Air Committee (IAC)* yang anggotanya terdiri atas perwakilan Amerika Serikat, Perancis, Inggris dan Italia. Setelah Jerman dan sekutunya dikalahkan dalam bulan November 1918, dalam kurun waktu setengah tahun perletakan senjata dimulai, di Paris dibentuk Komisi Perdamaian *(Peace Commission)* untuk menyiapkan Traktat Perdamaian dengan Kekuatan Sentral *(Central Powers)* masing-masing Jerman, Austria, Hongaria, Bulgaria dan Turki.

Dalam bulan Februari 1919, diadakan konperensi Perdamaian Komisi Penerbangan *(the Aeronautical Commission of Peace)* yang merupakan bagian dari Komisi Perdamaian tersebut di atas. Komisi Perdamaian Penerbangan tersebut terdiri atas perwakilan dari Amerika Serikat, Perancis, Inggris Raya *(Great Britain),* Italia ditambah dengan dua perwakilan Jepang dan lima perwakilan dari berbagai kekuatan. Secara resmi, pembentukan Komisi Perdamaian Penerbangan berlangsung dalam pertengahan bulan Maret 1919. Di samping itu, Komisi Perdamaian Penerbangan juga kerja sama dengan para ahli penerbangan dan para ahli hukum udara internasional. Tugas utama Komisi Perdamaian Penerbangan adalah menyiapkan konsep konvensi navigasi penerbangan internasional pada tataran global. Komisi Perdamaian Penerbangan mengesahkan beberapa aturan yang berkenaan dengan:

(a) kedaulatan negara di atas daratan maupun perairan dan yurisdiksi di atas wilayah udaranya;

(b) pemberian maksimum kebebasan navigasi penerbangan (terbatas hanya untuk kepentingan keselamatan) anggotanya harus mempunyai sertifikat kecakapan; menggunakan dan menampilkan tanda pendaftaran dan kebangsaan untuk mencegah terjadinya kecelakaan; dan pengatur secara ketat tentang tinggal landas maupun pendarata;

(c) perlakuan khusus kapal perang dan pesawat udara negara *(state aircraft)* dalam pelayanan;

(d) hak lintas penerbangan tanpa mendarat (di luar wilayah yang ditetapkan, diantara dua tempat yang berbeda), dan kewajiban melakukan pertolongan dalam hal terjadi dalam kedaan darurat;

(e) pungutan bandar udara harus seragam tanpa memperhatikan kebangsaan;

(f) kerjasama kompensasi antar negara dalam hal kerugian disebabkan oleh pesawat udara;

(g) membentuk CINA;

(h) membentuk konvensi yang tidak akan mengatur hak dan kewajiban negara netral perang dunia pertama.

Komisi Perdamaian Penerbangan dibentuk tiga Sub Komisi yang terdiri atas Sub Komisi Teknik dan ahli hukum udara dibentuk oleh negara sekutu. Badan ini bertanggung jawab untuk menyiapkan naskah konvensi dengan mempertimbangkan sebelas butir tersebut di atas. Sub Komisi Hukum menyiapkan pasal-pasal konvensi beserta lampirannya (Annex H-Bea Cukai). Proyek konvensi yang dikompromikan antara usul Inggris Raya *(Britain)* dengan Perancis, dipresentasikan oleh Komisi Perdamaian Penerbangan di depan Badan Tertinggi *(Supreme Council)* Konferensi Perdamaian pada tanggal 10 Juli 1919. Badan tersebut merekomendasikan beberapa perbaikan dan pada tanggal 13 Oktober 1919 diserahkan kepada delegasi masing-masing negara untuk ditandatangani.

10. Komisi Navigasi Penerbangan *(Aerial Navigation Commission)*

Tidak dapat dipungkiri lagi bahwa pasca perang dunia pertama (PDI) kondisi dunia penerbangan, khususnya keselamatan penerbangan dan transportasi udara memerlukan perhatian khusus karena pertumbuhan pesawat udara dan keperluan transportasi udara internasional. Albert Roper, anggota Kabinet Perancis mengusulkan masalah tersebut dibahas dalam kongres perdamaian di Paris (*Congrès de la Paix*). Usul Albert Roper tersebut memperoleh sambutan dari negara-negara sahabat. Selama hampir selesainya PDI pada tahun 1917 dalam konferensi Perdamaian dibentuk Komite Penerbangan (*aviation committee*) antar negara sahabat yang dipimpin oleh Perancis dengan anggota Great Britain, Italia, Amerika Serikat. Komite penerbangan tersebut bermaksud membatasi pertumbuhan penerbangan, khususnya Jerman, kordinasi produksi dan standardisasi pesawat udara, mesin dan bahan-bahannya. Komite Penerbangan tersebut menyiapkan konsep pengaturan penerbangan intenasional yang dapat diselesaikan dalam tahun 1918, kemudian Albert Roper mengundang Belgia, Brazil, Britain, Cuba, Perancis, Yunani, Italia, Jepang, Portugal, Romania, kerajaan Serbia, Croats & Slovenes dan Amerika Serikat untuk membentuk Komisi Penerbangan (*Aeronautical Commission*) yang bertugas menyiapkan *"a convention on internasional aerial navigation***"**. [8]

Komisi Penerbangan (*Aeronautical Commision*) mulai bekerja tanggal 17 Maret 1919 yang menyetujui pengaturan dasar konvensi beserta Annexes-nya. Dalam Komisi Penerbangan tersebut dibentuk Sub Komisi hukum, teknik dan militer yang bekerja berdasarkan pengarahan Perancis, Great Britain dan Amerika Serikat. Italia menyerahkan konsep pengaturan hukum navigasi penerbangan, dengan menggunakan konsep yang disiapkan oleh Konferensi Paris 1910, dalam kurun waktu 7 (tujuh) bulan telah selesai konsep *Convention Relating to Regulation of Aerial Navigation* yang telah diratifikas oleh 27 negara dari 38 negara peserta pada tanggal 13 Oktober 1919 di the Salon de l'Horloge of the Ministry of Foreign Affairs, Quai d'Orsay at Paris**.[9] "**

---

[8] The 1919 Paris Convention: The starting point for the regulation of air navigation. file:///C:/Users/User/Downloads/10%20SSEPT%202020%20(1)%20PARIS%20CONVENTION%20The%20Postal%20History%20of%20ICAO.html Accessed on 12 September 2020.

[9] *Ibid.*

Konvensi internasional yang berjudul *Convention Relating to Regulation of Aerial Navigation* terdiri dari 43[10] Pasal tersebut mengatur aspek teknik, operasional dan kemungkinan dibentuk Komisi Navigasi Internasional (*ICAN Commission internationale de Navigation Aérienne or CINA*) dibawah naungan Lembaga Bangsa-Bangsa (*the League of Nations*) yang selalu memantau perkembangannya. Prinsip-prinsip dasar yang diatur dalam *Relating to Regulation of Aerial Navigation* adalah:

1. *Each nation has absolute sovereignty over the airspace overlying its territories and waters. A nation, therefore, has the right to deny entry and regulate flights (both foreign and domestic) into and through its airspace.*
2. *Each nation should apply its airspace rules equally to its own and foreign aircraft operating within that airspace and make rules such that its sovereignty and security are respected while affording as much freedom of passage as possible to its own and other signatories' aircraft.*
3. *Aircraft of contracting states are to be treated equally in the eyes of each nation's law.*
4. *Aircraft must be registered to a state, and they possess the nationality of the state in which they are registered.*

The 43 articles of the Convention were organized in 9 chapters:

Chapter I: General Principles (articles 1 - 4). This chapter defines the space on which a country exercises its authority. It also allows the flying over the territory of another state by an aircraft of another member state on the condition of respecting the beforehand published restricted zones. The first Article of the Paris Convention recognized that every Power has complete and exclusive sovereignty over the air-space above its territory.

Chapter II: Nationality of aircraft (articles 5 - 10). This chapter describes the rules of nationality and registration of the planes of Member States. It also defines the frequency in which Member States have to exchange their registers of aircraft.

[10] Martono K., *Perjanjian Angkutan Udara Timbal Balik (Bilateral Air Transport Agreement*, dalam Martono K., Hukum Udara, *Angkutan Udara dan Hukum Angkasa & Hukum Laut Internasional, Buku Kedua*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal.77

Chapter III: Certificates of airworthiness and patents of capacity (articles 11 - 14). This chapter treats with certificates of airworthiness of aircrafts and with patents of qualifications for crews. It mentions their validities in all the states.

Chapter IV: Admission to Air Navigation over a Foreign Territory (Articles 15 to 18). This chapter explains the rules applying to aircraft flying over the territory of another Member State and the rights of countries overflown.

Chapter V: Rules to be observed on departure, when underway and on landing (Articles 19 to 25). This chapter explains the documents that aircraft must have in all circumstances (certificates of airworthiness, registration, patents and
licenses of the crew, nominative list of passengers, manifest of the goods, logbooks). It also lists the obligations and rights of States concerning aircrafts flying over or landing on its territory (access rights, assistance, taxes, etc.).

Chapter VI: Prohibited Transport (Articles 26 to 29). This chapter explains that the transport of weapons or ammunition is prohibited over another country. It also makes it possible to prohibit or regulate the transport of cameras or other objects, provided that other Member States are warned.

Chapter VII: State Aircraft (Articles 30 to 33). This chapter determines which aircraft are considered private or military and which rules apply to military aircraft.

Chapter VIII: International Commission for Air Navigation (Article 34). This chapter determines the composition of the Commission, its role and its funding.

Chapter IX: Final Provisions (Articles 35 to 43). This chapter brings together various articles dealing with the rights and obligations of States, how to settle disputes, and the possibilities for other States to become signatories of the Convention. It gave the possibility for the signatory States to denounce the Convention before 1 January 192, yang akan dijelaskan lebih lanjut dalam uraian dibawah ini**.**[11]

[11] The 1919 Paris Convention, *supra* note 8.

B. KONVENSI PARIS 1919

Setalah menjelaskan konferensi Paris 1910,[12] dibahas Konvensi Paris 1919[13] yang berisikan antara lain kedaulatan wilayah udara; penerbangan lintas damai (*innocent passage*); transportasi udara internasional komersial, zona larangan terbang; pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara; sertifikat pendaftaran pesawat udara dan peralatan radio; persetujuan terbang; keberangkatan dan pendaratan (*landing and departure of aircraft*); larangan pengangkutan (*prohition of carrying*); klasifikasi pesawat udara *(aircraft classification);* komisi navigasi penerbangan internasional (CINA); pengumpulan dan distribusi statistik; bea cukai dan kesimpulan termasuk keamanan nasional, sifat feodalisme, diskriminasi sebagai berikut.

1. Kedaulatan Wilayah Udara

Pasal 1 Konvensi Paris 1919,[14] merupakan pasal utama berkenaan dengan kedaulatan negara yang berbunyi:"Para Pengagung anggota konvensi mengakui bahwa setiap penguasa mempunyai kedaulatan yang penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayahnya." [15] Pasal ini sebenarnya telah terbentuk berdasarkan hukum kebiasaan internasional yang terjadi sejak Inggris melakukan tindakan sepihak *(unilateral action)* dengan mengeluarkan *The Aerial Navigation Act of 1911* yang diikuti oleh oleh negara-negara di Eropa lainnya sampai berakhirnya perang dunia pertama 1918.[16] *The Aerial Navigation of 1911* berisikan bahwa Inggris mempunyai kedaulatan penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayahnya *(complete and exclusive sovereignty).*

---

[12] THE PARIS CONVENTION OF 1919, *https://www.google.com/search?q=the+paris+convention+of+1919&oq=THE+PARIS+CONVENTION+OF+1919&aqs=chrome.0.0l2.1269j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8*

[13] Konvensi Paris 1919 dan Annexes, *supra* note 1.

[14] *Ibid.*

[15] *The High Contracting Parties recognize that every power has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory. "*Wilayah kedaulatan dalam Konvensi Paris 1919 dapat dibaca dalam *Convention Relating to Regulation of Aerial Navigation J*ohn Cobb Cooper. The Right to Fly-1947:291-305

[16] Johnson D. H. N., *The Right in Airspace*. USA: Manchester University, Oceana Publications,1965, hal.33; Martono K., *Route, Capacity and Tariff Clauses of Selected Bilateral Air Transport Agreement Concluded by Indonesia.* A theses submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of requirements of the degree of Master of Laws. Institutes of Air and Space Law, Mc Gill University, Montreal, Canada, February 1980, unpublished, hal.8

Berdasarkan *The Aerial Navigation Act of 1911* tersebut Inggris mempunyai hak secara mutlak mengawasi semua bentuk penerbangan pesawat udara sipil maupun pesawat udara militer.

Tindakan Inggris secara sepihak *(unilateral action)* tersebut tidak dibantah bahkan diikuti oleh negara-negara di Eropa lainnya seperti Perancis, Jerman, Austria-Hongaria, Rusia dan Belanda. Perancis pada tanggal 21 November 1911 mengeluarkan keputusan Presiden yang melarang semua pesawat udara asing baik sipil maupun militer terbang di atas wilayah Perancis tanpa memperoleh izin lebih dahulu dari pejabat Perancis yang berwenang untuk maksud itu. Semua penerbangan di atas wilayah Perancis diawasi dengan ketat. Pemerintah Perancis yang juga mengawasi secara aktif ruang udara di atas wilayah daratan maupun perairan.

Tindakan Perancis yang mengeluarkan keputusan Presiden tersebut diikuti oleh Jerman yang juga mengeluarkan *The Aerial Navigation Bill of 1914*, sedangkan negara-negara Eropa lainnya seperti Austria-Hongaria, Rusia dan Belanda juga melakukan jejak Inggris. Tindakan sepihak *(unilateral action)* oleh Inggris bukan ditolak, justru sebaliknya diikuti oleh Perancis, Jerman, Austria-Hongaria, Rusia, Belanda sejak *the Aerial Navigation Act of 1911* sampai berakhirnya Perang Dunia Pertama (1914-1918) tersebut telah menciptakan hukum kebiasaan internasional yang pada intinya setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara di atas daratan maupun perairan *(complete and exclusive sovereignty).*

Prinsip kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara di atas daratan maupun perairan tersebut dicantumkan di dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang rumusannya: ”*The High Contracting Parties recognize that every Power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory. For the purpose of the present Convention, the territory of a State shall be understood as including the national territory, both that of the mother country and of the colonies, and the territorial waters adjacent thereto”*. Pencantuman prinsip kedaulatan atas wilayah udara di atas daratan dan perairan tersebut sesuai dengan penugasan Komisi Navigasi Penerbangasn Internasional. Komisi Navigasi Penerbangan tersebut diarahkan memasukkan prinsip kedaulatan negara di atas daratan maupun perairan dan yurisdiksi di atas wilayah udaranya.

2. Penerbangan Lintas Damai *(Innocent Passage)*

Pasal 2 Konvensi Paris 1919[17] mengatur penerbangan lintas damai (*innocent passage).* Menurut Pasal 2 Konvensi Paris 1919 tersebut, dalam waktu damai, setiap negara peserta Konvensi Paris 1919 menyetujui penerbangan lintas damai *(innocent passage)* di atas wilayahnya pesawat udara yang didaftarkan di negara anggota lainnya dengan ketentuan bahwa persyaratan yang ditentukan dalam Konvensi Paris 1919 betul-betul ditaati oleh pesawat udara tersebut.[18] Pasal 2 Konvensi Paris 1919 merupakan hasil kompromi yang menghendaki kebebasan di udara (Perancis) di satu pihak dengan mereka yang menghendaki kedaulatan penuh dan *exclusive* (Inggris), namun demikian ketentuan ini hanya berlaku terhadap pesawat udara sipil *(private aircraft)* negara anggota Konvensi Paris 1919 [19] dan tidak berlaku terhadap pesawat udara sipil dari negara yang tidak menjadi anggota Konvensi Paris 1919 maupun pesawat udara negara *(state aircraft)* dari negara anggota maupun negara yang tidak menjadi anggota Konvensi Paris 1919 . Peraturan izin masuk ke negara anggota harus sama dan tidak boleh diskriminasi antara pesawat udara sipil nasional dengan pesawat udara sipil asing atau pesawat udara sipil asing satu terhadap yang lainnya.

Apabila dicermati dengan betul ketentuan Pasal 2 Konvensi Paris 1919 sangat diskriminatif antara negara anggota Konvensi Paris 1919 dengan negara yang tidak menjadi anggota Konvensi Paris 1919. Pesawat udara sipil dari negara yang menjadi anggota Konvensi Paris 1919 mempunyai hak lintas damai *(innocent passage),* sedangkan pesawat udara sipil dari negara yang tidak menjadi anggota Konvensi Paris 1919 tidak mempunyai hak lintas damai *(innocent passage).*

---

[17] Martono K., Amad Sudiro., *supra* note 3, hal.8

[18] *Each contracting State undertakes in time of peace to accord freedom of innocent passage above its territory to the aircraft of other contracting States, provided that conditions laid down in the present convention are strictly observed by these aircrafts.*

[19] Lihat juga Martono K., *Pesawat Udara Sipil dan Pesawat Udara Negara*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Buku Kedua*. Bandung: Madar Maju, 1995, hal.54

3. Transportasi Udara Internasional Komersial

Konvensi Paris 1919 secara tegas tidak mengatur transportasi udara internasional secara komersial,[20] karena itu masalah transportasi udara komersial tergantung dari persetujuan dari negara yang bersangkutan.[21] Dalam Konvensi Paris 1919 tidak mengatur transportasi udara secara komersial yang mempertukarkan rute dan prekuensi penerbangan, kapasitas tempat duduk, jenis pesawat udara dan tarif transportasi udara yang dilakukan dalam penerbangan berjadwal, dengan kata lain Konvensi Paris 1919 semata-mata mengatur persyaratan umum penerbangan komersial, sedangkan persyaratan-persyaratan transportasi udara komersial berjadwal tetap diserahkan kepada negara masing-masing dalam perjanjian transportasi udara timbal balik,[22] baru setelah tahun 1920 negara-negara di Eropa mulai mengembangkan transportasi udara komersial internasional secara timbal balik dengan menukar hak-hak pengangkutan udara dari, ke atau melewati wilayah udara negara masing-masing terutama rute penerbangan, prekuensi penerbangan, kapasitas tempat duduk, jenis pesawat udar dan tarif angkutan udara.[23]

[20] Chuang, Richard Y., *The International Air Transport Association: A Case Study of a Quasi-Governmental Organization*. Leiden: A.W. Sijthoff, 1972 hal.17; Martono K., Route, Capacity and Tariff Clauses of Selected Bilateral Air Transport Agreement Concluded by Indonesia *supra* note 16, hal.13.

[21] Jennings R. Y. *International Civil Aviation and the Law*. 22 British Yearbook of International Law 193(1945); Martono K., *Route, Capacity and Tariff Clauses of Selected Bilateral Air Transport Agreement Concluded by Indonesia, supra* note *16, hal 13.*

[22] Gates., *International Control of Aviation in time of Peace*. 10 JALC 443 (1939). Jennings R. Y. *International Civil Aviation and the Law.* 22 British Yearbook of International Law 194(1945

[23] Martono K., *Route, Capacity and Tariff Clauses of Selected Bilateral Air Transport Agreement Concluded by Indonesia, supra* note *16, hal 14.*

4. Zona Larangan Terbang

Zona larangan terbang diatur dalam Pasal 3,[24] dan 4[25] Konvensi Paris 1919. Menurut kedua Pasal 3 dan 4 Konvensi Paris 1919 tersebut setiap negara berhak untuk menetapkan zona larangan terbang atas pertimbangan kepentingan pertahanan dan keamanan nasional dengan ancaman hukuman bilamana terdapat pelanggaran. Ketentuan ini sesuai dengan usul yang disampaikan oleh delegasi Perancis pada saat Konferensi Paris 1910. Pada saat konferensi Paris 1910 Perancis mengusulkan negara kolong berhak melarang setiap penerbangan pesawat udara militer melalui ruang udara di atas wilayahnya *(right of the subjecent State to deny passage of foreign military and police aircraft through such airspace),* namun demikian zona larangan terbang tersebut tidak boleh diskriminasi antara pesawat udara sipil nasional dengan pesawat udara sipil asing atau pesawat udara sipil asing satu terhadap pesawat udara sipil asing yang lain. Dalam hal terjadi pesawat udara sipil masuk zona larangan terbang, begitu menyadari berada dalam zona larangan terbang secepatnya meninggalkan zona larangan terbang tersebut dan mendarat di bandar udara terdekat. Zona larangan terbang tersebut sebelumnya harus dipublikasikan kepada negara anggota lainnya.

5. Pendaftaran dan Kebangsaan Pesawat Udara

Pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara diatur dalam Pasal 5, 6, 7, 8, 9 dan 10 Konvensi Paris 1919. Menurut Konvensi Paris 1919, pesawat udara harus mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan *(nationality and registration marks).* Pasal 5,[26] Konvensi Paris 1919 mengatakan tidak ada pesawat udara (kecuali atas izin khusus atau sementara) yang terbang di atas wilayah negara anggota yang tidak terdaftar di negara anggota Konvensi Paris 1919. Ketentuan tersebut

---

[24] *Each contracting State is entitled for military reason or the interest of the public safety to prohibit the aircraft ot other contracting States, under the penalties provided by its legislation and subject to no distainction being made in this respect between its private aircraft and those of the other contracting States from flying over certain areas of its territory. In that case the locally and extent of prohibited areas shall bepublished and notified beforrehand the other contracting States.*

[25] *Every aircraft which find itself above a prohibited area shall, as soon as aware of the fact give the signal of destress provided in paragraph 17 of Annex D and land as soon as possible outside the prohibited areaat the one of the nearest aerodrome of the State unlawfully flown over.*

[26] *No contracting States shall, except by spaecial and temporary authorization, permit the lfight above its territory of an aircraft which dose not possess the nationally of a contracting States.*

menimbulkan diskriminasi terhadap perlakuan pesawat udara yang didaftarkan di negara-negara kekuatan sentral seperti Jerman, Austria, Hongaria, Bulgaria dan Turki. Di samping itu juga menimbulkan diskriminasi terhadap pesawat udara yang didaftarkan di negara-negara netral Perang Dunia Pertama seperti Belanda, Spanyol, Swiss, Denmark dan Swedia.[27]

Pasal 6 Konvensi Paris 1919,[28] mengatur pendaftaran pesawat udara. Menurut Pasal 6 Konvensi Paris 1919 tersebut, pesawat udara mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan dari negara tempat pesawat udara didaftarkan. Jadi misalnya pesawat udara didaftarkan di Indonesia, memperoleh tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia.[29] Menurut Pasal 6 Konvensi Paris 1919 pesawat udara dapat didaftarkan bilamana pesawat udara tersebut, seluruh maupun sebagian dimiliki oleh warga negara maupun badan hukum dari tempat pesawat udara didaftarkan. Bilamana pesawat udara dimiliki oleh badan hukum dari negara tempat pesawat didaftarkan, presiden atau ketua badan hukum dan paling tidak dua pertiga dari direksi harus warga negara dari negara tempat pesawat udara didaftarkan, kecuali badan hukum tersebut memenuhi persyaratan yang ditetapkan berdasarkan hukum nasional masing-masing negara**.**[30]

Sistem pendaftaran yang digunakan dalam Konvensi Paris 1919 adalah sistem pendaftaran tunggal *(single registration system).*[31] Sistem pendaftaran tunggal *(single registration system)* dengan maksud untuk menghindari terjadinya kewargaan yang ganda *(double nationality),* sebab

---

[27] Malgorzata Polkowska, *The Development of Air Law: From the Paris Conference of 1910 to the Chicago Convention of 1944,* dalam Dempsey. P. S. Ed., *Annals of Air and Space Law. Vol. XXXIII-2008. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd.* page 64.

[28] *Aircraft possess the nationality of the State on the register of which they are entered, in accordance with of the proovision of Section I(c) of Annex A.*

[29] Pada saat ini tanda kebangsaan Indonesia adalah PK. Tanda pendaftaran dan kebangsaan terdiri atas sekelompok huruf (lima huruf) atau sekelompok huruf campuan dengan angka. Dua huruf pertama menunjukkan tanda kebangsaan, tiga huruf berikutnya menunjukkan tanda pendaftaran, misalnya tanda pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara Boeing 737-200 milik Mandala Airlines PK-RII artinya PK bangsa Indonesia, RII artinya milik Republik Indonesia Nomor 1.

[30] Pasal 7 Konvensi Paris 1919*:" No aircraft shall be entered on the registration of one of the contracting States unless it belongs wholly to nationals of such State. No incorporated company can be registered as the owner of an aircraft unless it possess the nationality of the State in which the aircraft is registered, unless the president or chairman of the company and at least two-thirds of the directors posses such nationality, and unless the company fulfills all other conditions which may be prescribed by the laws of the said State.*

[31] Pasal 8 Konvensi Paris 1919: "*An aircraft cannot be registered in more than one State."*

setiap pesawat udara yang didaftarkan akan memperoleh kewarga negaraan dari negara tempat pesawat udara didaftarkan, karena itu pesawat udara yang telah mempunyai pendaftaran yang akan dipindahkan ke negara lain, harus dihapuskan lebih dahulu pendaftarannya. Penghapusan pendaftaran pesawat udara tersebut dibuktikan dengan *export certificate* dari negara tempat pesawat udara didaftarkan. Negara anggota Konvensi Paris 1919 setiap bulan harus saling mempertukarkan dan memberi tahu kepada Komisi Navigasi Penerbangan Internasional (CINA) sesuai dengan ketentuan Pasal 34 Konvensi Paris 1919 dokumen pendaftaran dan penghapusan pesawat udara yang dilakukan di negara**.**[32]

6. Sertifikat Pendaftaran Pesawat Udara dan Peralatan Radio

Sertifikat pendaftaran pesawat udara diatur dalam Bab III tercantum dalam Pasal 11, 12, 13 dan 14 Konvensi Paris 1919. Menurut Pasal 11 Konvensi Paris 1919, setiap pesawat udara yang melakukan penerbangan internasional wajib menampilkan tanda pendaftaran dan kebangsaannya serta alamat pemiliknya. Di samping itu, pesawat udara yang melakukan penerbangan internasional wajib dilengkapi dengan sertifikat kelaikudaraan masih berlaku yang diterbitkan oleh negara pendaftar sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam Annex B Konvensi Paris 1919.[33]

Kapten penerbang (PIC), para ahli mesin dan anggota awak pesawat udara setiap pesawat udara harus, sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan dalam Annex E Konvensi Paris 1919, dilengkapi dengan sertifikat kecakapan dan lisensi-lisensi yang dikeluarkan dan masih berlaku oleh negara tempat pesawat udara didaftarkan.[34] Pasal 13 Konvensi Paris 1919 mengatur kelaikudaraan. Menurut Pasal 13 Konvensi Paris 1919 tersebut sertifikat kelayak udaraan dan sertifikat kecakapan, sertifikat kompetensi diterbitkan dan masih berlaku oleh negara tempat

[32] Pasal 9 Konvensi Paris 1919*:"The contracting States shall exchange every month among themselves and transit the information to the International Commission for Air Navigation referred to in Article 34 copies of registrations and of cancellations of registration which shall have been entered on their official registers during the proceeding months*."

[33] Pasal 11 Konvensi Paris 1919:"*Every aircraft engage in international navigation, shall, in accordance with the conditions laid down in Annex B, be provided with a certificate of airworthiness issued or rendered valid by the State whose nationality possess."*

[34] Pasal 12 Konvensi Paris 1919: "*The commanding officer, pilots, engineers and other members of the operating crew of every aircraft shall, in accordance with the conditions laid down in Annex E, be provided with certificates of competency and license issued or rendered valid by the State whose nationality the aircraft possess."*

pesawat udara didaftarkan, sesuai dengan regulasi yang tercantum dalam Annex B dan E dan kemudian CINA. Sertifikat kelayak udaraan dan sertifikat kecakapan, sertifikat kompetensi yang diterbitkan oleh negara tempat pesawat udara didaftarkan harus diakui oleh negara lain.

Sertifikat kelayak udaraan, sertifikat kecakapan dan sertifikat kompetensi, pada saat itu dapat diakui bilamana persyaratan untuk memperoleh sertifikat tersebut minimum sama atau lebih berat dibandingkan dengan persyaratan yang direkomendasikan oleh Annexes Konvensi Paris 1919.[35] Setiap negara anggota Konvensi Paris 1919 berhak menolak untuk mengakui sertifikat kelayak udaraan, sertifikat kecakapan dan sertifikat kompetensi yang akan digunakan untuk melakukan penerbangan di atas wilayah teritorial mereka,[36] bilamana tidak memenuhi persyaratan yang direkomendasikan oleh CINA.

Pasal 14 Konvensi Paris 1919,[37] mengatur peralatan radio. Menurut Pasal 14 Konvensi Paris 1919 tersebut mengatakan tidak ada peralatan radio dibawa tanpa lisensi khusus yang diterbitkan oleh negara tempat pesawat udara di daftarkan. Peralatan radio tersebut tidak boleh digunakan, kecuali oleh awak pesawat udara yang mempunyai lisensi khusus untuk maksud tersebut, sedangkan setiap pesawat udara untuk umum yang mampu mengangkut sepuluh atau lebih penumpang harus dilengkapi dengan peralatan radio pemancar dan radio penerima serta tata cara penggunaan radio pemancar dan penerima tersebut sesuai dengan ketentuan CINA. CINA berhak menetapkan kewajiban penggunaan radio pemancar dan penerima untuk segala kelas pesawat udara yang digunakan.

---

[35] Misalnya untuk memperoleh sertifikat kecakapan direkomendasikan oleh Annexes Konvensi Paris 1919 harus memperoleh pendidikan 200 jam, maka bilamana negara tersebut mengeluarkan sertifikat kecakapan hanya 120 jam, maka sertifikat kecakapan tersebut tidak akan diakui oleh negara anggota Konvensi Paris 1919.

[36] Pasal 13 Konvensi Paris 1919: "*Certificate of airworthiness and of competency and licenses issued or rendered by the State whose territory the aircraft possess, in accordance with the regulation established by Annex B and E and hereafter by the International Commission for Air Navigation, shall be recognized as valid by the other States. Each State has the right to refuse to recognize for the purpose of flights within the limits of and above its own territory certificates of competency and licences granted to one of its nationality by another contracting States*."

[37] *No wireless apparatus shall be carried without a special license issued by the State whose nationality the aircraft possess. Such apparatus shall not be used except the members of the crew provided with a special license for the purpose. Every aircraft used in public transport and capable carrying ten or more persons shall be equipped with sending and receiving wireless apparatus when the methods of employing such apparatus shall have been determined by the International Commission for Air Navigation. The commission may later extend the obligation of carrying wireless apparatus to all other classes of aircraft in the conditions and according to the methods which it may determine.*

7. Persetujuan terbang (*flight approval)*

Persetujuan terbang (*flight approval)* di atas wilayah negara asing diatur dalam BAB IV yang tercantum dalam Pasal 15, 16, 17 dan 18 Konvensi Paris 1919. Menurut Pasal 15 paragraf (1).[38] Konvensi Paris 1919, setiap pesawat udara sipil negara anggota Konvensi Paris 1919 berhak melakukan penerbangan lintas di atas wilayah negara asing tanpa mendarat *(over flying),* namun demikian pesawat udara tersebut harus menerbangi rute yang telah ditetapkan oleh negara di mana pesawat udara tersebut melakukan penerbangan *(flown over state).* Negara tempat pesawat udara melakukan penerbangan lintas damai tersebut, atas pertimbangan keamanan umum, dapat memerintahkan mendarat melalui sandi-sandi *(code)* yang ditetapkan dalam Annex D Konvensi Paris 1919.

Pesawat udara yang terbang melintasi satu negara ke negara lain harus, bilamana regulasi negara terakhir menghendaki, mendarat disalah satu bandar udara yang ditetapkan oleh negara terakhir. Notifikasi bandar udara-bandar udara tersebut disampaikan oleh negara anggota Konvensi Paris 1919 kepada CINA dan disiarkan kepada negara anggota lainnya. Pembentukan penerbangan internasional tergantung persetujuan negara tempat pesawat udara melakukan penerbangan. Berdasarkan ketentuan ini berarti bahwa penerbangan komersial berjadwal tidak diatur di dalam Konvensi Paris 1919.[39]

Pasal 16 Konvensi Paris 1919 mengatur masalah keberatan dan pembatasan. Menurut Pasal 16 Konvensi Paris 1919 tersebut setiap negara berhak berkeberatan atau membatasi untuk kemanfaatan nasional berkenaan dengan transportasi penumpang dan/atau barang-barang dengan pembayaran antara dua tempat di wilayahnya. Keberatan dan pembatasan tersebut harus segera dipublikasikan dan harus memberi tahu CINA yang akan menyiarkan kepada seluruh negara

---

[38] Pasal 15 paragraf 1 Konvensi Paris 1919: ”*Every aircraft of contracting State has the right to across the airspace of another State without landing. In this case it shall follow the routes fixed by the State over which the flight takes place. However, for reason of national security, it will be obliged to land if ordered to do so by means of the signals provided in Annex D.”*

[39] Pasal 15 paragraf 2 dan 3 Konvensi Paris 1919: ”*Every aircraft which passes from one State to another State shall, if the regulation of the later State require it, land in one of aerodromes fixed by the later State. Notification of these aerodromes shall be given by the contracting States to the International Commission for Air Navigation and by it transmitted to all the contracting States. The establishment of international airways shall be subject to the consent of the States flown over.”*

anggota Konvensi Paris 1919.[40] Ketentuan ini relevan dengan Pasal 7 Konvensi Chicago 1944 yang dibahas dalam Konvensi Chicago 1944 dan hak *cabotage* yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yang akan dijelaskan lebih lanjut.

8. Keberangkatan dan Pendaratan (*Landing and Departure of Aircraft*)

Keberangkatan dan pendaratan pesawat udara diatur dalam Bab V yang tercantum dalam Pasal 19, 20, 21, 22, 23, 24 dan 24 Konvensi Paris 1919, masing-masing mengatur kelengkapan dokumen penerbangan, buku perjalanan penerbangan *(log book)*, pemeriksaan dokumen penerbangan, bantuan dalam hal darurat, pengangkatan rerongsokan pesawat udara, pungutan di bandar udara dan penampilan tanda pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara. Menurut Pasal 19 Konvensi Paris 1919 setiap pesawat udara yang melakukan penerbangan internasional harus dilengkapi dengan sertifikat pendaftaran pesawat udara sesuai dengan Annex A Konvensi Paris 1919, sertifikat kelayak udaraan, sertifikat kecakapan kapten penerbang, sertifikat semua awak pesawat udara sesuai dengan Annex E Konvensi Paris 1919, bilamana pesawat udara tersebut mengangkut penumpang harus disertai dengan daftar nama penumpang, bilamana pesawat udara tersebut mengangkut kargo harus disertai kargo manifes, buku catatan penerbangan *(logbook)* yang harus disimpan selama dua tahun,[41] terhitung sejak penerbangan dilakukan, bilamana diperlengkapi peralatan radio harus dilengkapi dengan sertifikat khusus yang dikeluarkan negara tempat pesawat udara didaftarkan.[42] Ketentuan Pasal 19 Konvensi Paris 1919 identik dengan Pasal 29 Konvensi Chicago 1944 yang akan dijelaskan lebih lanjut.

Otoritas penerbangan berhak melakukan pemeriksaan kelengkapan dokumen penerbangan yang diatur dalam Pasal 21 Konvensi Paris 1919. Menurut Pasal 21 Konvensi Paris 1919 tersebut,

---

[40] Pasal 16 Konvensi Paris 1919: "*Each contracting State shall have the right to establish reservation and restrictions in favor of its national aircraft in connection with the carriage of persons and goods for the hire between two points on its territory. Such reservations and restrictions shall be immediately published and shall be communicated to the International Commission for Air Navigation, which shall notify them to the other contracting States.*"

[41] Pasal 20 Konvensi Paris 1919: "*The logbook shall be kept for two years after the last entry.*"

[42].Pasal 19 Konvensi Paris 1919*:"Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with a certificate of registration in accordance with Annex A, a certificate of airworthiness in accordance with Annex B, certificate and licenses of*

the commanding officer, pilots and crew in accordance with Annex E, if it carries passengers, a list of their names, if it carries freight, bill of lading and manifest, log books in accordance with Annex C, if equipped with wireless, the special licenses prescribed by Article 14."

pada saat keberangkatan maupun pendaratan pesawat udara, otoritas penerbangan berwenang melakukan pemeriksaan semua dokumen penerbangan internasional yang diharuskan. Dalam hal pesawat udara yang melakukan penerbangan internasional tidak dilengkapi dokumen yang diperlukan, maka otoritas penerbangan yang berwenang dapat melakukan tindakan pencegahan atau menahan atau pesawat udara tidak boleh terbang *(grounded).* Pesawat udara negara anggota Konvensi Paris 1919 berhak memperoleh bantuan untuk pendaratan seperti layaknya pesawat udara nasional, khususnya dalam hal terjadi bahaya. Ketentuan demikian bersifat diskriminatif, karena yang berhak memperoleh bantuan hanyalah pesawat udara sipil negara anggota yang secara tegas dengan menggunakan perkataan *"aircraft of the contracting States"* artinya berdasarkan ketentuan tersebut pesawat udara yang didaftarkan pada negara yang tidak menjadi anggota Konveni Paris 1919 tidak perlu dibantu dalam hal pendaratan darurat. Di sini diskriminasi antara negara anggota dan negara bukan menjadi anggota Konvensi Paris 1919. Mengenai pengangkatan puing-puing pesawat udara di laut berlaku ketentuan hukum maritim, kecuali telah ada persetujuan lain**.**[43]

Ketentuan yang bersifat diskriminatif juga ditemukan dalam Pasal 24 Konvensi Paris 1919. Menurut Pasal 24 Konvensi Paris 1919 tersebut, setiap bandar udara pada negara anggota atas pembayaran untuk umum berlaku bagi semua pesawat udara dari negara anggota lainnya. Berdasarkan ketentuan tersebut pesawat udara bukan negara anggota Konvensi Paris 1919 tidak berhak perlakuan yang sama dengan pesawat udara yang didaftarkan di negara bukan negara anggota Konvensi Paris 1919. Setiap bandar udara harus mempunyai tarif atau pungutan yang sama antara pesawat udara nasional dengan pesawat udara asing. Setiap negara harus berusaha bahwa setiap pesawat udara yang terbang di atas wilayah mematuhi hukum nasional negara kolong dan dapat mengenakan sanksi terhadap pelanggarannya.

[43] Pasal 23 Konvensi Paris 1919: "With regard the salvage of aircraft wrecked at the sea the principles of maritime laws will apply, in the absence of any ageement to the contrary"

9. Larangan Pengangkutan (*Prohibiton of Carrying)*

Larangan pengangkutan diatur di dalam Bab VI Pasal 26, 27, 28 dan 29 Konvensi Paris 1919, masing-masing mengatur larangan mengangkut bahan peledak, senjata dan amunisi, peralatan fotografi. Pengangkutan bahan peledak, senjata dan amunisi dilarang dalam penerbangan internasional. Tidak ada pesawat udara asing diizinkan mengangkut bahan peledak, senjata maupun amunisi di antara dua tempat dalam negara anggota.[44] Larangan semacam ini berasal dari usul posisi dari delegasi Perancis pada saat dilangsungkan konferensi Paris 1910. Pada saat itu delegasi Perancis mengusulkan larangan pesawat udara tanpa izin mengangkut benda-benda yang berbahaya seperti bahan peledak, peluru, alat potret dari udara, peralatan komunikasi serta barang-barang dagangan yang menurut peraturan bea cukai dianggap membahayakan *(prohibition of carriage by aircraft, without authority, of explosive, munition, photographic and telegraphic equipment, and merchandize particularly dangerous goods from a customs point of view).*

Setiap negara boleh, melarang atau mengatur pengangkutan atau penggunaan peralatan fotografi dalam penerbangan internasional. Pelarangan pengangkutan atau pengaturan atau penggunaan peralatan fotografi tersebut harus diberi tahukan kepada CINA yang segera memberi tahu kepada negara anggota Konvensi Paris 1919 lainnya.[45] Berdasarkan ketentuan tersebut setiap negara baik negara anggota Konvensi Paris 1919 maupun bukan negara anggota Konvensi Paris 1919 berhak untuk melarang, mengatur pengangkutan atau penggunaan peralatan fotografi dalam penerbangan internasional, namun demikian CINA hanya wajib memberi tahu larangan tersebut kepada negara yang menjadi anggota Konvensi Paris 1919.[46]

---

[44] Pasal 26 Konvensi Paris 1919: ”The carriage by aircraft of explosives and the arms and munitions of wars is forbidden in international navigation. No foreign aircraft shall be permitted to carry such articles between any two points in the same contracting parties”.

[45] Pasal 27 Konvensi Paris 1919: ”Each State may, in aerial navigation, prohibit or regulate the carriage or use of photographic apparatus. Any such regulations shall be at once notify to the international Commission for Air Navigation, which shall communicate this information to other contracting Parties.

[46] *The International Commission for Air Navigation shall communicate to the other Contracting States*.

10. Klasifikasi Pesawat Udara

Klasifikasi pesawat udara diatur dalam Bab VII tercantum dalam Pasal 30, 31, 32 dan 33 Konvensi Paris 1919, masing-masing mengatur jenis pesawat udara, pesawat udara militer. Menurut Pasal 30 Konvensi Paris 1919 pesawat udara terdiri atas tiga jenis, masing-masing pesawat udara militer, pesawat udara yang sepenuhnya digunakan dinas pemerintahan, seperti bea cukai, polisi dan pesawat udara lainnya. Semua pesawat udara selain pesawat udara militer, dinas pemerintahan, bea cukai dan polisi termasuk pesawat udara sipil *(private aircraft)*, namun demikian dalam Konvensi Paris 1919 tidak diatur pengertian pesawat udara. Bilamana boleh meminjam pengertian pesawat udara dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009,[47] yang dimaksud dengan pesawat udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan**.**[48]

Semua pesawat udara selain pesawat udara militer, bea cukai dan pesawat udara polisi harus diperlakukan sebagai pesawat udara sipil *(private aircraft)* dan pesawat udara-pesawat udara tersebut berlaku ketentuan Konvensi Paris 1919, sedangkan pesawat udara militer, bea cukai dan polisi tidak berlaku ketentuan Konvensi Paris 1919. Setiap pesawat udara yang dikemudikan oleh anggota militer termasuk pesawat udara militer untuk kepentingan ini. Tidak ada pesawat udara militer negara anggota boleh terbang di atas wilayah negara anggota lainnya tanpa persetujuan lebih dahulu. Dalam hal pesawat udara militer negara anggota memperoleh persetujuan terbang di wilayah negara anggota Konvensi Paris 1919, pada prinsipnya menikmati hak istimewa yang diakui oleh hukum kebiasaan internasional sebagaimana berlaku pada kapal perang**.**[49]

---

[47] Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 *tentang Penerbangan*, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

[48] Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 *tentang Penerbangan.*

[49] Pasal 32 Konvensi Paris 1919:" No military aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another contracting State nor land thereon without special authorization. In case of such authorization the military aircraft shall enjoy, in principle, in the absence of special stipulaion, the privileges which are customarily accorded to foreign ships of war. A military aircraft which is forced to land or which is requested or summoned to land shall by reason thereof acquire no right to the prevelegs referred to in the above paragraph".

11. Komisi Navigasi Penerbangan Internasional (CINA)

Pasal-pasal penting lainnya adalah pembentukan CINA sebagaimana diatur dalam Pasal 34 Konvensi Paris 1919. Pasal 34 Konvensi Paris 1919 tersebut mengatur pembentukan CINA, suatu komisi internasional yang diletakkan di bawah otoritas Lembaga Bangsa-Bangsa (LBB), terdiri atas dua perwakilan masing-masing dari Amerika Serikat, Perancis, Italia dan Jepang, satu orang perwakilan dari Inggris Raya dan satu orang dari Dominion Inggris dan India dan satu orang perwakilan dari setiap negara anggota lainnya. Semua negara anggota kecuali Amerika Serikat, Perancis, Italia, Jepang dan Inggris mempunyai satu suara di dalam Komisi Navigasi Penerbangan Internasional. CINA mempunyai kantor tetap, namun demikian sidang ditentukan secara bebas yang dianggap nyaman. Sidang pertama CINA berlangsung di kota Paris Perancis. Sidang tersebut diselenggarakan oleh pemerintah Perancis, segera setelah mayoritas penanda tangan meratifikasi, pemerintah Perancis segera memberi tahu kepada negara anggota lainnya.

Tugas dan kewajiban CINA adalah**,**[50]

(a) menerima usul dari atau membuat usul kepada semua negara anggota untuk modifikasi atau amandemen ketentuan-ketentuan Konvensi Paris 1919 dan memberi tahukan perubahan yang disahkan yang terjadi;

(b) menyelenggarakan tugas-tugas yang ditetapkan dalam Pasal 9, 13, 14, 15, 17, 27, 28, 36 dan 37 Konvensi Paris 1919;

(c) merubah ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam Annex A-G;

(d) mengumpulkan dan menghubungi negara-negara anggota setiap informasi mengenai navigasi penerbangan internasional;

[50] Pasal 34 Konvensi Paris 1919.

(e) mengumpulkan dan menghubungi negara-negara anggota semua informasi mengenai telegrafi, meteorologi dan kesehatan yang mungkin ada kaitannya dengan navigasi penerbangan internasional;

(f) menjamin publikasi peta-peta untuk navigasi penerbangan sesuai dengan ketentuan Annex F;

(g) memberi pendapat tentang masalah-masalah yang ditanyakan oleh negara anggota Konvensi Paris 1919.

Setiap modifikasi ketentuan-ketentuan *Annexes* yang dibuat oleh CINA bilamana modifikasi tersebut disetujui oleh tiga perempat suara yang dihadiri oleh semua negara anggota Konvensi Paris 1919 dan langsung berlaku pada saat pemberi tahuan kepada negara anggota Konvensi Paris 1919 oleh CINA. Setiap usul modifikasi pasal-pasal Konvensi Paris 1919 harus diperiksa oleh CINA, apakah usul tersebut berasal dari negara anggota Konvensi Paris 1919 atau dari CINA sendiri. Tidak ada usul modifikasi akan disahkan oleh negara anggota Konvensi Paris 1919, kecuali usul tersebut telah disetujui oleh setidak-tidaknya dua pertiga jumlah yang mungkin menyampaikan suara. Semua modifikasi pasal-pasal Konvensi Paris 1919 (tetapi bukan ketentuan dalam *Annexes)* harus secara formal disahkan oleh negara anggota Konvensi Paris 1919 sebelum berlaku. Biaya-biaya organisasi dan operasional CINA dibebankan negara anggota Konvensi Paris 1919 secara proposional mereka. Biaya insidentil untuk pengiriman delegasi CINA dibebankan kepada negara anggota masing-masing.

12. Pengumpulan dan Penyebaran Statistik

Menurut Pasal 35 Konvensi Paris 1919 mengatur pengumpulan dan penyebar luasan statistik, informasi meteorologi, peta-peta navigasi penerbangan dan penggunaan telegrafi navigasi penerbangan internasional. Negara anggota harus mengusahakan kerja sama untuk mengambil langkah-langkah pengumpulan dan penyebar-luasan statistik, informasi meteologi yang terkini *(up to date)* sesuai dengan ketentuan tercantum dalam Annex G, mempublikasikan peta penerbangan standar dan sistem standar marka-marka untuk penerbangan internasional sesuai dengan Annex F, menggunakan sarana telegrafi navigasi penerbangan serta pengaturannya.

13. Bea dan Cukai

Pasal 36 Konvensi Paris 1919 mengatur navigasi penerbangan internasional. Menurut Pasal 36 Konvensi Paris 1919 tersebut tidak ada hambatan bagi negara anggota membuat kesepakatan khusus antar negara anggota, berkenaan dengan bea cukai, polisi, pos dan dan masalah-masalah kepentingan umum bersama berkenaan dengan navigasi penerbangan internasional, namun demikian setiap kesepakatan khusus tersebut harus sekaligus memberi tahu CINA yang akan memberi tahukan kepada negara anggota Konvensi Paris 1919 lainnya. Di sini juga terjadi diskriminasi antara negara anggota Konvensi Paris 1919 dengan negara bukan menjadi anggota Konvensi Paris 1919.

14. Kesimpulan

a. Keamanan Nasional (*National Security*)

Berdasarkan uraian tersebut di atas, dapat dismpulkan bahwa kelahiran Konvensi Paris 1919 tidak lepas dari masalah keamanan nasional *(national security)*, semangat feodalisme dan disktriminatif sebagai berikut.

Konvensi Paris 1919 lahir sesudah berakhirnya Perang Dunia Pertama yang berlangsung antara 1914-1918 tersebut tidak lepas dari usul-usul delegasi Konferensi Paris 1910 serta suasana kebathinan yang terjadi sekitar Perang Dunia Pertama. Bilamana dicermati dengan baik suasana kebatinan pada saat itu adalah masalah keamanan nasional *(national security*) karena kenyataannya :

1) dalam perang Franco-Prusia Tahun 1875 pesawat udara yang menggunakan balon digunakan untuk mengungsikan pejabat;

2) dalam bulan April dan November 1908 balon udara Jerman mengangkut dua puluh lima *aviator* dari angkatan perang Jerman melintasi perbatasan Perancis;

3) Pesawat udara dapat digunakan untuk keperluan militer atau mata-mata yang membahayakan keamanan negara di bawahnya;

4) delegasi Belgia, Rusia dalam penyusunan agenda sidang mengusulkan larangan pesawat udara terbang di atas zona larangan terbang;

5) saat Konferensi Paris 1910 berlangsung di Perancis sangat cemas terhadap pertumbuhan teknologi penerbangan Jerman dan mengkhawatirkan pesawat udara untuk menyerang negara tetangga dan mengganggu pertahanan, karena itu Perancis mengusulkan pesawat udara dilarang terbang di atas zona larangan terbang, di atas benteng-benteng pertahanan, lokasi militer, dilarang mengangkut bahan peledak, peluru, alat fotografi yang dapat untuk memotret dari udara, polisi harus mengawasi penerbangan militer yang terbang di atas wilayahnya;

6) dalam tahun 1910 Prusia melarang penerbangan di atas benteng-benteng pertahanan nasional, melintasi perbatasan negara untuk menjamin keamanan nasional;

7) dalam tahun 1913 Inggris mengeluarkan *The Aerial Navigation Act of 1913* yang melarang pesawat udara sipil maupun militer terbang di zona larangan terbang untuk menjamin keamanan dan pertahanan nasional. Larangan tersebut bahkan diperluas ke kota London.

8) negara-negara Eropa lainnya seperti Austria-Hongaria, Rusia dan Belanda pada tanggal 22 Oktober 1912 juga mengeluarkan peraturan yang memberi wewenang polisi untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan apabila penerbangan membahayakan keamanan umum, penduduk dan dalam bulan Januari 1913 menetapkan kawasan udara terlarang.

b. Semangat *Feodalisme*

Berdasarkan evaluasi tersebut di atas, jelas bahwa Konvensi Paris 1919 tersebut tidak lepas dari suasana kebathinan yang berkembang sekitar Perang Dunia Pertama yang dipenuhi rasa kekhawatiran masalah keamanan nasional *(national security),* karena itu konvensi Paris 1919 berjudul*:"Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation".* Perkataan *"Aerial*

Navigation" mempunyai konotasi teknis operasional berkaitan dengan *security,* merupakan bahasa Inggris feodal di Eropa yang dalam Konvensi Chicago 1944 digunakan perkataan *"Air Navigation".* Bahasa-bahasa yang digunakan dalam Konvensi Paris 1919 juga mengindikasikan sifat *feodalisme* yang ada pada saat perang dunia pertama. Hal ini tersirat dari istilah-istilah yang digunakan misalnya menggunakan istilah "Para Pengagung anggota *(High Contracting Parties)"* yang dalam Konvensi Chicago 1944 diganti dengan istilah "Negara anggota *(The Contracting States)",* perkataan "Penguasa *(Powers)"* dalam Konvensi Paris 1919 diganti dengan perkataan "setiap negara *(every State)"* dalam Konvensi Chicago 1944.

c. Diskriminatif Antar Negara

Di samping itu, Konvensi Paris 1919 sangat diskriminatif terhadap sesama negara anggota maupun terhadap negara bukan menjadi anggota Konvensi Paris 1919. Sifat diskriminatif terhadap sesama anggota tersirat dalam pembentukan CINA. Sebagaimana disebutkan di atas, CINA yang mempunyai kekuasaan begitu besar anggota Amerika Serikat, Perancis, Italia dan Jepang mempunyai dua perwakilan, sedangkan negara anggota lainnya hanya mempunyai satu perwakilan, Dominion Inggris dan India dianggap sebagai negara berdaulat sehingga masing-masing mempunyai satu suara.

Sebagaimana disebutkan di atas, CINA mempunyai kekuasaan antara lain menerima usul dari atau membuat usul kepada semua negara anggota untuk modifikasi atau amandemen ketentuan-ketentuan Konvensi Paris 1919 dan memberi tahukan perubahan yang disahkan yang terjadi; menyelenggarakan tugas-tugas yang ditetapkan dalam Pasal 9, 13, 14, 15, 17, 27, 28, 36 dan 37 Konvensi Paris 1919; merubah ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam Annex A-G; mengumpulkan dan menghubungi negara-negara anggota setiap informasi mengenai navigasi penerbangan internasional; mengumpulkan dan menghubungi negara-negara anggota semua informasi mengenai telegrafi, meteorologi dan kesehatan yang mungkin ada kaitannya dengan navigasi penerbangan internasional; menjamin publikasi peta-peta untuk navigasi penerbangan sesuai dengan ketentuan Annex F dan memberi pendapat tentang masalah-masalah yang ditanyakan oleh negara anggota Konvensi Paris 1919.

Sifat diskriminatif antara negara anggota dengan bukan negara anggota Konvensi Paris 1919 adalah dalam hal membuat perjanjian, hal ini tersirat dalam Pasal 36 Konvensi Paris 1919. Menurut Pasal 36 Konvensi Paris 1919 tersebut tidak ada hambatan bagi negara anggota *(contracting States)* membuat kesepakatan khusus antar negara anggota, berkenaan dengan bea cukai, polisi, pos dan masalah-masalah kepentingan umum bersama berkenaan dengan navigasi penerbangan internasional. Berdasarkan ketentuan Pasal 36 Konvensi Paris 1919 tersebut tersirat bahwa ketentuan tersebut tidak berlaku bagi negara bukan anggota Konvensi Paris 1919.

Perlakuan diskriminatif antara negara anggota dengan negara bukan anggota juga tersirat dalam Pasal 2 Konvensi Paris 1919. Menurut Pasal 2 Konvensi Paris 1919 tersebut hak penerbangan lintas damai *(innocent passage)* hanya berlaku bagi pesawat udara negara annggota, tetapi tidak berlaku bagi pesawat udara bukan negara anggota. Demikian pula Pasal 3 Konvensi Paris 1919 yang mengatur penetapan zona larangan terbang, Pasal 5 Konvensi Paris 1919 yang mengatur izin penerbangan atas wilayah negara lain, Pasal 9 Konvensi Paris 1919 yang mengatur pertukaran informasi pendaftaran pesawat udara, Pasal 15 Konvensi Paris 1919 yang mengatur penerbangan melintasi wilayah negara lain, Pasal 16 Konvensi Paris 1919 yang mengatur pembatasan pesawat udara asing di dalam negeri *(cabotage)*, Pasal 22 Konvensi Paris 1919 yang mengatur bantuan dalam hal pesawat udara mengalami keadaan darurat, Pasal 24 yang mengatur pungutan di bandar udara.

Diskriminasi antar negara sesama anggota Konvensi Paris 1919 terdapat dalam Pasal 34 Konvensi Paris 1919. Menurut Pasal 34 Konvensi Paris 1919 tersebut Amerika Serikat, Perancis, Italia dan Jepang mempunyai dua perwakilan, Inggris Raya *(Britain)*, Dominion Inggris dan India masing-masing satu perwakilan karena dianggap sebagai negara berdaulat, sedangkan negara anggota Konvensi Paris 1919 lainnya hanya mempunyai satu perwakilan di dalam pungutan suara. Masalah lain yang perlu dicatat di sini adalah Pasal 36 Konvensi Paris 1919. Menurut Pasal 36 Konvensi Paris 1919 tersebut, antar para negara anggota Konvensi Paris 1919 dapat membuat perjanjian, tetapi negara anggota Konvensi Paris 1919 tidak dapat membuat perjanjian dengan negara yang bukan menjadi negara anggota Konvensi Paris 1919.

Istilah penerbangan lintas damai *(innocent passage)* berasal dari hukum maritim yang dimasukkan dalam Konvensi Paris 1919.[51] Hak lintas damai hanya berlaku bagi negara anggota Konvensi Paris 1919 dalam masa damai, bilamana terjadi peperangan atau permusuhan hak tersebut tidak berlaku, semua ruang udara tertutup. Pesawat udara sipil misalnya yang pilot maupun penumpangnya dari negara yang bertengkar dengan negara tempat pesawat udara melakukan penerbangan, hak lintas damai juga tidak berlaku. Sebagaimana disebutkan di atas, yang paling penting adalah elemen keselamatan negara yang harus diamankan. Perlindungan warga negara beserta harta benda mereka, konvensi hanya dapat menerima lintas damai berdasarkan persyaratan tertentu misalnya melindungi warga negara tempat pesawat udara melakukan penerbangan, karena itu semua pesawat udara harus mematuhi prinsip-prinsip yang tercantum dalam Konvensi Paris 1919. Dalam praktiknya agar pesawat udara dapat melakukan lintas damai, pesawat udara harus dimiliki oleh negara anggota Konvensi Paris 1919 dan mematuhi semua ketentuan yang berlaku. Konveni Paris 1919 juga menekankan persamaan hak terhadap pesawat udara yang didaftarkan di negara anggota Konvensi Paris 1919.

Sesuai dengan ketentuan Konvensi Paris 1919, negara anggota dapat mengenakan pembatasan penerbangan. Pemerintah dapat menolak penerbangan di atas kawasan udara terlarang di wilayahnya, sebagian wilayah udara dapat sepenuhnya tertutup untuk penerbangan. Pasal 3 Konvensi Paris 1919 juga memberi negara anggota kemungkinan menentukan pembatasan untuk keperluan militer. Dalam konsep awal zona larangan terbang hanya berlaku terhadap pesawat udara asing, namun demikian dalam perkembangannya setelah diamandemen dengan Protokol 1929, pesawat udara negara *(state aircraft).*

[51] Malgorzata Polkowska, *The Development of Air Law: From the Paris Conference of 1910 to the Chicago Convention of 1944,* dalam Paul Stephen Dempsey, *Annals of Air and Space Law.* Vol.XXXIII-2008. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd. Page 68.

DAFTAR BACAAN

BUKU

Chuang, Richard Y., *The International Air Transport Association: A Case Study of a Quasi-Governmental Organization*. Leiden: A.W. Sijthoff, 1972.

John Cobb Cooper. *The Right to Fly*-1947.

Johnson D. H. N., *The Right in Airspace*. USA: Manchester University, Oceana Publications, 1965.

Martono K., *Route, Capacity and Tariff Clauses of Selected Bilateral Air Transport Agreement Concluded by Indonesia*. A theses submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of requirements of the degree of Master of Laws. Institutes of Air and Space Law, Mc Gill University, Montreal, Canada, February 1980, unpublished.

_____.,*Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan. Alfabet Indonesia-Inggris dan Alfabet Inggris-Indonesia.* Edisi Pertama.Jakarta : Penerbit PT Rajagrafindo Persada, Divisi Perguruan Tinggi, 2007

_____.,Hukum Udara, *Angkutan Udara dan Hukum Angkasa & Hukum Laut Internasional, Buku Kedua*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995.

_____.,Amad Sudiro.,*Hukum Udara Publik: Nasional dan Internasional*. Jakarta: Penerbit, Rajagrafindo Persada, Divisi Perguruan Tinggi, 2012.

Priyatna A., *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Jakarta : Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972.

ARTIKEL

Gates., *International Control of Aviation in time of Peace*. 10 JALC 443 (1939).

Jennings R. Y. *International Civil Aviation and the Law*. 22 British Yearbook of International Law 193(1945).

Jennings R. Y. *International Civil Aviation and the Law.* 22 British Yearbook of International Law 194(1945).

Malgorzata Polkowska, *The Development of Air Law: From the Paris Conference of 1910 to the Chicago Convention of 1944,* dalam Dempsey. P. S. Ed., *Annals of Air and*

Space Law. Vol. XXXIII-2008. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd.

Martono K., *Perjanjian Angkutan Udara Timbal Balik (Bilateral Air Transport Agreement*, dalam Martono K., Hukum Udara, *Angkutan Udara dan Hukum Angkasa & Hukum Laut Internasional, Buku Kedua*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995.

Martono K., *Pesawat Udara Sipil dan Pesawat Udara Negara*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Buku Kedua*. Bandung: Madar Maju, 1995.

DOKUMEN

11 LNTS 173-310 (1922), *Convention Relating to Aerial Navigation, signed at Paris on 13 October 1919.*

ICAO Doc.7300/8 Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 *tentang Penerbangan*, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

JURNAL

Dempsey. P. S. Ed., *Annals of Air and Space Law. Vol. XXXIII-2008. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd.*,2008.

Dempsey P. S. Ed., *Annals of Air and Space Law, (2005) Vol. XXX-Part I*. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd.,2005.

22 British Yearbook of International Law 193(1945).

22 British Yearbook of International Law 194(1945)

10 JALC 443 (1939).

LAIN-LAIN

The 1919 Paris Convention: The starting point for the regulation of air navigation. file:///C:/Users/User/Downloads/10%20SSEPT%202020%20(1)%20PARIS

%20CONVENTION%20The%20Postal%20History%20of%20ICAO.html Accessed on 12 September 2020.

THE PARIS CONVENTION OF 1919, https://www.google.com/search?q=the+paris+convention+of+1919&oq=THE+PARIS+CONVENTION+OF+1919&aqs=chrome.0.0l2.1269j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8

BAB X

Konvensi Chicago 1944

(*Chicago Convention of 1944*)

Dalam Bab XI ini membahas pendahuluan; konferensi Chicago tahun 1944; maksud dan tujuan konferensi penerbangan sipil; aspek ekonomi angkutan udara internasional yang meliputi posisi Amerika Serikat, Inggris, Canada dan usul gabungan Australia dan New Zealand; kegagalan konferensi penerbangan sipil sehingga lahir Pasal 6 dan Pasal 5 Konvensi Chicago 1944; usaha memperbaiki kegagalan dengan menciptakan *International Air Services Transit Agreement (IASTA)* dan *International Air Transport Agreement (IATA);* kedaulatan negara di darat, perairan, udara dan angkasa; pesawat udara negara (*state aircraft*); dan *cabotate* terdiri dari Indonesia Air Asia dan Lion Air sebagai berikut.

1. Pendahuluan

Sebelum menguraikan lebih lanjut tentang Konvensi Chicago 1944 beserta Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO),[1] lebih dahulu dijelaskan konvensi dan organisasi yang pernah ada sebelumnya, agar para pembaca buku ini dapat memahami dengan baik tentang Konvensi Chicago 1944 sebagai konstitusi dan organisasi internasional yang menangani penerbangan sipil global pada saat ini.

[1] Martono K., *Peran Organisasi Penerbangan Sipil Internasional Terhadap Pengembangan Penerbangan di Indonesia,* dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987, hal. 51-58.

Sebelum konvensi Chicago 1944,[2] telah ada Konvensi Paris 1919[3] yang membentuk Komisi Navigasi Penerbangan Internasional (ICAN) yang merupakan bagian tidak terpisahkan dengan pembentukan organisasi internasional Pasca Perang Dunia Pertama (PD I), walaupun sebenarnya pada tahun 1905 di Perancis telah berdiri *the Fédération Aéronautique Internationale*, suatu organisasi swasta nirlaba yang mengembangkan aeronautika dan astronomika pada tataran global untuk meningkatakan keterampilan, profesiensi dan keselamatan penerbangan internasional. Secara umum sepakat bahwa tahun 1919 adalah tahun kelahiran industri transportasi udara, walaupun sebenarnya dalam tahun 1914 di Tampa Bay, Florida, Amerika Serikat telah ada penerbangan berjadwal pertama kali selama empat bulan pertama tahun 1914.[4]

Tahun 1919 juga merupakan tahun lahirnya Asosiasi Transportasi Udara Internasional (IATA)[5] yang sekarang ada, ketika 5 negara masing-masing diwakili Denmark, Jerman, Inggris, Norwegia dan Swedia mengadakan pertemuan di Belanda yang membentuk *the International Air Traffic Association (IATA).* Sampai dengan tahun 1919 kegiatan transportasi udara komersial tataran global difokuskan pada transportasi pos yang merupakan perintis penerbangan sipil internasional. Dari tahun 1919 sampai dengan 1944, dimulai meletakan dasar pengembangan penerbangan sipil yang dapat menompang pertumbuhan transportasi udara internasional yang dicita-citakan bersama.[6]

Di bidang hukum udara perdata, dalam tahun 1925 dilakukan konferensi Pertama yang membahas aspek hukum tanggung jawab perusahaan penerbangan dan berusaha mengadakan kodifikasi hukum perdata. Dalam konferensi tersebut telah dibentuk komite khusus para ahli yang

---

[2] ICAO Doc.7300/8, Convention on International Civil Aviation, Signed at Chicago on 7 Decmber 1944; lihat Dempsey P.S.Ed., Annals of Air and Space Law (2005), Vol. XXX-Part I. Toronto, Canada: The Carswell Compnay, Ltd, hal. 19-51.

[3] Convention Relating to Regulation of Aerial Navigatin, Signed at Paris, on 13 October 1919; lihat Dempsey P.S.Ed., Annals of Air and Space Law (2005), Vol. XXX-Part I. Toronto, Canada: The Carswell Compnay, Ltd, hal. 1 – 5.

[4] https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/civil-aviation-pre-icao.aspx

[5] Sebelumnya bernama "*International Air Traffic Association"* dengan singkatan IATA, sekarang "*International Air Transport Association"* dengan singkatan yang sama IATA

[6] https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/civil-aviation-pre-icao.aspx

bernama "*la Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens* atau *CITEJA."* Setahun kemudian dalam tahun 1926 dibentuk Konvensi *Ibero-American* yang dipelopori oleh Spanyol dan Portugal, beranggotakan negara-negara Amerika Latin, pada waktu itu Inggris dan Amerika Serikat telah mengeluarkan regulasi yang mengatur penerbangan komersial di masing-masing wilayahnya.[7]

Dalam tahun 1929 ditanda tangani Konvensi Warsawa 1929 yang berjudul, "*The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air was signed at Warsaw"* yang mulai berlaku pada awal tahun 1933. Konvensi tersebut mengatur keseragaman dokumentasi penumpang, kargo, tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan, jurisdiksi gugatan dan jumlah kompensasi sebesar US$ 10,000.00 (sepuluh ribu dollar Amerika Serikat) untuk penumpang yang meninggal dunia dan US$ 20/kg (dua puluh dollar Amerika Serikat) untuk setiap kg kargo). Bersamaan berlakunya Konvensi Warsawa pada tahun 1933, lahirlah Konvensi Roma 1933 yang berjudul "*The Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface of 1933"* yang ditanda tangani di Roma Italia. Konvensi tersebut diamandemen oleh Protokol Brussel tahun 1938, di samping konvensi Roma tahun 1933 juga lahir *"International Sanitary Convention for Aerial Navigation was signed at The Hague (without a conference) to protect communities against diseases liable to be imported by aircraft, as well as flying personnel against diseases due to flying***.**[8]

Dalam tahun 1930-an kerja sama antar perusahaan penerbangan tataran global berkembang dengan pesat, terutama peraturan penerbangan komersial standar teknis dan operasional yang meliputi di ruang kemudi *(cockpit*), pencegahan kebakaran di bandar udara, akumulasi es maupun standar yang mengatur pendapatan dan manajemen perusahaan penerbangan. Pertubuhan dunia penerbangan sipil pada tataran global tersebut terganggu dengan pecahnya perang dunia kedua dari 1940-1945. Menjelang berakhirnya PD II Amerika Serikat beserta sekutu-sekutunya mengundan konperensi di Chicago untuk meletakkan dasar hukum

[7] https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/civil-aviation-pre-icao.aspx

[8] *https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/civil-aviation-pre-icao.aspx*

penerbangan sipil internasional sekaligus membentuk Organisasi Penerbangan Sipil Internasionl (ICAO) yang sekarang ini berdasarkan Konvensi Chicago 1944.[9]

2. Konferensi Chicago 1944

Menjelang berakhirnya PD II Amerika Serikat mengundang sekutu-sekutu PD II untuk menyelenggarakan konferensi penerbangan sipil di Chicago. Menurut Amerika Serikat konperensi tersebut untuk menyetujui konvensi internasional yang mengatur penerbangan sipil internasional dan membentuk organisasi internasional yang terganggu *(interruption)* perang dunia kedua. Apabila konvensi dan organisasi internasional tersebut terbentuk sangat menguntungkan bagi transportasi udara international dalam waktu dekat.[10] Dalam konferensi tersebut dihadiri oleh 54 delegasi,[11] dua delegasi dalam kapasitasnya sebagai pribadi, sedangkan lima puluh dua delegasi mewakili negara masing-masing.

Dua negara yang diundang, masing-masing Saudi Arabia dan Uni Soviet tidak hadir dalam konferensi penerbangan sipil internasional tersebut.[12] Ketidakhadiran Saudi Arabia tidak ada yang memasalahkan, hal ini berbeda dengan ketidak hadiran Uni Soviet yang dipermasalahkan kenapa Uni Soviet tidak hadir dalam konferensi, pada hal delegasi Uni Soviet sudah dalam perjalanan

---

[9] ICAO Doc.7300/8, Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944; utuk teks dapat dilihat Dempsey P.S.Ed., Annals of Air and Space Law, (2005) Vol. XXX- Part I. Toronto, Canada: The Carswell Compnay Ltd, hal.1-51

[10] Dalam undangan Amerika Serikat tersebut menyatakan "*The Government of the United States believes that an international civil aviation conference might profitably be convened within the near future, for the purpose of agreeing on an increase in existing services and on the early establishment of international air routes and services for operation in and to areas now freed from danger of military interruption, such arrangements to continue during a transitional period. This conference might also agree so far as possible upon the principles of a permanent international structure of civil aviation and air transport, and might set up appropriate interim committees to prepare definitive proposals. Definitive action on such proposals, based on practical experience gained during the interim period, might be taken either as a result of a later conference, or by direct approval of the governments without the necessity of conference".*

[11] *Delegasi yang hadir pada waktu itu Afghanistan, Australia, Belgium, Bolivia, Brazil, Canada, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Cuba, Czechoslovakia, the Dominican Republic, Ecuador, Egypt, El Salvador, Ethiopia, the French Delegation, Great Britain, Greece, Guatemala, Haiti, Honduras, Iceland, India, Iran, Iraq, Ireland, Lebanon, Liberia, Luxembourg, Mexico, the Netherlands, New Zealand, Nicaragua, Norway, Panama, Paraguay, Peru, the Philippines, Poland, Portugal, Saudi Arabia, Spain, Sweden, Switzerland, Syria, Turkey, the Union of South Africa, the Union of Soviet Socialist Republics, Uruguay, Venezuela, Yugoslavia, the Danish Minister in Washington and the Thai Minister in Washington.* https://www.spacelegalissues.com/space-law-the-chicago-convention-of-1944/

[12] Martono K., Amad Sudiro., Hukum Udara Publik: Nasional dan Internasional Edidi Revisi. Jakarta: Penerbit PT Raja Grafindo Pesada, Divisi Perguruan Tinggi, 2016, hal. 55

menuju Chicago, tiba-tiba diinstruksikan oleh pemerintahnya untuk tidak ikut dalam konferensi penerbangan sipil internasional tersebut. Di antara spekulasi pendapat mengapa Uni Soviet tidak hadir dalam konferensi penerbangan sipil antara lain:

(a) Uni Soviet tidak menghendaki pesawat udara asing beroperasi di Uni Soviet, sebab angkutan udara nasional akan dieksploitasi sendiri;

(b) Uni Soviet tidak mau hadir dalam konferensi penerbangan sipil internasional, karena Uni Soviet masih mengutamakan keamanan nasional *(national security)* dari pada kesejahteraan nasional *(national prosperity).*

Uni Soviet tidak mau hadir dalam konferensi penerbangan sipil internasional dengan alasan angkutan udara nasional akan dieksploitasi sendiri, walaupun delegasinya sudah dalam perjalanan, kemungkinan ada benarnya sebab Uni Soviet mempunyai daerah yang cukup luas dan angkutan udara yang cukup banyak, tidak perlu mengadakan tukar menukar hak-hak penerbangan dengan negara lain, cukup mengeksploitasi sendiri, tanpa adanya perusahaan penerbangan asing melakukan penerbangan ke atau dari Uni Soviet.

Spekulasi Uni Soviet tidak hadir dalam konferensi penerbangan sipil internasional dengan alasan keamanan nasional *(national security),* kemungkinan juga ada benarnya, sebab Uni Soviet tidak menghendaki adanya pesawat udara asing terbang di atas wilayah Uni Soviet tanpa melakukan pendaratan. Hal ini dibuktikan bahwa setiap perjanjian angkutan udara internasional timbal balik, posisi Uni Soviet selalu tidak menukarkan hak-hak penerbangan pertama *(first freedom of the air)* yang memberi hak pesawat udara terbang di atas negara yang bersangkutan tanpa pendaratan *(over flying),* pada umumnya sebelum mempertukarkan hak-hak penerbangan *(traffic right)* ketiga (*3rd freedom of the air)* dan hak-hak penerbangan *(traffic right)* ke empat *(4th freedom of the air),* selalu didahului dengan pertukaran hak-hak penerbangan ke satu *(1st freedom of the air)* dan kebebasan udara kedua *(2nd freedom of the air*). **[13]**

[13] Perjanjian angkutan udara internasional timbal balik antara Indonesia dengan Uni Soviet tidak mempertukarkan kebebasan udara pertama (*1st freedom of the air),* sebab Uni Soviet tidak menghendaki pesawat udara Indonesia terbang di atas Uni Soviet tanpa mendarat.

3. Tujuan Konferensi Penerbangan Sipil

Tujuan konferensi penerbangan sipil internasional tampak dengan jelas pada pembukaan *(preamble*) Konvensi Penerbangan Sipil Internasional yang ditandatangani di Chicago tahun 1944.[14] Dalam pembukaan *(preamble)* tersebut dijelaskan bahwa pertumbuhan penerbangan sipil yang akan datang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan persahabatan, memelihara perdamaian dan saling mengerti antar bangsa, saling mengunjungi masyarakat dunia dan dapat mencegah dua kali perang dunia yang sangat mengerikan, dapat mencegah friksi dan dapat digunakan untuk kerja sama antar bangsa yang dapat memelihara perdamaian dunia, karena itu negara-negara peserta konferensi sepakat mengatur prinsip-prinsip dasar penerbangan sipil internasional, menumbuh-kembangkan penerbangan sipil yang aman, lancar, teratur dan memberi kesempatan yang sama kepada negara anggota untuk menyelenggarakan angkutan udara internasional dan mencegah adanya persaingan yang tidak sehat.

4. Aspek Ekonomi Angkutan Udara Internasional.

Sepanjang menyangkut teknis dan operasional penerbangan, pembahasan di dalam konferensi penerbangan sipil internasional berjalan dengan lancar. Hal ini berbeda dengan masalah ekonomi angkutan udara internasional yang meliputi pengaturan rute penerbangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat udara, kapasitas tempat duduk dan tarif transportasi udara. Sepanjang pembahasan di bidang ekonomi angkutan udara internasional, mengalami banyak kesulitan dibandingkan dengan pembahasan di bidang teknis dan operasi penerbangan internasional. Sepanjang menyangkut ekonomi angkutan udara internasional, pendapat di dalam sidang terpecah menjadi empat kelompok besar masing-masing pendapat Amerika Serikat beserta pendukungnya, pendapat Inggris beserta pendukungnya, pendapat Canada dan usul gabungan *(join proposal)* antara Australia dengan New Zealand.

[14] ICAO Doc.7300/8, Convention on International Civil Aviation, Signed at Chicago on 7 December 1944, lihat Dempsey P.S.Ed., Annals of Air and Space Law, (2005), Vol. XXX-Part I. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 2005.

a. Posisi Amerika Serikat

Sepanjang mengatur angkutan udara internasional, khususnya mengenai pengaturan rute penerbangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat udara, kapasitas angkutan udara dan tarif angkutan udara, Amerika Serikat berpendapat bahwa rute penebangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat udara, kapasitas angkutan udara dan tarif angkutan udara, pemerintah jangan mencampuri. Amerika Serikat berpendapat bahwa rute penerbangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat udara, kapasitas angkutan udara dan tarif angkutan udara biar diatur sendiri oleh perusahaan penerbangan yang bersangkutan berdasarkan hukum pasar *(supply and demand*). Biarlah perusahaan penerbangan mengatur sendiri sesuai dengan kemampuannya, bilamana mampu bersaing biarlah berkembang dengan pesat, tetapi bilamana tidak mampu biarlah bangkrut dengan sendirinya. Posisi Amerika Serikat sejalan dengan ideologi liberal.

Posisi Amerika Serikat demikian, di samping memang sesuai dengan ideologinya yang bersifat liberal di Amerika Serikat, didukung dengan adanya kesepakatan tidak tertulis antara Amerika Serikat dengan Inggris pada saat perang dunia kedua. Semasa perang dunia kedua, Amerika Serikat dengan Inggris mempunyai kesepakatan tidak tertulis bahwa Amerika Serikat menyediakan pesawat udara transport jarak jauh, sementara itu Inggris menyediakan pesawat udara tempur *(fighter*). Akibat perjanjian tidak tertulis tersebut, sesudah perang dunia kedua berakhir, maka armada Inggris lumpuh *(cripple)* sementara itu armada Ameriksa Serikat dengan mudah dirubah menjadi pesawat udara komersial, sehingga Amerika Serikat tidak takut dan tidak khawatir menghadapi persaingan dengan armada nasional Inggris, sebaliknya Inggris tidak ada jalan lain kecuali harus melindungi armada nasionalnya untuk bersaing dengan armada Amerika Serikat**.**[15]

[15] Martono K., Amad Sudiro., *Hukum Udara Publik: Nasional dan Internasional* Edisi Revisi. Jakarta: Penerbit PT Raja Grafindo Pesada, Divisi Perguruan Tinggi, 2016, hal. 58

b. Posisi Inggris

Sepanjang menyangkut ekonomi angkutan udara internasional, posisi Inggris dalam konferensi penerbangan sipil di Chicago Tahun 1944 adalah rute penerbangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat udara, kapasitas tempat duduk angkutan udara maupun tarif angkutan udara sepenuhnya diatur oleh pemerintah. Tidak ada penerbangan internasional yang dapat dilakukan dari atau ke Inggris, termasuk jajahannya tanpa persetujuan dari pemerintah Inggris. Posisi demikian memang disadari oleh Inggris, tidak ada jalan lain kecuali harus melindungi armada nasionalnya terhadap persaingan dengan armada negara lain, terutama Amerika Serikat.

c. Posisi Canada

Posisi Canada yang berkaitan dengan angkutan udara internasional adalah mengusulkan dibentuk *International Air Authority* yang akan menentukan pengaturan rute penerbangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat udara, kapasitas angkutan udara dan tarif angkutan udara internasional. Menurut usul Canada rute penerbangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat udara, kapasitas angkutan udara dan tarif angkutan udara tidak ditentukan oleh perusahaan penerbangan seperti usul Amerika Serikat, tetapi diatur oleh *International Air Authority*. Demikian pula Canada juga berpendapat bahwa rute penerbangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat udara, kapasitas angkutan udara dan tarif angkutan udara tidak ditentukan oleh pemerintah seperti usul Inggris, tetapi diatur oleh *International Air Authority*.

d. Usul Gabungan Australia dan New Zealand

Usul gabungan *(join proposal)* yang disampaikan oleh Australia dengan New Zealand adalah dibentuk perusahaan penerbangan yang saham-sahamnya dimiliki oleh negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil International (ICAO). Perusahaan penerbangan yang dibentuk tersebut melakukan rute-rute penerbangan internasional seperti dari Melbourne ke London dan sebaliknya, sedangkan rute regional maupun nasional dilayani oleh perusahaan penerbangan yang ada di daerah bersangkutan. Usul gabungan yang diajukan oleh Australia dengan New Zealand tersebut ditolak oleh konferensi, tetapi usul tersebut mengilhami lahirnya Pasal 77 Konvensi

Chicago 1944.[16] Di dalam Pasal 77 Konvensi Chicago 1944 tersebut dikatakan tidak ada halangan pembentukan perusahaan penerbangan internasional yang dioperasikan bersama,[17] *(international joint operation agency).*

5. Kegagalan Konferensi Penerbangan Sipil

a. Pasal 6 Konvensi Chicago 1944

Semua usul yang dikemukakan oleh Amerika Serikat, Inggris, Canada maupun usul gabungan Australia dengan New Zealand ditolak oleh konferensi penerbangan sipil internasional, sehingga melahirkan Pasal 6 Konvensi Chicago 1944.[18] Menurut Pasal tersebut tidak ada penerbangan internasional berjadwal dapat dilakukan ke negara anggota lainnya, kecuali telah memperoleh izin lebih dahulu. Izin demikian biasanya diatur dalam perjanjian angkutan udara internasional timbal balik yang akan dibahas pada kesempatan yang lain.

b. Pasal 5 Konvensi Chicago 1944

Di samping Pasal 6 Konvensi Chicago 1944 yang mengatur pertukaran penerbangan internasional secara multilateral adalah Pasal 5 Konvensi Chicago 1944. Menurut Pasal 5 Konvensi Chicago 1944[19] tersebut, pesawat udara negara anggota ICAO yang melakukan penerbangan internasional tidak berjadwal dapat melakukan ke negara anggota lainnya tanpa

---

[16] *Nothing in this Convention shall prevent two or more contracting States from constituting joint air transport operating organizations or international operating agencies and from pooling their air services on any routes or in any regions, but such organizations or agencies and such pooled services shall be subject to all the provisions of this Convention, including those relating to the registration of agreements with the Council. The Council shall determine in what manner the provision of this Convention relating to nationality or aircraft shall apply to aircraft operated by international operating agencies.*

[17] Sampai saat ini perusahaan penerbangan yang dioperasi bersama adalah Scadinavian Airlines System (SAS) yang dimiliki oleh Swedia, Norwegia dan Denmark. Martono K., Amad Sudiro., *Hukum Udara Publik : Nasional dan Internasional Edisi Revisi.* Jakarta: Penerbit PT Raja Grafindo Pesada, Divisi Perguruan Tinggi, 2016, hal. 559

[18] Pasal 6 Konvensi Chicago 1944 *"No scheduled international air services may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization."*

[19] Ambil pasal 5 Konvensi Chicago 1944

memperoleh izin lebih dahulu, tetapi negara tempat pesawat udara melakukan penerbangan *(flown states)* berhak menentukan persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi oleh penerbangan internasional tidak berjadwal tersebut. Dalam praktiknya persyaratan-persyaratan tersebut begitu sulitnya, sehingga ketentuan dalam Pasal 5 Konvensi Chicago 1944 praktis tidak dapat dilaksanakan atau dapat dikatakan pasal yang mati *(dead letter).*[20]

Kegagalan untuk menyepakati pertukaran hak-hak penerbangan secara multilateral tetap diusahakan untuk mengurangi tingkat kegagalan, karena itu konferensi penerbangan sipil internasional tersebut masih berusaha dengan mengesahkan *International Air Services Transit Agreement (IASTA)* dan *International Air Transport Agreement (IATA)* akan di bahas lebih lanjut. Di samping itu, konferensi penerbangan sipil internasional juga mengesahkan dokumen tentang *International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944, Interim Agreement on International Civil Aviation* yang melahirkan *Provisional International Civil Aviation Organization* dan *Chicago Standard Form Agreement* yang akan digunakan sebagai panduan dalam pembuatan perjanjian angkutan udara internasional timbal balik.

6. Usaha Memperbaiki Kegagalan

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa konferensi Chicago yang ditanda tangani pada tanggal 7 Desember 1944 tersebut gagal menyetujui pertukaran secara multilateral mengenai hak-hak penerbangan, untuk mengurangi tingkat kegagalan tersebut, konperensi Chicago menyepakati persetujuan penerbangan lintas yang tercantum dalam IASTA dan IATA sebagai berikut.

a. *International Air Services Agreement (IASTA).*

Persetujuan penerbangan lintas internasional atau IASTA,[21] yang ditanda tangani di Chicago pada tanggal 7 Desember 1944 tersebut merupakan perjanjian internasional yang bersifat

---

[20] Haanappel P.P.C., *Rate-making in International Air Transport.*Kluwer, The Netherlands-1978, hal.13

[21] Lihat ICAO Doc.7500, *International Air Services Transit Agreement*, signed at Chicago on 7 December 1944.

multilateral mempertukarkan hak-hak penerbangan *(five freedom of the air)* yang sering dipertukarkan dalam perjanjian angkutan udara internasional. Hak-hak kebebasan udara tersebut adalah:

a. hak kebebasan udara ke-1 (*1st freedom of the air)* yaitu hak untuk terbang melintasi *(over fly)* negara lain tanpa melakukan pendaratan; dan
b. hak kebebasan udara ke-2 *(2nd freedom of the air)* adalah hak untuk melakukan pendaratan di negara lain untuk keperluan operasional *(technical landing)* dan tidak berhak untuk mengambil dan/atau menurunkan penumpang dan/atau kargo secara komersial yang dikenal sebagai *non-traffic purposes*.

Hak-hak kebebasan udara ke-1 *(first) freedom of the air* adalah hak pesawat udara untuk terbang melintasi wilayah udara negara lain tanpa melakukan pendaratan. Dari aspek ekonomi kebebasan udara ke-1 tidak banyak artinya, terutama bagi negara yang wilayah udaranya kecil seperti Singapura, tetapi kebebasan udara ke-1 mempunyai arti ekonomi yang sangat berarti bagi negara yang wilayah udaranya luas seperti Indonesia.

Pesawat udara dari Eropa tidak dapat melakukan penerbangan lintas (*over flying*) di atas wilayah udara Indonesia bilamana tidak mempunyai hak kebebasan udara ke-1 *(first freedom of the air),* akibatnya apabila melakukan penerbangan dari Eropa ke Australia dan sebaliknya terpaksa harus melakukan penerbangan melewati kutub utara terus sampai dengan kutub selatan. Selisih penerbangan melalui kutub utara dengan melintasi wilayah Indonesia adalah 6 jam terbang, sementara itu setiap jam terbang memerlukan bahan bakar US$ 15,000.00 yang berarti setiap penerbangan memerlukan bahan bakar US$ 90,000.00 kalau pergi dan pulang akan memerlukan biaya US$ 180,000.00. Kebebasan udara kesatu *(first freedom of the air)* tidak semata-mata untuk kepentingan ekonomi, tetapi juga bermanfaat untuk kepentingan keamanan nasional. Pada tahun 1958 saat Indonesia sengketa dengan Belanda KLIM tidak mempunyai hak lintas udara (*first freedom of the air*) di atas wialayah Republik Indonesia, terpaksa terbang lewat kutub utara untuk terbang ke Australia. Uni Soviet tidak menghedaki adanya perusahaan penerbangan yang melintas wilayahnya tanpa mendarat, dengan pertimbangan keamanan nasional.

Kebebasan udara ke-2 *(second freedom of the air)* adalah hak untuk melakukan penerbangan dari negara tempat pesawat udara didaftarkan (negara sendiri) ke negara pihak yang lain tanpa mengangkut penumpang dan/atau barang secara komersial yang biasa disebut *non-traffic purposes* atau yang disebut juga sebagai *technical landing.* Pendaratan tersebut semata-mata untuk keperluan operasional misalnya untuk mengisi bahan bakar atau ada sedikit kerusakan dan tidak mengambil dan/atau menurunkan penumpang secara komersial. Kebebasan udara kedua pernah terjadi pesawat udara *China Airlines* mendarat di Batam, dicurigai oleh Republik Rakyat China kenapa *China Airlines* mendarat di Batam, dijelaskan bahwa pendaratan *China Airlines* adalah pendaratan teknis *(technical landing)*, tetapi Republik Rakyat China tidak percaya, kok pendaratan teknis sampai bermalan *(return over night-RON).* IASTA dari aspek komersial tidak banyak artinya, karena itu banyak negara-negara anggota ICAO yang menjadi peserta IASTA. Sampai dengan Juni 2005, sebanyak 121 negara anggota IASTA dari 188 negara anggota ICAO. Indonesia tidak menjadi anggota IASTA karena Indonesia menyadari bahwa kebebasan udara ke-1 (*first freedom of the air)* mempunyai arti ekonomi yang sangat berarti.

b. *International Air Transport Agreement (IATA)*

Persetujuan Transportasi Udara Internasional atau *International Air Transport Agreement (IATA) of 1944* yang ditanda tangani di Chicago pada tanggal 7 Desember 1944 tersebut juga merupakan perjanjian internasional secara multilateral yang mempertukarkan hak-hak kebebasan udara *(five freedom of the air)* masing-masing kebebasan udara ke 1, 2, 3, 4 dan ke 5.[22] Kebebasan udara ke-3 *(3rd freedom of the air)* adalah hak untuk mengangkut penumpang, barang dan pos secara komersial dari negara pendaftar pesawat udara ke negara pihak yang berjanji lainnya dan sebaliknya hak kebebasan udara ke-4 *(4th freedom of the air)* adalah hak untuk mengangkut penumpang, kargo dan pos secara komersial dari negara yang berjanji lainnya ke negara pesawat udara didaftarkan, sedangkan kebebasan udara ke-5 *(5th freedom of the air*) adalah pengangkutan penumpang, kargo dan pos secara komersial dari atau ke negara ketiga di luar negara yang

[22] Kebebasan udara (traffic right) 1, 2, 3, 4 dan 5 dijelaskan secara lengkap dalam Mc Whinney and Bradley Eds., *Freedom of the Air. Leyden*, Oceana Publication. Dobb Press N.Y. 1968.

berjanji.[23] Kebebasan udara tersebut biasanya dipertukarkan dalam perjanjian angkutan udara internasional timbal balik,[24] *(bilateral air transport agreement).*[25]

Sebenarnya secara teoritis terdapat 8 (delapan) *(eighth freedom of the air)* kebebasan udara,[26] namun demikian dalam praktik hanya terdapat 5 (lima) hak kebebasan udara, karena itu dikenal *five freedom of the air*. Kebebasan udara keenam (*6th freedom of the air*) adalah pengangkutan penumpang, barang maupun pos secara komersial dari negara ketiga melewati negara tempat pesawat udara didaftarkan, kemudian diangkut kembali ke negara tujuan, misalnya penumpang dari Melbourne (Australia) diangkut oleh Garuda Indonesia melalui Jakarta, kemudian diangkut ke Bangkok (Thailand), kebebasan udara ke-7 *(7th freedom of the air)* adalah pengangkutan penumpang, barang maupun pos secara komersial semata-mata di luar negara yang mengadakan perjanjian, misalnya dalam perjanjian antara Indonesia dengan Thailand, suatu pengangkutan udara dari Melbourne (Australia) ke Singapura, sedangkan kebebasan udara ke-8 (*8th freedom of the air*) adalah pengangkutan penumpang, barang dan pos secara komersial dari satu tempat ke tempat yang lain dalam satu wilayah negara berdaulat yang biasa disebut *cabotage*.

Berbeda dengan IASTA, dari aspek ekonomi IATA mempunyai arti yang sangat signifikan, karena itu tidak banyak negara anggota ICAO yang ikut menjadi peserta IATA, bahkan Amerika Serikat yang semula menjadi peserta IATA ternyata secara tegas mengundurkan diri keanggotaannya pada IATA. Sampai bulan Juni 2005 hanya 11 negara peserta IATA dari 188 negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional[27] Indonesia juga tidak menjadi anggota IATA.

---

[23] Perjanjian transportasi udara timbal balik dan praktik angkutan udara internasional dapat dibaca Lambtus Hendrik Slotemaker, *Freedom of Passage for International Air services*. Leiden: A.W. Sijthoff's Uitgeversmij N.V., 1932.

[24] Sesudah perang dunia kedua, pembuatan perjanjian angkutan udara timbal balik biasanya mengacu pada Bermuda Agreement of 1946. Suatu perjanjian yang dibuat antara Inggris dengan Amerika Serikat. Baca Diamond B.R. *The Bermud Agreement Revisited: A Look at the Past, Presnt and Future of Bilateral Air Transport Agreement*. Vol. 41(3) JALC 419-496 (1975).

[25] Perjanjian transportasi udara timbal balik akan dibahas pada lain kesempatan.

[26] Uraian kebebasan udara secara rinci dapat dibaca Martono K., *Perjanjian Angkutan Udara Timbal Balik (Bilateral Air Transport Agreement)* dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa dan Hukum Laut Internasional.* Bandung: Penerbit: Madar Maju, 1995, hal. 78-79.

[27] Dempsey P.S., Ed., *Annals of Air and Space Law*, Vol. XXX Part I. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 2005 p.77.

c. Aspek Teknis dan Operasional

Konvensi Chicago 1944 yang disahkan pada tanggal 7 Desember 1944 dan mulai berlaku tanggal 4 April 1947[28] tersebut mengatur prinsip-prinsip dasar berkenaan dengan kedaulatan, wilayah udara, klasifikasi pesawat udara negara *(state aircraft)* pesawat udara sipil *(civil aircraft),* penyalah gunaan pesawat udara sipil, pesawat udara tanpa awak, zona larangan terbang, bea cukai, lalu lintas udara, izin masuk, pencegahan penyakit menular, pungutan bandar udara, pemeriksaan dokumen, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, langkah-langkah untuk memfasilitasi navigasi penerbangan, bea cukai, imigrasi, karantina, pencarian dan pertolongan pesawat udara, investigasi kecelakaan pesawat udara, dokumen penerbangan internasional, peralatan radio, sertifikat kelayak udaraan, sertifikat kecakapan, pengakuan sertifikat, catatan perjalanan, larangan dll. Badan Harian dan badan-badan lain yang diperlukan, komisi navigasi penerbangan, personel, keuangan, penyelenggaraan keamanan, fasilitas navigasi penerbangan maupun bandar udara, pengoperasian bersama secara internasional *(joint international operation),* penyelesaian sengketa dan ketentuan-ketentuan administrasi lainnya. Mengingat terbatasnya ruang untuk menjelaskan, masalah teknis dan operasional, tanpa mengurangi arti penting pasal-pasal yang lain, dalam bagian ini hanya akan dijelaskan beberapa masalah seperti kedaulatan negara, pendaftaran dan kebangksaan pesawat udara, pencarian dan pertolongan pesawat udara, investigas kecelakaan pesawat udara, dokumen penerbangan, Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO).

7. Kedaulatan Udara (*Air Sovereignty)*

Kedaulatan negara di udara di atas wilayah suatu negara diambil dari Konvensi Paris 1919[29] dengan penyempurnaan redaksional dalam Konvensi Chicago 1944.[30] Perkataan *"High*

---

[28] Tanggl 4 April 1947 adalah tanggal mulai berlakunya Konvensi Chicago 1944 sekaligus berakhirnya Provisional International Civil Aviatiion Organization (PICAO)

[29] Pasal 1 Konvensi Paris 1919: "*The High Contracting Parties recognize that every Power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory*

[30] Pasal 1 Konvensi Chicago 1944*:" The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.*

Contractng Parties" dalam Konvensi Paris 1919 diganti dengan perkataan "*The Conctracing States*", perkataan *"power"* dalam Konvensi Paris 1919 diganti dengan perkataan *"sovereignty*" sesuai dengan perkembangan masyarakat penerbangan. Bahasa-bahasa yang digunakan pada masa berakhirnya Perang Dunia Pertama (PDI) adalah bahasa-bahasa feodal yang menggambarkan kekuasaan raja-raja pada waktu itu, karena itu tanpa mengurangi arti kedaulatan udara di atas wilayah suatu negara perkataan *"high contracting parties*" dan perkataan *"power"* dalam Konvensi Paris 1919 diganti dengan perkataan *"the contracting parties"* dan perkataan "*sovereignty".*

Kedaulatan udara di atas wilayah suatu negara merupakan ketentuan yang sangat penting karena untuk melindungi warga negara beserta harta benda mereka dari adanya serangan pesawat udara negara lain yang lahir dari hukum kebiasaan sejak Inggris mengeluarkan *"Aerial Navigation Act of 1911"* sampai berakhirnya PDI Tahun 1918 yang memuat tindakan secara sepihak bahwa Inggris mempunyai kedaulatan yang penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayah Inggris termasuk jajahannya. Tindakan sepihak Inggris dalam kurun waktu tertentu tidak dibantah oleh negara lain, justru sebaliknya diikuti oleh negara-negara lain secara internasional menimbulkan hukum kebiasaan internasional yang kemudian dimaksukan dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang berbunyi: *"The High Contracting Parties recognize that every Power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory"*[31]

Wilayah negara (*state's territory*) dalam Konvensi Paris 1919 diatur dalam Paragraf (2) Pasal 1 Konvensi Paris 1919,[32] sedangkan dalam Konvensi Chicago 1944 diatur dalam Pasal 2 Konvensi Chicago 1944.[33] Makna ketentuan wilayah negara dalam Konvensi Paris 1919 sama dengan Konvensi Chicago 1944 hanya lebih dijelaskan secara rinci yang dianggap wilayah negara adalah daerah dan wilayah perairan yang berdekatan di bawah kedaulatan, jajahan, perlindungan atau mandate dari negara tersebut, ketentuan tersebut sudah ketinggalan, karena disiapkan dalam

---

[31] Dempsey P. S. Ed., *Annals of Air and Space Law (200), Vol. XXX-Part I*. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd., hal. 5

[32] Paragraf (2) Konvensi Parsi 1919 berbunyi:" *For the purpose of present Convention, the territory of a State shall be understood as including the national territory, both that of the mother country and of the colonies and the territorial waters adjacent thereto.*

[33] Pasal 2 Konvensi Chicago 1944*:"For the purpose of this Convention, the territory of a State shall be deem to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State.*

tahun 1944 yang sudah tidak sesuai dengan pengertian kedaulatan negara sebagaimana diatur dalam hukum laut internasional tahun 1982 *(The United Nations Convention of the Sea* - UNCLOS*).* [34]

a. Batas Wilayah Daratan

Dalam hukum internasional, batas wilayah daratan biasanya diatur dalam perjanjian internasional timbal balik dengan negara tetangga. Berbagai perjanjian perbatasan dibuat dengan negara tetangga karena perbatasan wilayah sering merupakan sumber sengketa, misalnya perjanjian perbatasan antara Amerika Serikat dengan Canada, perjanjian perbatasan antara Indonesia dengan Australia.[35] Batas wilayah dapat dibatasi secara alamiah dengan menggunakan sungai seperti sungai Niagara atau batas buatan yang berupa garis yang menghubungkan antara satu titik dengan titik yang lain. Batas tersebut berlaku ke atas secara vertikal ke udara atau ke bawah sampai sumber-sumber mineral di bawah tanah negara tersebut. Penentuan batas suatu negara semula diatur dalam dokumen, kemudian diikuti dengan titik *(spot).* Penentuan dalam dokumen disebut *delimitation* termasuk uraian tanda-tanda batas, garis-garis batas dan tanda-tanda dalam peta, sendangkan penandaan batas pada titik *(spot)* di lokasi disebut *demarcation.*

b. Batas Wilayah Perairan

Dalam hukum internasional, batas wilayah perairan terdapat dalam Bagian 2 dari Pasal 3 sampai Pasal 16 UNCLOS 1982. Menurut Pasal 3 UNCLOS 1982 tersebut setiap negara berhak menetapkan lebar laut teritorialnya hingga suatu batas yang tidak melebihi dua belas mil laut, diukur dari garis air rendah sepanjang pantai sebagaimana terlihat pada peta skala besar yang

---

[34] Pasal 2(1)*The sovereignty of a coastal State extends, beyond its land territory and internal waters and, in the case of an archipelagic State, its archipelagic waters, to an adjacent belt of sea, described as the territorial sea; (2). This sovereignty extends to the air space over the territorial sea as well as to its bed and subsoil; (3). The sovereignty over the territorial sea is exercised subject to this Convention and to other rules of international law;* lihat ndang-Undang No.15 Tahun 1985 tentang ……

[35] Perjanjian perbaasan antara Indnesia dengan Ausralian tentang Garis-Garis Batas Tertentu Antara Indonesia dengan Papua New Guinea.

diakui resmi oleh negara pantai,[36] yang ditentukan sesuai dengan UNCLOS 1982, sedangkan batas luar laut teritorial adalah garis yang jaraknya setiap titiknya dari titik yang terdekat garis pangkal, sama dengan lebar laut teritoria.[37] Dalam bagian tersebut juga diatur garis pangkal biasa, karang, garis pangkal lurus, perairan pedalaman, mulut sungai, teluk, pelabuhan, tempat berlabuh di tengah laut, elevasi surut, kombinasi cara-cara penetapan garis pangkal, penetapan garis batas laut teritorial antara negara-negara yang pantainya berhadapan atau berdampingan dan peta daftar koordinat geografis.

c. Batas Wilayah Udara

Batas wilayah udara secara horizontal mengacu pada Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 lebih menjelaskan lagi bahwa untuk keperluan Konvensi Chicago 1944 yang dimaksudkan wilayah adalah batas wilayah negara (*state territory),* walaupun tidak secara tegas disebutkan, semua negara mengakui bahwa tidak ada negara manapun juga yang berdaulat di laut lepas *(high seas*),[38] demikian dapat meminjam penafsiran Makamah Internasional *(Permanent Court of International Justice*) dalam kasus sengketa *Eastern Greenland.* Dalam kasus tersebut ditafsirkan "*The natural meaning of the term is its geographical meaning"* yaitu ruang di mana terdapat "udara *(air)".* Lingkup yurisdiksi territorial suatu negara diakui dan diterima oleh negara anggota Konvensi Chicago 1944 terus ke atas sampai tidak terbatas.

Dalam hubungannya dengan kedaulatan laut teritorial, pada waktu itu masih banyak negara-negara yang menuntut lebar laut teritorial ke arah laut lepas.[39] Mereka menuntut lebar laut teritorial sampai 200 mil laut ke arah laut lepas seperti Inggris. Tuntutan lebar laut teritorial kearah laut lepas demikian dapat dimengerti karena adanya tuntutan negara pantai terhadap Zona

---

[36] *Article 5 of UNCLOS "Except where otherwise provided in this Convention, the normal basedlines for measuring the breadh the territorial sea is the low-water line along the coast as marked on the large-scale charts officially recognized by the coastal State.*

.

[37] *Article 4 of UNCLOS provides that the outer limit of the territorial seas is the line every point of which is at a distance from the nearest point of the baseline equal to the breadth of the territorial sea.*

[38] Cheng B., *The Law of International Air Transport. London*: Institute of World Affair, 120-127 (1982).

[39] Milde, M., *United Nations Conventon on the law of the sea*: *Possible Implications For Air International Law*. Lihat Matte N.M., Ed., *Annals of Air Law and Space Law*, Vol. III. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 1983:168

Ekonomi Eksklusif *(exclusive economic zone* - ZEE) untuk memperoleh hak berdaulat atas sumber daya alam hayati maupun non hayati, apalagi dengan adanya praktik secara sepihak Amerika Serikat untuk menetapkan jalur tambahan di ruang udara yang dikenal dengan Zona Identifikasi Pertahanan Udara *(Air Defense Identifcation Zone* - ADIZ*)* yang kemudian diikuti oleh Kanada dengan konsep CADIZ.

Amerika Serikat dalam ADIZ menyatakan bahwa setiap pesawat udara yang terbang ke Amerika Serikat, dalam jarak 200 laut sebelum memasuki wilayah Amerika Serikat harus jati diri *(Ident).* Mengenai tindakan sepihak oleh Amerika Serikat dan Kanada berbagai penulis berpendapat tindakan tersebut tidak ada jaminan dan merupakan pelanggaran hukum internasional,[40] sedangkan penulis lain berpendapat bahwa tindakan sepihak oleh Amerika Serikat dan Kanada tersebut merupakan *"precedent"* berdasarkan teori dan perlindungan yang sejalan dengan konsep jalur tambahan *(contiguous zone)* dalam hukum laut internasional.

Walaupun tindakan sepihak oleh Amerika Serikat dan Kanada tersebut masih dipertanyakan legalitasnya, kedua negara tersebut tetap mempertahankan jalur tambahan di ruang udara tersebut meskipun tidak berdaulat secara penuh dan utuh di jalur tambahan tersebut. Mengenai wilayah udara di Amerika Serikat juga diatur dalam *Section 101 Federal Aviation Act of 1958.*[41] Menurut *Section 101 Federal Aviation Act of 1958* tersebut wilayah udara Amerika Serikat terdiri atas beberapa negara, *district* Columbia dan beberapa wilayah di bawah otoritas Amerika Serikat termasuk laut teritorial beserta ruang udara di atasnya.

d. Batas Wilayah Udara Vertikal

Dalam rangka penegakan hukum suatu negara, perlu mengetahui seberapa tinggi kedaulatan wilayah udara secara vertikal.[42] Hal ini menjadi masalah karena rezim hukum yang

---

[40] Shawcross and Beumont, 1977: 182.

[41] *Section 501 Federal Aviation Act of 1958:"United States means several States, the Disctric of Columbia and the several territorial and possessions of the United States including the territorial waters and overlying airspace.*

[42] Martono K., *Batas Kedaulatan Wilayah Udara*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional.* Bandung: Penerbit: CV Madar Maju, 1995, hal. 66-73.

berlaku dalam hukum udara berbeda dengan rezim hukum yang berlaku hukum angkasa. Menurut Pasal 1 Konvensi Chicago 1944,[43] setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara di atas wilayahnya, sedangkan menurut Pasal II *The Outer Space Treaty of 1967,*[44] menyatakan tidak ada suatu negara manapun juga berhak menuntut kedaulatan di angkasa. Sampai saat ini belum ada kata sepakat secara internasional di mana hukum udara berakhir dan di mana hukum angkasa di awali.

Masalah penentuan batas kedaulatan wilayah udara secara vertikal tersebut sebenarnya sejak awal telah diantisipasi oleh UN COPUOS tetapi pada saat itu dianggap tidak memerlukan solusi yang mendesak.[45] Masalah penentuan batas antara udara dengan angkasa semakin mendesak setelah negara-negara khatulistiwa menuntut kedaulatan di *Geo Stationary Orbit (GSO).* Dalam tahun 1976 terdapat 8 negara-negara khatulistiwa[46] mengklaim GSO,[47] merupakan bagian dari wilayah kedaulatan mereka. Tuntutan kedaulatan negara-negara tersebut jelas ditentang oleh negara-negara maju yang berpendapat bahwa GSO berada di angkasa yang tunduk pada hukum angkasa *(space law).* Para peserta Deklarasi Bogota 1976 berpendapat bahwa GSO merupakan fenomena alam langka dan spesifik yang tidak dapat dikatakan merupakan bagian dari angkasa, karena itu harus diatur secara khusus *(sui generis*) yang memberi kesempatan yang adil dan berimbang antara negara-negara maju dengan negara-negara berkembang, terutama sekali bagi negara-negara khatulistiwa.

Penentuan batas antara udara dengan angkasa diusulkan berbagai negara dengan kreteria yang berbeda-beda antara lain atas dasar adanya atmosfer, pembagian berdasarkan lapisan-lapisan

---

[43] Pasal 1 Konvensi Chicago berbunyi *"The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory."*

[44] Pasal II *The Outer Space Treaty berbunyi "Outer Space, including the moon and other celestial bodies, is not subject to national appropriation by claim of sovereignty, by means of use or occupation, or by any oterh means".*

[45] Cristol C.Q., *The Modern International Law of Outer Space. New York*: Pergamon Press, 1982. hlm. 435.

[46] Brasilia, Colombia, Congo, Ekuador, Indonesia, Kenya, Uganda dan Zaire.

[47] Geo Stationary Orbit (GSO) adalah suatu kawasan di angkasa luar pada ketinggian 36.000 km di atas permukaan bumi, mempunyai sifat spesifik, setiap satelit yang ditempat di lingkaran tersebut mempunyai kecepatan yang sama sengan kecepatan rotasi bumi, sehingga apabila dilihat dari bumi tampaknya titik tersebut tidak bergerak. Secara teknis pada saat itu satelit hanya dapat ditempatkan dengan jarak 2 derajat sehingga seluruh permukaan bumi hanya terdapat 180 satelit, oleh karena itu merupakan sumber alam yang terbatas (*limited resource*).

atmosfer, garis von Karman, orbit satelit terendah, efektifitas pengawasan, pembagian zona angkasa dan zona udara, teori fungsional, teori grafitasi bumi, ketinggian kemampuan pesawat udara sipil yang dapat melakukan penerbangan. Uni Soviet mengusulkan pada ketinggian 100 km di atas permukaan bumi, Perancis mengusulkan antara 50 mil sampai 80 mil, sedangkan Canada mengusulkan berdasarkan formula matematika antara 64 sampai 100 km. Menurut teori grafitasi wilayah kedaulatan udara suatu negara sampai ketinggian tertentu di mana sudah tidak ada gaya tarik dari bumi, sedangkan menurut garis Von Karman menyatakan bahwa batas kedaulatan udara suatu negara sampai suatu titik di mana peralatan penerbangan sudah tidak mendapatkan daya angkat aerodinamika. Semua usul tersebut sampai saat ini belum ada kata sepakat secara internasional.

Mengingat semua usul tidak dapat diterima secara internasional, maka saat ini berlaku hukum kebiasaan internasional sesuai dengan kemampuan negara tersebut mempertahankan kedaulatannya.

Dalam praktik tahun 1950'an sebuah pesawat udara mata-mata RB-47 jenis Dakota, DC-3 atau C-47 milik Amerika Serikat yang melakukan penerbangan mata-mata di laut lepas Sachalin, digiring oleh pesawat udara militer milik Uni Soviet. Setelah masuk wilayah Uni Soviet, pesawat udara tersebut ditembak jatuh dan penerbangnya diadili menurut hukum nasional Uni Soviet. Pada saat itu Amerika Serikat protes keras terhadap tindakan Uni Soviet karena pesawat udara RB-47 jenis, Dakota, DC-3 atau C-47 tersebut melakukan penerbangan di atas laut lepas dan di giring masuk wilayah Uni Soviet.

Hal ini berbeda dengan kasus U-2 dalam tahun 1960'an. Pesawat udara mata-mata jenis U-2 milik Amerika Serikat tersebut melakukan penerbangan mata-mata di atas wilayah udara Uni Soviet. Pesawat udara yang mampu terbang pada ketinggian 76.000 kaki tersebut dapat ditembak jatuh oleh militer Uni Soviet dan penerbangnya diadili menurut hukum nasional Uni Soviet. Sikap Amerika Serikat terhadap penembakan U-2 dengan RB-47 sangat berbeda. Dalam kasus U-2 Amerika Serikat bungkam seribu bahasa karena Amerika Serikat mengakui kemampuan Uni Soviet untuk mempertahankan kedaulatannya. Sejak saat itu menjadi hukum kebiasaan internasional yang dipraktikkan dalam pergaulan hidup internasional.

e. Indonesia

Kedaulatan Republik Indonesia di udara diatur dalam Bab IV dari Pasal 5 sampai dengan Pasal 9 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.[48] Negara Republik Indonesia berdaulat penuh dan utuh atas ruang udara di atas wilayahnya. Pemerintah berwenang melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan keselamatan penerbangan, perekonomian nasional, keamanan dan pertahanan negara, sosial, budaya serta lingkungan,[49] menetapkan kawasan udara terlarang yang bersifat permanen, menyeruh maupun terbatas yang bersifat sementara .[50] Pesawat udara yang melanggar wilayah diperingatkan dan diperintahkan untuk meninggalkan wilayah tersebut oleh pemandu lalu lintas udara, personel lalu lintas udara harus menginformasikan pesawat udara yang melanggar wilayah udara kepada petugas yang bertanggung jawab di bidang pertahanan negara. Dalam hal pesawat udara yang melanggar wilayah tidak memperhatikan perintah, dilakukan tindakan memaksa untuk keluar dari wilayah yang dilanggar. Dalam hubungan ini tidak jelas apakah pemaksaan tersebut diperkenankan menggunakan senjata, sudah barang tentu sesuai dengan kondisi yang dihadapi saat itu, tidak dapat digenaralisasi, misalnya kondisi memaksa yang tidak dapat dihindari lagi, tergantung pertimbangan pejabat yang berwenang.

8. Pesawat Udara Negara (*State aircraft)*

Pesawat udara negara (*state aircraft*)[51] dan pesawat udara sipil (*civil aircraft)* dalam Konvensi Paris 1919 secara khusus diatur dalam satu Bab VII dari Pasal 30 sampai dengan Pasal 33. Yang dimaksud pesawat udara negara (*State aircraft*)[52] adalah pesawat udara militer dan

---

[48] Undang-Undang tentang Penerbangan (UU RI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3481.

[49] Pasal 6 UU RI No.1 Tahun 2009

[50] Pasal 7 UU RI No.1 Tahun 2009

[51] Martono K., *Pesawat Udara Sipil dan Pesawat Udara Negara (state aircraft),* dalam Martono K., *Hukum Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional.* Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal. 53-65. Perbedaan pesawat udara sipil dengan pesawat udara negara juga ditemukan dalan Konvensi Jenewa 1958, lihat Muchtar Kusumaatmadja., *Hukum Laut Internasional.* Jakarta: Penerbit BPHN, 1978, hal. 221

pesawat udara yang semata-mata digunakan dalam tugas pemerintahan misalnya untuk pos, bea cukai dan polisi. Pesawat udara yang dioperasikan oleh seorang yang melayani dinas militer dianggap sebagai pesawat udara negara (*state aircraft).*[53] Pesawat udara selain digunakan untuk dinas militer, digunakan untuk melayani dinas pemerintahan seperti pos, bea cukai dan polisi, disebut pesawat udara sipil (*civil aircraft).*[54]

Tidak ada pesawat udara militer dari negara anggota Konvensi Paris 1919 yang melakukan penerbangan atau mendarat di negara anggota lainnya, kecuali telah memperoleh ijin dari negara tersebut. Dalam hal pesawat udara militer diijinkan terbang atau mendarat di negara lain, pesawat udara militer tersebut harus mematuhi ketentuan yang biasanya berlaku terhadap pesawat udara militer seperti layaknya pesawat udara asing atau kapal asing. Pesawat udara militer yang terpaksa mendarat atau diminta untuk mendarat atau terpaksa mendarat karena sesuatu hal tidak mempunyai hak istimewa.[55] Pengaturan pesawat udara negara (*state aircraft*) dalam Konvensi Paris 1919 lebih rinci karena kekawatiran negara-negara di Eropa pada waktu itu adanya pesawat udara negara digunakan untuk menyerang negara lainnya.

Berbeda dengan Konvensi Paris 1919 yang mengatur secara rinci pesawat udara negara *(state aircraft).* Dalam Konvensi Chicago 1944 mengutamakan pengaturan pesawat udara sipil (*civil aircrarft*). Menurut Pasal 3 Konvensi Chicago 1944[56] berlaku untuk pesawat udara sipil (*civil aircraft)* dan tidak berlaku untuk pesawat udara negara *(state aircraft).*[57] Yang dimaksud pesawat

---

[52] Dalam hukum laut internasional istilah yang digunakan *private aircraft* identik dengan *civil aircraft* dan *government services* identik dengan *state aircraft*, lihat Undang-Undang tentang *Ratifikasi Konvensi Hukum Laut (Convention on the law of the Seas,* Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 76, Tambhanan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3319; A/Cocf.62/122 7 October 1982, Third United Nations Conference on the Law of the Seas.

[53] Pasal 31 Konvensi Paris 1919

[54] Pasal 30 Konvensi Paris 1919

[55] Pasal 33 Konvensi Paris 1919

[56] Ambil Pasal 3 Konvensi Chicago 1944

[57] Perbedaan antara pesawat udara sipil (*civil aircraft*) dengan pesawat udara negara (*state aircraft)* penting karena pesawat udara sipil (*civil aircraft*) tidak mempunyai kekebalan tertentu seperti dimiliki oleh pesawat udara negara (*state aircraft*) lihat Martono K., *Pesawat Udara Sipil dan Pesawat Udara Negara*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal. 60.

udara sipil *(civil aircraft*) adalah pesawat udara selain digunakan untuk dinas militer, polisi dan bea cukai.[58] Tidak ada pesawat udara negara anggota dapat melakukan pendaratan atau terbang di atas wilayah negara anggota lainnya tanpa persetujuan khusus dan sesuai dengan persyaratan-persyaratannya. Negara anggota Konvensi Chicago 1944 bilamana mengatur pesawat udara negara (*state aircraft)* harus memperhatikan keselamatan penerbangan sipil yang bersangkutan. Negara anggota dilarang mengoperasikan pesawat udara yang tidak sesuai dengan tujuan penerbangan sipil, artinya apabila pesawat udara tersebut dimaksudkan untuk pesawat udara sipil tidak dapat digunakan untuk meliter dan sebaliknya bilamana pesawat udara militer digunakan sebagai pesawat udara sipil**.**[59]

Berdasarkan keputusan Sidang Umum ICAO dalam tahun 1984 Pasal 3 ditambah dengan Pasal 3 (bis),[60] yang antara lain mengatakan bahwa negara anggota konvensi Chicago 1944 agar menahan diri penggunaan senjata untuk memaksa pesawat udara sipil mendarat, dalam hal pengejaran pesawat udara yang melanggar wilayah tetap harus memperhatikan keselamatan penumpang, awak pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut. Ketentuan tersebut tidak boleh ditafsirkan yang menyimpang dengan ketentuan yang ditetapkan dalam Piagam PBB, semua negara harus mengakui bahwa pesawat udara sipil tidak boleh digunakan yang bertentangan dengan maksud dan tujuan Konvensi Chicago 1944, tetapi pesawat udara sipil juga harus mematuhi pesawat udara yang mengejar, karena itu semua negara harus membuat aturan nasional koordinasi antara pesawat udara sipil dengan pesawat udara negara (*state aircraft*).

Di Indonesia pesawat udara negara (*state aircraft*) diatur dalam Pasal 1 angka 7, Pasal 67 sampai dengan Pasal 70 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.[61] Menurut Pasal 1 angka 7 UU RI No.1 Tahun 2009, pesawat udara negara *(state aircraft*) adalah pesawat udara yang digunakan

---

[58] John C. Cooper, *The Right to Fly – 1947*, hal: 298

[59] *Each contracting State agrees not to use civil aviation for any purpose inconsistent with the aims of this Cconvtion.*

[60] Pasal 3(bis) Konvensi Chicago 1944 lahir karena peristiwa penembakan pesawat udara KAL 007 oleh Uni Soviet tanggal 1 September 1983, lihat Ghisline Richard., *KAL 007: The Legal Fall out*, dalam Matte N.M.Ed., *Annals of Air and Space Law, Vol. IX-194*.Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 147-162; lihat juga Martono K., *Hukum Penerbangan,* Berdasarkan UU RI No.1 Tahun 2009. Bandung: Madar Maju, 2009, hal. 102-106.

[61] Undang-Undang tentang *Penerbangan* (UU RI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

untuk Tentara Nasional Indonesia (TNI), Kepolisian Republik Indonesia (POLRI), kepabean dan instansi untuk menjalankan fungsi dan kewenangan penegak hukum serta tugas lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Berdasarkan pengertian tersebut dimungkinkan institusi penegak hukum seperti Kementerian Hukum dan Hak-Hak Asasu Manusia (HAM) atau pasukan penjaga pantai *(coast guard*) Komisi Pengawas Korupsi (KPK) dapat mempunyai pesawat udara negara (*state aircraft*) bilamana diperlukan untuk menjalankan tugas pemerintahan.[62]

Setiap pesawat udara yang dibuat dan dioperasikan harus memenuhi standar rancang bangun, produksi dan kelaikudaraan. Pesawat udara negara *(state aircraft)* tersebut wajib memiliki tanda identitas.[63] Dalam keadaan tertentu pesawat udara negara (*state aircraft*) dapat digunakan untuk angkutan udara sipil dan sebaliknya.[64] Perkataan "dalam keadaan tertentu" misalnya pemerintah memerlukan transportasi udara, tetapi tidak terdapat pesawat udara sipil, maka pesawat udara negara *(state aircraft*) dapat digunakan untuk angkutan udara sipil dengan persyaratan yang harus dipenuhi sebagai pesawat udara sipil, dan sebaliknya apabila pemerintah memerlukan untuk kegiatan negara (*state activities)* sedangkan yang tersedia hanya pesawat udara sipil, pesawat udara sipil dapa diubah menjadi pesawat udara negara (*state aircraft*) sesuai dengan persyaratan pesawat udara negara**.**[65]

Penggunaan pesawat udara sipil negara asing untuk kegiatan angkutan udara dari, ke dan melalui wilayah Republik Indonesia hanya dapat dilakukan setelah mendapat persetujuan terbang *(flight approval).* Pesawat udara sipil asing (*foreign civil aircraft*) yang tiba di atau berangkat dari, kecuali dalam keadaan darurat, hanya dapat mendarat di atau berangkat dari bandar udara yang

---

[62] Perjalanan ketua KPK dapat menggunakan pesawat udara negara bilamana mempunyai pesawat udar negara dari pada pesawat udara sipil PK-JTO milik swasta, lihat sidang Dewan Pengawas KPK tanggal 25 September 2020

[63] Identitas pesawat udara negara (*state aircraft*) tergantung instansi yang bersangkutan, tetapi bukan PK sebagaimana pesawat udara sipil (*civil aircraft*).

[64] Pasal 68 UU RI No.1 Tahun 2009

[65] Martono K., *Hukum Penerbangan Berdasarkan UU RI No.1 Tahun 2009, Bagian Pertama.* Bandung: Penerbit Madar Maju, 2009, hal. 187

ditetapkan untuk itu. Yang dimaksud "keadaan darurat" adalah keadaan yang memaksa harus dilakukan dilakukan di luar bandar udara yang ditetapkan, misalnya terjadi kerusakan mesin atau kehabisan bahan bakar, cuaca yang buruk yang memaksa harus mendarat ditempat yang lain**.**[66]

9. *Cabotage*

Cabotage adalah hak prerogatif negara berdaulat untuk menentukan transportasi dalam negeri guna kemanfaatan perusahaan penerbangan nasional. Hak tersebut tidak pernah diserahkan kepada perusahaan asing manapun juga, ibaratnya uang dari kantong kiri akan dipindahkan ke kantong kanan, pasti tidak akan menyuruh kepada anak orang lain, melainkan menyuruh anaknya sendiri. Cabatage dijamin oleh pasal 7 Konvensi Chicago 1944[67]**.** Menurut pasal tersebut dikatakan negara anggota berhak menolak perusahaan penerbangan asing beropeasi dalam negeri.

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa Konvensi Chicago 1944 mengatur *cabotage* dalam Pasal 7. Menurut Pasal tersebut setiap negara berhak menolak perusahaan penerbangan asing beroperasi di dalam negeri.[68] Asas *cabotage* dipertahankan dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992.[69] Pada waktu pembahasan ada yang mengusulkan melepaskan asas *cabotage* dengan alasan apabila Indonesia tetap mempertahankan asas *cabotage*, Garuda Indonesia tidak dapat melakukan penerbangan dari Roma di Italia ke Schippol di Belanda apabila Eropa menjadi negara Uni, sebab bilamana Eropa menjadi negara Uni, maka penerbangan dari Roma di Italia ke Schippol di Belanda menjadi *cabotage* negara Uni Eropa. Pada saat itu, penulis sebagai salah satu anggota membahas konsep Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 berpendapat bahwa Belanda tidak akan menyerahkan transportasi udara kepada negara Uni Eropa, karena transportasi udara bagi Belanda adalah merupakan sumber pendapatan nasional, Belanda tidak mau kehilangan

---

[66] Ibid. Hal. 188

[67] Ambil Pasal 7 konvensi Chicago 1944

[68] Ambil Pasal 7 Konvensi Chicago 1944

[69] Undang-Undang tentang *Penerbangan (UU RI No.15 Tahun 1992),* Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 1992, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3481.

pendapatannya.[70] Alasan lain pada waktu itu, apabila Indonesia melepaskan asas *cabotage*, perusahaan penerbangan nasional tidak akan mampu bersaing dengan perusahaan penerbangan asing yang beroperasi di Indonesia.

Asas *cabotage* masih tetap dipertahankan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.[71] Yang dimaksud asas *cabotage* adalah pengangkutan penumpang dan/atau barang secara komersial dari satu tempat ke tempat yang lain dalam satu wilayah negara berdaulat. Sebagai ilustrasi pengangkutan penumpang dan/atau barang secara komersial dari Singapore – Jakarta – Denpasar di Bali – Melbourne di Australia, maka porsi *cabotage* adalah rute Jakarta – Denpasar di Bali. Rute tersebut adalah rute domestik menjadi hak perusahaan penerbangan nasional, tidak akan diserahkan kepada perusahaan penerbangan asing. Secara filosofis, ibaratnya punya uang dari kantong kiri akan dipindahkan ke kantong kanan, tidak akan menyuruh kepada anak orang lain, tetapi menyuruh kepada anak sendiri.

Asas *cabotage* adalah hak prerogatif negara berdaulat yang dijamin oleh Pasal 1 Konvensi Chicago 1944.[72] Menurut Pasal 7 Konvensi Chicago 1944 setiap negara berhak untuk menolak pemberian izin perusahaan penerbangan asing yang melakukan pengangkutan penumpang dan/atau barang secara komersial dalam satu wilayah negara berdaulat. Secara historis konsep cabotage berasal dari hukum laut (maritime). Perkataan "Chabot" atau "cabot" berasal dari bahasa Perancis. Istilah tersebut mungkin dari bahasa Spanyol yang artinya kapal kecil dari perkataan "Cabo" yang berarti "Cape" (tanjung) artinya dari tanjung ke tanjung yang lain dalam satu pantai yaitu transportasi dari satu tanjung ke tanjung yang lain dalam satu pantai, misalnya transportasi dari Tanjung Priok di Jakarta ke Tanjung Emas di Semarang. Dalam perkembangannya dari satu tanjung ke tanjung yang lain tetapi tidak satu pantai, misalnya dari Tanjung Priok di Jakarta ke

---

[70] Martono K., *Hukum Penerbangan Berdasarkan UU RI No.1 Tahun 2009, Bagian Pertama.* Bandung: Penerbit Madar Maju, 2009, hal. 9-12.

[71] Martono K., *Hukum Penerbangan Berdasarkan UU RI No.1 Tahun 2009, Bagian Pertama.* Bandung: Penerbit Madar Maju, 2009, hal. 9-12.

[72] *Each contracting State shall have the right to refuse permission to the aircraft of other contracting States to take on in its terriroty passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its terriroty. Each contracting State undertakes not to enter into any arrangements which specifically grant any such privilege on an exclusive basis, to any other State or an airline of any other State, and not to obtain any such exclusive privilege from any other State.*

Banjarmasin, kemudian konsep tersebut diambil dalam hukum udara dalam tahun 1944 sebagaimana diatur dalam Pasal 7 Konvensi Chicago 1944.[73]

Dahulu transportasi udar dari Melbourne di Australia ke London, dari Singapura ke London, dari Kualalumpur ke London dari Hongkong ke London merupakan asas cabotage Inggris karena Australia, Singapura, Malaya dan Hong Kong adalah jajahan Inggris. Berdasarkan keputusan Presiden Nomor 16 Tahun 1970, perjanjian transportasi udara timbal balik dengan Thailand, entah sadar atau tidak, Indonesia pernah memberi izin cabotage kepada Thailand yang mengizinkan penerbangan Jakarta-Medan-Singapore-Kuala Lumpur-Bangkok-Hong Kong pergi pulang (pp). Jakarta-Medan adalah ruas *Cabotage*.[74]

Dalam rangka kebijakan liberalisasi pertukaran hak-hak penerbangan (*traffic rights*) secara multilateral, kemungkinan akan dibentuk *"Aviation Union of States*" yang sejalan dengan konsep *General Agreement on Trade and Services* (GATS) memperbaiki kegagalan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional dalam Konferensi Chicago 1944 yang tidak berhasil mempertukarkan hak-hak penerbangan secara multilateral, tetapi menurut Leon negara-negara yang penerbangannya masih pas-pasan (marginal) tidak perlu buru-buru mengikuti konsep liberalisasi tersebut yang akan diikuti oleh *the World's Mega-Carriers*.

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa *cabotage* adalah hak prerogarif negara berdaulat untuk mengangkut penumpang dan/atau barang secara komersial dari satu tempat ke tempat yang lain dalam satu wilayah negara berdaulat, hak tersebut tidak akan diberikan kepada perusahaan penerbangan asing manapun juga, kecuali atas pertimbangan untuk kepentingan nasional negara tersebut, misalnya Amerika Serikat pernah memberi hak *cabotage* kepada perusahaan asing beroperasi di dalam negeri pada saat Amerika Serikat menghadapi pemogokan besar-besaran, demikian pula Australia. Garuda Indonesia pernah diberi hak *cabotage* oleh Australia, dimana

---

[73] Uraian lebih lanjut tentang Cabotage dapat dibaca pada Martono K.,Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan, Edisi Pertama, Alfabet Indonesia-Inggris dan Inggris-Indonesia. Jakarta: Penerbit: PT Rajagrafindo Perada, Divisi Peerguruan Tinggi, hal. 420;

[74].Martono K., *Hukum Penerbangan Berdasarkan UU RI No.1 Tahun 2009, Bagian Pertama.* Bandung: Penerbit Madar Maju, 2009, hal.11

Garuda Indonesia diberi hak mengangkut penumpang dan/atau barang secara komersial dalam negeri Australia, dalam hal demikian Australia juga menuntut hak *cabotage* di Indonesia berdasarkan asas timbal balik (reprositas).[75] Ada yang berpendapat bahwa perusahaan Indonesia Air Asia dan Lion Air merupakan pelanggaran asas *cabotate,* dapat dijelaskan dari aspek hukum kedua perusahaan penerbangan tidak melanggar asas *cabotage* sebagai berikut.

a. Indonesia Air Asia

Indonesia Air Asia bukanlah perusahaan penerbangan asing, karena itu tidak melanggar asas *cabotage*, Indonesia Air Asia adalah perusahaan nasional Indonesia sebab Indonesia, dari aspek hukum, didirikan berdasarkan hukum Indonesia, pesawat udara menggunakan tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia (PK), sertifikat awak pesawat udara baik awak kabin maupun ruang kemudian berlaku hukum Indonesia, perusahaan didirikan berdasarkan hukum Indonesia sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 beserta peraturan pelaksanaannya, sertifikat kelaikan udara maupun persyaratan-persyaratan lain berlaku hukum Indonesia, modalnya berdasarkan sesuai dengan hukum Indonesia dll, kalau soal namanya asing (Indonesia Air Asia) itu adalah masalah strategi pemasaran bagi perusahaan penerbangan, tidak berpengaruh terhadap status hukum perusahaan. Air Asia tidak hanya didirikan di Indonesia tetapi didirikan di negara lain misalnya di Thailand, dengan nama Thailand Air Asia, sudah pasti didirikan berdasarkan hukum nasional Thailand.

b. Lion Air

Alasan yang sama berlaku juga terhadap Lion Air bukanlah perusahaan penerbangan asing, karena itu tidak melanggar asas *cabotage*, Lion Air adalah perusahaan nasional Indonesia sebab Indonesia, dari aspek hukum, didirikan berdasarkan hukum Indonesia, pesawat udara menggunakan tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia (PK), sertifikat awak pesawat udara baik awak kabin maupun ruang kemudian berlaku hukum Indonesia, perusahaan didirikan

[75] *The Most Favir Nation Treatment* (MFN).

berdasarkan hukum Indonesia sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 beserta peraturan pelaksanaannya, sertifikat kelaikan udara maupun persyaratan-persyaratan lain berlaku hukum Indonesia, modalnya berdasarkan sesuai dengan hukum Indonesia dll, kalau soal namanya asing (Lion Air) itu adalah masalah strategi pemasaran bagi perusahaan penerbangan, tidak berpengaruh terhadap status hukum perusahaan.

10. Teknis dan Operasional

Konvensi Chicago 1944 sebagai konstitusi penerbangan sipil interrnasional telah mengatur secara rinci, ketentuan-ketentuan teknis dan operasional. Ketentuan-ketentuan tersebut identik dengan Konvenis Paris 1919, namun disempurnakan baik redaksional maupun substansinya disesuaikan dengn perkembangan penerbangan pada saat itu. Konvensi Chicago 1944 telah mengatur berbagai masalah penerbangan seperti ketentuan-ketentuan mengenai pesawat udara tanpa awak pesawat udara,[76] kawasan udara terlarang terlarang *(prohibited area*),[77] penetapan bandar udara *(airport)* yang boleh didarati oleh penerbangan internasional,[78] regulasi navigasi penerbangan,[79] lalu lintas udara,[80] izin masuk negara anggota,[81] pencarian dan pertolongan pesawat udara[82] serta pendaratan dan tinggal landas,[83] bantuan dalam hal pesawat udara menghadapi bahaya,[84] investigasi kecelakaan pesawat udara,[85] penggunaan peralatan

[76] Pasal 8 Konvensi Chicago 1944.

[77] Pasal 9 Konvensi Chicago 1944.

[78] Pasal 10 Konvensi Chicago 1944.

[79] Pasal 11 Konvensi Chicago 1944.

[80] Pasal 12 Konvensi Chicago 1944.

[81] Pasal 13 Konvensi Chicago 1944.

[82] Ambil Pasalnya

[83] Pasal 14 Konvensi Chicago 1944.

[84] Pasal 25 Konvensi Chicago 1944.

[85] Pasal 26 Konvensi Chicago 1944.

radio,[86] pengangkutan amunisi atau peralatan perang atau barang-barang berbahaya lainnya,[87] penggunaan peralatan foto,[88] dan penerbangan dengan pesawat udara dan awak pesawat udara harus mempunyai sertifikat kelaikudaraan maupun sertifikat kecakapan awak pesawat udara.[89] Kewenangan pengaturan tersebut bersumber pada Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 mengakui bahwa setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara di atas wilayahnya,[90] yang akan dijelaskan lebih lanjut pada kesempatan lain.

[86] Pasal 30 Konvensi Chicago 1944.

[87] Pasal 35 Konvensi Chicago 1944.

[88] Pasal 36 Konvensi Chicago 1944.

[89] Pasal 40 Konvensi Chicago 1944.

[90] *The Contracting Parties recognize that every sovereign state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.*

REFERENSI

BUKU

Cheng B., *The Law of International Air Transport. London*: Institute of World Affair, 120-127 (1982).

Cristol C.Q., *The Modern International Law of Outer Space. New York*: Pergamon Press, 1982.

Haanappel P.P.C., *Rate-making in International Air Transport.*Kluwer, The Netherlands-1978.

John C. Cooper, *The Right to Fly – 1947*.

Lambtus Hendrik Slotemaker, *Freedom of Passage for International Air services*. Leiden: A.W. Uitgeversmij N.V.,1932.

Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa.* Bandung: Penerbit Alumni, 1987.

Shawcross and Beumont, 1977.

Martono K., Amad Sudiro., *Hukum Udara Publik: Nasional dan Internasional Edisi Revisi.* Jakarta: Penerbit PT Raja Grafindo Pesada, Divisi Perguruan Tinggi, 2016.

dalam Mc Whinney and Bradley Eds., *Freedom of the Air. Leyden*, Oceana Publication. Dobb Press N.Y. 1968.

Martono K., *Hukum Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional.* Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995.

Muchtar Kusumaatmadja., *Hukum Laut Internasional.* Jakarta: Penerbit BPHN, 1978.

Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional.* Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995.

Martono K., *Hukum Penerbangan, Berdasarkan UU RI No.1 Tahun 2009.* Bandung: Madar Maju, 2009.

ARTIKEL

Diamond B.R. *The Bermud Agreement Revisited: A Look at the Past, Present and Future of Bilateral Air Transport Agreement*. Vol. 41(3) JALC 419-496 (1975).

Martono K., *Perjanjian Angkutan Udara Timbal Balik (Bilateral Air Transport Agreement)* dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa dan Hukum Laut Internasional.* Bandung: Penerbit: Madar Maju, 1995.

Martono K., *Peran Organisasi Penerbangan Sipil Internasional Terhadap Pengembangan Penerbangan di Indonesia*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa.* Bandung: Penerbit Alumni, 1987.

Milde, M., *United Nations Conventon on the law of the sea*: *Possible Implications For Air International Law*. Lihat Matte N. M. Ed., *Annals of Air Law and Space Law*, Vol. III. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 1983.

Martono K., *Batas Kedaulatan Wilayah Udara,* dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional.* Bandung: Penerbit: CV Madar Maju, 1995.

Martono K., Amad Sudiro., *Hukum Udara Publik: Nasional dan Internasional Edisi Revisi.* Jakarta: Penerbit PT Rajgrafindo Pesada, Divisi Perguruan Tinggi, 2016.

dalam Mc Whinney and Bradley Eds., *Freedom of the Air. Leyden*, Oceana Publication. Dobb Press N.Y. 1968.

Martono K., Pe*sawat Udara Sipil dan Pesawat Udara Negara (state aircraft),* dalam Martono K., *Hukum Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional.* Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995.

Martono K., *Pesawat Udara Sipil danPesawat Udara Negara,* dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional.* Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995.

Ghisline Richard., *KAL 007: The Legal Fall out,* dalam Matte N. M. Ed., *Annals of Air and Space Law, Vol. IX-194*. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd.

Martono K., *Hukum Penerbangan Berdasarkan UU RI No.1 Tahun 2009, Bagian Pertama.* Bandung: Penerbit Madar Maju, 2009.

DOKUMEN

Convention Relating to Regulation of Aerial Navigatin, Signed at Paris, on 13 October 1919.

ICAO Doc.7500, *International Air Services Transit Agreement*, signed at Chicago on 7 December 1944.

ICAO Doc.7300/8, *Convention on International Civil Aviation*, signed at Chicago on 7 Decmber 1944.

Bermuda Agreement of 1946.

Undang-Undang tentang Penerbangan (UU RI No.1 Tahun 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3481.

Undang-Undang tentang Ratifikasi Konvensi Hukum Laut *(Convention on the law of the Seas,* Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 76, Tambhanan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3319; A/Cocf.62/122 7 October 1982, Third United Nations Conference on the Law of the Seas.–Undang-Undang tentang Penerbangan (UU RI No.15 Tahun 1992), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 1992, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3481.

Undang-Undang tentang Penerbangan (UU RI No.1 Tahu 2009), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

JURNAL

Dempsey P.S.Ed., *Annals of Air and Space Law* (2005), Vol. XXX-Part I. Toronto, Canada: The Carswell Compnay, Ltd, 200**5.**

Vol.41(3) JALC 419-496 (1975).

Matte N.M.Ed., *Annals of Air and Space Law, Vol. IX-194*.Toronto, Canada The Carswell Company Ltd.

LAIN-LAIN

https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/civil-aviation-pre-icao.aspx

https://www.spacelegalissues.com/space-law-the-chicago-convention-of-1944/

Martono K., *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan, Edisi Pertama, Alfabet Indonesia-Inggris dan Inggris-Indonesia.* Jakarta: Penerbit: PT Rajagrafindo Perada, Divisi Peerguruan Tinggi, hal. 420;

BAB XI

PIDANA PELANGGARAN ATAU KEJAHATAN DALAM HUKUM PENERBANGAN TRANSNASIONAL

Dalam Bab XI ini membahas Pidana Pelanggaran atau kejahatan dalam hukum penerbangan transnasional ini akan membahas Konvensi Tokyo 1963,[1] Konvensi Den Haag 1970,[2] dan Konvensi Montreal 1971.[3] Pembahasan Konvensi Tokyo 1963 meliputi antara lain latar belakang; proses penyusunan Konvensi Tokyo 1963; maksud dan tujuan; kandungan Konvensi Tokyo 1963 meliputi ketertiban dan disiplin, pengertian dalam penerbangan (*in flight),* pelanggaran hukum nasional, suatu tindakan yang membahayakan disiplin dan ketertiban, lingkup berlakunya geografis, suatu tindakan pengecualian berlakunya Konvensi Tokyo 1963, jurisdiksi, kekosongan hukum, ketertiban dan disiplin di dalam pesawat udara, perlindungan hukum awak pesawat udara, penumpang dan perusahaan, hak dan kewajiban negara anggota sebagai berikut.

Konvensi Den Haag 1970[4] akan membahas latar belakang; proses penyusunan Konvensi the Hague 1970; berlakunya konvensi *The Hague 1970* selama penerbangan (*in flight*), terhadap pesawat udara negara *(state aircraft);* pendaratan di negara pendaftar pesawat udara; pengoperasian bersama secara internasional; terhadap perbuatan yang membantu pelanggaran; terhadap percobaan tindakan melawan; orang di dalam pesawat udara; kewajiban negara anggota;

---

[1] ICAO Doc.8364, *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, Signed at Tokyo on 14 September 1963; untuk Teks lihat Dempsey P.S. Ed. *Annals of Air and Space Law, (2005), Vol. XXX-Part I.* Toronto, Canada: The Carswell Company Lte.2005, hal.185-193.

[2] ICAO Doc.8920, *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft,* Signed at The Hague, on 16 December 1970.

[3] ICAO Doc.8966, Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Signed at Montreal, on 23 September 1971.

[4] ICAO Doc.8920, *supra* note 2.

eksekusi pelaku tindak pidana; penunjukkan negara pendaftar; penahanan pelaku tindak pidana; extradisi pelaku tindak pidana; tindakan melawan hukum terhadap penumpang dan awak pesawat udara; perlindungan kapten penerbang; langkah-langkah bantuan dan laporan kejahatan penerbangan.

Dalam Konvensi Montreal 1971[5] akan membahas latar belakang Konvensi Montreal 1971; penyusunan konsep Montreal 1971; definisi atau pengertian termasuk penertian tindakan melawan hukum, pengertian dalam penerbangan (*in flight),* pengertian dalam pelayanan (*in services*); berlakunya Konvensi Montreal 1971 terhadap pesawat udara negara (*state aircraft*), terhadap percobaan dan membantu tindakan melawan hukum, terhadap pengoperasian berama secara internasional *(international joint operation*); kewajiban negara anggota untuk menghukum dengan hukuman berat, kewajiban negara untuk mengambil langkah-langkah tertentu yang diperlukan, kewajiban memasukkan dalam setiap perjanjian extradisi, kewajiban untuk segera melaporkan kepada ICAO dll sebagai berikut.

A. KONVENSI TOKYO 1963

Sebagaimana disebutkan di atas, Konvensi Tokyo 1963[6] akan membahas latar belakang; proses penyusunan Konvensi Tokyo 1963; maksud dan tujuan; kandungan termasuk ketertiban dan disiplin, pengertian dalam penerbangan (*in flight*), pelanggaran hukum nasional, suatu tindakan yang membahayakan disiplin dan ketertiban, lingkup geografis, suatu tindakan pengecualian berlakunya Konvensi Tokyo 1963, yurisdiksi, kekosongan hukum, ketertiban dan disiplin di dalam pesawat udara, perlindungan hukum awak pesawat udara, penumpang dan perusahaan, hak dan kewajiban negara anggota sebagai berikut.

[5] ICAO Doc.8966, *supra* note 3.

[6] ICAO Doc.8364, *supra* note 1.

1. Latar Belakang

Dalam kurun waktu kurang dari satu dekade, transportasi udara nasional maupun internasional tumbuh sangat pesat. Pertumbuhan transportasi tersebut sudah pasti membawa dampak positif bagi kesejahteraan umat manusia, karena dengan pertumbuhan tersebut transportasi udara nasional maupun internasional dapat dimanfaatkan untuk peningkatan pertumbuhan ekonomi, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan serta keselamatan penerbangan. Transportasi udara internasional dapat digunakan untuk memperpendek jarak antar negara, saling mengunjungi antar bangsa dan mempererat persahabatan antar negara, sebagai salah satu sumber devisa negara, namun demikian pertumbuhan transportasi udara tersebut juga dapat digunakan sebagai sarana untuk melarikan diri ke negara lain yang sesuai dengan ideologi politik mereka, melakukan kejahatan untuk memperkaya diri sendiri, melakukan tindakan teroris, minta suaka politik negara lain, melarikan diri dari kejaran ancaman hukuman yang tiba gilirannya akan mengancam keselamatan, ketertiban, keteraturan transportasi udara dan mengancam jiwa para penumpang, menghancurkan harta benda yang diangkut dengan pesawat udara serta merorong pertumbuhan transportasi udara nasional maupun internasional, karena itu negara-negara anggota ICAO sepakat mengesahkan Konvensi Tokyo 1963 yang ditanda tangani di Tokyo pada tanggal 14 September 1963.[7]

2. Proses Penyusuan Konvensi Tokyo 1963

Segera setelah ditemukannya moda transportasi udara, para ahli hukum udara nasional maupun internasional mulai membahas masalah yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan yang terjadi dalam pesawat udara. Sebenarnya sejak tahun 1902 Paul Fauchille, perintis hukum udara internasional Perancis, telah membahas kompetensi yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan yang terjadi dalam pesawat udara dan tindakan-tindakan lain yang perlu diambil selama penerbangan berlangsung.[8]

---

[7] *Ibid.*

[8] Martono K.,Amad Sudiro., *Hukum Udara Publik : Nasional dan International. Edisi Revisi*. Jakarta : Penerbit PT Rajagrafindo Persada, Divisi Perguruan Tinggi, 2016, hal.128

Pembahasan tersebut diteruskan dalam konferensi internasional yang membahas dasar hukum penerbangan internasional dalam tahun 1910 yang dikenal sebagai konferensi Paris 1910. Dalam konferensi Paris 1910 tersebut antara lain dibahas prinsip-prinsip dasar hukum udara berkenaan dengan kedaulatan di udara, penerbangan lintas damai, perbedaan pesawat udara dengan pesawat udara sipil, kawasan larangan terbang, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, dokumen penerbangan internasional, sertifikat kecakapan kapten pesawat udara maupun awak pesawat udara lainnya, sertifikat kelayak udaraan, sertifikat peralatan radio, penerbangan di atas wilayah negara anggota, *cabotage*, aturan-aturan yang harus diperhatikan bilamana pesawat udara melakukan tinggal landas maupun pendaratan, dokumen penerbangan, pencarian dan pertolongan pesawat udara yang menghadapi bahaya, investigasi kecelakaan pesawat udara, larangan mengangkut amunisi, barang berbahaya lainnya.

Khusus mengenai pembahasan tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan baru dimulai sungguh-sunguh dalam tahun 1950 yang kemudian disahkan dalam konferensi diplomatik di Tokyo tahun 1963 di bawah naungan organisasi penerbangan sipil internasional (ICAO).[9] ICAO yang didirikan berdasarkan Pasal 43 Konvensi Chicago 1944[10] tersebut salah satu tujuannya adalah menyelenggarakan transportasi udara internasional yang selamat, aman, tertib teratur serta mengembangkan fasilitas navigasi penerbangan dan membentuk *Legal Committee* yang ditugaskan untuk menyiapkan konsep-konsep konvensi internasional seperti Konvensi Tokyo 1963,[11] *The Hague 1970*,[12] Konvensi Montreal 1971.[13] Protokol Montreal 1988,[14] Konvensi

[9] Organisasi Penerbangan Sipil Internasional didirikan berdasarkan Pasl 43 Konvensi Chicago 1944 tentang Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944.

[10] ICAO Doc.7300/8, *Convention on International of Civil Aviation*, Signed at Chicago on 7 December 1944, untuk teksnya dapat dibaca pada Dempsey P. S. Ed, *Annals of Air and Space Law, (2005), Vol. XXX-Part I.* Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd, hal 19-51

[11] ICAO Doc.8364, *supra* note 1.

[12] ICAO Doc.8920, *supra* note 2.

[13]. ICAO Doc.8966, *supra* note 3.

[14] ICAO Doc 9518, *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airport Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.*

Montreal 1991,[15] di samping konvensi-konvensi internasional mengenai hukum udara perdata internasional. Konvensi Tokyo 1963 khususnya yang mengatur pencegahan tindakan pelanggaran atau tindakan-tindakan tertentu yang mengancam disiplin di dalam pesawat udara.

Konvensi Tokyo 1963 yang biasa disebut konvensi tentang Pembajakan Udara tersebut untuk pertama kalinya diusulkan oleh delegasi Mexico dalam konferensi tahun 1950 yang membahas konsep *Legal Status of Aircraft.* Pembahasan *Legal Status of Aircraft* tersebut diteruskan dalam konferensi ke-9 yang berlangsung di Rio De Jenero dalam tahun 1953. Dalam konferensi ke-9 tersebut, *Legal Committee* membentuk *Legal Sub Committee* yang ditugaskan untuk mempelajari instrumen hukum lebih lanjut. Pembahasan dalam sidang *Legal Sub Committee* dalam tahun 1956 dibatasi *which are crimes under the law of states of registration of aircraft and the law of state in which the act occurs*; dan *acts which are crimes according to the law of one of the states of registration of aircraft and state in which the act occurs.*

Pembatasan dalam pembahasan tersebut memang diperlukan oleh *Legal Sub Committee* mengingat masalah aspek hukum yang timbul akibat transportasi udara sangat luas. Sebagaimana disebutkan di muka, masalah-masalah hukum yang timbul misalnya masalah yurisdiksi, kekosongan hukum, kedaulatan atas wilayah udara, ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara selama penerbangan berlangsung, perlindungan awak pesawat udara, penumpang, pemilik pesawat udara, operator, ekstradisi, lingkup berlakunya, pelanggaran hukum nasional, wewenang negara anggota, wewenang kapten penerbang *(aircraft commander),* sertifikasi awak pesawat udara *(certificate of competency)* maupun pesawat udara *(certificate of airworthiness)* itu sendiri, penggunaan pesawat udara, izin pendaratan, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara *(nationality and registration mark),* transportasi bahan peledak *(dangerous good)* dan lain-lain sangat luas untuk disebutkan satu persatu. Pertimbangan lain untuk membatasi dalam pembahasan tersebut adalah agar konvensi tentang tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan segera dapat diselesaikan dalam waktu yang relatif singkat.

[15] ICAO Doc.9571, *Convention on the Marking of Plastic Explosive for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991.*

Sebagaimana disebutkan di muka, bahwa konvensi tentang tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan dalam pesawat udara tersebut pertama kali diusulkan oleh delegasi Mexico dalam tahun 1950. Konsep tersebut dikembangkan oleh *Legal Sub Committee* dari konsep *Legal Status of Aircraft* dalam tahun 1958. Di dalam konsep tersebut digunakan prinsip yurisdiksi negara pendaftar pesawat udara dan prinsip yurisdiksi teritorial. Penggunaan prinsip tersebut didukung sepenuhnya oleh delegasi Amerika Serikat yang disampaikan kepada *Legal Committee* untuk mempercepat proses penyelesaian konvensi yang mengatur tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan dalam pesawat udara, namun demikian *Legal Sub Committee* belum juga mengambil langkah-langkah tertentu yang lebih nyata.

Dalam sidang *Legal Committee* yang berlangsung di Munich tahun 1959, konsep *Legal Status of Aircraft* disusun secara terpisah dengan konsep konvensi yang mengatur tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan dalam pesawat udara yang berjudul *Draft Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft.* Konsep ini relatif lebih baik dibandingkan dengan konsep sebelumnya, karena dalam konsep ini telah diatur prinsip yurisdiksi negara terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan dalam pesawat udara, hak dan kewajiban negara anggota, hak dan kewajiban kapten penerbang *(pilot in command),* kekebalan hukum yang dimiliki oleh kapten penerbang beserta awak pesawat udara maupun penumpangnya yang mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk perlindungan terhadap penumpang serta disinggung ancaman hukuman ganda (*double trial).*

Sepanjang menyangkut yurisdiksi, dalam sidang Munich tahun 1959, telah dibahas yurisdiksi negara pendaftar pesawat udara, yurisdiksi negara pendaratan dan yurisdiksi teritorial. Dalam konsep tersebut diusulkan negara yang mempunyai yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan dalam pesawat udara adalah negara pendaftar pesawat udara sebagaimana diatur dalam Pasal 3 Ayat (1).[16] Di dalam konsep tersebut yurisdiksi yang dianut adalah negara bendera seperti halnya dalam hukum laut yang telah diakui oleh hukum internasional. Sebenarnya, prinsip negara bendera demikian telah diusulkan oleh Paul Fauchille

[16] *Pasal 3 Ayat (1), The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board aircraft.*

pada saat konferensi hukum udara intenasional yang pertama kali di Perancis tahun 1910, demikian pula dalam tahun 1937 telah disarankan pula oleh F.de Visscher.[17]

Dalam Pasal 4 Konvensi Tokyo 1963,[18] mengatur yurisdiksi negara pendaftar pesawat udara. Dikatakan apabila negara tersebut bukan negara pendaftar pesawat udara tidak akan melakukan yurisdiksi tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan di dalam pesawat udara, kecuali tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan tersebut berpengaruh kepada wilayahnya atau tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan tersebut mengganggu keamanan nasional atau langkah-langkah tertentu sangat diperlukan untuk melaksanakan ketentuan hukum internasional yang berlaku, karena itu negara bukan pendaftar pesawat udara maupun negara pendaratan pesawat udara tidak dapat melakukan yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan di dalam pesawat udara.

Setelah konsep hasil sidang Munich dalam tahun 1959 memperoleh tanggapan dari berbagai negara anggota ICAO dan organisasi internasional lainnya, *Legal Committe*e memerintahkan *Legal Sub Committee* untuk mempelajari semua masukan sebagai bahan penyempurnaan konsep konvensi. Berdasarkan masukan dari berbagai negara anggota ICAO dan organisasi internasional lainnya tersebut, konsep sidang Munich dalam tahun 1959 disempurnakan di Roma dalam sidangnya tahun 1962 dengan judul *Draft Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft.*

Penyempurnaan konsep hasil sidang yang berlangsung di Roma tahun 1962 tersebut antara lain mengenai *ne bis in idem.* Ketentuan *ne bis in idem* yang semula tercantum dalam konsep hasil sidang Munich tahun 1959 dihapuskan dan ditambah ketentuan *hijacking of aircraft*[19] yang semula

---

[17] Matte N.M.Ed., *Annals of Air and Space Law. Vol.XVIII-1993 Part. I.* Toronto: The Carswell Company Limited, 187-191(1993).

[18] *A Contracting State which is not the State of registration may not interfere with an aicraft in flight in order to exercise its criminal jurisdiction over an offences committed on board except in the following cases;(a) the offence has effect on the territory of such state;(b) the offence has been committed by or against a national or permanent resident of such state;(c) the offence is*

against the security of such state; (d) the offence consist of a breach of any rules or regulations relating to the flight or maneuver of aircraft in force in such state;(e) the exercise of jurisdiction is necessary to ensure the observance of any obligation of such state under a multilateral intenational agreement.

[19] Martono, Agus Pramono dan Eka Budi Tjahjono.,*Pembajakan, Angkutan Udara dan Keselamatan Penerbangan.* Jakarta: Penerbit Gramata, 2011.

tidak terdapat dalam konsep hasil sidang Munich tahun 1959. Konsep hasil sidang Roma tahun 1962 merupakan bahan konferensi diplomatik di Tokyo 1963. Konferensi diplomatik yang dihadiri oleh enam puluh satu negara anggota ICAO dan lima organisasi internasional lainnya tersebut telah berhasil mengesahkan konvensi internasional yang berjudul *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* yang ditanda tangani tanggal 14 September 1963. Penanda tanganan konvensi tersebut merupakan puncak keberhasilan *Legal Committee* yang telah disiapkan sejak tahun 1950. Pada saat ini telah beranggotakan 148 negara.

3. Maksud dan Tujuan Konvensi Tokyo 1963

Tujuan utama Konvensi Tokyo 1963 adalah menetapkan negara yang mempunyai yurisdiksi, mengisi kekosongan hukum, melindungi kapten penerbang beserta awak pesawat udara, pemilik pesawat udara, perusahaan penerbangan terhadap ancaman gugatan perdata maupun tuntutan pidana (kekebalan hukum), melindungi penumpang, awak pesawat udara maupun harta benda yang diangkut dalam pesawat udara terhadap keselamatan penerbangan akibat tindakan melawan hukum dan menjamin kelancaran, ketertiban, keteraturan dan disiplin di dalam pesawat udara, mencegah jangan sampai terjadi tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan yang lolos dari sanksi hukuman, dan sebaliknya jangan sampai terjadi ancaman hukuman ganda *(double execution)* karena itu diadakan keragaman yurisdiksi negara anggota Konvensi Tokyo 1963.[20]

4. Kandungan Konvensi Tokyo 1963

Sesuai dengan maksud dan tujuan Konvensi Tokyo 1963 sebagaimana disebutkan di atas, Konvensi Tokyo 1963 mengatur yurisdiksi, kekosongan hukum, ketertiban dan disiplin, kekebalan hukum, berlakunya tindakan melawan hukum, pembajakan udara, berlakunya konvensi Tokyo 1963, pelanggaran hukum nasonal, tindakan membahayakan disiplin dan ketertiban, lingkup geografis dan pengecualian berlakunya Konvensi Tokyo 1963 sebagai berikut:

[20] Martono K., Amad Sudiro, *supra* note 8, hal.132

a. Ketertiban dan Disiplin

Berlakunya Konvensi Tokyo 1963 dapat ditemui dalam *Chapter I.* Menurut *Chapter* tersebut lingkup berlakunya Konvensi Tokyo 1963 tidak terbatas pada tindak pidana pelanggaran atau kejatahatan, melainkan bukan tindak pidanapun dapat berlaku asalkan tindakan tersebut mengancam keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara dan barang-barang yang diangkut. Tindakan-tindakan yang mengganggu ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara, walaupun tidak semua tindak pidana pelanggaran menurut hukum nasional, tetap berlaku Konvensi Tokyo 1963, sebaliknya tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan yang bersifat politik, agama dan keagamaan tidak berlaku Konvensi Tokyo 1963.[21]

b. Dalam Penerbangan *(In Flight)*

Dari aspek waktu tindak pidana, Konvensi Tokyo 1963 hanya berlaku pada saat pesawat udara dalam penerbangan *(in flight)* sebagaimana diatur dalam Pasal 1 Ayat (3) Konvensi Tokyo 1963,[22] di mana lembaga penegak hukum (polisi) tidak dapat melakukan tugasnya sebagai penegak hukum, sedangkan dari sisi wilayah Konvensi Tokyo 1963 hanya berlaku terhadap negara anggota sesuai dengan Pasal 21 Ayat (1),[23] wilayah udara di atas laut lepas *(high seas)* maupun di atas wilayah tidak bertuan, sehingga dapat mengisi terjadinya kekosongan hukum sesuai dengan tujuan Konvensi Tokyo 1963 tersebut.

Dari aspek geografi, Konvensi Tokyo 1963 tidak berlaku apabila pesawat udara mendarat di wilayah negara pendaftar, walaupun penerbangan internasional, sebaliknya walaupun pesawat udara melakukan penerbangan dalam negeri, apabila pesawat udara mendarat di negara lain

---

[21] Pasal 2 Konvensi Tokyo 1963, *Without prejudice to the provisions of Article 4 and except when the safety of the aircraft or of persons or property on board so requires, no provision of this Convention shall be interpreted as authorizing or requiring any action in respect of offences against penal laws of a political nature or those based on racial or religious discrimination.*

[22] Pasal 1 ayat (3): "*For the purpose of this Convention, an aircraft is considered to be in flight from the moment when power is applied for the purpose of take off until the moment when the landing run-ends.*

[23] Pasal 21 Ayat (1), *As soon as twelve of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Convention, it shall come into force between them on the ninetieth day after the date of the deposit of the twelfth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.*

(internasional), maka Konvensi Tokyo 1963 tetap berlaku, dengan demikian berlakunya Konvensi Tokyo 1963 tergantung kenyataan secara fisik pendaratan pesawat udara yang dibajak, bukan tergantung pada jenis penerbangan nasional maupun internasional.

c. Pelanggaran Hukum Nasional

Pasal 1 Huruf (a) Konvensi Tokyo 1963,[24] mengatakan Konvensi Tokyo 1963 berlaku terhadap tindak pidana pelanggaran hukum nasional *(offences against penal law)*. Apa yang dimaksudkan dengan *penal law?* Berdasarkan penafsiran lateral *penal law* adalah *penal law* dari negara pendaftar pesawat udara, karena suatu tindakan dalam suatu negara dianggap sebagai pelanggaran di satu negara tertentu belum tentu merupakan *penal law* di negara lain, misalnya poligami di negara-negara Islam dibenarkan, tetapi di negara-negara Inggris dan negara barat lainnya merupakan pelanggaran.

Berdasarkan penafsiran tersebut *penal law* yang dimaksudkan adalah *penal law* negara tempat pendaftaran pesawat udara. Penafsiran tersebut masih menimbulkan perbedaan pendapat apakah semua pelanggaran menurut hukum nasional yang ada dalam negara pendaftar dapat dijangkau berlakunya Konvensi Tokyo 1963? Pada saat menyiapkan Konvensi Tokyo 1963 tidak disadari sepenuhnya bahwa perkataan *"offences*" mempunyai pengertian yang sangat luas.

Pengertian "*offences*" dapat mencakup berbagai tindakan seperti pembunuhan, perkelaian, pencurian, perampokan, penculikan, penganiayaan, pelanggaran susila, penyelundupan, membawa obat terlarang, mata-mata, pemalsuan uang, penipuan, kejahatan moral dan lain-lain yang sangat banyak disebutkan secara rinci. Tidak semua *offences* yang dilakukan dalam pesawat udara yang sesuai dengan hukum nasional dapat dikenakan Konvensi Tokyo 1963, hanya *offences* yang berkaitan dengan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut dalam penerbangan yang berlaku Konvensi Tokyo 1963. Pada saat

[24] Pasal 1 Ayat (1) huruf (a), *This Convention shall apply in respect of (a) offences against penal law.*

menyiapkan Konvensi Tokyo 1963, tampaknya ada usaha untuk membatasi berlakunya Konvensi Tokyo 1963 yang berkaitan dengan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara dan barang-barang yang diangkut, tetapi usaha tersebut tidak berhasil.

Apabila *offence*s hanya dibatasi pada *offences* yang berkaitan dengan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut, maka penerbang Amerika Serikat yang menyelundupkan US$ 400,000 setiap minggu dari Viet Nam ke Bangkok tidak terjangkau oleh Konvensi Tokyo 1963, karena penyelundupan tersebut tidak ada kaitannya dengan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut. Demikian pula perbuatan hubungan seksual dalam pesawat udara BOAC VC-10 dalam penerbangan dari New York ke Sydney, walaupun perbuatan tersebut melanggar hukum nasional, juga tidak terjangkau berlakunya Konvensi Tokyo 1963, karena perbuatan tersebut tidak ada hubungannya dengan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut.

Apabila perbuatan-perbuatan di atas tidak terjangkau oleh Konvensi Tokyo 1963 akan timbul rasa ketidak adilan, sebab perbuatan tersebut melanggar hukum nasional dan sekaligus terjadi dalam pesawat udara, tetapi tidak berlaku Konvensi Tokyo 1963. Demikian pula apabila hal itu tidak berlaku Konvensi Tokyo 1963 masih terjadi kekosongan hukum dalam pesawat udara, pada hal maksud Konvensi Tokyo 1963 sebagaimana dikemukakan di muka adalah untuk mencegah terjadinya kekosongan hukum, jangan sampai terjadi *offences* dalam pesawat udara yang lolos dari ancaman hukuman.

d. Tindakan Membahayakan Disiplin dan Ketertiban

Menurut Pasal 1 (1) huruf b.Konvensi Tokyo 1963,[25] tindakan-tindakan yang tidak termasuk pelanggaran menurut hukum nasional tetapi merugikan atau mengganggu ketertiban dan disiplin di dalam pesawat udara berlaku sepenuhnya Konvensi Tokyo 1963, misalnya penumpang yang mabuk, mondar-mandir di dalam pesawat udara, teriak-teriak, memukul-mukul dll *(unrully*

[25] *This Convention shall apply in respect of :……jeopardize good order and discipline on board.*

passenger), namun demikian harus diamati apakah perbuatan tersebut benar-benar membahayakan. Apabila penumpang sekedar mabuk yang masih dapat mengendalikan dirinya, kapten penerbang tidak mempunyai wewenang melakukan tindakan-tindakan yang diperlukan, kecuali bilamana perbuatan penumpang tersebut sudah tidak terkendali dan akan mengganggu ketertiban dan disiplin di dalam pesawat udara, maka kapten penerbang berhak mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan.

e. Lingkup Geografis

Sebagaimana disebutkan di atas, bahwa tujuan utama Konvensi Tokyo 1963 adalah untuk mencegah terjadinya kekosongan hukum, walaupun dalam kenyataannya masih terdapat kekosongan hukum, karena itu Konvensi Tokyo 1963 hanya berlaku terhadap pesawat udara yang melakukan pendaratan di negara lain. Pesawat udara yang mendarat di negara tempat pendaftaran pesawat udara tidak berlaku Konvensi Tokyo 1963, misalnya pesawat udara penerbangan Jakarta ke Tokyo di Jepang, dibajak oleh pembajak dan mendarat di Balikpapan, maka Konvensi Tokyo 1963 tidak berlaku, karena masih berlaku hukum nasional Indonesia sehingga tidak terdapat kekosongan hukum, sebaliknya pesawat udara Woyla penerbangan Jakarta ke Medan (penerbangan dalam negeri), kemudian mendarat di Bangkok, Thailand, maka Konvensi Tokyo 1963 dapat berlaku. Karena dalam kasus pembajakan udara Woyla dimasalahkan dasar hukum extradisi pembajak.

Dalam hal pengoperasian bersama secara internasional (*international join operation*), salah satu negara harus menunjuk sebagai negara pendaftar, karena itu akan berlaku hukum nasional negara yang ditunjuk sebagai negara pendaftar. Apabila pesawat udara yang dibajak mendarat di negara yang ditunjuk sebagai negara pendaftar, maka Konvensi Tokyo 1963 akan berlaku, tetapi kalau mendarat di bandar udara negara pendaftar maka Konvensi Tokyo 1963 tidak berlaku sebab pembajakan tersebut akan berlaku negara pendaftar pesawat udara.

f. Pengecualian Konvensi Tokyo 1963

Sebagaimana disebutkan di muka, bahwa Konvensi Tokyo 1963 berlaku terhadap pelanggaran hukum nasional pada umumnya, tetapi dalam hal-hal tertentu Konvensi Tokyo 1963 tidak berlaku terhadap pelanggaran yang bersifat politik, rasial dan keagamaan. Sesuai dengan Pasal 2 Konvensi Tokyo 1963, [26] pelanggaran yang bersifat politik, ras dan keagamaan dikecualikan oleh Pasal 2 Konvensi Tokyo 1963. Pasal tersebut diusulkan oleh delegasi Amerika Serikat pada saat-saat terakhir pembahasan konsep dengan memperoleh dukungan seluruh delegasi tanpa seorang delegasipun yang menolak usul tersebut.

Yang menjadi pertanyaan adalah apa pengertian *political offences*,[27] itu? Biasanya suatu *political offences* merupakan bagian dari kegiatan suatu organisasi, suatu gerakan yang ditujukan kepada suatu organisasi pemerintah untuk merubah sistim dan struktur pemerintahan guna mencapai suatu tujuan tertentu. Suatu gerakan yang bermaksud merubah sistim dan struktur pemerintahan yang melanggar ketentuan yang berlaku dapat dikategorikan *political offences*. Suatu tindakan yang bermaksud untuk merubah dan mengganti sistem politik dan struktur pemerintahan yang dilakukan dalam pesawat udara walaupun melanggar hukum nasional, kapten penerbang tidak dapat melakukan tindakan pencegahan atau tindakan-tindakan lainnya, karena hal itu dikecualikan berlakunya Konvensi Tokyo 1963.

Tindakan-tindakan tersebut misalnya negara A melarang kegiatan partai komunis dan menyatakan kegiatan partai tersebut *illegal.* Apabila penumpang pesawat udara negara A melakukan kegiatan politik yang bermaksud untuk menghasut dan membagi-bagikan selebaran agar para penumpang lainnya mengikuti jejak orang tersebut untuk menggulingkan pemerintahan

---

[26] Pasal 2 Konvensi Tokyo 1963, *Without prejudice to the provisions of Article 4 and except when the safety of the aircraft or of persons or property on board so requires, no provision of this Convention shall be interpreted as authorizing or requiring any action in respect of offences against penal laws of a political nature or those based on racial or religious discrimination.*

[27] Memang dalam Konvensi Tokyo 1963 tidak ada pengertian apa yang dimaksudkan dengan *political offences*, tetapi pengertian tersebut dapat dipinjam dari *The Harvard Research on Extradition*, Castioni Case (1891); Meuner Case (1894) dan Lord Radiliffe dalam Schtrak Case (1964) seperti dikutip oleh Sami Shubber halaman 155-156; Salah satu definisi *political offences* dikatakan; *'In order to constitute an offences of a political character, there must be two or more parties in the State, each seeking to impose the Government of their own choice on the other, and that, if the offence is committed by one side or the other pursuance of that object, it is a political offences, otherwise not.*

negara A, maka tindakan tersebut tidak terjangkau berlakunya Konvensi Tokyo 1963, sehingga kapten penerbang tidak dapat melakukan tindakan apapun juga terhadap penumpang tersebut, walaupun tindakan tersebut merupakan pelanggaran hukum nasional.

Bagaimana apabila tindakan tersebut merupakan pelanggaran gabungan antara *political offences* dengan *ordinary offences*? Jawaban pertanyaan tersebut tidak begitu mudah dijawab, sebab harus diteliti dengan cermat. Apabila tindakan sepenuhnya *political offences*, jelas di luar jangkauan dari Konvensi Tokyo 1963, tetapi apabila tindakan tersebut gabungan misalnya pembajakan udara yang mempunyai motif politik, walaupun penguasaan pesawat udara itu sendiri termasuk *ordinary offences*, sedangkan pembajakan udara tersebut *political offences*, sedangkan kapten penerbang tidak berwenang. Tidak cukup demikian, sebab pembajakan itu sendiri jelas membahayakan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut, oleh karena itu dapat diterapkan Konvensi Tokyo 1963.

Dalam Pasal 2 Konvensi Tokyo 1963 yang disebutkan di muka, juga disebutkan pelanggaran hukum nasional yang bersifat diskriminatif tidak termasuk jangkauan Konvensi Tokyo 1963. Apa yang dimaksud dengan pelanggaran yang bersifat diskriminatif atas dasar ras berbeda-beda dari satu negara dengan negara yang lain. Pelanggaran rasial di Inggris mungkin tidak merupakan pelanggaran rasial di Afrika Selatan. Perlakuan yang bersifat rasial adalah perlakuan terhadap orang lain berdasarkan warna kulit hitam atau putih atau kuning atau sawo matang dalam suatu transportasi umum, di tempat-tempat umum serta pelayanan umum lainnya.

Perlakuan yang bersifat rasialis dilakukan dalam pesawat udara misalnya pramugari pesawat udara yang didaftarkan di Inggris, pramugari tidak mau melayani penumpang Afrika atas dasar kulit hitam, walaupun tindakan tersebut melanggar hukum nasional Inggris, kapten penerbang tidak dapat melakukan tindakan-tindakan menurunkan pramugari tersebut, karena tindakan tersebut tidak terjangkau oleh Konvensi Tokyo 1963. Demikian pula apabila perkawinan yang diselenggarakan dalam pesawat udara Afrika Selatan oleh seorang wanita Afrika dengan seorang pria kulit putih Afrika, walaupun perkawinan tersebut melanggar hukum nasional Afrika Selatan, kapten penerbang tidak dapat berbuat apa-apa karena di luar jangkauan Konvensi Tokyo 1963.

g. Yurisdiksi

Sebagaiamana disebutkan di atas bahwa yurisdiksi,[28] merupakan salah satu tujuan dari Konvensi Tokyo 1963. Yurisdiksi diatur dalam Bab II Pasal 3 dan 4 Konvensi Tokyo 1963. Menurut Pasal 3 Ayat (1) Konvensi Tokyo 1963 yang mempunyai yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun pidana kejahatan di dalam pesawat udara adalah negara pendaftar pesawat udara.[29] Berdasarkan ketentuan tersebut ternyata bahwa Konvensi Tokyo 1963 telah sepakat adanya unifikasi yurisdiksi. Menurut Konvensi tersebut disepakati yang mempunyai yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan dalam pesawat udara adalah negara pendaftar pesawat udara. Unifikasi demikian sangat penting sekali untuk mencegah terjadinya *conflict of jurisdiction,* karena transportasi udara mempunyai karakteristik internasional yang tidak mengenal batas kedaulatan suatu negara, sekali terbang dapat melewati berbagai negara sementara itu di dalam pesawat udara terdapat berbagai bangsa dan berbeda kewarga negaraannya sehingga menimbulkan persaingan yurisdiksi *(conflict of jurisdiction).*

Sebagai ilustrasi adanya persaingan yurisdiksi dalam transportasi udara dapat digambarkan penerbangan Garuda Indonesia di atas Swiss, dalam pesawat udara tersebut terjadi perkelaian antara penumpang warga negara Swedia dengan penumpang warga negara Norwegia. Penumpang warga negara Swedia membunuh penumpang warga negara Norwegia, sementara itu pesawat udara Garuda Indonesia tetap terbang di atas Swiss, Perancis, Spanyol dan mendarat di Lisboa, Portugal. Dalam peristiwa perkelaian antara penumpang warga negara Swedia dengan penumpang warga negara Norwegia tersebut menimbulkan *conflict of jurisdiction* yaitu Indonesia menuntut yurisdiksi berdasarkan *territorial jurisdiction principle,* Swedia menuntut yurisdiksi berdasarkan *active national jurisdiction principle,* Norwegia menuntut yurisdiksi berdasarkan *passive national jurisdiction principle*, sedangkan Swiss, Perancis, Spanyol dan Portugal menuntut berdasarkan *territorial jurisdiction principle.* Dari kasus tindak pidana dalam pesawat udara tersebut terdapat

---

[28] Menurut hukum kebiasaan internasional yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran dalam pesawat udara terdiri dari *territorial jurisdiction principle* dan *extra-territorial jurisdiction principle*. Yang terakhir ini meliputi *active nationality jurisdiction principle, passive nationalityjurisdiction principle* dan *the universal jurisdiction principle*. Lihat Smai Shubber hal.75-83.

[29] Pasal 3 Ayat (1), *The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed onboard.*

tujuh negara yang menuntut yurisdiksi. Berdasarkan ketentuan yang diatur dalam Konvensi Tokyo 1963 yang mempunyai yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan di dalam pesawat udara tersebut adalah Indonesia sebagai negara pendaftaran pesawat udara.

Sebenarnya yang paling berhak mempunyai yurisdiksi terhadap tindak pidana perkelaian tersebut adalah Swiss, Perancis dan Spanyol berdasarkan *territorial jurisdiction principle,* tetapi sangat sulit untuk mengetahui dengan tepat di mana perkelaian tersebut terjadi, sebab pesawat udara terbang terus menerus tanpa memperhatikan kedaulatan suatu negara.

h. Kekosongan Hukum

Selain unifikasi yurisdikasi, tujuan Konvensi Tokyo 1963 adalah untuk mencegah terjadinya kekosongan hukum, karena tidak setiap negara menerapkan asas *extra-territorial jurisdiction principle,* karena itu penerapan negara tempat pendaftaran pesawat udara yang berhak mempunyai jurisksi dalam Konvensi Tokyo 1963 mempunyai arti yang sangat penting untuk mencegah terjadinya kekosongan hukum, mengingat tidak semua negara menganut *extra-territorial jurisdiction principle,* sehingga kemungkinan dapat terjadi kekosongan hukum terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan- kejahatan di dalam pesawat udara yang sedang dalam penerbangan di atas laut lepas atau daerah yang tidak bertuan, sehingga tindak pidana pelanggaran maupun pidana kejahatan dalam pesawat udara tidak dapat dikenakan ancaman hukuman. Sebagai ilustrasi terjadinya kekosongan hukum terhadap tindak pidana pelanggaran maupun pidana kejahatan di dalam pesawat udara terjadi dalam kasus *US vs Diego Cordova (1950).* Pesawat udara Amerika Serikat terbang di atas laut lepas dari San Juan Puerto Rico ke New York, Amerika Serikat. Selama penerbangan berlangsung di atas laut lepas, Diego Cordova terlibat dalam perkelaian dengan penumpang yang lain. Pada saat itu awak pesawat udara berusaha melerai perkelaian, tetapi awak pesawat udara tersebut bahkan dipukul oleh Diego Cordova. Kasus tersebut diajukan kepengadilan Federal Amerika Serikat.

Dalam proses pengadilan, ternyata pengadilan Federal Amerika Serikat merasa tidak mempunyai yurisdiksi terhadap tindak pidana perkelaian dalam pesawat udara yang sedang terbang di atas laut lepas, karena menurut hukum nasional Amerika Serikat tidak berlaku terhadap

tindak pidana dalam pesawat udara yang sedang terbang di atas laut lepas, kecuali perkelaian tersebut terjadi di kapal laut, karena peradilan Federal tidak mempunyai yurisdiksi, maka Diego Cordova dibebaskan oleh pengadilan Federal Amerika Serikat. Atas dasar kasus tersebut Congres Amerika Serikat merubah undang-undang yang dapat mengancam tindak pidana dalam pesawat udara yang sedang melakukan penerbangan di atas laut lepas bedasarkan *extra-territorial jurisdiction principle.*

Berdasarkan Konvensi Tokyo 1963 yang telah menerapkan asas *extra-territorial jurisdiction principle* tersebut Amerika Serikat mempunyai yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun pidana kejahatan dalam pesawat udara yang sedang melakukan penerbangan di atas laut lepas, karena Amerika Serikat telah meratifikasi Konvensi Tokyo 1963**.**[30]

i. Ketertiban dan Disiplin Dalam Pesawat Udara[31]

Di samping mengatur yurisdiksi dan mencegah terjadinya kekosongan hukum, tujuan yang lain Konvensi Tokyo 1963 adalah ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara yang sedang melakukan penerbangan. Hal ini secara tegas diatur dalam Pasal 6 Ayat (1) huruf (b) Konvensi Tokyo 1963.[32] Berdasarkan Pasal 6 ayat (1) huruf (b) Konvensi Tokyo 1963 tersebut telah dijamin adanya ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara yang sedang dalam penerbangan. Dengan ketertiban dan disiplin tersebut jelas akan meningkatkan keselamatan penerbangan. Secara alamiah, ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara erat sekali dengan tingkat keselamatan penerbangan. Setiap perbuatan yang mengganggu ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara akan mengganggu keselamatan penerbangan. Setiap perbuatan penumpang yang melanggar ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara sangat membahayakan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut.

---

[30] Amerika Serikat telah meratifikasi Konvensi Tokyo 1963 pada tahun 1969. Lihat Matte N.M.Ed., Annal of Air and Space Law. Vol.XVIII-1993 Part II. Toronto: The Carswell Company Limited, 1993, hlm.191.

[31] Martono K., Amad Sudiro, *supra* note 8, hal 135.

[32] Pasal 6 Ayat (1) huruf (b), *The aircraft commander may, when he has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board the aircraft, an offence or act contemplated in Article 1, paragraph 1, impose upon such person reasonable measures including restraint which are necessary……(b) to maintain good order and discipline on board; or …*

Seorang penumpang yang sedang mabuk dengan membawa senjata api atau pisau dalam pesawat udara dapat mengancam penumpang yang lain atau siapapun juga yang berdekatan orang tersebut atau mungkin pemabuk tersebut memerintahkan semua penumpang untuk mengelompok di salah satu sudut atau salah satu tempat tertentu. Tingkah laku penumpang demikian jelas dapat mengganggu ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara yang tiba gilirannya akan membahayakan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut. Berdasarkan ketentuan Konvensi Tokyo 1963, kapten penerbang diberi wewenang untuk menjamin ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara. Kapten penerbang mempunyai hak-hak dan kewajiban yang diatur dalam Konvensi Tokyo 1963. Kapten penerbang dapat mengambil langkah-langkah tertentu termasuk menahan, apabila mempunyai alasan yang cukup bahwa penumpang tersebut melanggar ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara atau tindakan-tindakan penumpang yang melanggar keselamatan penerbangan.

Kapten penerbang juga dapat melarang semua pergerakan setiap penumpang dari satu tempat ke tempat yang lain yang akan mengancam tata tertib dan disiplin penerbangan, bahkan kapten penerbang dapat melucuti senjata penumpang yang dicurigai dan beralasan akan mengancam keselamatan penumpang lainnya sesuai dengan ketentuan Pasal 6 Ayat (1) Konvensi Tokyo 1963, di samping berhak menahan tertuduh yang dicurigai. Lebih lanjut awak pesawat udara atau penumpang atas nama kapten penerbang juga dapat mengambil langkah-langkah pencegahan penumpang lain yang akan meninggalkan tempat duduk dan pergi ketempat duduk yang lain apabila tindakan tersebut diperlukan untuk mencegah terjadinya perkelaian atau akan menimbulkan kekacauan dalam penerbangan.

Kapten penerbang juga berhak menurunkan setiap orang, apabila cukup alasan orang tersebut akan melakukan tindakan atau mungkin melakukan tindakan apakah tindakan pidana pelanggaran atau pidana kejahatan asal tindakan tersebut membahayakan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun harta benda yang diangkut. Kapten penerbang dapat menyerahkan kepada pejabat yang berwenang di negara peserta Konvensi Tokyo 1963 setiap orang yang menurut pendapatnya orang tersebut melakukan tindak pidana pelanggaran atau pidana kejahatan berdasarkan hukum nasional negara pendaftar pesawat udara. Semua tindakan yang diperlukan oleh kapten penerbang, anggota awak pesawat udara termasuk

penumpang yang diatur dalam Konvensi Tokyo 1963 tersebut di muka dimaksudkan untuk melindungi keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-banrang yang diangkut.

j. Perlindungan Hukum Awak Pesawat Udara, Penumpang dan Perusahaan

Konvensi Tokyo 1963 juga mengatur perlindungan hukum terhadap kapten penerbang, awak pesawat udara, penumpang, pemilik pesawat udara, operator maupun pelaku tindak pidana pelanggaran maupun pidana kejahatan itu sendiri sebagaimana diatur dalam Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963.

Berdasarkan ketentuan Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963,[33] kapten penerbang tidak dapat dikenakan gugatan perdata maupun tuntutan pidana atau sanksi adminstratif lainnya karena perbuatannya untuk melaksanakan wewenang yang diberikan oleh Konvensi Tokyo 1963. Perlindungan hukum terhadap kapten penerbang tersebut diperlukan untuk melindungi kehidupan dan keselamatan kapten penerbang beserta keluarganya, karena tanpa perlindungan hukum tersebut, wewenang yang diberikan oleh Konvensi Tokyo 1963 tidak ada artinya sebab kapten penerbang tidak akan berani melakukan langkah-langkah yang diperlukan. Apabila kapten penerbang yang melakukan tindakan pencegahan tersebut masih berhadapan dengan proses hukum di pengadilan gugatan perdata maupun tuntutan pidana atau sanksi administratif lainnya, mungkin kapten penerbang enggan melakukan tindakan yang ditentukan dalam Konvensi Tokyo 1963 dan akan berfikir dua kali sebelum

Seperti halnya kapten penerbang, kepada awak pesawat udara juga diberikan perlindungan hukum. Menurut Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963,[34] di muka, awak pesawat udara *(air crew)* yang telah melakukan tindakan-tindakan tertentu untuk dan atas nama kapten penerbang, guna

---

[33] Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963, *For action taken in accordance with this convention, neither the aircraft commander ……nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the persons against whom the actions were taken.*

[34] Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963, *For action taken in accordance with this Convention, neither … member of the crew ……nor person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the persons against whom the actions were taken.*

menyelamatkan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut, maka awak pesawat udara tersebut dibebaskan dari gugatan perdata, tuntutan pidana maupun sanksi administratif lainnya. Tanpa adanya perlindungan hukum demikian awak pesawat udara juga akan befikir berkali-kali untuk melaksanakan ketentuan yang diatur dalam Konvensi Tokyo 1963, bahkan menurut Konvensi Tokyo 1963 tersebut perlindungan hukum juga diberikan kepada penumpang pesawat udara sebagaimana dijelaskan dibawah ini melakukan langkah-langkah yang diperlukan untuk menjamin ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara.

Perlindungan hukum lainnya yang diberikan oleh Konvensi Tokyo 1963 kepada penumpang untuk meneruskan perjalanannya. Dalam hal kapten penerbang maupun awak pesawat udara tidak dapat melakukan pencegahan melawan tindakan melawan hukum oleh pelaku, maka berdasarkan Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963,[35] para penumpang juga dapat melakukan pencegahan untuk dan atas nama kapten penerbang, karena itu penumpang yang melakukan tindakan pencegahan melawan hukum tersebut juga memperoleh perlindungan hukum, sehingga mereka juga tidak dapat diajukan gugatan perdata atau tuntutan pidana atas perbuatannya untuk mencegah tindakan melawan hukum tersebut.

Perlindungan hukum juga diberikan kepada pemilik pesawat udara maupun perusahaan penerbangan terhadap gugatan perdata maupun tuntutan pidana sebagai akibat mencegah tindakan melawan hukum. Menurut Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963, di samping kapten penerbang, awak pesawat udara maupun kepada penumpang, kepada pemilik pesawat udara *(owner of aircraft*) maupun perusahaan penerbangan diberikan perlindungan hukum sebagai akibat langkah-langkah tertentu untuk dan atas nama kapten penerbang, sesuai dengan ketentuan Konvensi Tokyo 1963 juga memberi kekebalan hukum kepada pemilik pesawat udara maupun operator pesawat udara. Kepada pemilik pesawat udara maupun operator juga memperoleh kekebalan hukum dari gugatan perdata maupun tuntutan pidana pelanggaran maupun kejahatan serta administratif.

---

[35] Pasal 10 Konvnesi Tokyo 1963*:"For action taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, the owner or operator of aircraft nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the person against whom the actions were taken."*

Di samping memberi perlindungan hukum kepada kapten penerbang, awak pesawat udara, penumpang maupun perusahaan penerbangan sebagai akibat pencegahan tindakan melawan hukum, Konvensi Tokyo 1963 juga memberi perlindungan kepada pelaku tindak pidana. Begitu objektifnya Konvensi Tokyo 1963, orang sudah melakukan tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan di dalam pesawat udara masih memperoleh perlindungan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 13 Ayat (3).[36] Menurut Pasal 13 ayat (3) Konvensi Tokyo 1963 tersebut, apabila seseorang pelaku tindak pidana dalam pesawat udara ditahan oleh negara anggota Konvensi Tokyo 1963, orang tersebut harus dibantu oleh negara yang menahan untuk segera dapat menghubungi perwakilan negara tertuduh dalam waktu yang tidak terlalu lama. Orang tersebut perlu bantuan dari perwakilan negaranya, karena kemungkinan tertuduh menghadapi kesulitan dalam proses penahanan.

Berbagai kesulitan yang akan dihadapi oleh tertuduh, misalnya mungkin soal keuangan atau tidak tahu kesalahan yang dituduhkan, karena tidak dapat menjelaskan dengan bahasa lokal. Kesulitan keuangan, mungkin persediaan uang sangat terbatas, karena itu perlu bantuan dari perwakilannya. Apabila tertuduh dapat menghubungi perwakilan negaranya, perwakilan tersebut dapat membantu kesulitan yang dihadapi oleh tertuduh, karena sesuai dengan hukum internasional yang berlaku perwakilan negara mempunyai kewajiban membantu dan melindungi warga negaranya.[37] Sebenarnya ketentuan tersebut telah diatur dalam hukum internasional, sehingga dengan demikian ketentuan dalam Konvensi Tokyo 1963 tersebut bersifat penegasan kembali ketentuan hukum internasional yang ada.

Di samping Pasal 13 Ayat (3), perlindungan hukum terhadap tertuduh juga terdapat dalam Pasal 13 Ayat (5) Konvensi Tokyo 1963.[38] Menurut Pasal 13 ayat (5) Konvensi Tokyo 1963

---

[36] Pasal 13 Ayat (3), *Any person in custody pursuant to the provious paragraph shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.*

[37] *Lihat Konvensi Wina tahun 1961 tentang Hubungan Diplomatik.*

[38] Pasal 13 Ayat (5), *When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the State of registration of the aircraft and the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, another interested State of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The Sate which makes the preliminary enquiry contemplated in paragraph 4 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate weather it intends exercise jurisdiction.*

tersebut apabila tertuduh ditahan, negara yang menahan mempunyai kewajiban untuk segera memberitahukan kepada perwakilan negara tertuduh. Kewajiban memberi tahu tersebut berlaku terhadap tertuduh yang ditahan, apabila negara tersebut tidak menahan tidak ada kewajiban memberi tahu perwakilan negara tertuduh, karena tertuduh masih dapat bebas melakukan komunikasi atau menghubungi perwakilan negaranya, dengan cara telepon, faximile, komunikasi atau datang sendiri ke tempat perwakilannya.

Bilamana negara yang menahan tidak berhasil menghubungi negara tertuduh yang mengakibatkan kerugian atau tertuduh bertambah menderita, negara tersebut mempunyai kewajiban hukum internasional untuk menanggung kerugian yang timbul, dengan demikian jelas ketentuan Konvensi Tokyo 1963 bermaksud melindungi kepentingan tertuduh, karena itu negara yang menahan mempunyai kewajiban mengambil langkah-langkah tertentu yang dianggap perlu untuk melindungi tertuduh.

Di samping perlindungan tersebut di muka, penumpang yang diturunkan atau penumpang yang diserahkan kepada pejabat yang berwenang atau penumpang yang dituduh melakukan tindak pidana pelanggaran maupun pidana kejahatan dalam pesawat udara harus diperlakukan tanpa diskrimansi seperti halnya warga negara dari negara tempat diturunkan. Apabila penumpang tersebut ditahan, maka tempat penahanan, perawatan, makanan, pemeliharaan kesehatan dan segala pelayanan yang berlaku terhadap warga negaranya juga harus berlaku terhadap penumpang tersebut. Perlakuan diskriminasi antara warga negaranya dengan orang yang diturunkan atau orang yang dituduh melakukan tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan dilarang oleh hukum internasional.

Hal ini diatur dalam Pasal 14 Ayat (1) Konvensi Tokyo 1063.[39] Berdasarkan Pasal 14 ayat (1) Konvensi Tokyo 1963 tersebut, apabila penumpang yang diturunkan oleh kapten penerbang dengan alasan melindungi keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara dan

[39] Pasal 14 Ayat (1), *When any person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembark after committing an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and when such person cannot or does not desire to continue his journey and the State of landing refuses to admit him, that State may, if the person in question is not a national or permanent resident or that State, return him to the teritory of the State in which he began his journey by air.*

barang-barang yang diangkut atau untuk menjamin ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara atau penumpang yang diturunkan telah melakukan tindak pidana atau penumpang diserahkan kepada pejabat yang berwenang karena menurut keyakinan kapten penerbang penumpang tersebut telah melakukan pelanggaran dalam pesawat udara atau penumpang yang diturunkan karena telah melakukan tindakan melawan hukum dengan ancaman, sehingga penumpang yang diturunkan tersebut tidak dapat melanjutkan perjalanannya ke negara tujuan atau penumpang tersebut ditolak tinggal di negara tersebut, maka penumpang yang bersangkutan berhak untuk dikembalikan ke negaranya atau ke tempat tinggal tetapnya atau negara tempat keberangkatan terakhir.

Dalam hal tersebut di muka terjadi, penumpang pesawat udara berhak memilih negara yang paling menguntungkan dari sisi perjalanan, dengan demikian penumpang tersebut mempunyai kesempatan pergi ke negara yang dianggap dapat memberi pelayanan yang paling baik dibandingkan negara sendiri, negara tempat tinggal tetap dan negara tujuan akhir perjalanan. Sebagai ilustrasi dapat digambarkan misalnya penumpang A warga negara Singapura bertempat tinggal tetap di Kuala Lumpur, berangkat dari Jakarta ke Tokyo kemudian diturunkan oleh kapten penerbang *(pilot in command)* di Bangkok, Thailand, karena dianggap telah melakukan tindak pidana atau tindakan melawan hukum dengan kekerasan atau diduga telah melakukan pelanggaran hukum nasional atau karena melanggar tata tertib dan disiplin dalam pesawat udara, kemudian ditolak tinggal di Thailand, maka Thailand mempunyai kewajiban mengembalikan A ke Singapura sebagai warga negara atau Kualalumpur di Malaysia sebagai tempat tinggal tetap atau Jakarta di Indonesia sebagai tempat keberangkatan, atau Tokyo sebagai tempat tujuan perjalanan, tergantung pilihan dari A yang dianggap paling menguntungkan bagi A. Apabila Thailand tidak mengizinkan A tinggal Bangkok di Thailand, maka pemerintah Thailand mempunyai kewajiban tersebut di muka, karena tujuan perjalanan A adalah ke Tokyo di Jepang, sebab kemungkinan A tidak mempunyai saudara atau kenalan di Thailand sehingga akan menemui kesulitan misalnya keuangan, bahasa dan lain-lain.

k. Hak dan Kewajiban Negara Anggota

Konvensi Tokyo 1963 mengatur hak dan kewajiban negara anggota[40] terhadap orang yang diturunkan atau diserahkan oleh kapten penerbang sebagaimana diatur dalam *Chapter V* dari Pasal 12 sampai dengan Pasal 15 Konvensi Tokyo 1963. Menurut Pasal 12 Konvensi Tokyo 1963 tersebut, negara anggota mempunyai kewajiban mengizinkan kapten penerbang yang akan menurunkan orang yang diduga membahayakan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut atau yang melanggar ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara. Negara anggota tersebut juga wajib menerima orang yang diserahkan oleh kapten penerbang yang diduga akan melakukan pelanggaran hukum nasional.

Bilamana negara tersebut yakin orang yang diturunkan tersebut melakukan penguasaan (*seizure*) pesawat udara secara melawan hukum atau orang tersebut melakukan perbuatan yang membahayakan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut, negara wajib menahan orang tersebut. Penahanan orang harus berdasarkan hukum nasional negara tersebut dan hanya diizinkan sepanjang diperlukan untuk proses extradisi tertuduh, namun demikian sebagaimana dijelaskan di muka, negara yang menahan tertuduh mempunyai kewajiban untuk mengadakan penyidikan awal, memberi bantuan kepada tertuduh untuk menghubungi perwakilan negaranya, mengubungi negara-negara yang berkaitan dengan pelanggaran hukum nasional, menghubungi negara tempat pesawat udara didaftarkan dan segera memutuskan apakah akan mengadili sendiri atau akan mengextradisikan pelaku.

B. KONVENSI DENHAAG 1970

Dalam Konvensi Den Haag 1970[41] ini membahas latar belakang; proses penyusunan Konvensi the Hague 1970; berlakunya konvensi the Hague 1970 terdiri atas dalam penerbangan (*in flight*), pesawat udara negara *(state aircraft);* pendaratan di negara pendaftar pesawat udara; pengoperasian bersama secara internasional; membantu pelanggaran; percobaan tindakan

[40] Martono K., Amad Sudiro, *supra* note 8, hal 141

[41] ICAO Doc.8920, *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft,* Signed at The Hague, on 16 December 1970.

melawan; orang di dalam pesawat udara; kewajiban negara anggota; eksekusi pelaku tindak pidana; penunjukkan negara pendaftar; penahanan pelaku tindak pidana; ekstradisi pelaku tindak pidana; tindakan melawan hukum terhadap penumpang dan awak pesawat udara; perlindungan kapten penerbang; langkah-langkah bantuan dan laporan kejahatan penerbangan.

1. Latar Belakang

Pada Tahun 1960-an pembajakan udara (*hijacking*)[42] berkembang dengan pesatnya. Pembajakan[43] tidak hanya bermotif pengungsian untuk melarikan diri menghindari ideologi sosialis yang tidak disenangi,[44] melainkan juga berbagai motif seperti motif sakit jiwa *(mentally disturbed people),*[45] kejahatan biasa yang bermaksud menghimpun harta benda (*criminal*)[46] rindu tanah air *(home sick),*[47] penculikan *(kidnapping),* keluarga yang berantakan *(broken home),* cinta buta *(loves' story*),**[48]** bahkan yang paling mengerikan adalah motif politik dengan kekerasan,**[49]** terutama pada saat pertikaian bangsa-bangsa Palestina dengan bangsa Israel. Pembajakan udara yang bermotif politik dengan kekerasan biasanya disertai dengan tuntutan pembebasan rekan-

[42] Istilah "*hijacking*" paling popular digunakan sebagai padanan dari perkataan "pembajakan udara", istilah lain misalnya *sky jacking, air piracy, aerial skyjacking, illegal diversion of aircraft* bahkan kadang-kadang memakai istilah *air bandistism,* Martono, Agus Pramono dan Eka Buditjahjono, *Aspek-Aspek Hukum Pembajakan Udara (Legal Aspect of Aircraft Hijacking,* dalam Martono K, Agus Pramono dan Eka Budi Tjahjono.,*Pembajakan, Angkutan dan Keselamatan Penerbnagan.* Jakarta : Penerbit Gramata, 2011, hal.58.

[43] Martono K., *Hukum Pembajakan Udara dan Riwayat Kejahatan itu Sepanjang Sejarah*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni,1987, hal.23-32.

[44] Gelombang pembajakan bermotif melarikan diri terjadi setelah perang dunia kedua dari negara-negara sosialis ke negara-negara bukan sosialis, termasuk Amerika Serikat, Canada dll, lihat Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987, hal.24

[45] Evan A.E., *Air Hijacking: Its Cause and Cure*.Vol.63 *American Journal and International Law* 700 (1969).

[46] Tidak semua negara menganggap pembajakan udara (*hijacking*) adalah kejahatan, justru pembajak dianggap sebagai pahlawan. Suriah pernah mengeluarkan perangko, dengan latar belakang pesawat udara yang dibajak sedang diledakkan sebagai simbul kepahlawanan pembajak.

[47] Pembajakan dari Amerika Serikat menuju Cuba di Havana pada umumnya bermotif rindu tanah air (*home sick).* Pada gelombang pembajakan sebelumnya dari Cuba di Havana menuju ke Amerika Serikat untuk menghindarkan diri dari komunis dibawah pimpinan Fidel Castro, tetapi saat di Amerika Serikat rindu tanah air, kemudian membajak pesawat udara, lihat Patterson J.C., *Aircraft Hijacking Criminal and Civil Aspects*, Vol.22 *University of California Law Review* 83 (1969-1970).

[48] Seorang pria mencintai seorang wanita tetapi tidak ada tanggapan dari wanita tersebut terpaksa ingin bunuh diri bersama wanita yang dicintai dengan membawa bensin yang akan dibakar dalam pesawat udara milik *Bouraq Indonesian Airlines.*

[49] Menurut data 64,5% (enam puluh empat setengah persen) pembajakan udara bermotif politik, lihat *Horvits Arab Terrorism and International Aviation: Deterrence vs the Political Act.* Vol.24 *Chity's Law Journal* 147(1976).

rekan mereka yang dipenjara, meminta tebusan yang besar disertai dengan korban jiwa.[50] Pada tahun 1960'an, pembajakan udara meningkat dengan tajam baik kualitas maupun kuantitasnya dan dapat menimbulkan korban jiwa[51] maupun harta benda[52]

Sebagiamana disebutkan diatas, pembajakan udara motif politik dengan kekerasan mencapai puncaknya pada tanggal 6 September 1969. Dalam kurun waktu satu hari terdapat 5 pesawat udara masing-masing milik *Swiss Air, Trans World Airlines (TWA), British Overseas Airways Corporation (BOAC), Pan American Airways (Pan Am)* dan EL AL dibajak oleh *Popular Front Liberation of Palestine (PFLP),* tiga pesawat udara diledakkan di *Downson Field*, Jordan, satu pesawat udara *Pan American Airways (Pan Am)* jenis Boeing 747 tidak dapat mendarat di *Downson Field,* Jordan dan digiring dan diledakkan di Mesir dan pesawat udara EL AL mendarat di *Heathrow* Inggris yang dibajak oleh Leila Khaled.**[53]** Betapa hebatnya pembajakan udara pada saat itu, delegasi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) yang bermaksud untuk membahas pemberantasan pembajakan udara, justru rombongan delegasi tersebut yang dibajak.

Dalam tahun 1966, ada 19 orang pejabat Guinea, termasuk Menteri Luar Negeri Guinea diambil paksa oleh pemerintah Ghana dari pesawat udara *Pan Am* pada saat singgah di bandara udara Accra. Pemerintah Ghana menuntut pembebasan 100 orang Ghana yang ditahan oleh pemerintah Guinea. Pembajakan udra ini melibatkan dua negara yang saling bermusuhan antara pemerintah Ghana dengan pemerintah Guinea. Kasus serupa juga dilakukan oleh Israel yang menurunkan pejabat Aljazair yang menumpang pesawat udara *British Overseas Airways Corporation* (*BOAC)* dalam penerbanganya dari Karachi ke London pada saat mendarat di Tel Aviv. Pemerintah *Ivory Coast* juga pernah menangkap diplomat Guinea ketika *Koninklijke Luchvaart Maatschapaj (KLM)* singgah di bandar udara Abidjan.

---

[50] Dalam pembajakan pesawat udara Boeing 747 milik Kuweit Airways penerbangan dari Bangkokk, Thailand ke Kuweit dengan 97 penumpang dan 15 awak pesawat udara, dua orang penumpang ditembak dan beberapa penumpang lainnya dipukul, lihat Martono K, Agus Pramono dan Eka Budi Tjahjono., *Pembajakan, Angkutan dan Keselamatan Penerbangan.* Jakarta: Penerbit Gramata, 2011, hal.59.

[51] J. f. Horvits, Arab Terrorist and International Aviation Deterrence the Politics Act.24 Chitty's Law Journal 145 (1976).

[52] A. Samuel, *The Legal Problems: An Introduction*.Vol.37 JALC 163 (1971).

[53] Martono K., Pembajakan Udara (*Aircraft Hijacking*). Pidato Ilmiah yang dibacakan pada Lustrum ke-VII, Universitas Islam Jakarta, 1987. Tidak diterbitkan.

Pesawat udara jenis HS 125 yang sedang dicarter oleh Perdana Menteri Congo, Moise Thsombe, di bajak dan dipaksa mendarat di Aljazair oleh penerbangnya sendiri pada tanggal 30 Juni 1967, diikuti oleh Jessie yang membajak pesawat udara jenis Cessna milik *Naples Airlines* pada tanggal 4 Agustus 1968. Pesawat udara milik *Trans World Airlines (TWA)* dari Los Angles ke Tel Aviv dibajak bulan Agustus tahun 1969.

Pesawat udara mendarat dengan sisa bahan bakar beberapa menit saja. Setahun kemudian dalam bulan Agustus 1970, pembajak bernaman Key Jean dan Mena membajak pesawat udara *Pakistan International Airlines (PIA)*, namun demikian pembajaknya dapat diringkus. Pada bulan September 1970 pesawat udara milik *EL AL*, di Israel yang mengangkut 155 orang dilempar granat oleh seorang pembajak, namum demikian tidak ada korban jiwa maupun kerusakan harta benda karena granat tangan yang dilemparkan oleh pembajak tidak meledak sebab kunci granat tangan tersebut tidak ditarik dengan sempurna.

Gelombang pembajakan terjadi dalam tahun 1969-1970. Dalam kurun waktu 2 (dua) tahun terdapat 141 kali pembajakan udara. Dalam tahun 1970 saja terdapat 83 kali pembajakan yang berarti bahwa setiap 4 hari terdapat pembajakan udara. Pada saat itulah angkutan udara internasional beserta organisasi-organisasi internasional yang mengelola penerbangan sipil diuji dan ditantang oleh pembajak. Sementara usaha pemberantasan pembajakan udara melalui saluran yuridis secara internasional maupun nasional belum berhasil, pembajakan udara meningkat dengan pesat baik kualitatif maupun kuantitatif. Dapat dibayangkan betapa hebatnya, pesawat udara yang akan membawa rombongan untuk membahas pencegahan pembajakan udara, justru pesawat udara itulah yang dibajak.

Lokasi pembajakan udara berubah di Timur Tengah bersamaan dengan konflik antara bangsa-bangsa Arab dengan Israel. Target pembajakan udara adalah penerbangan dari atau ke Israel. Sebagaimana dikemukakan di atas bahwa pembajakan udara mencapai puncaknya pada tanggal 6 September 1969, di mana dalam waktu satu hari terdapat 5 (lima) pesawat udara dibajak, 3 (tiga) pesawat udara di antaranya diledakkan di pangkalan udara *Downson Field* Yordania, sedangkan satu pesawat Boeing 747 milik *Pan Am* digiring dan diledakkan di Mesir dan yang lain

mendarat di *Heathrow* Inggris dengan pembajak bernama Laila Khaled ditangkap dan ditukarkan dengan para sandera.

Berbagai pembajakan udara tersebut di atas telah menimbulkan korban jiwa manusia sebagai akibat pembajakan udara. Sampai dengan tahun 1971 telah menewaskan tidak kurang dari 9.000 jiwa meninggal dunia dari berbagai negara. Dalam tahun 1970-1971 sendiri terdapat tidak kurang dari 86 penumpang meninggal dan luka berat. Dalam tahun 1970 terdapat sebanyak 47 orang meninggal karena sabotase dalam penerbangan pesawat udara *Swiss Air* rute penerbangan ke Israel yang disebabkan oleh bom meledak dan 9 awak pesawat udara serta US$ 6,000,000.00 (enam juta) juta harta benda dihancurkan dalam pesawat udara.

Pembajakan udara dapat berbentuk teroris internasional yang diawali dari sengketa antara Bangsa-Bangsa Arab dengan Israel. Dalam tahun 1968 sampai dengan 1985 terdapat tidak kurang dari 45 pembajakan udara yang dilakukan teroris internasional, berbagai perusahaan penerbangan klas international menjadi sasaran pembajakan yang dilakukan teroris seperti Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), Lufthansa, Trans World Airlines TWA), EL, AL, the Phillippines Airlines (PAL), Pakistan International Airlines (PIA), British Overseas Corporartion (BOAC), Swiss Air, Japan Airlines (JAL) yang dilakukan oleh berbagai organisasi teroris internasional[54]

Menyadari kerawanan pembajakan udara yang mengancam pertumbuhan transportasi udara internasional terhadap keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut dan yang berkembang dengan pesat baik kualitas maupun kuantitasnya, sementara itu Konvensi Tokyo 1963 belum berlaku, [55] organisasi-organisasi internasional, termasuk ICAO,[56] beserta organisasi internasional lainnya, berusaha mencari solusi untuk mencegah kerawanan transportasi udara internasional tersebut.

---

[54] Sampai dengan tahun 1995 terdapat tidak kurang dari 48 organisasi teroris international, Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995, hal.161

[55] Konvensi Tokyo 1963 baru berlaku pada bulan Desember 1969.

[56] Di samping organisasi nasional maupun internasional yang menyadari kerawanan pembajakan udara antara lain *The Air Law Group of the Royal Aeronautical Society, The Assembly of Council of Europe, International Air Transport Association (IATA),*

2. Proses Penyusunan Konvensi *The Hague* 1970

Dalam rangka pemberantasan tindak pidana pelanggaran maupun tindak pidana kejahatan penerbangan, khususnya pembajakan udara, ICAO menyelenggarakan sidang umum di Buenos Aires pada bulan September 1968 serta menyerukan agar negara anggota ICAO segera meratifikasi Konvensi Tokyo 1963,[57] sementara itu Sidang Umum ICAO menginstruksikan *ICAO-Council* untuk segera mempelajari instrumen hukum guna memberantas penguasaan pesawat udara secara melawan hukum. Dalam bulan Desember 1968, dengan mengacu resolusi sidang Umum ICAO, meneruskan kepada Komite Hukum *(Legal Committee)* minta agar Ketua Komite Hukum membentuk Sub-Komite Hukum Penguasaan Pesawat Udara Secara Melawan Hukum *(Unlawful Seizure of Aircraft*).[58]

Sidang pertama Sub Komite Hukum berlangsung pada tanggal 21 Februari 1969 mempunyai tugas utama memecahkan masalah pembajakan udara..... *should be to deter persons from committing acts of unlawful seizure of aircraft and, more specifically, to ensure, as far as possible, the prosecution and punishment of these persons".* Menurut Sub-Komite Hukum salah satu cara untuk mencapai tujuan tersebut dalah menciptakan instrumen hukum internasional di antara negara-negara anggota ICAO. Sub Komite Hukum telah merumuskan instrumen hukum dengan mengakomodasi pengertian pembajakan udara, yurisdiksi, ekstradisi dan lain-lain yang kemudian diedarkan kepada seluruh negara anggota ICAO beserta organisasi-organisasi internasional lainnya yang berkaitan dengan pembajakan udara, untuk memperoleh tanggapan mereka.

Sidang kedua Sub Komite Hukum berlangsung pada tanggal 23 September sampai tanggal 3 Oktober 1969 untuk mempelajari tanggapan negara-negara anggota ICAO beserta organisasi

International Law Associaiton (ILA), the United Nations (UN), International Federation of Airlines Pilot Association (IFALPA), lihat Shubber S., *Jurisdiction Over Crimes on Board Aircraft. The Hague*: Martinus Nijhoff, 1973.

[57] Indonesia telah meratifikasi Konvensi Tokyo 1963 pada tahun 1976 berdasarkan Undang-undang Nomor 2 Tahun 1976.

[58] Sub-Komite Hukum terdiri dari negara-negara Aljeria, Kanada, Colombia, Denmark, Perancis, India, Israel, Jepang, Nigeria, Swiss, Tunisia, Inggris dan Amerika Serikat, lihat Shubber S., Jurisdiction Over Crimes on Board Aircraft. The Hague: Martinus Nijhoff, 1973.

internasional lainnya, setelah dipelajari secepatnya Sub Komite Hukum menyiapkan konsep intrumen hukum, tanpa banyak perbedaan pendapat, diserahkan kepada Komite Hukum yang segera dibahas dalam sidang Komite Hukum tanggal 9 Februari - 11 Maret 1970 di Montreal. Komite Hukum mempelajari pasal demi pasal dan menyetujui konsep yang berjudul *"Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft"* dan disampaikan kepada *ICAO-Council* untuk diadakan konperensi diplomatik yang diikuti oleh negara anggota ICAO dan organisasi internasional lainnya.

Sementara ICAO menyiapkan instrumen hukum tentang pemberantasan penguasaan pesawat udara secara melawan hukum, *International Law Association (ILA)* juga membahas masalah dampak penguasaan pesawat udara secara melawan hukum dan pengaruhnya terhadap perkembangan penerbangan sipil internasional. Dalam sidangnya ke-53 tahun 1968 pada bulan Agustus 1968, ILA juga membentuk *"Committee on Piracy (Sea and Air)"* untuk mempelajari model instrumen hukum internasional yang dapat menampung pembajakan udara *(air piracy)* dengan perompakan kapal laut *(sea piracy).* Dalam sidangnya tahun 1970 *Committee on Piracy* di *The Hague*, merekomendasikan asimilasi antara pelanggaran-pelanggaran di dalam pesawat udara *(hijacking)* maupun perompakan *(sea piracy)* dapat dikenakan ancaman hukuman dengan mengacu prinsip-prinsip hukum internasional umum (*general principles recognized by civilized nations).*

Menurut rekomenasi tersebut pembajakan udara *(hijacking)* maupun perompakan kapal laut *(sea piracy)* dapat diancam hukuman berat, karena itu semua negara wajib menghukum pelaku di manapun juga kejahatan tersebut berada dan berlangsung. Resolusi tersebut juga merekomendasikan setiap pembajakan udara harus diextrasikan sesuai dengan perjanjian ekstradisi dan hukum nasional masing-masing negara, namun demikian dalam konperensi ILA mengesahkan resolusi yang menolak rekomendasi *Committee on Piracy.* Dalam resolusinya ILA juga merekomendasikan kepada Komite Hukum ICAO agar prinsip-prinsip umum yang berlaku pada hukum internasional juga sebagai pertimbangan untuk merumuskan instrumen hukum tentang penguasaan pesawat udara secara malawan hukum.

Masalah pembajakan udara bukan milik dunia penerbangan sendiri, karena itu PBB juga mengagendakan pembahasan pembajakan udara atas permohonan negara anggota PBB. Dalam resolusinya sidang Umum PBB merekomendasikan agar setiap negara mengambil langkah-langkah peeencegahan agar pembajakan udara dapat diancam dengan hukuman yang berat berdasarkan hukum nasional maupun hukum internasional. PBB juga mendukung sepenuhnya usaha ICAO untuk memberantas pembajakan udara yang selalu mengancam keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut. Sekaligus menyerukan agar negara-negara yang belum meratifikasi Konvensi Tokyo 1963 segera meratifikasi.

Berdasarkan hasil studi Sub Komite Hukum ICAO, rekomendasi ILA maupun PBB serta organisasi-organisasi internasional lainnya, ICAO mengadakan konperensi diplomatik pada bulan Desember 1970 yang diselenggarakan di *The Hague* Belanda. Konperensi diplomatik yang dihadiri oleh 77 negara dan 12 organisasi internasional tersebut mengesahkan konvensi yang berjudul *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft* pada tanggal 16 Desember 1970 dengan mayoritas suara tanpa perlawanan dan dua negara abstein. Pengesahan konvensi tersebut merupakan titik puncak instrumen hukum pemberantasan pembajakan udara. Kedua konvensi internasional Tokyo 1963 dan Den Haag 1970 tersebut merupakan instrumen yang saling mengisi kekuarangan masing-masing. Dengan lahirnya Konvensi *The Hague* 1970 lebih memantapkan kekurangan Konvensi Tokyo 1963.

3. Berlakunya Konvensi Den Haag 1970[59]

a. Dalam Penerbangan *(In Flight)*

Konvensi Den Haag 1970 berlaku bilamana pelanggaran tersebut berlangsung selama penerbangan *(in flight).* Menurut Pasal 3 ayat (1) Konvensi Den Haag 1970, yang dimaksudkan dengan ”dalam penerbangan *(in flight)”* adalah pada saat semua pintu luar ditutup diikuti dengan embarkasi sampai dengan semua pintu luar dibuka kembali diikuti dengan debarkasi penumpang

[59] Martono K., Amad Sudiro, *supra* note 8, hal.177

pesawat udara. Dalam hal pesawat udara melakukan pendaratan darurat, tetap termasuk ”dalam penerbangan *(in flight)”* sampai saat tanggung jawab terhadap pesawat udara maupun penumpangnya di dalam pesawat udara diambil alih oleh pejabat yang berwenang di darat.

Pengertian ”dalam penerbangan *(in flight)”* dalam Konvensi Den Haag 1970 menyempurnakan pengertian ”dalam penerbangan *(in flight)”* sebagaimana diatur dalam Konvensi Tokyo 1963. Menurut Pasal 1 ayat (3) Konvensi Tokyo 1963, yang dimaksudkan dengan ”dalam penerbangan *(in flight)”* adalah pada saat pesawat udara dengan tenaga penuh diujung landas-pacu, siap tinggal landas sampai saat mendarat di ujung landas-pacu. Berdasarkan ketentuan Konvensi Tokyo 1963 tersebut, maka bilamana pesawat udara dibajak pada saat bergerak pelan-pelan dari pelataran *(apron)* di landas-hubung *(taxiway*) menuju landas-pacu, maka tidak berlaku Pasal 1(3) Konvensi Tokyo 1963.[60] Dalam hal demikian akan berlaku hukum nasional tempat pesawat udara berada, karena itu, Pasal 1 (3) Konvensi Tokyo 1963 tersebut disempurnakan dengan Pasal 3(1) Konvensi *The Hague* 1970,[61] dengan demikian kelemahan Konvensi Tokyo 1963 dapat diperbaiki oleh Konvensi The Hague 1970. Pesawat udara dengan tenaga penuh, tidak untuk tinggal landas tidak termauk ”dalam penerbangan *(in flight)”* misalnya pesawat udara dengan tenaga penuh untuk melakukan pergerakan ketempat yang lain tidak termasuk ”dalam penerbangan *(in flight)”.*

b. Pesawat Udara Negara *(State Aircraft)*

Menurut Pasal 1 Ayat (4) Konvensi Tokyo 1963, tidak berlaku terhadap pesawat udara yang digunakan untuk militer, bea cukai atau dinas kepolisian. Ketentuan demikian sejalan dengan Pasal 3 ayat (2) Konvensi Den Haag 1970 yang juga tidak berlaku terhadap pesawat udara yang

---

[60] Pengertian “dalam penerbangan (*in flight*) dalam Pasal 1 ayat (3) Konvensi Tokyo 1963 mirip dengan pengertian “dalam penerbangan (in flight) menurut Konvensi Roma 1952. Menurut Pasal 1 ayat (2) Konvensi Roma 1952 ”*For the purpose of this Convention, an aircraft is considered to be in flight from the moment when power is applied for the purpose of actual take-off until the moment when the landing run ends. In the case of an aircraft lighter than air, the expression “in flight” relates to the period from the moment when it becomes detached from the surface until it becomes again attached thereto.*

[61] Pasal 3 (1) Konvensi The Hague 1970 “*For the purpose of this Convention, an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation”*

digunakan untuk militer, bea cuka dan dinas kepolisian. Hal ini seiring dengan Pasal 3 Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan bahwa hanya berlaku terhadap pesawat udara sipil.

c. Pendaratan di Negara Pendaftar Pesawat Udara

Konvensi Den Haag 1970 hanya berlaku terhadap pesawat udara bilamana bandar udara tinggal landas atau pendaratan pesawat udara yang di dalamnya terdapat pelanggaran benar berada di luar wilayah negara tempat pesawat udara didaftarkan tanpa memperhatikan penerbangan internasional maupun penerbangan domestik, misalnya penerbangan Garuda Indonesia rute penerbangan Jakarta ke Tokyo kemudian dibajak mendarat di Balikpapan, karena itu Konvensi Den Haag 1970 tidak berlaku sebab pesawat udara Indonesia mendarat di Indonesia, sebaliknya pesawat udara penerbangan dalam negeri dibajak dan mendarat di luar negeri, maka berlaku Konvensi Den Haag 1970 walaupun penerbangan dalam negeri, misalnya penerbangan Woyla, Garuda Indonesia Palembang ke Medan, kemudian mendarat di Bangkok, maka berlakulah Konvensi Den Haag 1970.

d. Pengoperasian Bersama Secara Internasional

Pasal 5 Konvensi Den Haag 1970,[62] mengatur organisasi pengoperasian pesawat udara bersama atau badan internasional yang mengoperasikan pesawat udara harus menunjuk salah satu negara sebagai negara pendaftar pesawat udara. Negara yang ditunjuk sebagai negara pendaftar pesawat udara tersebut, mempunyai yurisdiksi terhadap pesawat udara beserta awak pesawat udaranya. Dalam hal pesawat udara di mana terdapat tindakan melawan hukum di dalamnya, mendarat di negara yang ditunjuk sebagai negara pendaftar pesawat udara, maka tidak berlaku Konvensi Den Haag 1970, karena itu berlaku hukum nasional dari negara yang ditunjuk sebagai negara pendaftar dalam pengoperasian bersama secara internasional.

---

[62] Pasal 5 Konvensi Den Haag 1970 :"*The contracting States which establish joint air transport operating organization or international operating agencies, which operate aircraft which are subject to joint or international registration shall, by appropriate means, designate for each aircraft the State among them which shall exercise the jurisdiction and have the attributes of the State of registration for the purpose of this Convention and shall give* notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.

Pasal 1 paragraph (b) Konvensi *The Hague* 1970,[63] mengatur bantuan pembajakan. Tindakan yang membantu pembajakan atau ikut serta membantu pembajakan udara dapat dilakukan oleh orang atau badan hukum yang berada di darat, misalnya terjadi komunikasi antara pembajak dengan menara pengawas, kemudian orang atau badan hukum tersebut menginstruksi kepada pengawas lalu lintas udara atau penerbangnya agar memenuhi permintaan pembajak dengan ancaman secara pisik maupun ancaman non-pisik. Dalam hal demikian maka orang yang membantu tindakan melawan hukum tersebut dapat berlaku Konvensi Den Haag 1970. Hal ini pernah terjadi pada pembajakan pesawat udara yang dicarter oleh Ben Bella dalam tahun 1956, dalam penerbangannya dari Cairo ke Tunisia, sewaktu pesawat udara terbang di laut lepas, awak pesawat udara diinstruksikan melalui hubungan radio agar pesawat udara didaratkan di Aljazair.[64] Berdasarkan Pasal 1 paragraf (b) tersebut di atas, maka orang atau badan hukum yang membantu tindakan pelanggaran atau mencoba melakukan pelanggaran juga berlaku ketentuan Konvensi Den Haag 1970.

e. Percobaan Tindakan Melawan Hukum

Menurut Pasal 1 huruf (b) Konvensi Den Haag 1970, setiap orang yang ada di dalam pesawat udara dalam penerbangan *(in flight)* yang secara melawan hukum dengan kekerasan atau ancaman atau dalam bentuk intimidasi, menguasai pesawat udara secara melawan hukum, mengambil alih kendali pesawat udara atau mencoba melakukan perbuatan tersebut, termasuk pelanggaran yang diancam hukuman berdasarkan Konvensi Den Haag 1970. Hal ini pernah terjadi terhadap pembajakan pesawat udara *Trans World Airlines (TWA)* bulan Juni 1970, pembajak minta tebusan US$ 100,000.00, namun demikian sebelum pembajak berhasil ditangkap oleh *Federal Burreau Inteligence (FBI)* Amerika Serikat, kemudian diturunkan di Bandar Udara Internasional Dulles Washington D.C.[65] Demikian pula percobaan pembajakan udara dilakukan

---

[63] Pasal 1 paragraph dan (b) Konvensi The Hague 1970 mengatakan "…… .***is an accomplice*** (ditekankan oleh penulis) *of as person who performs or attempts to perform ay such act commits an offence (hereinafter referred to as "the offence")*

[64] Martono K., *Pembajakan Udara (Aircraft Hijacking*) : Pidato Ilmiah dibacakan pada Lustrum ke-VII Universitas Islam Jakarta, 1987.halaman 13, tidak diterbitkan.

[65] Ivan A.E., Air Hijacking: Its Cause and Cure. Vol.63 American journal & International Law (AJIL) 700(1969).

pada bulan Mei 1971, pembajak membajak pesawat udara penerbangan dalam negeri rute Miami -New York ke arah Nassau. Pembajak menuntut tebusan US$ 500,000.00, tetapi tertangkap sebelum berhasil menerima tebusan.

f. Orang di dalam Pesawat Udara

Menurut Pasal 1 Konvensi *The Hague 1970* berlaku terhadap tindak pidana pelanggaran maupun pidana kejahatan yang dilakukan oleh orang *(natural person)* di dalam pesawat udara.[66] Berdasarkan Pasal 1 Konvensi Den Haag 1970 tersebut siapapun orang *(natural person)* yang ada di dalam pesawat udara baik penumpang gelap,[67] maupun penumpang resmi, awak kabin (*cabin crew)*, awak ruang kemudi *(cockpit crew*), awak pesawat udara cadangan *(extra crew*),[68] semua berpotensi untuk melakukan tindakan melawan hukum. Pelanggaran tersebut dapat dilakukan oleh awak pesawat udara adalah terjadi pada tanggal 6 April 1948 dari tiga orang dari tujuh belas pembajak tersebut adalah awak pesawat udara sebagai penerbang maupun awak kabin. Pembajakan udara jenis ini biasanya motif pengungsian yang mencari tempat tinggal baru yang dianggap sesuai dengan sistim politik dan sosialnya.

4. Kewajiban Negara Anggota

Kewajiban negara anggota diatur dalam Pasal 9 Konvensi *The Hague 1970.*[69] *Pasal 9 paragraph (2) Konvensi The Hague 1970 "In the case contemplated by the preceding".* Menurut Pasal 9 Konvensi Den Haag 1970 tersebut dalam hal terjadi suatu tindakan secara melawan hukum (*unlawfully acts)* di dalam pesawat udara dalam penerbangan (*in flight)* dengan kekerasan atau

---

[66] Pasal 1 Konvensi The Hague 1970: ***Any person who on board*** *(ditekankan penulis) an aircraft in flight: (a) unlawfully, by force or threat thereof, or by any other form of intimidation, seizes, or exercises control of, that aircraft, or attempts to perform any such act.*

[67] Penumpang gelap adalah penumpang pesawat udara yang tidak dilindungi oleh dokumen transportasi udara.

[68] Awak pesawat udara cadangan (extra crew) adalah awak pesawat udara yang belum bertugas, mereka akan ditugaskan pada jadwal dan rute yang lain.

[69] Pasal 9 paragraph (1) Konvensi The Hague 1970 **"***When any of the acts mention in Article 1(a) has occurred or is about to occur, Contracting States shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft (ditekankan oleh penulis)*

ancaman pisik maupun non pisik atau bentuk intimidasi lainnya, menguasai atau mengambil kemudi pesawat udara atau mencoba suatu tindakan apapun, maka negara anggota Konvensi Den Haag 1970 wajib mengambil langkah-langkah tertentu untuk mengembalikan penguasaan pesawat udara kepada kapten penerbang *(aircraft commander)* yang secara hukum berhak *(appropriate measure to restore control of the aircraft to its lawful commander)*, misalnya pesawat udara didaftarkan di negara A sementara itu sedang terbang di atas wilayah udara B dibajak oleh pembajak, sehingga pesawat udara dikuasai oleh pembajak, konsekuensinya secara hukum kapten penerbang tidak menguasai pesawat udara. Sebelum pesawat udara dikuasai oleh pembajak, kapten penerbang telah minta tolong kepada negara B di mana pesawat udara melakukan penerbangan, kemudian negara B mengirim pesawat tempur untuk memantau dan memaksa pesawat udara yang dibajak mendarat di negara B, setelah pesawat udara yang dibajak mendarat, maka pejabat yang berwenang di negara B mengembalikan penguasaan pesawat udara kepada kapten penerbang yang secara hukum berhak.

Di samping itu, negara anggota Konvensi *The Hague 1970* juga wajib membantu kapten penerbang untuk tetap menguasai pesawat udara, misalnya dalam kasus di atas, kapten penerbang masih menguasai pesawat udara, tetapi keselamatan penumpang, awak pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut merasa terancam, maka pejabat yang berwenang wajib membantu pesawat udara yang sedang dibajak untuk mendarat. Tindakan-tindakan yang diperlukan untuk debarkasi merupakan tujuan utama untuk melindungi penguasaan pesawat udara *(measures appropriate to preserve)* secara hukum yang sedang dibajak.

Dalam hal terjadi suatu tindakan secara melawan hukum (*unlawfully acts)* di dalam pesawat udara dalam penerbangan (*in flight)* dengan kekerasan atau ancaman pisik maupun non pisik atau bentuk intimidasi lainnya, menguasai atau mengambil kemudi pesawat udara atau mencoba suatu tindakan apapun, di mana pesawat udara atau para penumpangnya atau para awak pesawat udaranya berada, maka negara tersebut wajib secepatnya memfasilitasi perjalanan para penumpang dan awak pesawat udara pada penerbangan berikutnya dan mengembalikan pesawat udara beserta barang-barangnya kepada pemiliknya, misalnya setelah pesawat udara yang dibajak mendarat, pesawat udara yang dibajak tidak perlu ditahan terlalu lama di darat dan harus segera

diizinkan melakukan penerbangan lanjutan sebagaimana diatur dalam Pasal 9 paragraph (2) Konvensi The Hague 1970.[70]

a. Eksekusi Pelaku Tindak Pidana

Negara anggota Konvensi Den Haag 1970 juga mempunyai kewajiban menghukum pelaku pelanggaran. Menurut Pasal 7 Konvensi Den Haag 1970 dalam hal pelaku pelanggaraan ditemukan di wilayahnya, bilamana negara anggota Konvensi Den Haag 1970, [71] tersebut tidak mengextradisikan pelaku pelanggaran, wajib, tanpa kecuali apapun juga dan dimanapun juga apakah pelaku melakukan pelanggaran di wilayahnya, wajib menyerahkan kepada pejabat yang berwenang untuk melakukan ekskusi. Mereka pelaku pelanggaran dalam keputusannya diperlakukan sebagai tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan yang dapat dihukum berdasarkan hukum nasional yang berlaku. Berdasarkan ketentuan tersebut lebih diutamakan untuk extradisi pelaku pelanggaran.

b. Penunjukkan Negara Pendaftar

Negara yang mempunyai yurisdiksi terhadap pelanggaran atau tindakan melawan hukum di dalam pesawat udara adalah negara tempat pesawat udara didaftarkan sebagaimana diatur di dalam Pasal 3 ayat (1) Konvensi Tokyo 1963,[72] karena itu menurut Pasal 5 Konvensi Den Haag 1970,[73] bilamana negara anggota Konvensi Den Haag 1970 melakukan pengoperasian pesawat

---

[70] Pasal 9 paragraph (2) Konvensi The Hague 1970 "*In the case contemplated by the preceding paragraph, any Conbtracting State in which the aircraft or its passengers or crew are present shall facilitate the continuation of the journey of the passengers and crew as soon as practicable, and shall without delay return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possesses.*

[71] Pasal 7 Konvensi Den Haag 1970: "*The contracting State in the territory of which the alleged offencer is found shall, if it does not extradite him, be obliged, without exception whatsoever and whether or not the offence was committed in its territory, to submit the case to its competent authorities for the purpose of prosecution. Those authorities shall take their decision in the same mannter as tin the case of any ordinary offence of a serious nature under the law of that State.*

[72] Pasal 3 ayat (1) KonvensiTokyo 1963: "*The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board.*

[73] Pasal 5 Konvensi Den Haag 1970 :"*The Contracting States which establish joint air transport operating organization or international operating agencies, which operate aircraft which are subject to joint or international registration shall, by appropriate means , designate for each aircraft the State among them which shall exercise the jurisdiction and have the attributes of the State of registration for the purpose of this Convention and shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention"*

udara secara internasional bersama-sama, harus menunjuk salah satu negara yang bersangkutan sebagai negara pendaftar pesawat udara yang mempunyai yurisdiksi terhadap pelanggaran atau tindakan melawan hukum di dalam pesawat udara. Penunjukkan salah satu negara sebagai negara pendaftar pesawat udara tersebut harus diberi tahukan kepada ICAO yang akan memberitahu kepada negara anggota ICAO lainnya.

c. Penahanan Pelaku Tindak Pidana

Negara anggota Konvensi Den Haag 1970 di mana pelaku tindakan melawan hukum atau tertuduh berada di wilayahnya, wajib menahan atau mengambil langkah-langkah tertentu atas keberadaan pelaku tindakan melawan hukum atau tertuduh yang bersangkutan. Penahanan dan atau langkah-langkah tersebut wajib sesuai dengan hukum nasional negara tersebut, tetapi hanya boleh ditahan selama waktu diperlukan untuk proses pengadilan atau extradisi pelaku tindakan melawan hukum atau tertuduh. Negara yang menahan pelaku tindakan melawan hukum atau tertuduh tersebut segera melakukan pemeriksaan fakta-fakta yang ada. Setiap orang yang ditahan atau dituduh harus segera dibantu menghubungi kantor perwakilan negara tertuduh di mana mempunyai kewarganegaraan. Dalam hal negara, sesuai dengan ketentuan Konvensi Den Haag 1970, telah menahan pelaku tindakan melawan hukum atau tertuduh, negara tersebut segera memberi tahu kepada negara tempat pesawat udara didaftarkan, negara operator pesawat udara *(a lessee state)*, negara di mana pelaku tindakan melawan hukum atau tertuduh mempunyai kewarga negaraan, bilamana diperlukan, negara yang mempunyai kepentingan dengan fakta-fakta yang ditemukan. Negara yang melakukan pemeriksaan fakta-fakta wajib segera memberi tahu temuan-temuan tersebut dan mengindikasikan apakah akan melaksanakan yurisdiksinya.

d. Extradisi Pelaku Tindak Pidana

Sebagaimana disebutkan di atas bahwa Konvensi Den Haag 1970 bermaksud untuk menyempurnakan kelemahan-kelemahan yang terdapat Konvensi Tokyo 1963, karena itu menurut Konvensi Den Haag 1970, mewajibkan setiap negara menghukum dengan hukuman yang berat terhadap pelaku tindakan melawan hukum atau tertuduh yang terdapat diwilayahnya.[74] Di samping

[74] Pasal 2 Konvensi Den Haag 1970: “Each Contracting State undertakes to make the offence punishable by severe penalties.

itu, negara anggota Konvensi Den Haag 1970 mewajibkan negara anggota Konvensi Den Haag 1970 untuk mengextradisikan pelaku tindakan melawan hukum atau tertuduh bilamana negara yang bersangkutan tidak mengadili mereka.

Tindakan melawan hukum atau pelanggaran tersebut harus dimasukkan sebagai pelanggaran yang dapat diextradisikan pada setiap perjanjian internasional dengan negara lain. Apabila negara lain mensyaratkan adanya perjanjian extradisi untuk mengextradisikan pelaku pelanggaran, sementara itu negara anggota Konvensi Den Haag 1970 belum mempunyai perjanjian extradisi timbal balik untuk mengextradisikan pelaku pelanggaran tersebut, maka Konvensi Den Haag 1970 dapat digunakan sebagai dasar hukum untuk melakukan extradisi terhadap pelaku pelanggaran, sedangkan negara anggota yang tidak mensyaratkan adanya perjanjian extradisi bagi pelaku pelanggaran tersebut, para pihak harus mengakui bahwa pelanggaran tersebut termasuk pelanggaran yang dapat diextradisikan berdasarkan hukum nasional masing-masing. Pelanggaran wajib diperlakukan, untuk kepentingan extradisi antar negar anggota Konvensi Den Haag 1970, bilamana pelanggaran tidak hanya dilakukan ditempat kejadian, tetapi juga di wilayah negara anggota Konvensi Den Haag 1970 lainnya.

e. Tindakan Melawan Hukum Terhadap Penumpang dan Awak Pesawat Udara

Setiap negara anggota Konvensi Den Haag 1970 wajib mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mengadili pelaku pelanggaran atau setiap kekerasan terhadap penumpang atau terhadap awak pesawat udara yang dilakukan oleh tertuduh dalam kaitan dengan pelanggaran yang dilakukan dalam pesawat udara didaftarkan dalam negara tersebut, bilamana pesawat udara di mana pelaku pelanggaran hukum berada melakukan pendaratan di wilayah tersebut dengan tertuduh masih di dalamnya, bilamana pelanggaran dilakukan di dalam pesawat udara yang disewa-gunakan tanpa awak pesawat udara kepada penyewa guna-usaha *(lessee)* yang kantor pusatnya atau bilamana penyewa pesawat udara tidak mempunyai kantor pusat, alamat tetap dalam negara tersebut. Negara anggota Konvensi Den Haag 1970 wajib mengambil langkah-langkah tertentu untuk mengadili pelanggaran di mana tertuduh berada di wilayahnya dan negara tersebut tidak bermaksud mengextradisikan pelaku berdasarkan Konvensi Den Haag 1970.

Konvensi Den Haag 1970 berlaku terhadap pengadilan pidana sesuai dengan hukum nasional negara yang bersangkutan.

f. Perlindungan Kapten Penerbang

Setiap terjadi tindakan melawan hukum, dengan ancaman atau paksaan, atau dengan bentuk intimidasi lainnya, penguasaan atau mengambil alihan pengendalian pesawat udara atau percobaan melakukan tindakan melawan hukum yang terjadi atau mungkin akan terjadi di dalam pesawat udara dalam penerbangan, negara anggota Konvensi Den Haag 1970 wajib mengambil segala langkah yang diperlukan untuk mengembalikan pengendalian pesawat udara kepada kapten penerbang atau melindungi pesawat udaranya. Negara anggota Konvensi Den Haag 1970 di mana pesawat udara atau para penumpangnya atau para awak pesawat udaranya berada harus memfasilitasi kelancaran penerbangan para penumpang dan para awak pesawat udaranya secepat mungkin dan segera mengembalikan pesawat udara serta kargonya kepada orang yang secara hukum berhak memilikinya**.**

g. Langkah-langkah Bantuan

Setiap negara anggota Konvensi Den Haag 1970 wajib memberi bantuan sebesar mungkin langkah-langkah dalam hubungannya dengan proses pengadilan tindak pidana mengenai pelanggaran atau tindakan melawan hukum atau tindakan kekerasan lainnya terhadap penumpang atau awak pesawat udara yang dilakukan oleh tertuduh apabila tindakan melawan hukum tersebut terjadi di dalam pesawat udara, apabila pesawat udara yang didalamnya terdapat pelanggaran melakukan pendaratan di wilayah tersebut dengan pelaku masih di dalamnya, bilamana pelanggaran dilakukan dalam pesawat udara yang disewa-guna tanpa awak pesawat udara *(dry lease)* kepada penyewa-guna yang kantor pusat usaha atau bilamana penyewa-guna tidak mempunyai tempat usaha, alamat tetapnya, di negara itu.

h. Laporan Kejahatan Penerbangan

Pasal 11 Konvensi The Hague 1970,[75] mewajibkan setiap negara anggota Konvensi Den Haag 1970[76] segera melaporkan secepat mungkin kepada *ICAO-Council* mengenai informasi yang dimiliki berkenaan dengan tindak pelanggaran, tindakan yang diambil dalam rangka memberi bantuan kepada para penumpang atau awak pesawat udara, perlindungan terhadap kapten penerbang, langkah-langkah yang diambil berkenaan dengan pelaku tindak pidana atau tertuduh tindak pidana dan, terutama sekali, hasil setiap proses extradisi atau proses hukum lainnya. Dalam hubungan dengan hal ini, Indonesia juga telah diminta oleh ICAO berkenaan dengan proses pengembalian pembajak dalam kasus pembajakan pesawat udara *Garuda Indonesian Airways* yang Woyla dalam tahun 1981, terutama dasar hukum extradisi pembajak dari Thailand ke Indonesia, namun demikian Indonesia melaporkan bahwa pembajak dikembalikan ke Indonesia sudah dalam keadaan meninggal, karena itu tidak ada proses extradisi.

C. KONVENSI MONTREAL 1971

Dalam Konvensi Montreal 1971[77] latar belakang Konvensi Montreal 1971; penyusunan konsep Montreal 1971; definisi atau pengertian termasuk penertian tindakan melawan hukum, pengertian dalam penerbangan (in *flight)*, pengertian dalam pelayanan (*in services*); berlakunya Konvensi Montreal 1971 terhadap pesawat udara negara (*state aircraft*), terhadap percobaan dan membantu tindakan melawan hukum, terhadap pengoperasian berama secara internasional *(international joint operation*); kewajiban negara anggota untuk menghukum dengan hukuman berat, kewajiban negara untuk mengambil langkah-langkah tertentu yang diperlukan, kewajiban memasukkan dalam setiap perjanjian extradisi, kewajiban untuk segera melaporkan kepada ICAO dll sebagai berikut.

---

[75] Rutgers H.J., *Conventions on Penal Law Regarding Aircraft*. Utrecht: Drukkerij.

[76] Pasal 11 Konvensi The Hague 1970 “Each Contracting State shall in accordance with its national law report to the Council of the International Civil Aviation Organization as promptly as possible any relevant information in its possession concerning (a) the circumstances of the offence, (b) the action taken pursuant to Article 9, and (c) the measure taken in relation to the offender or the alleged offender, and, in particular, the results of any extradition proceedings or other legal proceedings.

[77] ICAO Doc.8966, Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Signed at Montreal, on 23 September 1971.

1. Latar Belakang

Segera setelah berakhirnya sidang ke-17 Komite Hukum ICAO *(ICAO legal Committee)*, pada saat naskah Konvensi Den Haag 1970 disiapkan, Sidang Umum ICAO segera mempertimbangkan perkembangan keamanan penerbangan yang semakin meningkat jumlahnya tindakan kekerasan yang membahayakan navigasi penerbangan internasional. Tindakan kekerasan tersebut ditandai dengan dua serangan masing-masing serangan terhadap pesawat udara komersial dalam bulan Februari 1970,[78] dan serangan berupa ledakan bom terhadap pesawat udara jet setelah tinggal landas dari Zurich yang menimbulkan korban jiwa 47 penumpang meninggal dunia, pesawat udara jatuh hancur dan pesawat udara milik Austria yang mengangkut 33 penumpang dari Frankfurt, Jerman. Badan pesawat udara rusak karena ledakan terjadi di dalam ruang kargo pesawat udara, namun demikian pesawat udara dapat mendarat dengan selamat dengan lobang besar di ruang kargo.

Setelah dua kejadian tersebut di atas membuktikan bahwa Konvensi Tokyo 1963[79] dan Den Haag 1970[80] ternyata belum cukup mengatasi tindak pidana penerbangan baik pidana pelanggaran maupun pidana kejahatan, karena masih terdapat tindakan melawan hukum yang mengancam keselamatan penerbangan sipil. Pada saat itu, tindak pidana pelanggaran maupun pidana kejahatan diarahkan kepada fasilitas-fasilitas penerbangan untuk mengancam keselamatan penerbangan sipil. Dalam sidang Umum Luar Biasa ICAO yang ke-17 pada bulan Juni tahun 1970, telah mengesahkan Resolusi A-17 yang mengarahkan *ICAO Council* agar Komite Hukum memprioritaskan pembahasan ”Konvensi Pemberantasan Tindakan Melawan Hukum Terhadap Keselamatan Penerbangan Sipil Internasional” dalam program kerjanya, di samping Konvensi Pemberantasan Tindakan Penguasaan Pesawat Udara Secara Melawan Hukum” yang segera diadakan konferensi diplomatik untuk mengesahkan.

---

[78] Rutgers H. J., *Conventions on Penal Law Regarding Aircraft*. Utrecht: Drukkerij Elinkwijk, Hal.164.

[79] ICAO Doc.8364, *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, Signed at Tokyo on 14 September 1963; untuk Teks lihat Dempsey P.S. Ed. *Annals of Air and Space Law, (2005), Vol. XXX-Part I.* Toronto, Canada: The Carswell Company Lte.2005, hal.185-193.

[80] ICAO Doc.8920, *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft,* Signed at The Hague, on 16 December 1970.

2. Penyusunan Konsep Konvensi Montreal 1971

Dalam sidangnya ke-18 Komite Hukum ICAO membahas konsep naskah tersebut di London, Inggris dari tanggal 29 September sampai tanggal 22 Oktober 1970. Konsep naskah yang merupakan hasil sidang Komite Hukum ICAO tersebut diedarkan kepada negara anggota ICAO dan organisasi internasional lainnya yang berkaitan dengan penerbangan internasional untuk memperoleh tanggapan. Pada waktu yang bersamaan, *ICAO-Council* memutuskan untuk menyelenggarakan konferensi hukum udara internasional di Montreal dari tanggal 8 September sampai 23 September 1971.[81]

Konferensi internasional tersebut dimaksudkan untuk penyelesaikan *(finalization)* naskah Konvensi Pemberantasan Tindakan Melawan Hukum Terhadap Keselamatan Penerbangan Sipil. Dalam kesimpulan kerja Komite Hukum ICAO pada sidang ke-18 Komite Hukum mencatat bahwa, berkenaan dengan topiknya, situasi menghendaki segera diciptakan instrumen untuk memberantas tindakan melawan hukum terhadap keselamatan penerbangan sipil. Komite Hukum ICAO, dengan bantuan sekretariatnya, menyiapkan laporan konsep konvensi tersebut sebagai dasar pembahasan dalam sidang ke-18 Komite Hukum ICAO.

Dalam kenyataannya, sidang ini berlangsung sebelum konsep Konvensi Pemberantasan Penguasaan Pesawat Udara Secara Melawan Hukum yang diselenggarakan di Den Haag 1970. Hal ini dapat disimpulkan para delegasi konferensi di Montreal yang dapat menghemat waktu karena banyak terjadi kompromi antar para delegasi seperti halnya dilakukan terhadap konsep Konvensi tentang Pemberantasan Tindakan Penguasaan Pesawat Udara Secara Melawan Hukum sebagaimana disahkan pada tanggal 16 Desember di Den Haag tahun 1970. Tanggapan awal dari negara-negara anggota ICAO ada kecenderungan agar konvensi sejalan dengan Konvensi Den Haag 1970 yang telah disahkan.

[81] Martono K., Amad Sudiro., *Hukum Udara Publik: Internasional dan Nasional, Edisi Revisi*. Jakarta: Penerbit PT Rajagrafindo Persada, Divisi Perguruan Tinggi, 2016, hal.190

Dalam pertimbangannya, dikatakan bahwa tindakan melawan hukum terhadap keselamatan penerbangan yang membahayakan keselamatan penumpang dan harta benda mereka dapat berpengaruh terhadap pelayanan operasi penerbangan dan merongrong kepercayaan masyarakat dunia terhadap keselamatan penerbangan internasional, karena itu dalam tahun 1971 disahkan konvensi internasional yang berjudul *:" Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*, signed at Montreal on 23 September 1971 yang selanjutnya dalam buku ini disebut Konvensi Montreal 1971.

Dalam perkembangannya, setelah Konvensi Tokyo 1963 disahkan dan berlaku sejak Desember 1969 dan Konvensi Den Haag 1970 ditanda tangani tanggal 16 Desember 1970, sasaran tindak pidana penerbangan baik pidana pelanggaran maupun pidana kejahatan ditujukan kepada fasilitas keselamatan penerbangan untuk menghancurkan pesawat udara agar tidak dapat dioperasikan, menempatkan bahan dan/atau barang berbahaya untuk merusak pesawat udara, merusak fasilitas navigasi penerbangan atau mengganggu penggunaan fasilitas navigasi penerbangan, mengganggu komunikasi antara petugas menara pengawas lalu lintas udara dengan kapten penerbang *(pilot in command),* membantu tindakan melawan hukum, percobaan melakukan tindakan melawan hukum dll, dengan kata lain sasaran utama adalah fasilitas pengoperasian pesawat udara untuk mengganggu keselamatan penerbangan.

3. Definisi atau Pengertian

Sebagaimana layaknya setiap konvensi internasional sebelum mengatur kandungannya, lebih dahulu dijelaskan pengertian atau istilah-istilah yang digunakan di dalam pasal-pasalnya. Hal ini dimaksudkan untuk mencegah terjadinya penafsiran atau interpretasi konvensi yang bersangkutan, walaupun demikian bukan berarti dapat menyelesaikan perbedaan penafsiran. Kadang-kadang masih terdapat perbedaan penafsiran.

a. Melawan Hukum

Di dalam Konvensi Montreal 1971 pengertian atau definisi diatur dalam Pasal 1 dan 2. Menurut Pasal 1 Konvensi Montreal 1971[82] tindakan melawan hukum adalah suatu tindakan seseorang yang dengan sengaja melakukan tindak pidana pelanggaran atau pidana kejahatan dengan kekerasan terhadap orang di dalam pesawat udara dalam penerbangan *(in flight)*, bilamana perbuatan tersebut membahayakan pesawat udara tersebut; atau menghancurkan sebuah pesawat udara pada saat pesawat udara disiapkan untuk terbang *(pre-flight check)* oleh personel yang masih darat atau dilakukan oleh awak pesawat udara khusus untuk penerbangan sampai 24 jam terhitung sejak pendaratan pesawat udara yang menyebabkan kerusakan pesawat udara tersebut sehingga pesawat udara tersebut tidak mampu atau tidak dapat dioperasikan atau dapat membahayakan pesawat udara yang sedang terbang; atau menempatkan atau menyuruh menempatkan barang padat maupun cairan pada saat pesawat udara yang disiapkan *(pre-flight check)* untuk terbang yang dilakukan oleh petugas darat atau yang dilakukan oleh awak pesawat udara sampai 24 jam terhitung sejak pendaratan pesawat udara tersebut yang dapat menghancurkan pesawat udara tersebut atau menyebabkan kerusakan sehingga pesawat udara tidak dapat dioperasikan atau menyebabkan kerusakan yang sepertinya membahayakan pesawat udara apabila diterbangkan atau menghancurkan atau merusak fasilitas navigasi penerbangan atau mengganggu operasinya fasilitas penerbangan apabila membahayakan keselamatan penerbangan; atau memberi informasi yang salah melalui komunikasi yang salah antara petugas pengawas lalu lintas udara dengan kapten pesawat udara, sehingga membahayakan pesawat udara yang melakukan penerbangan. Setiap orang juga dianggap melakukan pelanggaran tersebut di atas apabila orang tersebut mencoba pelanggaran atau membantu orang yang melakukan pelanggaran tersebut di atas.

[82] *Ibid*.hal 190.

b. Dalam Penerbangan *(In flight)*

Seperti halnya Konvensi Tokyo 1963[83] dan Konvensi Den Haag 1970,[84] di dalam Konvensi Montreal 1971[85] juga diatur mengenai pengertian ”dalam penerbangan *(in flight)”.* Menurut Pasal 2 huruf (a) Konvensi Montreal 1971, yang dimaksud ”dalam penerbangan *(in flight)* adalah sejak saat semua pintu luar pesawat udara ditutup diikuti dengan embarkasi sampai saat semua pintu luar pesawat udara tersebut dibuka kembali untuk keperluan debarkasi penumpang. Dalam hal pendaratan darurat, pesawat udara dianggap tetap dalam penerbangan berlangsung sampai saat pejabat yang berwenang di darat mengambil alih tanggung jawab mereka terhadap pesawat udara dan penumpang serta barang-barang dalam pesawat udara. Pengertian ”dalam penerbangan *(in flight)* mengacu kepada pengertian ”dalam penerbangan *(in flight)* menurut Konvensi Den Haag 1970.[86]

c. Dalam Pelayanan *(In Services)*

Menurut Konvensi Montreal 1971[87] yang dimaksudkan ”dalam pelayanan *(in services)”* adalah sejak persiapan penerbangan *(pre-flight check)* yang dilakukan oleh personel darat atau dilakukan oleh awak pesawat udara khusus untuk penerbangan sampai 24 jam terhitung sejak setiap pendaratan; waktu pesawat udara pelayanan wajib, dalam hal-hal tertentu, diperpanjang untuk seluruh waktu di mana pesawat udara dalam penerbangan sebagaimana dimaksudkan dalam Konvensi Montreal 1971.

---

[83] ICAO Doc.8920, *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft,* Signed at The Hague, on 16 December 1970.

[84] ICAO Doc.8364, *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, Signed at Tokyo on 14 September 1963; untuk Teks lihat Dempsey P.S. Ed. *Annals of Air and Space Law, (2005), Vol. XXX-Part I.* Toronto, Canada: The Carswell Company Lte.2005, hal.185-193.

[85] ICAO Doc.8966, *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation,* Signed at Montreal, on 23 September 1971.

[86] ICAO Doc.8920, *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, Signed at The Hague, on 16 December 1970.

[87] ICAO Doc.8966, *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation,* Signed at Montreal, on 23 September 1971.

Pengertian dalam penerbangan *(in flight)* mengacu kepada Pasal 3 Konvensi Den Haag 1970.[88] Menurut Pasal 2 Konvensi Montreal 1971, yang dimaksud dengan dalam penerbangan *(in flight)* adalah setiap saat terhitung sejak semua pintu luar ditutup diikuti dengan embarkasi pesawat udara sampai saat semua pintu luar dibuka kembali diikuti dengan debarkasi penumpang, dalam hal pendaratan darurat, penerbangan dianggap tetap berlangsung terus sampai saat pejabat yang berwenang di darat mengambil alih tanggung jawab kapten penerbang dan penumpang beserta barang-barang yang diangkut, sedangkan pesawat udara dianggap sebagai dalam operasional *(in services)* sejak persiapan penerbangan pesawat udara dilakukan oleh personel darat atau personel awak pesawat udara *(preflight preparation)* sampai waktu dua puluh jam setelah pesawat udara melakukan pendaratan.

4. Berlakunya Konvensi Montreal 1971[89]

a. Pesawat Udara Negara *(State Aircraft)*

Seperti halnya dalam Pasal 3 Konvensi Chicago 1944,[90] Konvensi Tokyo 1963, Konvensi Den Haag 1970 dan Konvensi Montreal 1971 juga tidak berlaku terhadap pesawat udara yang digunakan untuk meliter, bea cukai dan dinas kepolisian yang biasa disebut pesawat udara negara *(state aircraft).*[91] Menurut Pasal 3 Konvensi Chicago 1944 pesawat udara yang digunakan untuk militer, bea cukai dan polisi dianggap sebagai pesawat udara negara *(state aircraft),* dengan demikian Konvensi Montreal 1971 hanya berlaku terhadap pesawat udara sipil *(civil aircraft).*

[88] *ICAO Doc.8920, Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft,* Signed at The Hague, on 16 December 1970.

[89] Martono K., Amad Sudiro, *supra* note 8, hal.192

[90] ICAO Doc.7300/8, *Convention on International Civil Aviation,* Signed at Chicago on 7 December 1944; untuk Teks Dempsey P. S. Ed., *Annals of Air and Space Law (2005) Vol. XXX Prat I.* Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 2005.

[91] Pasal 4 ayat (1) Konvensi Montreal 1971.

a. Tindakan Melawan Hukum

Konvensi Montreal 1971[92] berlaku terhadap orang yang dengan sengaja melakukan tindakan melawan hukum dengan kekerasan terhadap orang dalam pesawat udara yang sedang terbang bilamana:

1) tindakan melawan hukum tersebut sepertinya membahayakan keselamatan pesawat udara; atau

2) menghancurkan pesawat udara yang sedang dalam pelayanan atau menyebabkan kerusakan pesawat udara tersebut sehingga tidak dapat dioperasikan atau sepertinya mengancam keselamatan pesawat udara yang sedang terbang; atau

3) menempatkan atau menyuruh penempatan apapun juga peralatan atau benda padat atau cair lainnya di dalam pesawat udara yang sedang dalam pelayanan yang sepertinya dapat menghancurkan pesawat udara atau menyebabkan kerusakan pesawat udara sehingga membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan; atau

4) menghancurkan atau merusak atau mengganggu pengoperasian fasilitas navigasi penerbangan, bilamana perbuatan itu seperti membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan; atau

5) menyampaikan informasi melalui komunikasi yang sebenarnya orang tersebut mengetahui hal itu tidak benar, dengan itu membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan.

[92] ICAO Doc.8966, *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation,* Signed at Montreal, on 23 September 1971.

b. Percobaan dan Membantu Tindakan Melawan Hukum

Konvensi Montreal 1971[93] juga berlaku terhadap orang yang mencoba atau membantu orang yang dengan sengaja melakukan tindakan melawan hukum dengan kekerasan terhadap orang dalam pesawat udara yang sedang terbang bilamana tindakan melawan hukum tersebut sepertinya membahayakan keselamatan pesawat udara; atau orang yang mencoba atau membantu menghancurkan pesawat udara dalam pelayanan atau menyebabkan kerusakan pesawat udara tersebut tidak dapat dioperasikan atau sepertinya mengancam keselamatan pesawat udara yang sedang terbang; atau orang yang mencoba atau membantu menempatkan atau menyuruh penempatan apapun juga peralatan atau benda cair lainnya di dalam pesawat udara dalam pelayanan yang sepertinya dapat menghancurkan pesawat udara atau menyebabkan kerusakan pesawat udara sehingga membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan; atau orang yang mencoba atau membantu menghancurkan atau merusak atau mengganggu pengoperasian fasilitas navigasi penerbangan, bilamana perbuatan itu seperti membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan atau orang yang mencoba atau membantu menyampaikan informasi melalui komunikasi yang sebenarnya orang tersebut mengetahui hal itu tidak benar, dengan itu membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan. Dengan demikian suatu tindakan percobaan atau perbantuan tersebut tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan tersebut berlaku juga Konvensi Montreal 1971.[94]

Menurut Pasal 4 ayat (2) Konvensi Montreal 1971 orang yang dengan sengaja melakukan tindakan melawan hukum dengan kekerasan terhadap orang dalam pesawat udara yang sedang terbang, bilamana tindakan melawan hukum tersebut sepertinya membahayakan keselamatan pesawat udara; atau menghancurkan pesawat udara dalam pelayanan atau menyebabkan kerusakan pesawat udara tersebut tidak dapat dioperasikan atau sepertinya mengancam keselamatan pesawat udara yang sedang terbang; atau menempatkan atau menyuruh penempatan apapun juga peralatan atau benda cair lainnya di dalam pesawat udara dalam pelayanan yang sepertinya dapat menghancurkan pesawat udara atau menyebabkan kerusakan pesawat udara sehingga

[93] *Ibid.*

[94] *Ibid*.

membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan; atau menyampaikan informasi melalui komunikasi yang sebenarnya orang tersebut mengetahui hal itu tidak benar, dengan itu membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan, Konvensi Montreal 1971 tetap berlaku tanpa memperhatikan jenis penerbangan internasional atau penerbangan dalam negeri bilamana:

(a) bandar udara keberangkatan atau pendaratan, kenyataan atau maksudnya, pesawat udara berada di luar wilayah negara pendaftar pesawat udara; atau

(b) tindakan melawan hukum dalam wilayah sebuah negara selain negara pesawat udara didaftarkan.

Dalam hal orang yang dengan sengaja melakukan tindakan melawan hukum dengan kekerasan terhadap orang dalam pesawat udara yang sedang terbang bilamana :

(a) tindakan melawan hukum tersebut sepertinya membahayakan keselamatan pesawat udara; atau menghancurkan pesawat udara dalam pelayanan atau menyebabkan kerusakan pesawat udara tersebut tidak dapat dioperasikan atau sepertinya mengancam keselamatan pesawat udara yang sedang terbang; atau

(b) menempatkan atau menyuruh penempatan apapun juga peralatan atau benda cair lainnya di dalam pesawat udara dalam pelayanan yang sepertinya dapat menghancurkan pesawat udara atau menyebabkan kerusakan pesawat udara sehingga membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan; atau

(c) menyampaikan informasi melalui komunikasi yang sebenarnya orang tersebut mengetahui hal itu tidak benar, dengan itu membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan, Konvensi Montreal 1971 juga berlaku bilamana pelaku tindakan melawan hukum atau tertuduh terdapat di wilayah negara selain negara pendaftar pesawat udara

c. Pengoperasian Bersama Secara Internasional *(International Joint Operation)*

Menurut Pasal 4 ayat (4) Konvensi Montreal 1971 berkenaan dengan negara yang melakukan pengoperasian bersama secara internasional *(international joint operation)*[95] dan dalam hal :

(a) orang yang dengan sengaja melakukan tindakan melawan hukum dengan kekerasan terhadap orang dalam pesawat udara yang sedang terbang bilamana tindakan melawan hukum tersebut sepertinya membahayakan keselamatan pesawat udara; atau

(b) menghancurkan pesawat udara yang dalam pelayanan atau menyebabkan kerusakan pesawat udara tersebut tidak dapat dioperasikan atau sepertinya mengancam keselamatan pesawat udara yang sedang terbang; atau

(c) menempatkan atau menyuruh penempatan apapun juga peralatan atau benda cair lainnya di dalam pesawat udara dalam pelayanan yang sepertinya dapat menghancurkan pesawat udara atau menyebabkan kerusakan pesawat udara sehingga membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan; atau

(d) menyampaikan informasi melalui komunikasi yang sebenarnya orang tersebut mengetahui hal itu tidak benar, dengan itu membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan, Konvensi Monteal 1971 tidak berlaku bilamana bandar udara keberangkatan dan pendaratan berada diwilayah yang sama di mana merupakan salah satu negara pengoperasian bersama, kecuali pelaku tindakan melawan hukum atau tertuduh ditemukan di wilayah negara selain negara itu.

Contohnya, negara-negara Skandinavia yang terdiri atas Norwegia, Swedia dan Denmark melakukan pengoperasian bersama secara internasional *(joint international operation)*

[95] Relevan dengan pengoperasian bersama dalam Milde M., *Nationality and Registration of Aircraft Operated by Joint Air Transport Operating Organization or International Operating Agencies* dalam Matte N.M., *Annals of Air and Space Law, (1985) Vol. X*. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd,133-154.

membentuk perusahaan bersama *Scandianavian Ailines System (SAS).* Salah satu negara, misalnya Swedia, ditunjuk sebagai negara pendaftar pesawat udara, kemudian pesawat udara milik perusahaan penerbangan SAS dibajak dan mendarat di negara Norwegia, maka konvensi Montreal 1971 tidak berlaku terhadap pembajakan tersebut, karena Norwegia salah satu negara anggota pengoperasian bersama secara internasional *(international joint operation).* Dalam hal pelaku tindakan melawan hukum tersebut menghancurkan atau merusak atau mengganggu pengoperasian fasilitas navigasi penerbangan, bilamana perbuatan itu seperti membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan, Konvensi Montreal 1971 hanya dapat berlaku bilamana fasilitas navigasi penerbangan digunakan dalam penerbangan internasional.[96]

Konvensi Montreal 1971 berlaku juga terhadap semua percobaan atau membantu tindakan melawan hukum sebagaimana disebutkan di atas.[97]

5. Kewajiban Negara Anggota

Seperti halnya Pasal 2 Konvensi Den Haag 1970, di dalam Konvensi Montreal 1971 juga mewajibkan setiap negara anggota Konvensi Montreal 1971 untuk menghukum dengan hukuman berat kepada orang yang dengan sengaja melakukan tindakan melawan hukum dengan kekerasan terhadap orang dalam pesawat udara yang sedang terbang bilamana tindakan melawan hukum tersebut sepertinya :

(a) membahayakan keselamatan pesawat udara; atau

(b) menghancurkan pesawat udara dalam pelayanan atau menyebabkan kerusakan pesawat udara tersebut tidak dapat dioperasikan atau sepertinya mengancam keselamatan pesawat udara yang sedang terbang; atau

[96] Pasal 4 ayat (5) Konvensi Montreal 1971.

[97] Pasal 4 ayat (6) Konvensi Montreal 1971.

(c) menempatkan atau menyuruh penempatan apapun juga peralatan atau benda cair lainnya di dalam pesawat udara dalam pelayanan yang sepertinya dapat menghancurkan pesawat udara atau menyebabkan kerusakan pesawat udara sehingga membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan; atau

(d) menghancurkan atau merusak atau mengganggu pengoperasian fasilitas navigasi penerbangan, bilamana perbuatan itu seperti membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan; atau

(e) menyampaikan informasi melalui komunikasi yang sebenarnya orang tersebut mengetahui hal itu tidak benar, dengan itu membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan.

Setiap negara anggota Konvensi Montreal 1971 wajib dan bertanggung jawab mengusahakan semua tindakan pelanggaran yang merusak atau menghancurkan pesawat udara, penempatan bahan dan/atau barang dalam pesawat udara yang membahayakan penerbangan, merusak atau menghancurkan fasilitas navigasi penerbangan internasional yang membahayakan keselamatan penerbangan, memberi informasi palsu yang menyesatkan yang akan membahayakan keselamatan penerbangan, percobaan atau membantu tindakan pelanggaran tersebut dihukum berat berdasarkan hukum nasional mereka.

Setiap negara anggota Konvensi Montreal 1971 wajib mengusahakan langkah-langkah tanggung jawab yang diperlukan untuk menyelenggarakan yurisdiksi terhadap pelanggaran-pelanggaran bilamana pelanggaran dilakukan dalam wilayah negara itu; bilamana pelanggaran dilakukan terhadap atau dalam pesawat udara didaftarkan di negara itu; bilamana pesawat udara yang pelanggarannya dilakukan mendarat di wilayah dengan tertuduh masih di dalamnya; di mana pelanggaran dilakukan terhadap atau dalam pesawat udara yang disewa gunakan tanpa awak pesawat udara kepada penyewa guna usaha yang kantor pusatnya atau bilamana penyewa guna usaha tidak mempunyai kantor pusat, alamat tetapnya di negara itu.

Setiap negara anggota Konvensi Montreal 1971 wajib mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk melakukan yurisdiksinya terhadap pelanggaran kekerasan terhadap orang yang

ada di dalam pesawat udara yang membahayakan keselamatan penerbangan, menghancurkan pesawat udara sejak persiapan tinggal landas yang dilakukan oleh personel darat atau yang dilakukan oleh awak pesawat udara sampai dalam waktu dua puluh jam terhitung sejak mendarat atau menyebabkan rusaknya pesawat udara sehingga pesawat udara tidak dapat beroperasi atau membahayakan keselamatan penerbangannya, penempatan atau menyuruh penempatan apapun juga baik bahan dan/atau barang berbahaya yang dapat menghancurkan pesawat udara atau menyebabkan rusaknya pesawat udara sehingga tidak dapat terbang atau membahayakan keselamatan penerbangan pesawat udara tersebut serta pemberian informasi palsu yang menyesatkan atau percobaan melakukan tindak pidana sebagaimana disebutkandi atas sepanjang perbuatan tersebut berkaitan dengan tindak pidana pelanggaran di mana tertuduh berada di wilayahnya dan negara itu tidak mengextradisikannya sesuai dengan ketentuan Konvensi Montreal 1971. Konvensi Montreal 1971 termasuk pelaksanaan yuridiksi berdasarkan hukum nasional.[98]

Negara anggota Konvensi Montreal 1971 di mana pelaku tertuduh ditemukan wajib, bilamana negara tersebut tidak mengextradisikan, tanpa alasan apapun juga dan apakah atau pelanggaran dilakukan di wilayahnya, menyerahkan kepada pejabat yang berwenang untuk melakukan eksekusi. Pejabat yang berwenang wajib mengambil keputusan sedemikian rupa seperti layaknya pelanggaran biasa yang bersifat berat berdasarkan hukum nasionalnya.[99]

Para negara anggota Konvensi Montreal 1971[100] wajib menghasilkan langkah-langkah besar saling membantu berkenaan proses tindak pidana pelanggaran maupun pidana kejahatan. Hukum nasional negara yang diminta wajib berlaku terhadap semua tindak pidana dan tidak terpengaruh terhadap kewajiban yang tercantum dalam traktat, perjanjian multilateral maupun perjanjian bilateral yang mengatur atau akan mengatur, sebagian maupun seluruhnya saling menguntungkan dalam masalah kriminal.[101]

---

[98] Pasal 5 konvensi Montreal 1971.

[99] Pasal 7 Konvensi Montreal 1971.

[100] ICAO Doc.8966, *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation,* Signed at Montreal, on 23 September 1971.

[101] Pasal 11 Konvensi Montreal 1971.

Setiap negara anggota Konvensi Montreal 1971 yang beralasan atau yakin bahwa akan terjadi tindakan kekerasan yang disengaja dalam pesawat udara yang akan membahayakan keselamatan pesawat udara tersebut atau dengan sengaja menghancurkan atau menyebabkan hancur pesawat udara sejak dipersiapkan oleh personel darat atau awak pesawat udar sampai waktu dua puluh jam terhitung pendaratan atau penempatan dengan sengaja bahan dan/atau barang-barang sejak pesawat udara disiapkan oleh personel darat atau awak pesawat udara sampai dua puluh jam terhitung sejak pendaratan atau menghancurkan dengan sengaja fasilitas navigasi penerbangan membahayakan keselamatan operasi penerbangan atau orang dengan sengaja membantu atau mencoba melakukan pelanggaran tersebut di atas, wajib memberi tahu kepada negara yang diyakini mempunyai yurisdiksi terhadap pelanggaran tersebut.[102]

Di samping itu, setiap negara anggota Konvensi Montreal 1971 wajib, sesuai dengan hukum nasionalnya segera melaporkan secepat mungkin kepada *ICAO Council* berkenaan dengan kepemilikan mengenai pelanggaran, tindakan-tindakan yang telah diambil serta langkah-langkah yang diambil berkenaan dengan pelanggaran atau tertuduh dan terutama sekali hasil proses extradisi atau proses eksekusi hukumnya.[103]

Negara anggota Konvensi Montreal 1971 wajib, sesuai dengan hukum nasional maupun hukum internasional, berusaha dan bertanggung jawab untuk mengambil langkah-langkah sepraktis mungkin untuk mencegah pelanggaran terhadap tindakan kekerasan terhadap orang dalam sebuah pesawat udara di dalam penerbangan bilamana akan membahayakan keselamatan pesawat udara tersebut atau menghancurkan pesawat udara antara persiapan terbang oleh personel darat atau awak pesawat udara sampai saat dua puluh jam setelah pendaratan yang menyebabkan pesawat udara tidak dapat beroperasi atau membahayakan penerbangannya atau menempatkan atau menyebabkan penempatan bahan dan/atau barang dalam pesawat udara yang akan menghancurkan pesawat udara itu atau merusak pesawat udara sehingga pesawat udara tidak dapat dioperasikan atau merusak atau menyebabkan kerusakan fasilitas navigasi penerbangan atau

[102] Pasal 12 Konvensi Montreal 1971.

[103] Pasal 13 Konvensi Montreal 1971.

mengganggu pengoperasian pesawat udara atau setiap tindakan pemberian informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan atau membantu tindakan pelanggaran.[104]

6. Penunjukkan Negara Pendaftar

Berdasarkan Pasal 77 Konvensi Chicago 1944,[105] tidak ada hambatan apapun juga negara anggota Konvensi Chicago 1944 menyelenggarakan penerbangan bersama secara internasional, karena itu bilamana hal itu dilakukan oleh negara anggota ICAO, mereka harus menunjuk salah satu negara sebagai negara pendaftar pesawat udara sehingga jelas negara yang mempunyai yurisdiksi dalam hal terjadi pelanggaran hukum di dalam pesawat udara tersebut.[106] Sebagaimana diketahui bahwa yang berhak mempunyai yurisdiksi terhadap pelanggaran, menurut Konvensi Tokyo 1963, adalah negara tempat pesawat udar didaftarkan dan berdasarkan Pasal 18 Konvensi Chicago 1944[107] berlaku konsep pendaftaran tunggal *(single registration principles).*

Bilamana suatu kelambatan disebabkan oleh tindakan pelanggaran-pelanggaran tersebut di atas, setiap negara anggota Konvensi Montreal 1971 dimana pesawat udara atau para penumpang atau para awak pesawat udara berada, wajib memberi fasilitas untuk meneruskan perjalanan para penumpang dan para awak pesawat udara secepatnya dan tanpa menghambat kembalinya pesawat udara kepada orang yang secara hukum berhak mempunyai pesawat udara tersebut.[108]

---

[104] Pasal 10 ayat (1) Konvensi Montreal 1971.

[105] Pasal 77 Konvensi Chicago 1944*:"Nothing in this Convention shall prevent two or more contracting States from constituting joint air transport operating organizations or international operating agencies and from pooling their air services on any routes or in any regions, but such organization or agencies and such pooled services shall be subject to all the provisions of this Convention including those relating to the registration of agreements with the Council. The Council shall determine in what manner the provisions of this Convention relating to nationality of aircraft shall apply to aircraft operated by international operating agencies.*

[106] Pasal 9 Konvensi Montreal 1971.

[107] Pasal 18 Konvensi Chicago 1944: "*An aircraft cannot be validly registered in more than one State, but its registration may be changed from one State to another".*

[108] Pasal 10 ayat (2) konvensi Montreal 1971.

7. Extradisi Pelaku Pelanggaran

Pelanggaran tersebut dianggap termasuk pelanggaran yang dapat diektradisikan dalam setiap perjanjian ekstradisi yang dibuat antar negara anggota. Negara anggota Konvensi Montreal 1971 mengusahakan dan bertanggung jawab memasukkan pelanggaran tindakan kekerasan terhadap penumpang di dalam pesawat udara yang akan membahayakan keselamatan penerbangan atau pelanggaran penghancuran atau perusakan pesawat udara atau menyebabkan rusaknya pesawat udara sehingga membahayakan keselamatan penerbangan atau tindakan penempatan bahan dan/atau barang berbahaya dalam pesawat udara yang membahayakan keselamaanpenerbangan atau pelenggaran penghancuran atau perusakan alat navigasi penerbangan internasional sehingga membahayakan keselamatan penerbangan atau pemberian informasi palsu yang menyesatkan dan membayakan keselamatan penerbangan atau membantu atau mencoba tindakan pelanggaran yang membahayakan keselamatan penerbangan dimasukkan kedalam perjanjian ekstradisi yang dibuat oleh para negara anggota Konvensi Montreal 1971.[109] Apabila setiap negara anggota Konvensi Montreal 1971 yang akan mengextradisikan disyaratkan adanya perjanjian extradisi, sementara itu belum mempunyai perjanjian extradisi, maka Konvensi Montreal 1971 dapat digunakan sebagai dasar hukum extradisi terhadap pelanggaran tersebut.

Negara anggota Konvensi Montreal 1971 yang tidak membuat persyaratan ekstradisi pada perjanjian yang ada wajib mengakui bahwa tindakan melawan hukum tersebut sebagai pelanggaran yang dapat diextradisikan antar mereka tergantung dari hukum nasional negara yang diminta. Setiap pelanggaran wajib, untuk keperluan extradisi antar negara anggota Konvensi Montreal 1971, bilamana pelanggaran tidak hanya terjadi di tempat dalam wilayah kejadian, tetapi juga diwilayah negara-negara yang minta yurisdiksi bilamana pelanggaran dilakukan terhadap atau dalam pesawat udara yang didaftarkan dalam negara itu atau bilamana dalam pesawat udara di mana pelanggaran dilakkan mendarat di wilayah tempat tertuduh masih dalam pesawat udara.[110]

---

[109] Pasal 8 ayat (2) KonvensiMontreal 1971*:" If contracting States which makes extradition conditional on the exercise of a treaty recive a request for extraditionfrom another contracting States with which it has no extradition treaty, its may its option consider the convention as a legal basis for extradtion in respect offence. Extradition shall be subject to the other condition provide by the law of the requested State.*

[110] Pasal 8 ayat (4) Konvensi Montreal 1971.

ICAO Doc.8364, *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, Signed at Tokyo on 14 September 1963; untuk Teks lihat Dempsey P.S. Ed. *Annals of Air and Space Law, (2005), Vol. XXX-Part I.* Toronto, Canada: The Carswell Company Lte.2005, hal.185-193.

DAFTAR BACAAN

BUKU

Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni,1987.

_____.,*Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Bandung : Penerbit Madar Maju,1995.

_____.,Agus Pramono dan Eka Budi Tjahjono.,*Pembajakan, Angkutan Udara dan Keselamatan Penerbangan.* Jakarta : Penerbit Gramata, 2011.

_____.,Amad Sudiro., *Hukum Udara Publik : Nasional dan International. Edisi Revisi*. Jakarta: Penerbit PT Rajagrafindo Persada, Divisi Perguruan Tinggi, 2016.

Rutgers H.J., *Conventions on Penal Law Regarding Aircraft*. Utrecht: Drukkerij.

Shubber S., *Jurisdiction Over Crimes on Board Aircraft. The Hague*: Martinus Nijhoff, 1973.

ARTIKEL

A. Samuel, *The Legal Problems: An Introduction*.Vol.37 JALC 163 (1971).

Evan A.E., *Air Hijacking: Its Cause and Cure*.Vol.63 *American Journal and International Law* 700 (1969).

Horvits *Arab Terrorism and International Aviation: Deterrence vs the Political Act.* Vol.24 *Chity's Law Journal* 147(1976).

Ivan A.E., Air Hijacking: Its Cause and Cure. Vol.63 American journal & International Law (AJIL) 700 (1969).

Martono, Agus Pramono dan Eka Buditjahjono, *Aspek-Aspek Hukum Pembajakan Udara (Legal Aspect of Aircraft Hijacking,* dalam Martono K, Agus Pramono dan Eka Budi Tjahjono., *Pembajakan, Angkutan dan Keselamatan Penerbnagan.* Jakarta : Penerbit Gramata, 2011.

_____.,*Hukum Pembajakan Udara dan Riwayat Kejahatan itu Sepanjang Sejarah*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987.

Milde M., *Nationality and Registration of Aircraft Operated by Joint Air Transport Operating Organization or International Operating Agencies* dalam Matte N.M., *Annals of Air and Space Law, (1985) Vol. X*. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd.

Patterson J.C., *Aircraft Hijacking Criminal and Civil Aspects*, Vol.22 *University of California Law Review* 83 (1969-1970).

DOKUMEN

ICAO Doc.7300/8, *Convention on International of Civil Aviation*, Signed at Chicago on 7 December 1944.

Konvensi Wina tahun 1961 tentang Hubungan Diplomatik.

ICAO Doc.8364, Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, Signed at Tokyo on 14 September 1963.

ICAO Doc.8920, *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft,* Signed at The Hague, on 16 December 1970.

ICAO Doc.8966, Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Signed at Montreal, on 23 September 1971.

Undang-undang Nomor 2 Tahun 1976. Tentang Ratifikasi Konvensi Tolyo 1963, The Hague 1970 dan Montreal 1971.

ICAO Doc 9518, *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airport Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.*

ICAO Doc.9571, Convention on the Marking of Plastic Explosive for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991.

JURNAL

Vol.63 American journal & International Law (AJIL) 700(1969).

Vol.24 *Chity's Law Journal* 147(1976).

Dempsey P. S. Ed, *Annals of Air and Space Law, (2005), Vol. XXX-Part I.* Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd,2005

Vol.37 JALC 163 (1971).

Matte N.M., *Annals of Air and Space Law, (1985) Vol. X*. Toronto, Canada: The Carswell Company

Matte N.M.Ed., *Annals of Air and Space Law. Vol.XVIII-1993 Part. I.* Toronto: The Carswell Company Limited, 187-191(1993).

Vol.22 *University of California Law Review* 83 (1969-1970).

LAIN-LAIN

Martono K., Pembajakan Udara (*Aircraft Hijacking*). Pidato Ilmiah yang dibacakan pada Lustrum ke-VII, Universitas Islam Jakarta, 1987. Tidak diterbitkan.

BAB XII

REZIM HUKUM LAUT INTERNASIONAL (*REGIME OF THE LAW OF THE SEAS*)

1. Pendahuluan

Dalam Bab XI (A) ini dijelaskan antara ketentuan-ketentuan yang diatur dalam UNCLOS 1982 dengan menekankan beberapa pasal yang secara langsung maupun tidak langsung berkaitan dengan pertahanan negara, seperti rezim hukum laut teritorial *(teritorial sea*); rezim hukum zona tambahan (*contiguous zone regime*); selat yang digunakan untuk pelayaran nasional *(strait used for international navigation);* zona ekonomi eksklusif *(exclusive economic zone);* landas kontinental *(continental self*); laut lepas *(high seas*); rezim negara kepulauan (*archipelagic state regime);* rezim laut tertutup atau setengah tertutup (*enclose or semi enclose of seas regime*); rezim akses negara tidak berpantai ke atau dari laut serta kelepasan transit; kawasan dasar laut *(continental self*); perlindungan dan pemeliharaan lingkungan laut (*protection and preservation of the marine environment);* penelitian ilmiah *(marine scientific research*); pengembangan dan alih teknologi kelauatan *(development and transfer of marine technology);* penyelesaian sengketa *(dispute settlement*) dan ketentuan penutup, namun demikian sebelum menguraikan pasal-pasal tersebut didahului sejarah perkembangan UNCLOS 1982.

2. Sejarah Perkembangan Hukum Laut Internasional

a. Hukum Kebiasaan Internasionl

Hukum laut internasional [1] lahir dari hukum kebiasaan internasional *(international customary law).*[2] Pada saat itu hukum kebiasaan internasional kurang dapat menjamin negara-negara berkembang, karena itu negara-negara berkembang bermaksud untuk membuat konvensi internasional secara tertulis yang mampu memenuhi kebutuhan mereka dan memperoleh kepastian hukum. Materi yang diatur di dalam konvensi juga brtambah banyak dibandingkan dengan hukum kebiasaan internasional. Materi tersebut antara lain mengatur masalah ekonomi, sosial dan politik untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Di dalam konvensi yang disusun cenderung mencegah terjadinya peperangan, bukan mengatur terjadinya peperangan yang berkaitan dengan kelautan. [3] Berdasarkan konvensi internasional tersebut, hukum laut merupakan salah satu sumber hukum internasional berdasarkan Pasal 38 Piagam Mahkamah Internasional.[4] Indonesia sebagai negara berdaulat juga mengakui Pasal 38 Piagam Mahkamah Internasional sebagai sumber hukum internasional, namun demikian tidak serta merta tunduk pada hukum laut mengingat Indonesia sebagai negara berdaulat mempunyai kekuasaan tertinggi *(supreme authority)* terhadap wilayah Republik Indonesia.

---

[1] Maritim adalah hal-hal yang berkenaan dengan pelayaran, kapal dst. Lihat Salim Peter, The contemporary English-Indonesian Dictionary, Jakarta : Modern Press, hal.1136.

[2] Hasjim Djalal Dr. Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut.Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional (Binacipta), 1979, hal.8.

[3] Ibid., hal.9

[4] Menurut Pasal 38 Piagam Mahkamah Internasional sumber hukum internasional adalah (a) International convention, whether general or particular, establishing rules expressly recognized by contracting States; (b) International customs, es evidence of a general practice accepted as law;(c) The general principles of law accepted b civilized nations; (d) Subject to the provision of Article 59 , judicial decision and the teaching of the most highly qualified publicist of the various nations, as subsidiary

b. Konferensi Den Haag 1930

Usaha kondifikasi hukum laut secara resmi dilakukan pada tahun 1930 di Den Haag yang dilakukan oleh Lembaga Bangsa-Bangsa (LBB) dapat dianggap sebagai usaha kelanjutan kodifikasi hukum laut internasional dari masyarakat bangsa-bangsa yang pertama kali diadakan dalam tahun 1899. Kodifikasi tersebut merupakan usaha merumuskan kaidah hukum laut internasional yang mengatur hubungan hukum antar negara dalam bentuk tertulis, mengakui prinsip kelepasan berlayar di laut lepas, kedaulatan negara pantai atas laut teritorial dan hak lintas damai *(innocent passage)* di laut teritorial dan pengejaran seketika (*hot pursuit)* di laut lepas, kewarganegaraan *(nationality)*, perairan teritorial *(teritorial waters)* dan tanggung jawab hukum *(liability).*

Di dalam konferensi di The Hague tahun 1930 telah dibahas tanggung jawab hukum negara atas kerugian yang ditimbulkan di wilayahnya terhadap kerugian pribadi atau kekayaan orang asing,[5] namun demikian Konferensi Den Haag 1930 gagal mengesahkan konvensi hukum laut internasional secara tertulis. Kegagalan tersebut terutama mengenai kedaulatan negara pantai terhadap lebar laut teritorial, karena itu masing-masing negara menuntut lebar laut teritorial sesuai dengan kebutuhan mereka. Langkah kondifikasi hukum laut internasional secara modern tersebut telah dicapai untuk pertama kali dalam konperensi Perserikatan Bangsa-Bangsa mengenai hukum laut internasional pada tanggal 29 April 1958[6] yang telah mengesahkan 4 konvensi hukum laut internasional.[7]

c. Konferensi PBB 1958

Secara *histories* sebenarnya Konvensi Jenewa 1958 tidak pernah diterima secara universal oleh masyarakat dunia, hal ini terbukti bahwa Konvensi Jenewa 1958 tersebut hanya diratifikasi

---

[5] Muchtar Kusumahatmadja, Hukum Laut Internasional. Bina Cipta halaman 54.

[6] Michael Milde, *Annals of Air and Space Law*. Vol.8- 1985.

[7] Konvensi Jenewa 1958 terdiri dari *Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone, Convention on the High Seas, Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas, Convention on the Continental Self.*

oleh kurang dari sepertiga masyarakat dunia.[8] Konvensi Jenewa 1958 tidak dapat menggambarkan pendapat dan mewakili kepentingan seluruh masyarakat internasional dan hal ini telah berkali-kali disampaikan oleh kelompok 77 serta tidak memenuhi kebutuhan masyarakat dunia. Kedudukan Konvensi Jenewa 1958 demikian, lebih diperburuk lagi dengan kenyataan adanya 4 konvensi hukum laut internasional yang dapat berlaku secara terpisah-pisah, sehingga setiap negara dapat memilih konvensi mana yang mereka inginkan dan cocok meratifikasi yang tiba gilirannya tidak akan mencapai penerimaan hukum laut internasional secara universal.

d. *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* 1982

Dalam hal-hal tertentu Konvensi Jenewa 1958 tidak dapat mengikuti perkembanganan teknologi maju dan kebutuhan praktik negara anggotanya. Dalam dekade terakhir, praktik-praktik negara menunjukkan kecenderungan mereka secara sepihak menuntut perluasan laut teritorial kearah laut lepas dan menuntut yurisdiksi mereka terhadap sumber-sumber daya laut, hayati maupun non-hayati, benda-benda tambang maupun mineral di luar batas laut teritorial secara tradisional, apalagi dengan ditemukannya bahan mineral seperti kobalt sebagai bahan baku industri angkasa luar, negara-negara maju semakin bernafsu untuk secara sepihak menguasai laut lepas *(high seas).*

Memperhatikan praktik negara-negara yang secara sepihak memperluas yurisdiksi mereka kearah laut lepas yang melebihi batas perairan maupun laut teritorial secara tradisional tersebut, timbul suatu pemikiran untuk mengatur sumber-sumber daya hayati maupun non hayati serta benda-benda tambang di luar yurisdiksi nasional dari suatu negara berdaulat tertentu. Untuk pertama kalinya masalah tersebut dikemukan oleh Duta Besar Republik Malta Arvid Pardo pada sidang Umum PBB ke-22 tahun 1967.

Pada sidang Umum PBB tersebut di atas, Duta Besar Republik Malta mengemukakan bahwa setiap negara mempunyai hak dan kesempatan yang sama memperoleh manfaat sumber daya alam di dasar laut serta lapisan tanah di bawah dasar laut di luar wilayah yurisdiksi nasional dan manfaat

[8] Michael Milde, 1985:168

tersebut perlu diatur untuk kesejahateraan umat manusia, karena sumber daya alam tersebut merupakan warisan nenek moyang untuk kesejahteraan umat manusia *(common heritage or mankind).* Menurut Duta Besar Arvid Pardo di PBB, pengaturan tersebut dilakukan oleh organisasi internasional yang perlu digentuk berdasarkan konvensi yang disebut sebagai otoritas Dasar Laut Internasional (*Seabed International Authority).*

Berdasarkan Resolusi PBB Nomor 2340 (XXII) tanggal 18 Desember 1967, Sidang Umum PBB membentuk Komite Ad Hoc untuk mempelajari penggunaan laut, dasar laut serta lapisan tanah di bawahnya di luar yurisdiksi nasional negara berdaulat secara damai. Berdasarkan Resolusi PBB Nomor 2750 C(XXV) tanggal 17 Desember 1970 Sidang Umum PBB minta Komite menyiapkan konsep naskah konvensi internasional untuk Konferensi PBB Ketiga tentang Hukum Laut (*The Third United Nations Conference on the Law of the Sea)* berkenaan dengan dasar laut dan lapisan tanah di bawahnya di luar yurisdiksi nasional negara berdaulat, termasuk rezim laut lepas, laut teritorial, landas kontinenal dll.

Selanjutnya berdasarkan Resolusi PBB Nomor 3067 (XXXVIII) Sidang Umum PBB tanggal 16 November 1973, memutuskan memberi mandat kepada konferensi untuk mengesahkan konvensi hukum laut internasional yang berkenaan dengan pengaturan kelautan (kemaritiman). Antara tanggal 3 Desember 1973 dan tanggal 10 Desember 1982 Konferensi Ketiga PBB tentang Hukum Laut internasional telah mengadakan 11 (sebelas) kali sidang yang dilakukan 94 kali rapat dengan melibatkan 168 negara yang terdiri dari para diplomat, ahli hukum dari berbagai sistem hukum yang berbeda pengalamannya, ahli pertambangan dasar laut, ahli pertambangan dasar samudra dalam, ahli pelayaran, ahli perikanan, ahli lingkungan, ahli strategis & teknik pertahanan dan keamanan khususnya di laut, ahli penerbangan, ahli laut umum dan berbagai ahli yang berkenaan dengan kelautan. Bertahun-tahun ketiga Komite Utama dari konperensi menyiapkan *"Single Negotating Text*" yang secara menyeluruh merupakan *"Informal Single Negotiating Text"* yang kemudian merupakan konsep naskah Konvensi PBB tentang Hukum Laut.

Pada Sidang ke-10 yang berlangsung di Jenewa dalam tahun 1981, konferensi telah memutuskan bahwa konsep naskah yang diperbaiki merupakan konsep naskah resmi konvensi, sedangkan pada sidang ke-11 bulan April 1982 secara konsensus menyatakan bahwa naskah

tersebut telah sempurna dan disahkan dan memperoleh dukungan suara 130 setuju, 4 negara menentang yaitu Amerika Serikat, Turki, Israel dan Venezuela dan 17 negara tidak memberikan suara *(abstain*). Konvensi tersebut secara resmi ditanda tangani di Montego Bay, Jamaica tanggal 10 Desember 1982 oleh 117 negara.

Sekretaris Jenderal Javier Perez de Cuellar, dalam pernyataannya 3 bulan sebelum penandatanganan, mengemukakan bahwa konvensi PBB tentang Hukum Laut tahun 1982 (UNCLOS 1982) merupakan karya hukum terbesar PBB dalam abad kedua puluh, sedangkan Perdana Menteri Jamaica, E. Seaga pada pembukaan sidang terakhir konferensi ketiga PBB tentang Hukum Laut mengatakan bahwa konsep konvensi merupakan konvensi yang sangat penting sesudah Piagam PBB, sebab konvensi tersebut mengatur hampir 70% dari permukaan bumi dan konvensi yang sangat susah dicapai melalui berbagai kompromi dan konsensus.

e. Pola Pikir Penyusunan UNCLOS 1982

Dilihat dari ketentuan-ketentuan Pasal-Pasalnya, hukum laut internasional disusun dengan pola pikir Ketentuan-ketentuan hukum laut yang sudah ada dalam Konvensi sebelumnya yang terdapat dalam Konvensi Jenewa 1958[9] yang masih relevan, tetap diatur kembali, misalnya kelepasan laut lepas *(freedom of high seas)*, lintas damai *(innocent passage)* di laut teritorial; ketentuan-ketentuan yang pernah diatur di dalam Konvensi sebelumnya, tetapi kurang sempurna, maka ketentuan tersebut disempurnakan misalnya lebar laut teritorial yang semula 3 mil laut menurut Konvensi Jenewa 1958,[10] kreteria landas kontinental sebagaimana diatur dalam Konvensi Jenewa 1958,[11] dikembangkan di dalam UNCLOS 1982. Lebar laut yang semula 3 mil laut menurut Konvensi Jenewa 1958 dikembangkan menjadi 12 mil laut menurut UNCLOS 1982, sedangkan kreteria landas kontinenal juga disempurnakan ketentuan-ketentuan yang sebelumnya tidak pernah diatur di dalam Konvensi Jenewa 1958 kemudian ditambahkan ketentuan baru. Ketentuan-ketentuan baru tersebut misalnya mengenai zona ekonomi eksklusif *(exclusive*

[9] Konvensi Jenewa 1958 tentang Convention on the law of the sea.

[10] Konvensi Jenewa 1958 tentang Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone

[11] Konvensi Jenewa 1958 tentang Convention on the High Seas.

economic zone), asas negara kepulauan *(archipelatic state principles),* penambangan di bawah tanah dasar laut.

Dengan pola pikir demikian, jelas ketentuan-ketentuan yang tercantum di dalam UNCLOS 1982 akan lebih baik dibandingkan dengan konvensi sebelumnya. Bagi Indonesia, ketentuan UNCLOS 1982 jelas mempunyai peran yang sangat penting, mengingat untuk pertama kalinya asas negara kepulauan yang diperjuangkan Indonesia sejak Deklarasi Juanda tahun 1957 baru berhasil secara resmi diakui oleh dunia internasional. Di samping itu, bagi Indonesia UNCLOS sangat berarti bagi pertahanan negara. Perlu dicatat di sini bahwa asas negara kepulauan dan wawasan nusantara yang tercantum di dalam garis-garis besar haluan negara, merupakan dasar perwujudan kepulauan Indonesia sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial, budaya dan pertahanan keamanan nasional.

3. Berlakunya UNCLOS 1982

Di dalam mukadimah *(preamble)* dikemukakan bahwa secara historis hukum laut sangat berperan untuk memelihara perdamaian, keadilan dan persahabatan umat manusia di dunia. Hukum laut yang ada sebagaimana diatur di dalam Konvensi Jenewa 1958 ternyata perlu diperbaharui karena tidak sesuai dengan perkembangan teknologi dan kebutuhan masyarakat dunia dan yang secara umum diakui sebagai hukum internasional. Dengan memperhatikan hak kedaulatan negara serta tertib hukum di laut yang akan memberi kemudahan dalam komunikasi untuk menunjang perdamaian dan meningkatkan daya guna sumber-sumber daya baik hayati maupun non-hayati yang dapat memenuhi kebutuhan umat manusia. Dasar laut serta lapisan tanah di bawah dasar laut beserta benda-benda tambang di luar yurisdiksi suatu negara berdaulat merupakan warisan nenek moyang untuk kesejahteraan umat manusia, harus dilola untuk keperluan bersama baik bagi negara berkembang yang mempunyai laut maupun yang tidak mempunyai laut *(land-locked states).*

Di dalam *preamble* juga dikatakan antara lain bahwa …… *matters not regulated by this convention to be governed by the rules and principles of general international law".* Ketentuan ini mengindikasikan bahwa UNCLOS 1982 tidak bermaksud mengatur seluruh hukum kelautan,

dengan perkataan lain masih ada hukum internasional yang tetap masih berlaku, misalnya masalah penerbangan di atas laut lepas, tetap berlaku Konvensi Chicago 1944[12] beserta Annex-nya. Demikian pula Konvensi Jenewa 1958 tetap berlaku bagi negara yang bukan anggota UNCLOS 1982.

a. *Law-making Treaty*

Menurut ketentuan Pasal 316 UNCLOS 1982 akan mulai berlaku sejak 30 hari terhitung sejak 60 negara meratifikasi yang berlaku terhadap negara yang meratifikasi UNCLOS 1982 tersebut. Di antara para anggota delegasi belum ada kata sepakat apakah UNCLOS 1982 tersebut hanya mengikat kepada negara anggota *(treaty contract)* ataukah UNCLOS 1982 tersebut berlaku dan mengikat juga kepada negara yang tidak menjadi anggota *(law-making treaty).* Dalam hubungan ini delegasi Iran mengatakan bahwa UNCLOS 1982 merupakan *treaty contract* sehingga hanya negara anggota saja yang berhak menikmati hak dan kewajiban yang timbul dari UNCLOS 1982.

Hak-hak yang dimaksudkan seperti hak lintas damai *(innocent passage)*, hak melintasi selat untuk pelayaran internasional *(strait use for international navigation)*, zona ekonomi eksklusif *(exclusive economic zone)*, kawasan dasar laut dan landas kontinental dll, sedangkan Amerika Serikat berpendapat bahwa UNCLOS 1982 hanya mengikat bagi negara anggota, tetapi bagi negara bukan anggota dapat menggunakan sebagai acuan norma-norma *(guidance).* Dalam hubungan ini Delegasi Republik Indonesia dalam pernyataannya tanggal 12 Mei 1983 menyatakan bahwa bilamana UNCLOS 1982 berlaku 12 bulan setelah penyimpanan naskah ratifikasi tidak kurang dari 60 negara, UNCLOS 1982 akan merupakan pengaturan semua kegiatan umat manusia di laut, dasar laut dan sumber-sumber daya laut di dalamnya. Ketentuan demikian akan sama mengikat seluruh negara, tanpa memperhatikan apakah mereka anggota UNCLOS 1982 atau tidak, kecuali ketentuan-ketentuan yang hanya berlaku terhadap anggota.[13]

---

12 Pasal 12 Konvensi Chicago 1944:"…….Over high seas, the rules inforce shall be those established under this Convention. Each contracting State undertakes to insure the prosecution of all persons violating the regulations applicable. Lihat Paul Stephen Dempsey Ed.,Annals of Air and Space Law, Vol.XXXI-Part I-2005.Toronto : The Carswell Company Ltd, hlm.23

13 E. Hey and A.W. Koers Eds.,*International Law of the Sea.* The Netherlands Institute of Transport, page 15.

Apabila dicermati dengan benar ketentuan-ketentuan yang ada banyak pasal-pasal yang bermaksud berlaku pula kepada bukan negara anggota, sehingga tampaknya secara tidak disadari UNCLOS 1982 tersebut juga dimaksudkan untuk mengikat kepada negara bukan anggota UNCLOS 1982. Hal ini dapat dibuktikan perumusan-perumusan yang ada, misalnya yang tercantum di dalam Pasal 3 yang antara lain mengatakan "*Every State has the right to establish the breadth of its teritorial sea up to a limit not exceeding 12 (twelve) nautical miles ……..* Dengan istilah *"Every State*" berarti ketentuan tersebut tidak terbatas berlakunya hanya kepada negara anggota UNCLOS 1982. Bilamana dimaksudkan hanya berlaku terhadap negara anggota UNCLOS 1982, semestinya menggunakan istilah "*Each Contracting State".* Demikian pula yang terdapat di dalam Pasal 38 UNCLOS 1982 tersebut antara lain menyatakan "….. *all ships and aircraft enjoy the rights of transit passage ……*" dan bukti lain yang lebih tegas tercantum di dalam Pasal 17 Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 yang antara lain mengatakan *"…….. ship of all States, whether coastal state or land-locked enjoy the rights of innocent passage*".

Berbagai delegasi menyarankan bahwa mayoritas sepakat, kecuali dasar laut dan lapisan tanah di bawah dasar laut, ketentuan-ketentuan seperti lebar laut teritorial 12 mil laut, kelepasan navigasi di laut lepas, *innocent passage* dan ketentuan-ketentuan lain yang serupa, telah dianggap berlaku sebagai hukum internasional tanpa memerlukan pengakuan secara umum. Mengenai dasar laut dan lapisan tanah di bawah dasar laut terutama untuk eksploitasi dan eksplorasi sumber daya dasar laut, Amerika Serikat secara tegas menolak ketentuan tersebut, karena tidak sesuai dengan kebijakan pemerintah Amerika Serikat. Sebagai reaksi sikap Amerika Serikat, kelompok 77 dalam sidangnya di Kingston telah menyatakan akan mententang baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama terhadap negara yang tidak menanda tangani atau menolak beberapa ketentuan UNCLOS 1982 dan tetap menolak ketentuan dasar laut dan lapisan di bawah tanah dasar laut. Pernyataan yang sama dikeluarkan oleh negara-negara Eropa dan negara-negara sosialis.

Mengenai kemungkinan benturan dengan berlakunya Konvenssi Jenewa 1958 yang terdiri dari 4 (empat) konvensi[14] Pasal 311 UNCLOS 1982, secara tegas mengatur. Dalam paragraph 1

[14] Konvensi Jenewa 1958 terdiri dari *(a) Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone, (b) Conventon on the High Seas, (c) Convention of the Living Resources of the High Seas, (d) Convention on theContinental Self.*

Pasal tersebut menyatakan :…… *This Convention shall prevail between States parties over the Geneve Convention on the Law of the Seas of 29 April 1958.* Dengan demikian ketentuan ini berarti bahwa bagi negara yang menjadi anggota UNCLOS 1982 berlaku terhadap mereka, sedangkan bagi negara yang bukan anggota UNCLOS 1982 tetap berlaku Konvensi Jenewa 1958.

b. *Reservation*

Berbeda dengan Konvensi Jenewa 1958 yang terdiri dari 4 (empat) konvensi sebagaimana disebutkan di atas, UNCLOS 1982 merupakan satu paket yang tidak dapat dipisah-pisahkan dan merupakan satu kesatuan. UNCLOS 1982 tidak memberi kesempatan kepada negara hak *"reservation*" sebagaimana layaknya konvensi internasional untuk mencegah terpecah-pecahnya UNCLOS 1982, sehingga tidak memungkinkan bagi negara anggota untuk memilih salah satu pasal atau ketentuan dan mengabaikan ketentuan yang lain. Allan Mc Eachen mengatakan bahwa bilamana negara yang bersangkutan memilih salah satu ketentuan dalam UNCLOS 1982, maka akan ditolak dan tidak akan diakui oleh masyarakat dunia. Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) tentang Hukum Laut ketiga, dalam sidangnya yang berlangsung di Montego Bay, Jamaica tanggal 10 Desember 1982, telah berhasil mengesahkan UNCLOS 1982 yang merupakan hukum internasional yang untuk pertama kalinya mengatur rezim-rezim hukum laut internasional secara komprehensif dan menyeluruh, satu sama lain saling terkait dan tidak dapat dipisah-pisahkan.

4. Rezim Hukum Laut Teritorial (*Territorial Regime*)

Dalam rezim hukum laut territorial ini akan dijelaskan (a) rezim hukum kedaulatan negara pantai; (b) batas laut territorial; (c) perairan pedalaman; (d) penetapan garis batas laut territorial antara negara yang pantainya berhadapan atau berdampingan; (e) lintas damai (*innocent passage*) di laut territorial yang meliputi pengertian lintas damai, pengaturan lintas damai, alur laut lintas damai, kapal asing bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut bahan berbahaya, kewajiban negara pantai, perlindungan negara pantai, pungutan pada kapal asing; (f) yurisdiksi terhadap kapal dagang yang meliputi yurisdiksi kriminal dan perdata; (g) yurisdiksi kapal perang atau kapal pemerintah; (h) zona tambahan sebagai berikut.

a. Kedaulatan Indonesia

Selain wilayah daratan dan perairan pedalamannya dan, dalam hal ini Indonesia sebagai negara kepulauan yang telah meratifikasi UNCLOS[15] mempunyai kepulauan yang meliputi jalur laut yang berbatasan dengan laut territorial, kedaulatan di laut territorial. Kedaulatan Indonesia tersebut meliputi ruang udara di atas laut territorial, dasar laut, lapisan tanah di bawah dasar laut. Kedaulatan Indonesia tersebut harus dilaksanakan sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982.[16]

b. Batas Laut Territorial

Laut teritorial adalah laut yang lebarnya ditetapkan oleh Indonesia yang tidak melebihi dari 12 mil laut diukur dari garis pangkal yang ditentukan oleh UNCLOS 1982.[17] Batas luar laut territorial adalah garis yang jaraknya setiap titiknya dari titik terdekat garis pangkal, sama dengan lebar laut territorial.[18] Garis pengkal biasa untuk mengukur lebar laut territorial adalah garis air rendah sepanjang pantai yang terlihat pada peta skala besar yang diakui secara resmi oleh Indonesia.[19] Apabila pulau yang terletak pada atol atau pulau yang mempunyai karang-karang di sekitarnya, maka garis pangkal untuk mengukur lebar laut teritorial adalah garis air rendah pada posisi karang kearah laut yang ditunjukkan oleh tanda yang jelas untuk itu pada peta yang diakui secara resmi oleh Indonesia.[20]

Dalam hal garis pantai menjorok ke dalam dan menikung ke dalam atau jika terdapat suatu deretan pulau sepanjang pantai di dekatnya, cara penarikan garis pangkal lurus yang menghubungkan titik-titik yang tepat dapat digunakan untuk menarik garis pangkal. Apabila ada

---

[15] Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982 berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convetion on The Law of The Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut)

[16] Pasal 2 UNCLOS 1982

[17] Pasal 3 UNCLOS 1982

[18] Pasal 4 UNCLOS 1982

[19] Pasal 5 UNCLOS 1982

[20] Pasal 6 UNCLOS 1982

delta dan kondisi alam lainnya garis pantai sangat tidak tetap, maka titik-titik yang tepat dapat dipilih pada garis air rendah yang paling jauh menjorok ke laut dan sekalipun garis air rendah kemudian mundur, garis-garis pangkal lurus tersebut akan tetap berlaku sampai diubah oleh Indonesia sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982.

Penarikan garis pangkal lurus tidak boleh menyimpang terlalu jauh dari arah umum dari pantai dan bagian-bagain laut yang terletak di dalam garis pangkal demikian harus cukup dekat ikatannya dengan daratan untuk dapat tunduk pada rezim perairan pedalamannya. Garis pangkal lurus tidak boleh ditarik ke dan dari elevasi surut, kecuali apabila di atasnya didirikan mercu suar atau instalasi serupa yang secara permanen ada di atas permukaan laut atau kecuali dalam hal penarikan garis pangkal lurus ke dan dari elevasi demikian telah memperoleh pengakutan internasional. Sistem penarikan garis pangkal seluruh tidak boleh diterapkan oleh Indonesia dengan cara yang sedemikian rupa sehingga memotong laut teritorial Indonesia lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif. Berdasarkan ketentuan tersebut, maka Indonesia sebagai negara kepulauan mempunyai kewajiban untuk menentukan titik yang menetapkan batas laut territorial.

c. Perairan Pedalaman

Indonesia dapat menarik garis-garis penutup untuk menetapkan batas perairan pedalaman. Perairan pada sisi darat garis pangkal laut teritorial merupakan bagian perairan Indonesia sebagai negara kepulauan. Apabila penetapan garis pangkal lurus berakibat tertutupnya perairan pedalaman daerah-daerah yang sebelumnya tidak dianggap demikian, maka di dalam perairan pedalaman akan berlaku suatu hak lintas damai yang diatur dalam UNCLOS 1982.[21] Apabila suatu sungai mengalir langsung ke laut, garis pangkal adalah garis lurus melintasi mulut sungai antara titik-titik pada garis air rendah kedua tepi sungai.[22] Teruskan halaman 11 Pasal 10 (teluk)

[21] Pasal 8 UNCLOS 1982

[22] Pasal 9 UNCLOS 1982

5. Penetapan Garis Batas Laut Teritorial Antara Negara Yang Pantainya Berhadapan atau Berdampingan.

Apabila Indonesia dengan negara lain yang letaknya berhadapan atau berdampingan satu sama lain, tidak satupun di antara mereka berhak, kecuali ada persetujuan yang sebaliknya antara Indonesia dengan negara lain, untuk menetapkan batas laut teritorial melebihi garis tengah yang titik-titiknya sama jaraknya dari titik-titik terdekat pada garis-garis pangkal dari mana lebar laut territorial masing-masing negara diukur.

6. Lintas Damai (*innocent passage*) di laut teritorial

a. Pendahuluan.

Dalam lintas damai (*innocent passage*) di laut territorial ini dijelaskan pengertian lintas damai *(innocent passage*); pengaturan lintas damai; alur laut lintas damai; kapal asing bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut bahan berbahaya; kewajiban negara pantai; perlindungan negara pantai (Indonesia); pungutan pada kapal asing; yurisdiksi terhadap kapal dagang yang meliputi yurisdiksi kriminal, perdata dan terhadap kapal perang dan kapal pemerintah; zona tambahan sebagai berikut.

b. Pengertian Lintas Damai (*innocent passage*)

Semua lintasan kapal asing tidak damai (*innocent passage*) apabila pelintasan tersebut dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai, apabila kapal asing tersebut di laut territorial melakukan salah satu kegiatan ancaman atau gangguan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik Indonesia, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional yang tercantum dalam *UN Charter*; setiap latihan atau praktik dengan senjata macam apapun juga; setiap perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan pertahanan atau keamanan Indonesia; setiap perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan Indonesia; peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal; peluncuran,

pendaratan atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer; bongkar atau memuat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter Indonesia; setiap perbuatan pencemaran dengan sengaja dan parah yang bertentangan dengan UNCLOS 1982; setiap kegiatan perikanan; kegiatan riset atau *survey;* setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya Indonesia; dan setiap kegiatan lainnya Indonesia.[23] Hal ini berbeda dengan hukum udara yang tidak memberikan hak lintas damai *(over flying)* di atas laut territorial, dalam hukum laut internasional diakui hak lintas damai (*innocent passage*).

UNCLOS 1982 menjamin kedaulatan Indonesia sebagaimana dikemukakan di atas, tetapi kedaulatan tersebut dikurangi oleh hak lintas damai *(innocent passage)*[24]yang diberikan kepada kapal-kapal semua negara *(ships of all States)*[25] baik kapal negara pantai atau kapal bukan negara pantai menikmati hak lintas damai *(enjoy the right of innocent passage)* melalui laut territorial.[26] Hak lintas damai *(innocent passage)* yang diberikan kepada semua kapal baik kapal negara pantai atau negara tidak berpantai tersebut dilakukan sepanjang tidak merugikan terhadap kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai. Lintas damai tersebut harus dilakukan sesuai dengan UNCLOS 1982.

---

23 Pasal 19 UNCLOS 1982.

24 Pengertian lintas berarti navigasi yang melalui laut territorial untuk keperluan melintasi laut tanpa memasukan perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut *(roadstead)* atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman atau berlalu kea tau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut *(roadstead)* atau fasilitas pelabuhan tersebut. Pelayaran melintas harus terus menerus, langsung serta secepat mungkin. Namun demikian, lintas mencakup berhenti dan buang jangkar, tetapi hanya sepanjang hal tersebut berkaitan degan navigasi yang lazin atau perlu dilakukan karena force majere atau mengalami kesulitan atau guna memberikan pertolongan kepada oang atau pesawat udara yang dalam bahaya atau kesulitan; Lihat Pasal 18 UNCLOS 1982.

25 Perkataan *"ships of all States"* mengindikasikan bahwa UNCLOS 1982 mengikat kepada Negara manapun juga yang bersifat *"law-making treaty."*

26 Pasal 17 UNCLOS 1982

c. Pengaturan Lintas Damai

Sebagaimana disebutkan di atas, Indonesia berdaulat di laut teritorial, karena itu sebagai negara berdaulat, Indonesia berhak mengatur lalu lintas yang berkenaan dengan lintas damai. Indonesia dapat membuat peraturan perundang-undangan sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982 dan peraturan hukum internasional lainnya yang bertalian dengan lintas damai melalui laut teritorial seperti keselamatan navigasi dan pengaturan lalu lintas kelautan; perlindungan alat-alat bantu dan fasilitas navigasi serta fasilitas atau instalasi lainnya; perlindungan kabel dan pipa laut; konservasi kekayaan hayati laut; pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan perikanan negara pantai; pelestarian lingkungan pantai dan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemarannya; penelitian ilmiah kelautan dan *survey* hidrografi; pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan bea cukai, imigrasi atau saniter Indonesia.

Peraturan perundang-undangan tersebut tidak berlaku bagi disain, konstruksi, pengawakan atau peralatan kapal asing, kecuali apabila peraturan perundang-undangan tersebut melaksanakan peraturan atau standar internasional yang diterima secara umum. Indonesia harus mengumumkan semua peraturan perundang-undangan tersebut sebagaimana layaknya. Kapal asing yang melaksanakan hak lintas damai melalui laut teritorial harus mematuhi semua peraturan perundangan-undangan yang dikeluarkan oleh Indonesia maupun hukum internasional bertalian dengan pencegahan tubrukan di laut yang diterima secara umum.[27]

d. Alur Laut Lintas Damai di Laut Teritorial

Atas pertimbangan keselamatan pelayaran, Indonesia dapat mewajibkan kapal asing yang melaksanakan hak lintas damai melalui laut teritorial untuk menggunakan alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang harus dilalui. Khusus kapal tangki, kapal bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau barang atau bahan berbahaya atau beracun dapat diharuskan untuk membatasi lintasnya pada alur laut demikian. Dalam penetapan alur laut dan penentuan skema pemisah lalu lintas tersebut Indonesia harus memperhatikan rekomendasi organisasi internasional

[27] Pasal 21 UNCLOS 1982.

yang kompeten; setiap alur yang biasanya digunakan untuk navigasi internasional; sifat-sifat khusus kapal dan alur tertentu; kepadatan lalu lintas. Indonesia harus mencantumkan secara jelas alur laut dan pemisah lalu lintas demikian pada peta yang harus diumumkan.[28]

e. Kapal Asing Bertenaga Nuklir dan Kapal Yang Mengangkut Bahan Berbahaya.

Kapal asing bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau bahan lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun, apabila melaksanakan hak lintas damai melalui laut teritorial, harus membawa dokumen dan memenuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian internasional bagi kapal-kapal demikian.[29]

f. Kewajiban Negara Pantai

Hukum internasional sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982, memberi hak kepada semua kapal milik negara pantai maupun negara tidak berpantai *(land lock States)* untuk melakukan lintas damai *(innocent passage)* melalui laut teritorial, karena itu hukum internasional tersebut mewajibkan Indonesia untuk tidak menghambat atau menghalangi lintas damai kapal asing melalui laut teritorial kecuali sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982. Dalam penerapannya atau setiap peraturan perundang-undangan yang keluarkan oleh Indonesia, khususnya tidak akan menetapkan persyaratan atas kapal asing yang mengakibatkan atau mengurangi hak lintas damai atau melakukan tindakan diskrimatif formil atau diskriminatif yang nyata terhadap kapal negara manapun juga atau terhadap kapal yang mengangkut muatan ke, dari atau atas nama negara manapun juga. Apabila Indonesia mengeluarkan peraturan mengenai navigasi harus mengumumkan secara tepat bahaya apapun yang diketahui di laut territorial tersebut.[30]

---

[28] Pasal 22 UNCLOS 1982

[29] Pasal 23 UNCLOS 1982

[30] Pasal 24 UNCLOS 1982

g. Perlindungan Terhadap Negara Pantai (Indonesia)

Hukum internasional sebagaimana disebutkan dalam UNCLOS 1982, di samping mewajibkan kepada Indonesia, juga memberi perlindungan kepada Indonesia. Berdasarkan UNCLOS 1982, Indonesia dapat mengambil langkah-langkah yang diperlukan dalam laut teritorialnya untuk mencegah lintas yang tidak damai. Dalam hal hak kapal menuju perairan pedalaman atau singgah di suatu fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman, Indonesia juga mempunyai hak untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah pelanggaran apapun terhadap persyaratan yang ditentukan bagi masuknya kapal tersebut ke perairan pedalaman atau persinggahan,[31] namun demikian Indonesia tidak boleh melakukan tindakan diskriminatif secara formil di antara kapal asing, dapat menangguhkan sementara dalam daerah tertentu laut teritorialnya lintas damai kapal asing apabila penangguhan demikian sangat diperlukan untuk perlindungan keamannya, termasuk keperluan latihan senjata. Penangguhan demikian hanya berlaku setelah diumumkan sebagaimana mustinya.[32]

h. Pungutan Pada Kapal Asing

Dalam hukum internasional, pada prinsipnya tidak ada pungutan apapun juga tanpa pelayanan, karena itu menurut UNCLOS 1982 tidak ada pungutan yang dapat dibebankan kepada kapal asing yang hanya melintasi laut territorial. Pungutan dapat dikenakan kepada kapal asing yang melintasi laut territorial sebagai pembayaran bagi pelayanan yang diberikan oleh Indonesia, tetapi pungutan tersebut tidak bersifat diskriminatif antara kapal asing dengan kapal nasional atau antara kapal asing satu terhadap kapal asing lainnya.[33]

---

[31] Perlu dicatat disini bahwa kapal semua Negara baik Negara berpantai maupun Negara pantai tidak mempunyai hak lintas damai di perairan pedalaman.

[32] Pasal 25 UNCLOS 1982

[33] Pasal 26 UNCLOS 1982

7. Yurisdiksi terhadap Kapal Dagang

Indonesia mempunyai dua macam yurisdiksi masing-masing yurisdiksi kriminal dan yurisdiksi perdata terhadap kapal dagang yang melintasi laut territorial sebagai berikut:

a. Yurisdiksi Kriminal

Kapal adalah wilayah negara tempat kapal didaftarkan *(floating island)*, karena itu yurisdiksi kriminal Indonesia tidak berlaku di atas kapal asing yang sedang melintasi laut territorial untuk menangkap siapapun atau untuk mengadakan penyelidikan yang bersangkutan dengan kejahatan apapun juga yang dilakukan di atas kapal selama melintas di laut teritorial, kecuali apabila akibat kejahatan itu mengganggu Indonesia; atau kejahatan tersebut termasuk jenis yang mengganggu kedamaian negara atau ketertiban laut teritoirial atau apabila telah diminta bantuan penguasa setempat oleh nakhoda kapal atau oleh perwakilan diplomatik atau pejabat konsuler negara tempat kapal didaftarkan atau apabila tindakan demikian diperlukan untuk menumpas perdagangan gelap narkoba atau bahan psychotropis.[34]

Larangan yurisdiksi terhadap kapal dagang tersebut tidak mengurangi hak Indonesia untuk mengambil langkah-langkah apapun juga berdasarkan undang-undangnya dengan tujuan penangkapan atau penyidikan di atas kapal asing yang melintasi laut teritorial setelah meninggalkan perairan pedalaman. Indonesia, apabila nakhoda memintanya, harus memberitahu wakil diplomatik atau pejabat konsuler negara tempat kapal didaftarkan sebelum melakukan tindakan apapun dan harus membantu hubungan antara wakil atau pejabat demikian dengan awak kapal. Dalam keadaan darurat pemberi tahuan tersebut dapat disampaikan sewaktu tindakan tersebut dilakukan.[35]

Dalam pertimbangan apakah atau dengan cara bagaimana suatu penangkapan akan dilakukan, pejabat setempat harus memperhatikan kepentingan navigasi, kecuali dalam hal

---

[34] Pasal 27 Paragraf (1) UNCLOS 1982

[35] Pasal 27 Paragraf (3) UNCLOS 1982

perlindungan dan pelestarian lingkungan laut yang ditetapkan sebagai zona ekonomi eksklusif, Indonesia tidak dibenarkan untuk mengambil langkah-langkah apapun di atas kapal asing yang melintasi laut teritorial untuk melakukan penangkapan seseorang atau melakukan penyidikan apapun yang berkaitan dengan kejahatan apapun yang dilakukan sebelum kapal itu memasuki laut teritorial, apabila kapal tersebut dalam perjalanannya dari pelabuhan asing, hanya melintasi laut teritorial dan memasuki perairan perdalaman.[36]

b. Yurisdiksi Perdata

Indonesia tidak boleh merubah atau menghentikan haluan kapal asing yang melintasi laut teritorialnya yang bertujuan melaksanakan yurisdiksi perdata berkenaan dengan seseorang yang berada di atas kapal itu. Indonesia tidak dapat melaksanakan eksekusi terhadap atau menahan kapal untuk keperluan proses perdata apapun juga, kecuali apabila berkenaan dengan kewajiban atau tanggung jawab ganti rugi yang diterima atau yang dipikul oleh kapal itu sendiri untuk melakukan atau maksud perjalanannya melalui perairan Indonesia, namun demikian tidak mengurangi hak Indonesia untuk melakukan eksekusi atau menangkap sesuai dengan undang-undangnya guna proses perdata terhadap kapal asing yang berada di laut teritorial atau melintasi laut teritorial setelah meninggalkan perairan pedalaman.

c. Yurisdiksi Terhadap Kapal Perang dan Kapal Pemerintah

Kapal perang *(warship)* adalah kapal yang dimiliki oleh angkatan bersenjata suatu negara yang memakai tanda luar yang menunjukan ciri khusus kebangsaan kapal tersebut, di bawah komando seorang perwira yang diangkat oleh pemerintah negaranya dan yang namanya terdapat di dalam daftar dinas militer yang tepat atau daftar serupa dan yang diawaki oleh awak kapal yang tunduk pada disiplin angkatan bersenjata regular.[37] Berdasarkan pengertian tersebut, maka kapal bea cukai, kapal polisi negara, tidak termasuk kapal perang *(warship).*

---

[36] Pasal 27 paragraf (4) dan (5) UNCLOS 1982

[37] Pasal 29 UNCLOS 1982

Apabila kapal perang *(warship)* asing tidak mematuhi peraturan perundang-undangan yang dikeluarkan oleh Indonesia mengenai lintas melalui laut teritorial dan tidak mengindahkan permintaan untuk mematuhi peraturan perundang-undangan tersebut yang disampaikan kepadanya, maka Indonesia dapat mengusir kapal perang tersebut segera meninggalkan laut territorial.[38] Negara bendera bertanggung jawab secara internasional untuk setiap kerugian atau kerusakan yang diderita oleh Indonesia sebagai akibat kapal perang asing yang dioperasikan untuk tujuan non-komersial melalui laut territorial berdasarkan hukum nasional Indonesia maupun hukum internasional lainnya.[39]

8. Zona Tambahan *(Contiguous Zone)*

Indonesia berhak menetapkan zona tambahan *(contiguous zone)* yang lebarnya tidak melebihi dari 24 mil laut terhitung sejak garis pangkal yang diukur dari laut teritorial. Zona tambahan tersebut dimaksudkan untuk mencegah pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter di dalam wilayah atau laut teritorial; menghukum pelanggar peraturan perundang-undangan yang dilakukan dalam wilayah atau laut teritorialnya.

9. Selat Digunakan Untuk Pelayaran Internasional

Dalam selat yang digunakan untuk pelayaran internasional ini dijelaskan tinjauan umum; lingkup lintas transit; kewajiban kapal atau pesawat udara; alur laut dan pemisah lalu lintas; peraturan perundang-undangan negara berbatasan; sarana bantu navigasi dan keselamatan serta pengembangan lain dan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran; lintas damai (*innocent passage*), alur laut lintas damai; kapal asing bertenaga nuklir dan kapal pengangkut bahan berbahaya; kewajiban negara berbatasan; perlindungan negara berbatasan; dan pungutan pada kapal asing sebagai berikut.

[38] Pasal 30 UNCLOS 1982

[39] Pasal 31 UNCLOS 1982

a. Tinjauan Umum

Rezim lintas transit melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional tidak mempengaruhi status hukum perairan selat atau kedaulatan atau yurisdiksi negara berbatasan, perairan, ruang udara di atasnya, dasar laut serta lapisan tanah di bawahnya. Kedaulatan atau yurisdiksi negara yang berbatasan dengan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional harus dilaksanakan sesuai dengan UNCLOS 1982 dan hukum internasional lainnya.

Ruang lingkup selat yang digunakan untuk pelayaran internasional juga tidak akan berpengaruh terhadap perairan pedalaman maupun perairan yang terletak dalam selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, kecuali garis pangkal lurus mengakibatkan tertutupnya perairan pedalaman bagian-bagian yang sebelumnya tidak dianggap demikian; status hukum perairan di laut teritorial negara yang berbatasan dengan selat sebagai zona ekonomi eksklusif atau laut lepas; atau rejim hukum dalam selat di mana lintas diatur untuk keseluruhan atau untuk sebagian oleh konvensi internasional yang telah berlaku sejak lama khusus bagi selat demikian.

Rute laut lepas atau rute melalui zona ekonomi eksklusif melalui selat-selat yang digunakan untuk pelayaran internasional tidak berlaku bagi selat yang digunakan untuk pelayaran internasional apabila melalui selat itu terdapat rute laut lepas atau rute melalui suatu zona ekonomi eksklusif yang sama fungsinya dengan navigasi dan hidrografis; dalam rute demikian. Ketentuan mengenai kelepasan pelayaran dan penerbangan di atasnya berlu.[40]

b. Lingkup Lintas Transit

Ruang lingkup lintas transit yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya. Di dalam selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya semua kapal dan pesawat udara berhak lintas transit, tidak boleh dihalangi, kecuali apabila selat itu berada

[40] Pasal 36 UNCLOS 1982

antara satu pulau dan daratan utama negara yang berbatasan dengan selat, lintas transit tidak berlaku apabila pada sisi kearah laut pulau itu terdapat rute melalui laut lepas atau melalui suatu zona ekonomi eksklusif yang berfungsi sama dengan navigasi dan hidrografi.

Lintas transit adalah kelepasan pelayaran atau penerbangan yang semata-mata untuk tujuan pelayaran yang terus menerus, lansung dan secepat mungkin antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian laut lepas atau zona eksklusif lainnya, namun demikian persyaratan lintas transit secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin tidak menutup kemungkinan lintas melalui selat untuk maksud memasuki, meninggalkan atau kembali dari Negara yang berbatasan dengan selat itu, dengan tunduk pada syarat-syarat Negara tersebut. Setiap kegiatan di luar pelaksanaan hak lintas transit tetap berlaku ketentuan UNCLOS 1982.[41]

c. Kewajiban Kapal atau Pesawat Udara

Kapal laut atau pesawat udara yang melaksanakan hak lintas di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional wajib lewat dengan cepat melalui atau di atas selat; menghindarkan diri dari ancaman atau penggunaan kekerasan apapun juga terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik negara yang berbatasan dengan selat atau dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas hukum internasional yang tercantum dalam *UN Charter*; menghindarkan diri dari kegiatan apapun juga selain lintas transit secara terus menerus langsung dan secepat mungkin secara normal kecuali diperlukan karena *force majeure* atau karena kesulitan; mematuhi ketentuan kewajiban yang diatur dalam UNCLOS 1982.

Kapal dalam lintas transit harus mematuhi peraturan hukum internasional yang berlaku secara umum, prosedur dan praktik tentang keselamatan di laut termasuk peraturan internasional pencegahan tubrukan di laut; mematuhi peraturan internasional yang berlaku secara umum, prosedur dan praktik tentang pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran yang berasal dari kapal, sedangkan pesawat udara dalam lintas transit harus mematuhi peraturan penerbangan yang ditetapkan oleh ICAO sepanjang berlaku bagi pesawat udara sipil *(civil*

[41] Pasal 38 UNCLOS 1982

aircraft); pesawat udara pemerintah *(state aircraft)* biasanya mematuhi tindakan keselamatan demikian dan seiap waktu beroperasi dengan mengindahkan keselamatan penerbangan sebagaimana mustinya; setiap waktu memantau prekuensi radio yang ditetapkan oleh otoritas pengawas lalu lintas udara yang berwenang yang ditetapkan secara internasional atau oleh frekuensi radio darurat internasional.[42]

Semua kapal asing termasuk kapal riset ilmiah kelautan dan kapal *survey* hidrografi, selama melakukan lintas transit tidak boleh melakukan riset atau *survey* apapun juga tanpa persetujuan sebelumnya dari negara yang berbatasan dengan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.[43]

d. Alur Laut dan Pemisah Lalu Lintas.

Indonesia dapat menentukan alur laut dan menetapkan skema pemisah lalu lintas untuk pelayaran di selat apabila diperlukan untuk meningkatkan lintasan yang aman bagi kapal. Demikian pula, Indonesia apabila keadaan menghendakinya, dan setelah itu memberi pengumuman, dapat menggantikan setiap alur laut atau skema pemisah lalu lintas yang telah ditetentukan atau ditetapkan sebelumnya dengan alur laut skema pemisah lalu lintas yang lain. Alur laut dan skema pemisah tersebut harus sesuai dengan peraturan internasional yang telah berlaku secara umum. Sebelum menentukan atau mengganti alur laut atau menetapkan atau mengganti skema pemisah lalu lintas, Indonesia harus mengajukan usul kepada organisasi internasional yang berwenang dengan maksud dapat menerimanya. Organisasi internasional tersebut hanya dapat menerima alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang telah disepakati dengan negara-negara yang berbatasan dengan selat, setelah negara-negara itu dapat menentukan penetapan atau menggantinya.

Berkenaan dengan selat di mana sedang diusulkan alur laut atau skema pemisah lalu lintas melalui perairan dua atau lebih Indonesia dengan negara-negara yang bersangkutan harus

---

[42] Pasal 39 UNCLOS 1982

[43] Pasal 40 UNCLOS 1982

kerjasama untuk merumuskan usul melalui konsultasi dengan organisasi internasional yang berwenang. Indonesia yang berbatasan dengan selat harus secara jelas mencantumkan semua alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang ditentukan atau ditetapkan pada peta yang diumumkan sebagaimana mustinya. Kapal dalam lintas transit harus menghormati alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang berlaku dan yang ditetapkan sesuai dengan UNCLOS 1982.[44]

e. Peraturan Perundang-Undangan Negara Berbatasan.

Negara berbatasan dengan selat dapat membuat peraturan perundang-undangan yang berkenaan dengan lintas transit melalui selat, mengenai semua atau setiap keselamatan pelayaran dan pengaturan lalu lintas di laut; pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran dengan melaksanakan peraturan internasional yang berlaku tentang pembuangan minyak, limbah berminyak dan bahan beracun lainnya di selat; bertalian dengan kapal penangkap ikan, pencegahan penangkapan ikan termasuk cara penyimpanan alat penangkap ikan; menaikkan ke atas kapal atau menurunkan dari kapal setiap komoditi, mata uang atau orang bertentangan dengan peraturan perundang- undangan bea cukai, fiscal, imigrasi atau saniter negara berbatasan dengan selat.

Peraturan perundang-undangan tersebut tidak boleh mengadakan diskriminasi formil maupun diskriminasi nyata di antara kapal asing atau di dalam pelaksanaannya yang mengakibatkan penolakan, menghambat atau mengurangi hak lintas transit yang ditetapkan dalam UNCLOS 1982. Negara-negara berbatasan dengan selat harus mengumumkan semua peraturan perundang-undangan tersebut, sedangkan Negara berbendera kapal atau Negara tempat pesawat udara didaftarkan berhak memperoleh kekebalan, yang bertindak secara bertentangan dengan peraturan perundang-undangan tersebut atau ketentuan lain dalam UNCLOS 1982, harus memikul tanggung jawab internasional untuk setiap kerugian atau kerusakan yang diderita oleh Negara berbatasan dengan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.[45]

---

[44] Pasal 41 UNCLOS 1982

[45] Pasal 42 UNCLOS 1982

f. Sarana Bantu Navigasi dan Keselamatan serta Pengembangan Lainnya dan Pencegahan, Pengurangan dan Pengendalian Pencemaran.

Negara pemakai dan negara berbatasan hendaknya kerja sama untuk pengadaan dan pemeliharaan di selat sarana bantu navigasi dan keselamatan yang diperlukan atau pengembangan sarana bantu pelayaran internasional, dan untuk mencegah, mengurangi dan mengendalikan pencemaran dari kapal.[46] Negara berbatasan dengan selat tidak boleh menghambat lintas transit dan harus mengumumkan dengan tepat setiap bahaya bagi pelayaran atau penerbangan lintas di dalam atau di atas selat yagn diketahuinya. Tidak boleh ada penangguhan lintas transit.[47]

g. Lintas Damai *(Innocent Passage)*

Negara berbatasan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional berhak mengatur lalu lintas yang berkenaan dengan lintas damai. Negara berbatasan selat berhak membuat peraturan perundang-undangan sesuai dengan ketentua UNCLOS 1982 dan peraturan hukum internasional lainnya yang bertalian dengan lintas damai melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional seperti keselamatan navigasi dan pengaturan lalu lintas kelautan; perlindungan alat-alat bantu dan fasilitas navigasi serta fasilitas atau instalasi lainnya; perlindungan kabel dan pipa laut; konservasi kekayaan hayati laut; pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan perikanan negara berbatasan; pelestarian lingkungan negara berbatasan dan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemarannya; penelitian ilmiah kelautan dan *survey* hidrografi; pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan bea cukai, fiscal, imigrasi atau saniter Negara pantai.

Peraturan perundang-undangan tersebut tidak berlaku bagi disain, konstruksi, pengawakan atau peralatan kapal asing, kecuali apabila peraturan perundang-undangan tersebut melaksanakan peraturan atau standar internasional yang berlaku secara umum. Negara berbatasan harus mengumumkan semua peraturan perundang-undangan tersebut. Kapal asing yang melaksanakan

---

[46] Pasal 43 UNCLOS 1982

[47] Pasal 44 UNCLOS 1982

hak lintas damai melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional harus mematuhi semua peraturan perundangan-undangan yang dikeluarkan oleh negara berbatasan pantai maupun hukum internasional bertalian dengan pencegahan tubrukan di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional laut yang diterima secara umum.

h. Alur Laut Lintas Damai

Atas pertimbangan keselamatan pelayaran, negara berbatasan dapat mewajibkan kapal asing yang melaksanakan hak lintas damai melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional untuk menggunakan alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang harus dilalui. Khusus kapal tangki, kapal bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau barang berbahaya atau bahan berbahaya atau beracun dapat diharuskan untuk membatasi lintasnya pada alur laut demikian. Dalam penetapan alur laut dan penentuan skema pemisah lalu lintas tersebut negara berbatasan pantai harus memperhatikan rekomendasi organisasi internasional yang kompeten; setiap alur yang biasanya digunakan untuk navigasi internasional; sifat-sifat khusus kapal dan alur tertentu; kepadatan lalu lintas. Negara berbatasan harus mencantumkan secara jelas alur laut dan skema pemisah lalu lintas demikian pada peta yang harus diumumkan.

i. Kapal Asing Bertenaga Nuklir dan Kapal Pengangkut Bahan Berbahaya.

Kapal asing bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau bahan lain yang sifatnya berbahaya atau beracun, apabila melaksanakan hak lintas damai melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, harus membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian internasional bagi kapal-kapal demikian.

j. Kewajiban Negara Berbatasan

Hukum internasional sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982, memberi hak kepada semua kapal milik Indonesia maupun kapal milik negara tidak berpantai *(land lock States)* untuk melakukan lintas damai *(innocent passage)* melalui selat yang digunakan untuk pelayaran

internasional, karena itu hukum internasional tersebut mewajibkan negara berbatasan untuk tidak menghambat atau menghalangi lintas damai kapal asing melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional kecuali sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982. Dalam penerapannya atau setiap peraturan perundang-undangan yang keluarkan oleh negara berbatasan, khususnya tidak akan menetapkan persyaratan atas kapal asing yang mengakibatkan atau mengurangi hak lintas damai atau melakukan tindakan diskrimatif formil atau diskriminatif yang nyata terhadap kapal negara *(state ship)* manapun juga atau terhadap kapal yang mengangkut muatan ke, dari atau atas nama Negara manapun juga. Apabila negara berbatasan mengeluarkan peraturan mengenai navigasi harus mengumumkan secara tepat bahaya apapun yang diketahui di selat yang digunakan untuk pelayaran internasional tersebut.

k. Perlindungan Negara Berbatasan.

Hukum internasional sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982, di samping mewajibkan kepada negara berbatasan, juga memberi perlindungan kepada negara berbatasan. Berdasarkan UNCLOS 1982, negara berbatasan dapat mengambil langkah-langkah yang diperlukan dalam selat yang digunakan untuk pelayaran internasionl untuk mencegah lintas yang tidak damai. Dalam hal hak kapal menuju perairan pedalaman atau singgah di suatu fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman, negara berbatasan pantai juga mempunyai hak untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah pelanggaran apapun terhadap persyaratan yang ditentukan bagi masuknya kapal tersebut ke perairan pedalaman atau persinggahan, namun demikian negara berbatasan tidak boleh melakukan tindakan diskriminatif secara formil di antara kapal asing, dapat menangguhkan sementara dalam daerah tertentu selat yang digunakan untuk pelayaran iternasional lintas damai kapal asing apabila penangguhan demikian sangat diperlukan untuk perlindungan keamannya, termasuk keperluan latihan senjata. Penangguhan demikian hanya berlaku setelah diumumkan sebagaimana mustinya.

l. Pungutan Pada Kapal Asing

Dalam hukum internasional, pada prinsipnya tidak ada pungutan apapun juga tanpa pelayanan, karena itu menurut UNCLOS 1982 tidak ada pungutan yang dapat dibebankan kepada

kapal asing yang hanya melintasi selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Pungutan dapat dikenakan kepada kapal asing yang melintasi selat yang digunakan untuk pelayaran internasional sebagai pembayaran bagi pelayanan yang diberikan oleh negara berbatasan berstransportasi, tetapi pungutan tersebut tidak bersifat diskriminatif antara kapal asing dengan kapal nasional atau antara kapal asing satu terhadap kapal asing lainnya.

CATATAN BACA LAGI PASAL 45 PARAGRAF (A) >>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>

10. Negara Kepulauan (*Archipelagic State)*

Dalam negara kepulauan (*archipelagic State*) ini dijelaskan pengertian negara kepulauan; garis pangkal kepulauan (Indonesia); pengukuran lebar laut territorial, ZEE, dan landas kontinen; penetapan batas perairan pedalaman (PM); perjanjian, hak perikanan tradisional dan kabel laut; lintas damai di negara kepulauan; pengertian lintas damai; pengaturan lintas damai; alur laut lintas damai; kapal asing bertenaga nuklir, kapal asing yang mengangkut bahan berbahaya; kewajiban negara kepulauan; dan perlindungan negara kepulauan sebagai berikut.

a. Pengertian Negara Kepulauan

Negara kepulauan adalah negara yang seluruhnya terdiri atas satu atau lebih kepulauan yang dapat mencakup pulau-pulau yang lain, sedangkan kepulauan adalah suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya sedemikian eratnya sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan satu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap demikian.[48]

[48] Pasal 46 UNCLOS 1982

b. Garis Pangkal Kepulauan (Indonesia)

Indonesia sebagai negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan yang menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau dan karang kering terluar kepulauan itu, dengan ketentuan bahwa di dalam garis pangkal demikian termasuk pulau-pulau utama dan suatu daerah di mana perbandingan antara daerah perairan dan daerah daratan, termasuk atol, adalah antara satu berbanding satu dan sembilan berbanding satu. Panjang garis pangkal demikian tidak boleh melebihi 100 mil laut, kecuali hingga 3% dari jumlah seluruh garis pangkal yang mengelilingi setiap kepulauan dapat melebihi kepanjangan tersebut, sehingga pada suatu kepanjangan maksimum 125 mil laut. Penarikan garis pangkal demikian tidak boleh menyimpang terlalu jauh dari konfigurasi umum kepulauan tersebut.

Garis pangkal demikian tidak boleh ditarik ke dan dari elevasi surut, kecuali apabila di atasnya telah dibangun mercu suar atau instalasi serupa yang secara permanen berada di atas permukaan laut atau apabila elevasi surut tersebut terletak seluruhnya atau sebagian pada suatu jarak yang tidak melebihi lebar laut territorial dari pulau yang terdekat. Sistem garis pangkal demikian tidak boleh diterapkan oleh suatu negara kepulauan dengan cara sedemikian rupa sehingga memotong laut territorial negara lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif.

Apabila suatu bagian perairan kepulauan Indonesia, terletak di antara dua bagian suatu negara tetangga yang langsung berdampingan, hak-hak yang ada dan kepentingan-kepentingan sah lainnya yang dilaksanakan secara tradisional oleh negara tersebut terakhir di perairan demikian, serta segala hak yang ditetapkan dalam perjanjian antara negara-negara tersebut akan berlaku dan harus dihormati.

Daerah daratan dapat mencakup di dalamnya perairan yang terletak di dalam tebaran karang pulau-pulau dan atol, termasuk bagian *plateau oceanic* yang bertebing curam yang tertutup atau hampir tertutup oleh serangkaian pulau batu gamping dan karang kering di atas permukaan laut yang terletak di sekeliling *plateau* tersebut, untuk menghitung perbandingan perairan dengan daratan.

Garis pangkal yang ditarik harus dicantumkan pada peta dengan skala atau skala-skala yang menandai untuk menegaskan posisinya. Sebagai gantinya, dapat dibuat daftar koordinat geografis titik-titik yang secara jelas memerinci *datum geodetic*. Indonesia sebagai negara kepulauan harus mengumumkan peta atau daftar koordinat geografis demikian dan harus mendepositkan satu salinan setiap peta atau daftar demikian pada Sekretaris Jenderal PBB.[49]

c. Pengukuran Lebar Laut Teritorial, ZEE dan Landas Kontinen

Lebar laut territorial, zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen harus diukur dari garis pangkal kepulauan yang ditarik sesuai dengan tata cara penarikan garis pangkal kepulauan tersebut di atas.

d. Status Hukum Perairan, Ruang Udara di atas Perairan dan Dasar Laut serta Lapisan Tanah Di bawahnya.

Kedaulatan Indonesia sebagai negara kepulauan meliputi perairan yang tertutup oleh garis pangkal kepulauan yang ditarik sesuai dengan tata cara pengukuran berdasarkan garis pangkal, sedangkan yang disebut perairan kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai. Kedaulatan tersebut meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan, dasar laut dan lapisan tanah di bawahnya, serta sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya. Pelaksanaan kedaulatan dilakukan sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982. Rejim lintas alur laut kepulauan yang ditetapkan, bagaimanapun juga tidak boleh mempengaruhi status hukum perairan kepulauan, termasuk alur laut, atau pelaksanaan kedaulatan oleh Indonesia sebagai negara kepulauan atas perairan demikian dan ruang udara, dasar laut dan lapisan tanah di bawahnya serta sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya.

e. Penetapan Batas Perairan Pedalaman (PM)

[49] Pasal 47 UNCLOS 1982

f. Perjanjian, Hak Perikanan Tradisional dan Kabel Laut

Indonesia sebagai negara kepulauan harus menghormati perjanjian yang ada dengan negara lain, mengakui hak perikanan tradisional dan kegiatan lain yang sah negara tetangga yang langsung berdampingan dalam daerah tertentu yang berada dalam perairan kepulauan. Syarat dan ketentuan pelaksanaan hak dan kegiatan tersebut, termasuk sifatnya, ruang lingkup dan daerah di mana hak dan kegiatan tersebut berlaku asas permintaan salah satu negara yang bersangkutan harus diatur dengan perjanjian bilateral antara mereka. Hak demikian tidak boleh dialihkan atau dibagi dengan negara ketiga atau warga negaranya. Indonesia sebagai negara kepulauan juga harus menghormati kabel laut yang ada dipasang oleh negara lain dan yang melalui melalui darat. Di samping itu, Indonesia sebagai negara kepulauan juga harus mengizinkan pemeliharaan dan penggantian kabel setelah diterimanya pemberitahuan mengenai letak dan maksud untuk memperbaiki atau menggantinya.[50]

11. Lintas Damai di Negara Kepulauan

UNCLOS 1982 menjamin kedaulatan Indonesia sebagai negara kepulauan dikemukakan di atas, tetapi kedaulatan tersebut dikurangi oleh hak lintas damai *(innocent passage)* yang diberikan kepada kapal-kapal semua negara *(ships of all States)*[51] baik kapal negara pantai atau kapal bukan negara pantai (*land lock state*) menikmati hak lintas damai *(enjoy the right of innocent passage)* melalui Indonesia sebagai negara kepulauan.[52] Hak lintas damai yang diberikan kepada semua kapal baik kapal negara pantai (*coastal state*) maupun negara tidak berpantai (*land lock state*) tersebut dilakukan sepanjang tidak merugikan terhadap kedamaian, ketertiban atau keamanan negara kepulauan. Lintas damai tersebut harus dilakukan sesuai dengan UNCLOS 1982.

---

50 Pasal 51 UNCLOS 1982

51 Perkataan *"ships of all States"* mengindikasikan bahwa UNCLOS 1982 mengikat kepada Negara manapun juga yang bersifat *"law-making treaty."*

52 Pasal 45 UNCLOS 1982

a. Pengertian Lintas Damai

Lintas semua kapal asing dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau keamanan Indonesia sebagai negara kepulauan, apabila kapal asing tersebut di Indonesia sebagai negara kepulauan melakukan salah satu kegiatan ancaman atau gangguan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik Indonesia, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional yang tercantum dalam Piagam PBB; setiap latihan atau praktik dengan senjata macam apapun juga; setiap perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan pertahanan atau keamanan Indonesia; setiap perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan Indonesia sebagai negara kepulauan; peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal; peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer; bongkar atau memuat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter Indonesia sebagai negara kepulauan; setiap perbuatan pencemaran dengan sengaja dan parah yang bertentangan dengan UNCLOS 1982; setiap kegiatan perikanan; kegiatan riset atau *survey;* setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya di Indonesia sebagai negara kepulauan; dan setiap kegiatan lainnya Indonesia.[53] Berbeda dengan hukum udara yang tidak memberikan hal lintas damai *(over flying)* di atas Indonesia sebagai negara kepulauan.

9. Pengaturan Lintas Damai

Sebagaimana disebutkan di atas, Indonesia sebagai negara kepuluan berdaulat di laut kepulauan, karena itu sebagai negara berdaulat, Indonesia sebagai negara kepuluan berhak mengatur lalu lintas yang berkenaan dengan lintas damai. Indonesia dapat membuat peraturan perundang-undangan sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982 dan peraturan hukum internasional lainnya yang bertalian dengan lintas damai melalui Indonesia seperti keselamatan navigasi lalu lintas kelautan; perlindungan alat-alat bantu dan fasilitas navigasi serta fasilitas atau instalasi lainnya; perlindungan kabel dan pipa laut; konservasi kekayaan hayati laut; pencegahan

[53] *Ibid.*

pelanggaran peraturan perundang-undangan perikanan Indonesia; pelestarian lingkungan Indonesia sebagai negara kepulauan dan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemarannya; penelitian ilmiah kelautan dan *survey* hidrografi; pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter Indonesia sebagai negara kepulauan.

Peraturan perundang-undangan tersebut tidak berlaku bagi disain, konstruksi, pengawakan atau peralatan kapal asing, kecuali apabila peraturan perundang-undangan tersebut melaksanakan peraturan atau standar internasional yang diakui secara umum. Indonesia sebagai negara kepulauan harus mengumumkan semua peraturan perundang-undangan tersebut sebagaimana layaknya. Kapal asing yang melaksanakan hak lintas damai melalui Indonesia harus mematuhi semua peraturan perundangan-undangan yang dikeluarkan oleh Indonesia maupun hukum internasional bertalian dengan pencegahan tubrukan di laut yang diakui secara umum.

10. Alur Laut Lintas Damai

Atas pertimbangan keselamatan pelayaran, Indonesia dapat mewajibkan kapal asing yang melaksanakan hak lintas damai melalui Indonesia untuk menggunakan alur laut dan skema pemisah lalu lintas yang harus dilalui. Khusus kapal tangki, kapal bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau barang berbahaya atau bahan berbahaya atau beracun dapat diharuskan untuk membatasi lintasnya pada alur laut demikian. Dalam penetapan alur laut dan penentuan skema pemisah lalu lintas tersebut Indonesia harus memperhatikan rekomendasi organisasi internasional yang kompeten; setiap alur yang biasanya digunakan untuk navigasi internasional; sifat-sifat khusus kapal dan alur tertentu; kepadatan lalu lintas. Negara kepulauan harus mencantumkan secara jelas alur laut dan pemisah lalu lintas demikiian pada peta yang harus diumumkan.

11. Kapal Asing Bertenaga Nuklir, Kapal Yang Mengangkut Bahan Berbahaya.

Kapal asing bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau bahan lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun, apabila melaksanakan hak lintas damai melalui laut teritorial,

harus membawa dokumen dan memenuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian internasional bagi kapal-kapal demikian.

12. Kewajiban Negara Kepulauan.

Hukum internasional sebagaimana disebutkan dalam UNCLOS 1982, memberi hak kepada semua kapal milik negara pantai *(coastal states)* maupun negara tidak berpantai *(land lock States)* untuk melakukan lintas damai melalui Indonesia sebagai negara kepulauan, karena itu hukum internasional tersebut mewajibkan Indonesia sebagai negara kepulauan untuk tidak menghambat atau menghalangi lintas damai kapal asing melalui perairan kepulauan kecuali sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982. Dalam penerapannya atau setiap peraturan perundang-undangan yang keluarkan oleh Indonesia sebagai negara kepuluan, khususnya tidak akan menetapkan persyaratan atas kapal asing yang mengakibatkan atau mengurangi hak lintas damai atau melakukan tindakan diskrimatif formil atau diskriminatif yang nyata terhadap kapal Negara (*state ship*) manapun juga atau terhadap kapal yang mengangkut muatan ke, dari atau atas nama negara manapun juga. Apabila Indonesia sebagai negara kepulauan mengeluarkan peraturan mengenai navigasi harus mengumumkan secara tepat bahaya apapun yang diketahui di laut kepulauan tersebut.[54]

13. Perlindungan Negara Kepulauan

Hukum internasional sebagaimana disebutkan dalam UNCLOS 1982, di samping mewajibkan kepada Indonesia sebagai negara kepulauan, juga memberi perlindungan kepada Indonesia sebagai negara kepuluan. Berdasarkan UNCLOS 1982, Indonesia dapat mengambil langkah-langkah yang diperlukan dalam laut kepulauannya untuk mencegah lintas yang tidak damai. Dalam hal hak kapal menuju perairan pedalaman atau singgah di suatu fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman, Indonesia juga mempunyai hak untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah pelanggaran apapun terhadap persyaratan yang ditentukan bagi masuknya kapal tersebut ke perairan pedalaman atau persinggahan, namun demikian Indonesia tidak boleh melakukan tindakan diskriminatif secara formil di antara kapal asing, dapat

[54] Ibid.

menangguhkan sementara dalam daerah tertentu laut kepulauannya, lintas damai kapal asing apabila penangguhan demikian sangat diperlukan untuk perlindungan keamannya, termasuk keperluan latihan senjata. Penangguhan demikian hanya berlaku setelah diumumkan sebagaimana mustinya.

14. Pungutan Pada Kapal Asing

Dalam hukum internasional, pada prinsipnya tidak ada pungutan apapun juga tanpa pelayanan, karena itu menurut UNCLOS 1982 tidak ada pungutan yang dapat dibebankan kepada kapal asing yang hanya melintasi laut kepulauan. Pungutan dapat dikenakan kepada kapal asing yang melintasi laut territorial sebagai pembayaran bagi pelayanan yang diberikan oleh Indonesia sebagai negara kepulauan, tetapi pungutan tersebut tidak bersifat diskriminatif antara kapal asing dengan kapal nasional atau antara kapal asing satu terhadap kapal asing lainnya.

Bagian Ketiga

HUKUM KELAUTAN (*MARITIME LAW*)

Bab VI

ZONA EKONOMI EKSKLUSIF (*EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE*)

1. Pendahuluan

Dalam zona ekonomi dan eksklusif (ZEE) ini dijelaskan hak dan kewajiban Negara pantai (Indonesia); hak dan kewajiban Negara lain; penyelesaian sengketa; pulau buatan, instalasi dan bangunan; konservasi sumber daya hayati; pemanfaatan sumber daya hayati; dan persediaan ikan di ZEE dan sekitarnya sebagai berikut.

2. Hak dan Kewajiban Negara Pantai (Indonesia)

Zona ekonomi eksklusif (ZEE) adalah daerah di luar dan berdampingan dengan laut teritorial yang tunduk pada rezim hukum khusus ditetapkan berdasarkan UNCLOS 1982 yang mengatur hak-hak dan yurisdiksi Indonesia sebagai negara pantai dengan hak-hak kelepasan negara lain yang relevan dengan UNCLOS.[55] Lebar ZEE tidak boleh melebihi 200 mil laut terhitung dari garis pangkal lebar laut teritorial. Di dalam ZEE, Indonesia sebagai negara pantai mempunyai hak-hak berdaulat untuk eksplorasi dan ekspansi ekonomi, konservasi dan pengelolaan sumber daya alam, baik hayati maupun non-hayati, dari perairan di atas dasar laut dan lapisan tanah di bawahnya berkenaan dengan kegiatan lain untuk eksplorasi dan eksploitasi ZEE tersebut seperti produk energi dari air, arus dan angin. Di samping itu, berdasarkan UNCLOS 1982, Indonesia sebagai negara pantai juga mempunyai yurisdiksi untuk membuat dan memakai pulau buatan, instalasi dan bangunan; riset ilmiah kelautan; perlindungan dan pelestarian lingkungan laut.

Berdasarkan UNCLOS 1982, Indonesia sebagai negara pantai harus memperhatikan hak-hak dan kewajiban negara lain dan bertindak sesuai dengan UNCLOS 1982 untuk melaksanakan hak-hak dan kewajibannya di ZEE. Hak-hak berkenaan dengan dasar laut dan lapisan tanah di

[55] Pasal 55 UNCLOS 1982

bawahnya sesuai dengan hak-hak kewajiban sebagaimana diatur dalam landas kontinen yang akan dijelaskan lebih lanjut dalam uraian ini.[56]

3. Hak dan Kewajiban Negara Lain

Semua negara baik negara pantai (*coastal states*) maupun negara tidak berpantai (*land lock states)* di dalam ZEE tunduk ketentuan UNCLOS 1982 dan menikmati kelepasan-pelayaran, penerbangan, serta kebebasan meletakkan kabel dan pipa bawah laut dan penggunaan lain yang sah menurut hukum internasional seperti penggunaan laut berkenaan dengan pengoperasian kapal, pesawat udara, kabel serta pipa dibawah laut sejalan dengan UNCLOS 1982.

Selain tersebut di atas, yang juga berlaku di ZEE meliputi pencadangan laut lepas untuk damai; tidak sahnya tuntutan kedaulatan laut lepas; hak berlayar; kebangsaan kapal; status hukum kapal; kapal PBB atau badan-badan khusus di bawahnya; kewqajiban negara bendara; kekebalan kapal perang di laut lepas; kekebalan kapal yang digunakan untuk dinas pemerintah non-komersial; yurisdiksi pidana dalam perkara tubrukan laut atau insiden lainnya; kewajiban memberi bantuan; larangan pengangkutan budak; kewajiban untuk kerja sama penindasan pembajakan di laut; batasan pembajakan; perompakan oleh kapal perang, kapal atau pesawat udara pemerintah yang awak kapalnya telah berontak; batasan kapal atau pesawat udara perompak; tetap dimiliki atau kehilangan kebangsaan kapal atau pesawat udara perompak; penyitaan kapal atau pesawat udara perompak; tanggung jawab atas penyitaan tanpa alasan yang cukup; kapal atau pesawat udara yang berhak menyita karena perompakan; perdagangan gelap obat narkotika atau bahan-bahan psikotropis; penyiaran gelap dari laut lepas; hak melakukan pemeriksaan; hak pengejaran seketika; hak untuk memasang kabel dan pipa di bawah laut; pemutusan atau kerusakan kabel atau pipa di bawah laut; pemutusan atau kerusakan oleh pemilik kabel atau pipa bawah laut terhadap kabel atau pipa bawah laut lainnya; ganti rugi untuk kegiatan yang diderita dalam usaha untuk mencegah kerusakan pada kabel atau pipa bawah laut.

[56] Pasal 56 UNCLOS 1982.

Dalam pelaksanaan hak-hak dan kewajiban di ZEE berdasarkan UNCLOS 1982, semua negara harus memperhatikan hak-hak dan kewajiban Indonesia sebagai negara pantai dan mematuhi peraturan perundang-udnangan Indonesia sebagai negara pantai sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982 dan semua hukum internasional sepanjang tidak bertentangan dengan UNCLOS 1982.

4. Penyelesaian Sengketa

Dalam hal UNCLOS 1982 tidak memberikan hak-hak atau yurisdiksi kepada Indonesia sebagai negara pantai atau negara lain di ZEE, kemudian timbul sengketa antara kepentingan Indonesia sebagai negara pantai dengan negara lain atau negara manapun juga, maka sengketa harus diselesaikan berdasarkan keadilan dengan pertimbangan segala keadaan yang relevan serta memperhatikan masing-masing keutamaan kepentingan yang terlibat bagi para pihak manapun terhadap masyarakat internasional secara keseluruhan.

5. Pulau Buatan, Instalasi dan Bangunan

Indonesia sebagai negara pantai di ZEE mempunyai hak eksklusif untuk membangun, menguasakan dan mengatur pembangunan, pengoperasian dan penggunaan pulau buatan; instalasi dan bangunan untuk melaksanakan hak-hak, yurisdiksi dan kewajiban Indonesia sebagai negara pantai dan tujuan ekonomi lainnya; instalasi dan bangunan yang dapat mengganggu pelaksanaan hak-hak Indonesia sebagai negara pantai.[57] Di samping itu, Indonesia sebagasi negara pantai juga mempunyai yurisdiksi eksklusif terhadap pulau buatan, instalasi dan bangunan tersebut, termasuk yurisdiksi yang berkaitan dengan peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, kesehatan, keselamatan dan imigrasi.[58]

Indonesia sebagai negara pantai harus mengumumkan kemampuan pulau buatan, instalasi atau bangunan tersebut dan sarana tetap guna memberitahu adanya pulau buatan, instalasi dan

[57] Pasal 60 paragraf (1) UNCLOS 1982

[58] Ibid.,paragraph (2)

harus dipelihara. Setiap pulau buatan, instalasi atau bangunan yang ditinggalkan atau tidak lagi dipakai harus dibongkar untuk menjamin keselamatan pelayaran dengan memperhatikan setiap standar internasional yang diakui secara umum ditetapkan oleh organisasi internasional yang berwenang. Pembongkaran pulau buatan, instalasi atau bangunan tersebut harus memperhatikan penangkapan ikan, perlindungan lingkungan laut dan hak-hak serta kewajiban negara lain. Di samping itu Indonesia sebagai negara pantai juga harus mengumumkan kedalaman, posisi dan demensi setiap pulau buatan, instalasi dan bangunan yang tidak dibongkar secara keseluruhan.[59]

Apabila diperlukan, Indonesia sebagai negara pantai dapat menetapkan zona keselamatan di sekeliling pulau buatan, instalasi dan bangunan di mana tempat Indonesia sebagai negara pantai dapat mengambil tindakan yang diperlukan untuk menjamin dengan baik keselamatan pelayanan maupun keselamatan pulau buatan, instalasi dan bangunan tersebut.[60] Indonesia sebagai negara pantai menentukan lebar dan luas zona keselamatan pelayaran dengan memperhatikan standar internasional yang berlaku di ZEE tersebut sesuai dengan sifat dan fungsi pulau buatan, instalasi dan bangunan yang tidak melebihi jarak 500 meter diukur dari setiap titik terluar, kecuali diizinkan oleh standar internasional atau direkomendasikan yang diakui secara umum, di sekeliling pulau buatan, instalasi dan bangunan tersebut.[61]

Semua kapal harus menghormati dan mematuhi zona keselamatan standar internasional yang diakui berkenaan dengn pelayaran di sekitar pulau buatan, instalasi dan bangunan di zona keselamatan.[62] Tidak boleh membuat pulau buatan, instalasi, bangunan dan zona keselamatan yang mengakibatkan gangguan terhadap penggunaan alur laut yang digunakan untuk pelayaran yang diakui secara umum internasional.[63] Pulau buatan, instalasi dan bangunan di zona ekonomi

---

[59] *Ibid.*,paragraph (3)

[60] *Ibid.*,paragraph (4)

[61] *Ibid.*,paragraph (5)

[62] *Ibid.*,paragraph (6)

[63] *Ibid.*,paragraph (7)

eksklusif tidak mempunyai status pulau, karena itu pulau buatan, instalasi dan bangunan tersebut tidak mempunyai laut teritorial.[64]

6. Konservasi Sumber Daya Hayati

Indonesia sebagai negara pantai harus menentukan jumlah tangkapan sumber daya hayati yang diperbolehkan di ZEE dengan memperhatikan bukti secara ilmiah baik yang tersedia untuk menjamin dan mengadakan tindakan konservasi dan pengelolaan sehingga pemeliharaan sumber daya hayati dibahayakan oleh eksploitasi yang berlebihan. Indonesia sebagai negara pantai dan organisasi internasional, bilamana perlu, berwenang baik di sub-regional, regional maupun global, harus bekerja sama untuk konservasi sumber daya hayati.[65]

Tindakan kerja sama sub-regional, regional maupun global tersebut dimaksudkan untuk memelihara atau memulihkan populasi jenis sumber daya hayati untuk menjamin hasil maksimum yang lestari yang ditentukan oleh faktor ekonomi dan lingkungan yang relevan, termasuk kebutuhan ekonomi masyarakat nelayan daerah pantai dan kebutuhan khusus negara berkembang dengan memperhatikkan pola penangkapan ikan, saling ketergantungan persediaan jenis ikan dan standar minimum internasional yang diakui secara umum baik pada tataran sub-regional, regional atau global.[66]

Indonesia sebagai negara pantai, bilamana mengambil tindakan kerjasama sub-regional, regional maupun global tersebut, harus memperhatikan akibatnya terhadap jenis-jenis ikan yang berhubungan atau tergantung pada jenis ikan yang dimanfaatkan dengan tujuan untuk memelihara atau memulihkan populasi jenis yang berhubungan atau tergantung di atas tingkat reproduksi yang dapat mengancam.[67] Keterangan ilmiah sebagaimana disebutkan di atas, statistik penangkapan dan usaha perikanan serta data lainnya yang relevan dengn konservasi persediaan jenis ikan harus

---

[64] *Ibid.*,paragraph (8)

[65] Pasal 61 paragraph (2) UNCLOS 1982.

[66] Ibid.,paragraph (3)

[67] *Ibid.*,paragraph (4)

disumbangkan dan dipertukarkan secara teratur melalui organisasi internasional yang berwenang baik pada tataran sub-regional, regional maupun global yang perlu dengan peran serta semua negara yang berkepentingan, termasuk negara yang warga negaranya diperbolehkan menangkap ikan di zona ekonomi eksklusif.[68]

7. Pemanfaatan Sumber Daya Hayati

Indonesia sebagai negara pantai, tanpa mengurangi konservasi sumber daya hayati, harus menggalakkan pemanfaatan sumber daya hayati di ZEE. Di samping itu, Indonesia juga harus meningkatkan kemampuannya untuk menetapkan kekayaan hayati di ZEE. Apabila Indonesia sebagai negara pantai tidak mempunyai kemampuan untuk memanfaatkan seluruh tangkapan yang diperbolehkan, maka Indonesia melalui perjanjian atau pengaturan lainnya, sesuai dengan ketentuan, persyaratan dan peraturan perundang-undangan, memberi kesempatan kepada negara lain untuk memanfaatkan tangkapan sisa tangkapan yang masih diperbolehkan dengan memperhatikan secara khusus hak negara tidak berpantai dan hak negara yang secara geografis tidak beruntung, khususnya bagi negara berkembang. [69]

Indonesia sebagai negara pantai harus memperhitungkan, apabila memberi kesempatan memanfaatkan kepada negara lain memasuki ZEE, semua faktor yang relevan, termasuk antara lain pentingnya sumber daya kekayaan hayati di daerah itu bagi perekonomian Indonesia sebagai negara pantai dan kepentingan nasionalnya negara lain, ketentuan hak negara tidak berpantai dan hak negara yang secara geografis tidak beruntung, kebutuhan negara berkembang di sub-regional atau regional itu untuk memanfaatkan sebagian surplus dan kebutuhan untuk mengurangi dislokasi ekonomi di negara yang warga negaranya sudah biasa menangkap ikan di zona tersebut atau telah sungguh-sungguh melakukan usaha riset dan identifikasi persediaan jenis ikan.[70]

---

[68] *Ibid*.,paragraph (5)

[69] Pasal 62 paragraf (2) UNCLOS 1982

[70] *Ibid*.,paragraph (3)

Warga Negara lain yang menangkap ikan di ZEE harus mematuhi tindakan konservasi dan persyaratan lainnya yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan Indonesia sebagai negara pantai. Peraturan perundang-undangan tersebut harus sesuai dengan ketentuan konversi UNCLOS 1982 yang meliputi antara lain pemberian izin kepada nelayan, kapan penangkap ikan dan peralatannya, termasuk pembayaran bea dan pungutan bentuk lainnya yang dalam hal Indonesia sebagai negara pantai yang berkembang dapat berupa kompensasi yang layak di bidang pembiayaan, peralatan dan teknologi yang berkaitan dengan industry perikanan; penetapan jenis ikan yang boleh ditangkap dan menentukan kuota-kuota penangkapan, baik yang berkaitan dengan persediaan jenis ikan atau kelompok persediaan jenis ikan suatu jangka waktu tertentu atau jumlah yang dapat ditangkap oleh warga negara suatu negara selama jangka waktu tertentu; pengaturan musim dan daerah penangkapan, macam, ukuran dan jumlah kapal penangkap ikan yang boleh digunakan; penentuan umum dan ukuran ikan dan jenis yang boleh ditangkap; perincian keterangan yang diperlukan dari kapal penangkap ikan, termasuk statistik penangkapan dan usaha penangkapan serta laporan tentang posisi kapal; persyaratan di bawah penguasaan dan pengawasan Indonesia sebagai negara pantai, dilakukannya program riset perikanan yang tertentu dan pengaturan pelaksanaan riset demikian, termasuk pengambilan contoh tangkapan, disposisi contoh tersebut dan pelaporan data ilmiah yang berhubungan; penempatan peninjau atau trainee di atas kapal tersebut oleh Indonesia sebagai negara pantai; penurunan seluruh atau sebagian hasil tangkapan oleh kapal tersebut di pelabuhan Indonesia sebagai negara pantai; ketentuan dan persyaratan berkenaan dengan usaha patungan atau pengaturan kerja sama lainnya; persyaratan untuk latihan personel dan pengalihan teknologi perikanan, temasuk peningkatan kemampuan Indonesia sebagai negara pantai untuk melakukan riset perikanan; prosedur penegakan.[71] Negara pantai harus mengadakan pemberitahuan mengenai konservasi dan pengelolaan.

8. Persediaan Ikan di ZEE dan Sekitarnya

Persediaan jenis ikan yang sama di ZEE dari dua negara atau lebih, melalui organisasi sub-regional, harus sepakat terhadap tindakan yang diperlukan untuk menjamin konservasi dan pengembangan ikan jenis demikian. Demikian pula, Indonedsia sebagai negara pantai yang

[71] *Ibid.*,paragraph (4)

berdekatan dengan ZEE dan negara perbatasan dengan ZEE harus, melalui organisasi sub-regional, sepakat terhadap tindakan yang diperlukan untuk menjamin konservasi dan pengembangan ikan jenis demikian.[72] Indonesia sebagai negara pantai dan negara lain yang warga negaranya menangkap ikan di kawasan ikan bermigrasi harus, secara langsung atau melalui organisasi internasional, bekerja sama untuk menjamin dan meningkatkan konservasi jenis ikan bermigrasi baik di ZEE atau di luar ZEE. Bilamana tidak terdapat organisasi internasional, maka Indonesia sebagai negara pantai ZEE dengan negara lain yang warga negaranya memanfaatkan jenis ikan bermigrasi, harus bekerja sama untuk membentuk organisasi yang berperan demikian.

[72] Pasal 63 UNCLOS 1982

REFERENSI

BUKU

Hasjim Djalal Dr., *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Lau*t.Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional (Binacipta), 1979.

E. Hey and A.W. Koers Eds., *International Law of the Sea.* The Netherlands Institute of Transport,

Muchtar Kusumahatmadja, Hukum Laut Internasional. Bina Cipta

Salim Peter, The contemporary English-Indonesian Dictionary, Jakarta: Modern Press,

ARTIKEL

Michael Milde, *Annals of Air and Space Law*. Vol.8- 1985

Paul Stephen Dempsey Ed., Annals of Air and Space Law, Vol. XXXI-Part I-2005. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005

DOKUMEN

Konvensi Jenewa 1958 tentang *Convention on the law of the sea.*

Konvensi Jenewa 1958 tentang *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*

Konvensi Jenewa 1958 tentang *Convention on the High Seas.*

(d) Convention on theContinental Self.

berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on The Law of The Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut)

JURNAL

Annals of Air and Space Law. Vol.8- 1985

Paul Stephen Dempsey Ed., Annals of Air and Space Law, Vol. XXXI-Part I-2005. Toronto: The Carswell Company Ltd, 2005

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Aditya Mattoo, Robert M. Stern and Gianni Zanini: *A Handbook of International Trade in Services, United States*: Oxford University Press, 2008.

Aditya Matoo dan Pierre Sauve, *Domestic Regulation & Service Trade Liberalization*, Washington DC: Oxford University Press, 2003.

Adolf Warouw, *Presentasi Materi Kuliah Kelas Hukum Perdagangan Internasional Fakultas Hukum Universitas Indonesia.*

Agus Pramono., *Hukum Keruangangkasaan perpektif Internasional dan Nasional*. Semarang: Penerbit PT Pustaka Rizki Putra, 2016

Boer Mauna., Hukum Organisasi Internasional .

Bowett D.W., The Law of International Institution.

Carl Q. Christol.,The *Modern International Law of Outer Space*. New York, Oxord: Pergamon Press. Toronto, Canada: Sydney Paris, Frankfurt, 1982.

Chuang, Richard Y., *The International Air Transport Association: A Case Study of a Quasi-Governmental Organization*. Leiden: A.W. Sijthoff, 1972.

Chuang, Richard Y., *The International Air Transport Association: A Case Study of a Quasi-Governmental Organization*. Leiden: A.W. Sijthoff, 1972.

Endang Saefullah Wiradipradja., *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Transportasi Udara Internasional dan Nasional.* Yogyakarta: Liberty-1982.

Gary L. Maris., International Law: An Introduction.

Hadi Setia Tunggal., *Undang-Undang Penerbangan Beserta Peraturan Pelaksanaannya.* Jakarta: Penerbit Harvarindo, 2007.

Huala Adolf, *Hukum Perdagangan Internasional Persetujuan Umum Mengenai Tarif dan Perdagangan*, Jakarta: Badan Penerbit IBLAM, 2005.

J.G. Starke., An International to International Law.

John Cobb Cooper, *Exploration in Aerospece Law 1968*, Edited by I.A. Vlasic, 1968.

John Cobb Cooper. *The Right to Fly*-1947

Johnson D. H. N., *The Right in Airspace*. USA: Manchester University, Oceana Publications, 1965

Martono K., *Route, Capacity and Tariff Clauses of Selected Bilateral Air Transport Agreement Concluded by Indonesia.* A theses submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research in partial fulfillment of requirements of the degree of Master of Laws. Institutes of Air and Space Law, Mc Gill University, Montreal, Canada, February 1980, unpublished.

_____.,*Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987.

_____.,*Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995.

_____.,Hukum Udara, *Angkutan Udara dan Hukum Angkasa & Hukum Laut Internasional, Buku Kedua*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995.

_____.,*Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan. Alfabet Indonesia-Inggris dan Alfabet Inggris-Indonesia.* Edisi Pertama. Jakarta: Penerbit PT Raja Grafindo Persada, Divisi Perguruan Tinggi, 2007

_____.,Amad Sudiro., *Hukum Udara Publik: Nasional dan Internasional*. Jakarta: Penerbit, Rajagrafindo Persada, Divisi Perguruan Tinggi, 2012.

_____.,Agus Pramono dan Eka Budi Tjahjono.,*Pembajakan, Angkutan Udara dan Keselamatan Penerbangan.* Jakarta: Penerbit Gramata, 2011.

_____.,Agus Pramono., *Hukum Udara Perdata: Nasional dan Internasional.* Jakarta: Penerbit PT Rajagrafindo Persada, Divisi Buku Perguruan Tinggi, 2013.

_____.,Amad Sudiro., *Hukum Udara Publik: Nasional dan International. Edisi Revisi*. Jakarta: Penerbit PT Raja Grafindo Persada, Divisi Perguruan Tinggi, 2016,

Matte N.M., *Treaties on Air-Aeronautical Law*. Toronto: The Carswell Company Limited.

_____.,*Aerospace Law*. London: Sweet & Maxwell Ltd (1969). Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd.

_____., *Aerospace Law: From Scientific Exploration to Commercial Utilization*. Toronto, Canada: The Carswell Company, Limited. *Aerospace Law*.

London, Sweet & Maxwell Limited (1969). Toronto, Canada: The Caswell Company Ltd, 1969

Mieke Komarkantaatmadja, *Hukum Angkasa dan Tata Ruang*. Bandung: Madar Maju, 1994.

Michael Hardly, 1968:129-143.

Munir Fuady, *Hukum Dagang Internasional (Aspek Hukum dari WTO)*, Bandung: PT Citra

N.A. Maryan Green, *International Law: Law of Peace*, 1982.

Oliver Long, *Law and Its Limitation in the GATT Multilateral Trade System*, Martinus Nijhoff Publisher, 1987

Priyatna Abdurasjid, *Hukum Antariksa Nasional*. Jakarta: Rajawali, 1987

Priyatna A., *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*. Jakarta : Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972.

Robert Riggs.,The United Nations : International Organization and World Politics, 1988.

Rutgers H.J., *Conventions on Penal Law Regarding Aircraft*. Utrecht: Drukkeri

Shubber S., *Jurisdiction Over Crimes on Board Aircraft. The Hague*: Martinus Nijhoff, 1973.

Taryana Sunandar, *Perkembangan Hukum Perdagangan Internasional dari GATT 1947 Sampai Terbentuknya WTO (World Trade Organization),* Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, 1996.

Verschoor, I.H. Ph. D, An Introduction to Air Law (The Netherlands: Kluwer Law

DOKUMEN

The 1919 Paris Convention: The starting point for the regulation of air navigation. file:///C:/Users/User/Downloads/10%20SSEPT%202020%20(1)%20PARIS%20CONVENTION%20The%20Postal%20History%20of%20ICAO.html Accessed on 12 September 2020.

11 UNTS 173-310 (1922), Convention Relating to Aerial Navigation, signed at Paris on 13 October 1919.

Convention on Commercial Aviation, signed at Habana on 20 February 1928.

1936 Constitution of the Soviet Union

Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929

Geneve Convention of 1929 on Suppression of Counterfeiting Currency

The Convention of 1936 for the Suppression of the Illicit Traffic in Dangerous Drugs

Convention for the Prevention and Punishment of Terrorism of 1937

Stb 1939-100, Ordonnansi Pengankutan Udara, Stb.1939

Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929

ICAO Doc.7300/8, *Convention on International of Civil Aviation*, Signed at Chicago on 7 December 1944

ICAO Doc.7500, International Air Services Transit Agreement, signed at Chicago on 7 December 1944.

International Air Transport Agreement, signed at Chicago on 7 December 1944.

Form of Standard Agreement For Provision of Air Route (Recommendation VIII of the Final Act of the Chicago Conference on 7 December 1944-Chicago Standard Form Agreement).

Bermuda Agreement of 1946

Charter of the United Nations and Statute of the International Court of Justice.

Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide of 1948

Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms of 1948

Human Rights and Fundamental Freedoms,

https://ec.europa.eu/employment_social/soc-prot/disable/human_en.htm

Universal Declaration of Human Right, Signed at the UN, on 9 December 1949

ICAO Doc.7364, Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface, Signed at Rome on 7 October 1952.

ICAO Doc.7632, Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, done at the Hague on 28 September 1955.

Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone.

Convention on the High Seas Done at Geneva on 29 April 1958

Federal Aviation Act of 1958

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 *tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria,* Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 104 Tahun 1960, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2043.

Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 4 Tahun 1960

Vienna Convention on Diplomatic Relations 1961

ICAO Doc.8181, Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier, signed in Guadalajara on 18 September 1961.

ICAO Doc.8364, Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, Signed at Tokyo on 14 September 1963

Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1962 tentang lalu Lintas Laut Damai Kendaraan Asing Dalam Perairan Indonesia.

Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964, tentang Asuransi Wajib Dana Kecelakaan Penumpang Peswat Udara.

No. 14668 MULTILATERAL International Covenant on Civil and Political Rights. Adopted by the General Assembly of the United Nations on 19 December 1966 Optional Protocol to the above-mentioned Covenant. Adopted by the General Assembly of the United Nations on 19 December 1966, Registered ex officio on 23 March 1976.
https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20999/volume-999-i-14668-english.pdf

Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies, opened for signature at Moscow, London and Washington on 27 January 1967.

Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space, Signed for signature at Washington, London and Moscow at 27 April 1968.

ICAO Doc.8920, Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Signed at The Hague, on 16 December 1970.

ICAO Doc.8966, Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

Undang-undang Nomor 2 Tahun 1976. Tentang Ratifikasi Konvensi Tolyo 1963, The Hague 1970 dan Montreal 1971

ICAO Doc.8932, Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929. as Amended by The Protocol done at The Hague on 28 September 1955, signed at Guatemala City on 8 March 1971.

24UST; 2389; TIAS 7762;961 UTS 187, Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects, opened for signature at London, Moscow and Washington, on 29 March 1972.

Convention on Registration of Objects Launched Into Outer Space, Adopted by General Assembly of the United Nation, at New York on 12 November 1974.

Freedom of Information Act, United States law [1966], https://www.britannica.com/topic/Freedom-of-Information-Act

ICAO Doc.9145, Additional Protocol No.1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, signed at Montreal on 25 September 1975.

ICAO Doc.9146, Addition Protocol No. 2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929., as Amended by Protocol done at The Hague on 28 September 1955, signed at Montreal on 25 September 1975. ICAO

ICAO Doc.9147, Additional Protocol No.3 to the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971, signed at Montreal on 25 September 1975.

ICAO Doc.9148, Montreal Protocol No.4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended done at The Hague on 28 September 1955, signed at Montreal on 25 September 1975.

Undang-undang Nomor 2 Tahun *1976 tentang Ratifikasi Konvensi Tokyo 1963, Konvensi Den Haag Tahun 1970 dan Konvensi Montreal 1971.*

ICAO Doc.9518, *Konvensi Malaga Tahun 1973.*

Undang-undang Nomor 4 Tahun 1976

Agreement Governing the Activities of States on the Moon and Other Celestial Bodies, Open for Signature at New York on18 December 1979.

The Universal Declaration of Human Rights, https://www.un.org/en/universal-declaration-human-rights/

Keputusan Presiden Nomor 51 Tahun 1983 tentang International Coffee Agreement.

Undang-Undang tentang Lingkungan Hidup (UU RI No.4 Tahun 1982)

Keputusan Presiden Nomor 47 Tahun 1984 tentang International Agreement on Jute and jute Products.

Keputusan Presiden Nomor 49 Tahun 1984 tentang International Tropical Timber Agreement.

Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1985 tentang International Sugar Agreement- 1985.

Undang-Undang tentang Ratifikasi Konvensi Hukum Laut (Convention on the law of the Seas, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 76, Tambhanan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3319;

A/Cocf.62/122 7 October 1982, Third United Nations Conference on the Law of the Seas.

Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985, *Lembaran Negara Nomor 76 Tahun 1985.*

Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for

the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.

ICAO Doc.9571, *Convention on the Marking of Plastic Explosive for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991.*

Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang *Penerbangan*, (UU RI No.15 Tahun 1992), Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 1992, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1681.

Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara

General Agreement on Trade in Service (GATS)

ICAO Doc.9740, Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, signed at Montreal on 28 May 1999.

Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen (UU RI No.8 Tahun 1999). Lembaran Negara Rpublik Indonesia Nomor 42 Tahun 1999.

Convention on International Interest in Mobile Equipment, signed at Cape Town on 16 November 2001.

Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment, signed at Cape Town on 16 November 2001.

UNCTAD, Dispute Settlement World Trade Organization, New York and Geneva: United Nations, 2003.

United Nation, United Nation Conference on Trade and Development: Dispute Settlement-World Trade Organization, New York and Geneva: United Nation, 2003.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan

ARTIKEL

Agus Pramono., Geostationary satellite orbit (GSO), dalam Agus Promono., *Hukum Keruangangkasaan perpesktif Internatinal dan Nasional.*Semarang: Penerbit PT Pustaka Rizki Putra, 2016.

Alexander F. Cohent., Cosmos 954 and the International Law of Satellite Accidents; https://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1316&context=yjil

Armando Quaroz., *Introduction of Aviation Management Course: Introduction to Aviation Safety*. [Kadmandu Nepal: The International Aviation

Management Training Institute (IAMTI/IIF/GA and The Royal Airlines Corporation, January 16 February 4,1993]

A. Samuel, *The Legal Problems: An Introduction*.Vol.37 JALC 163 (1971).

Brad Kizza, *Liability of Air Carrier for Injuries to Passenger Resulting from Damages Hijacking and Related to Incidents*" Vol.46 (9) JALC 151 (1980)

Carl Q. Christol, *Direct Television Broadcasting (DBB*), dalam Carl Q. Christol. *The Modern Internatinal Law of Outer Space.* New York, Oxford, Toronto, Sydney, Paris, Frankfurt: Pergamon Press.

Carl Q. Christol., *The Use of Nuclear Power Sources (NPS) in Outer Space*, dalam Carl Q. Christol., *The Modern International Law of Outer Space*. New York, Oxford, Toronto, Sydney, Paris Frankfurt: Pergamon Press,1982.

Diamond B.R. *The Bermud Agreement Revisited: A Look at the Past, Presnt and Future of Bilateral Air Transport Agreement*. Vol.41(3) JALC 419-496(1975).

Evan A.E., *Air Hijacking: Its Cause and Cure*.Vol.63 *American Journal and International Law* 700 (1969).

Ewa M. Swiecicki., *Liability of Canadian Government for the Negligent Enforcement of Aviation Safety Legislation,* in *Annals of Air and Space Law, Vol.XVIII-1993 Part I.* Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 1993.

Gates, *International Control of Aviation in time of Peace*. Vol. 10 JALC 443 (1939).

Gerald G.F.F., *Protocol to Amend the Convention for Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface* (Rome 1952), dalam Matte N.M., Ed., *Annals of Air and Space Law, Vol.IV-1979) 11-28 (1979*).

Ghisline Richard., *KAL 007: The Legal Fall out*, dalam Matte N.M.Ed., *Annals of Air and Space Law, Vol.IX-194*. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 147-162.

Gorove S., *Liability in the Space Law: An Overview*. in Matte N.M., *Annals of Air and Space Law, Vol.VIII-1983*. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd 373-380.

Hickey William Jr., *Breaking the Limit-Liability for Willful Misconduct Under the Guatemala City Protocol of 1971 Vol.42 (3) JALC 607 (1976).*

Horvits *Arab Terrorism and International Aviation: Deterrence vs the Political Act.* Vol.24 *Chity's Law Journal* 147(1976).

Isabella Diederiks-Verschoor.,The Legal Aspects of Space Shuttle, in Matte N.M. Ed., Annals of Air and Space Law, (1976), Vol. I. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd, 1976.

Ivan A.E., Air Hijacking: Its Cause and Cure. Vol.63 American journal & International Law (AJIL) 700(1969).

Jennings R. Y., International Civil Aviation and the Law. 22 British Yearbook of International Law 193(1945).

Jennings R. Y., International Civil Aviation and the Law. 22 British Yearbook of International Law 194(1945)

Malgorzata Polkowska, The Development of Air Law: From the Paris Conference of 1910 to the Chicago Convention of 1944, dalam Dempsey. P. S. Ed., Annals of Air and Space Law. Vol. XXXIII-2008. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd. page 64.

Martono K., Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Terhadap Pihak Ketiga Dipermukaan Bumi. Disampaikan kepada Seminar Tanggung Jawab Operator Pesawat Udara Pihak Ketiga yang diselenggarakan oleh Badan

Penelitian dan Pengembangan, Departemen Perhubungan dan Telekmunikasi, 22 Nopember 2000 di Jakarta.

Martono K., *Peran Organisasi Penerbangan Sipil Internasional Terhadap Pengembangan Penerbangan di Indonesia,* dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987.

Martono K.,, *Hukum Pembajakan Udara dan Riwayat Kejahatan itu Sepanjang Sejarah*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987.

Martono K., Pembajakan Udara (*Aircraft Hijacking*). Pidato Ilmiah yang dibacakan pada Lustrum ke-VII, Universitas Islam Jakarta, 1987. Tidak diterbitkan.

Martono K., *Pendafataran Space Objects*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*. Bandung: Penerbit Alumni, 1987.

Martono K., *Aspek-Aspek Hukum Siaran Lansung Melalui Satelit*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa.* Bandung: Penerbit Alumni, 1987.

Martono K., *Pencegahan Kontaminasi dan Polusi Akibat Kegiatan Angkasa*, dalam Martono K, *hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa dan Hukum Laut Internasional*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995.

Martono K., *Pesawat Udara Sipil dan Pesawat Udara Negara*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Buku Kedua*. Bandung: Madar Maju, 1995.

Martono K., *Pesawat Udara Sipil dan Pesawat Udara Negara (state aircraft),* dalam Martono K., *Hukum Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional.* Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995.

Martono K., Aspek-Aspek Hukum Awak Pesawat Angkasa, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Buku Kedua*: Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995.

Martono K., *Batas Kedaulatan Wilayah Udara*, dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional.* Bandung: Penerbit CV Madar Maju, 1995.

Martono K., *Perjanjian Angkutan Udara Timbal Balik (Bilateral Air Transport Agreement*, dalam Martono K., Hukum Udara, *Angkutan Udara dan Hukum Angkasa & Hukum Laut Internasional, Buku Kedua*. Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995.

Martono K., *Perjanjian Angkutan Udara Timbal Balik (Bilateral Air Transport Agreement)* dalam Martono K., *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa dan Hukum Laut Internasional.* Bandung: Penerbit Madar Maju, 1995.

Martono, Agus Pramono dan Eka Buditjahjono, *Aspek-Aspek Hukum Pembajakan Udara (Legal Aspect of Aircraft Hijacking,* dalam Martono K., Agus Pramono dan Eka Budi Tjahjono., *Pembajakan, Angkutan dan Keselamatan Penerbnagan.* Jakarta: Penerbit Gramata, 2011.

Operator dan Investigasi Kecelakaan Pesawat dalam Martono K., Agus Pramono dan Eka Budi Tjahjono., *Pembajakan, Angkutan dan Keselamatan Penerbangan*.Jakarta: Penerbit Gramata, 2011.

Matte N.M. Ed., *International Liability for Injury or Damage Caused by Space Vehicle*, dalam Matte N.M., *Aerospace Law*. London, Sweet & Maxwell Limited (1969). Toronto, Canada: The Caswell Company Ltd, 1969.

Matte N.M. Ed., *Coexistance Pacifique et Vide Juridique*, in Matte N.M. Ed., *Annals of Air and Space Law,* Vol. III-1978.Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd, hal.483

Matte N.M. Ed., *Warsawa System and Limits of Liability Yet Another Crassroad*, dalam Milde Ed., *Annals of Air and Space Law. Vol. XVII-1993 Part I.* Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd.

Matte N.M. Ed, *Warsawa System and Limits of Liability Yet Another Crassroad*, dalam Milde Miller G., *Compansable Damage Under Article 17 of the 1929 Warsaw Convention, Vol. 80 Harvard Law Review* (1966-1967).

Milde M., *United Nations Conventon on the law of the sea*: *Possible Implications For Air International Law*. Lihat Matte N.M. Ed., *Annals of Air Law and Space Law*, Vol.III. Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 1983:168.

Milde M., *Nationality and Registration of Aircraft Operated by Joint Air Transport Operating Organization or International Operating Agencies* dalam Matte N.M., *Annals of Air and Space Law, (1985) Vol. X*. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd, 133-154.

Nancy Lesko, *Legal Implication of Direct Satellite Broadcasting: The U.N. Working Group*. Vol. 6 GA. J. Int'L & Comp.L. 564-579 (1976).

Patterson J.C., *Aircraft Hijacking Criminal and Civil Aspects*, Vol. 22 *University of California Law Review* 83 (1969)

Rene H. Mankiewicaz., *The Protocol of Guatemala City of 1971 to Further Amend the Warsaw Convention.* Vol. 38 JALC 519-545 (1972).

Ridha Aditya Nugraha., *Mengapa Hukum Angkasa Penting bagi Indonesia.* https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt58ca5ce2be8da/mengapa-hukum-angkasa-penting-bagi-indonesia-oleh--ridha-aditya-nugraha/

William J. Hackey Jr., *Breaking the Limit Liability for Willful Misconduct Under Guatemala City Protocol*, Vol. 42(3) JALC 607 (1976).

JURNAL

Dempsey P.S. Ed., *Annals of Air and Space Law. Vol. XXXIII-2008. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd.*, 2008.

Dempsey P.S. Ed., *Annals of Air and Space Law, (2005) Vol. XXX-Part I*. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd, 2005.

Dempsey P.S. Ed., *Annals of Air and Space Law (2005), Vol. XXX-Part II.* Toronto, Canada: The Carswell Company Ltd, 2005.

Matte N.M. Ed., *Annals of Air and Space Law, (1976), Vol. I.* Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd, 1976.

Matte N.M. Ed., Annals of Air and Space Law, Vol.II-1977. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd, 1977.

Matte N.M. Ed., Annals of Air and Space Law, Vol.IV-1979.Toronto, Canada: The Carswell Compny, Ltd, 1979

Matte N.M. Ed, *Annals of Air and Space Law, Vol.VIII-1983*. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd, 1983.

Matte N.M., *Annals of Air and Space Law, (1985) Vol. X*. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd, 1985

Matte N.M. Ed., Annals of Air and Space Law (1993), Vol. XVIII-1993-Part I. Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd, 1993

Matte N.M. Ed, *Annals of Air and Space Law (1993), Vol.XVIII-1993 Part* II, (Toronto: The Carswell Limited Co., 1993)

Matte N.M. Ed., *Annals of Air and Space Law, Vol. IX-194*.Toronto, Canada: The Carswell Company, Ltd.,1994.

Vol.63 American journal & International Law (AJIL) 700(1969).

Vol. 22 British Yearbook of International Law 193(1945).

Vol.22 British Yearbook of International Law 194(1945)

Vol.22 *University of California Law Review* 83 (1969-1970).

Vol.24 *Chity's Law Journal* 147(1976).

Vol. 6 GA.J.Int'L & Comp.L. 564-579 (1976).

Vol.80 Harvard Law Review (1966-1967).

Vol.10 JALC 443 (1939).

Vol.37 JALC 163 (1971).

Vol.38 JALC 519-545 (1972).

Vol.41(3) JALC 419-496(1975).

Vol.42 (3) JALC 607 (1976).

Vol.46 (9) JALC 151 (1980)

LAIN-LAIN

https://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1316&context=yjil

https://ec.europa.eu/employment_social/soc-prot/disable/human_en.htm

http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/25537/3/Chapter%20II.pdf;

file:///G:/10%20SEPT%202020%20(1)%20DBS%20DBS%20Principles.html

https://aptika.kominfo.go.id/2020/01/satelit-satria/Satelit Satria

https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20999/volume-999-i-14668-english.pdf

https://www.britannica.com/topic/Freedom-of-Information-Act

https://www.un.org/en/universal-declaration-human-rights/

https://www.un.org/en/sections/un-charter/un-charter-full-text/

https://www.kominfo.go.id/content/detail/29126/siaran-pers-no-105hmkominfo092020-tentang-proyek-smf-satria-dimulai-investasi-sektor-telekomunikasi-melesat/0/siaran_pers

https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt58ca5ce2be8da/mengapa-hukum-angkasa-penting-bagi-indonesia-oleh--ridha-aditya-nugraha/

https://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1316&context=yjil

https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20999/volume-999-i-14668-english.pdf

Lampiran ke: 1 Chicago Convention of 1944

https://www.mcgill.ca/iasl/centre/research/air-law/public-air-law-treaties

CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION, SIGNED AT CHICAGO, ON 7 DECEMBER 1944 (CHICAGO CONVENTION)

Preamble

WHEREAS the future development of international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world, yet its abuse can become a threat to the general security; and

WHEREAS it is desirable to avoid friction and to promote that cooperation between nations and peoples upon which the peace of the world depends;

THEREFORE, the undersigned governments having agreed on certain principles and arrangements in order that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner and that international air transport services may be established on the basis of equality of opportunity and operated soundly and economically;

Have accordingly concluded this Convention to that end.

PART I
AIR NAVIGATION

CHAPTER I
GENERAL PRINCIPLES AND APPLICATION OF THE CONVENTION

Article 1
Sovereignty

The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.

Article 2
Territory

For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State.

Article 3
Civil and state aircraft

(a) This Convention shall be applicable only to civil aircraft and shall not be applicable to state aircraft.

(b) Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.

(c) No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof.

(d) The contracting States undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.

Article 4

Misuse of civil aviation Each contracting State agrees not to use civil aviation for any purpose inconsistent with the aims of this Convention.

CHAPTER II
FLIGHT OVER TERRITORY OF CONTRACTING STATES

Article 5
Right of non-scheduled flight

Each contracting State agrees that all aircraft of the other contracting States, being aircraft not engaged in scheduled international air services shall have the right, subject to the observance of the terms of this Convention, to make flights into or in transit non-stop across its territory and to make stops for non-traffic purposes without the necessity of obtaining prior permission, and subject to the right of the State flown over to require landing. Each contracting State nevertheless reserves the right, for reasons of safety of flight, to require aircraft desiring to proceed over regions which are inaccessible or without adequate air navigation facilities to follow prescribed routes, or to obtain special permission for such flights.

Such aircraft, if engaged in the carriage of passengers, cargo, or mail for remuneration or hire on other than scheduled international air services, shall also, subject to the provisions of Article 7, have the privilege of taking on or discharging passengers, cargo, or mail, subject to the right of any State where such embarkation or discharge takes place to impose such regulations, conditions or limitations as it may consider desirable.

Article 6

Scheduled air services No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization.

Article 7

Cabotage Each contracting State shall have the right to refuse permission to the aircraft of other contracting States to take on in its territory passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory. Each contracting State undertakes not to enter into any arrangements which specifically grant

any such privilege on an exclusive basis to any other State or an airline of any other State, and not to obtain any such exclusive privilege from any other State.

Article 8

Pilotless aircraft

No aircraft capable of being flown without a pilot shall be flown without a pilot over the territory of a contracting State without special authorization by that State and in accordance with the terms of such authorization. Each contracting State undertakes to insure that the flight of such aircraft without a pilot in regions open to civil aircraft shall be so controlled as to obviate danger to civil aircraft.

Article 9

Prohibited areas

(a) Each contracting State may, for reasons of military necessity or public safety, restrict or prohibit uniformly the aircraft of other States from flying over certain areas of its territory, provided that no distinction in this respect is made between the aircraft of the State whose territory is involved, engaged in international scheduled airline services, and the aircraft of the other contracting States likewise engaged. Such prohibited areas shall be of reasonable extent and location so as not to interfere unnecessarily with air navigation. Descriptions of such prohibited areas in the territory of a contracting State, as well as any subsequent alterations therein, shall be communicated as soon as possible to the other contracting States and to the International Civil Aviation Organization.

(b) Each contracting State reserves also the right, in exceptional circumstances or during a period of emergency, or in the interest of public safety, and with immediate effect, temporarily to restrict or prohibit flying over the whole or any
part of its terri- tory, on condition that such restriction or prohibition shall be applicable without distinction of nationality to aircraft of all other States.

(c) Each contracting State, under such regulations as it may prescribe, may require any aircraft entering the areas contemplated in subparagraphs (a) or (b) above to effect a landing as soon as practicable thereafter at some designated airport within its territory

Article 10

Landing at customs airport

Except in a case where, under the terms of this Convention or a special authorization, aircraft are permitted to cross the territory of a contracting State without landing, every aircraft which enters the territory of a contracting State shall, if the regulations of that State so require, land at an airport designated by that State for the purpose of customs and other examination. On departure from the territory of a contracting State, such aircraft shall depart from a similarly designated customs airport. Particulars of all designated customs airports shall be published by the State and transmitted to the International Civil Aviation Organization established under Part II of this Convention for communication to all other contracting States.

Article 11

Applicability of air regulations

Subject to the provisions of this Convention, the laws and regulations of a contracting State relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of all contracting States without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that State.

Article 12

Rules of the air

Each contracting State undertakes to adopt measures to insure that every aircraft flying over or maneuvering within its territory and that every aircraft carrying its nationality mark, wherever such aircraft may be, shall comply with the rules and regulations relating to the flight and maneuver of aircraft there in force. Each contracting

State undertakes to keep its own regulations in these respects uniform, to the greatest possible extent, with those established from time to time under this Convention. Over the high seas, the rules in force shall be those established under this Convention. Each contracting State undertakes to insure the prosecution of all persons violating the regulations applicable.

Article 13

Entry and clearance regulations

The laws and regulations of a contracting State as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo upon entrance into or departure from, or while within the territory of that State.

Article 14

Prevention of spread of disease

Each contracting State agrees to take effective measures to prevent the spread by means of air navigation of cholera, typhus (epidemic), smallpox, yellow fever, plague, and such other communicable diseases as the contracting States shall from time to time decide to designate, and to that end contracting States will keep in close consultation with the agencies concerned with international regulations relating to sanitary measures applicable to aircraft. Such consultation shall be without prejudice to the application of any existing international convention on this subject to which the contracting States may be parties.

Article 15

Airport and similar charges

Every airport in a contracting State which is open to public use by its national aircraft shall likewise, subject to the provisions of Article 68, be open under uniform conditions to the aircraft of all the other contracting States. The like uniform conditions shall apply to the use, by aircraft of every contracting State, of all air navigation facilities, including radio and meteorological services, which may be provided for public use for the safety and expedition of air navigation.

Any charges that may be imposed or permitted to be imposed by a contracting State for the use of such airports and air navigation facilities by the aircraft of any other contracting State shall not be higher,

(a) As to aircraft not engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft of the same class engaged in similar operations, and

(b) As to aircraft engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft engaged in similar international air services.

All such charges shall be published and communicated to the International Civil Aviation Organization: provided that, upon representation by an interested contracting State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council, which shall report and make recommendations thereon for the consideration of the State or States concerned. No fees, dues or other charges shall be imposed by any contracting State in respect solely of the right of transit over or entry into or exit from its territory of any aircraft of a contracting State or persons or property thereon.

Article 16

Search of aircraft

The appropriate authorities of each of the contracting States shall have the right, without unreasonable delay, to search aircraft of the other contracting States on landing or departure, and to inspect the certificates and other documents prescribed by this Convention.

CHAPTER III
NATIONALITY OF AIRCRAFT

Article 17
Nationality of aircraft

Aircraft have the nationality of the State in which they are registered.

Article 18
Dual registration

An aircraft cannot be validly registered in more than one State, but its registration may be changed from one State to another.

Article 19
National laws governing registration

The registration or transfer of registration of aircraft in any contracting State shall be made in accordance with its law and regulations.

Article 20
Display of marks

Every aircraft engaged in international air navigation shall bear its appropriate nationality and registration marks.

Article 21
Report of registrations

Each contracting State undertakes to supply to any other contracting State or to the International Civil Aviation Organization, on demand, information concerning the registration and ownership of any particular aircraft registered in that State. In addition, each contracting State shall furnish reports to the International Civil Aviation Organization, under such regulations as the latter may prescribe, giving such pertinent data as can be made available concerning the ownership and control of aircraft registered in that State and habitually engaged in international air navigation. The data

thus obtained by the International Civil Aviation Organization shall be made available by it on request to the other contracting States.

CHAPTER IV
MEASURES TO FACILITATE AIR NAVIGATION

Article 22
Facilitation of formalities

Each contracting State agrees to adopt all practicable measures, through the issuance of special regulations or otherwise, to facilitate and expedite navigation by aircraft between the territories of contracting States, and to prevent unnecessary delays to aircraft, crews, passengers and cargo, especially in the administration of the laws relating to immigration, quarantine, customs and clearance.

Article 23
Customs and immigration procedures

Each contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to establish customs and immigration procedures affecting international air navigation in accordance with the practices which may be established or recommended from time to time, pursuant to this Convention. Nothing in this Convention shall be construed as preventing the establishment of customs-free airports.

Article 24
Customs duty

(a) Aircraft on a flight to, from, or across the territory of another contracting State shall be admitted temporarily free of duty, subject to the customs regulations of the State. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board an aircraft of a contracting State, on arrival in the territory of another contracting State and retained on board on leaving the territory of that State shall be exempt from customs duty, inspection fees or similar national or local duties and charges. This exemption shall not apply to any quantities or articles unloaded, except in accordance with the customs regulations of the State, which may require that they shall be kept under customs supervision.

(b) Spare parts and equipment imported into the territory of a contracting State for incorporation in or use on an aircraft of another contracting State engaged in international

air navigation shall be admitted free of customs duty, subject to compliance with the regulations of the State concerned, which may provide that the articles shall be kept under customs supervision and control.

Article 25

Aircraft in distress

Each contracting State undertakes to provide such measures of assistance to aircraft in distress in its territory as it may find practicable, and to permit, subject to control by its own authorities, the owners of the aircraft or authorities of the State in which the aircraft is registered to provide such measures of assistance as may be necessitated by the circumstances. Each contracting State, when undertaking search for missing aircraft, will collaborate in coordinated measures which may be recommended from time to time pursuant to this Convention.

Article 26

Investigation of accidents

In the event of an accident to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization. The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State.

Article 27

Exemption from seizure on patent claims

(a) While engaged in international air navigation, any authorized entry of aircraft of a contracting State into the territory of another contracting State or authorized transit across the territory of such State with or without landings shall not entail any seizure or detention of the aircraft or any claim against the owner or operator thereof or any other interference therewith by or on behalf of such State or any person therein, on the ground that the construction, mechanism,

parts, accessories or operation of the aircraft is an infringement of any patent, design, or model duly granted or registered in the State whose territory is entered by the aircraft, it being agreed that no deposit of security in connection with the foregoing exemption from seizure or detention of the aircraft shall in any case be required in the State entered by such aircraft.

(b) The provisions of paragraph (a) of this Article shall also be applicable to the storage of spare parts and spare equipment for the aircraft and the right to use and install the same in the repair of an aircraft of a contracting State in the territory of any other contracting State, provided that any patented part or equipment so stored shall not be sold or distributed internally in or exported commercially from the contracting State entered by the aircraft.

(c) The benefits of this Article shall apply only to such States, parties to this Convention, as either (1) are parties to the International Convention for the Protection of Industrial Property and to any amendments thereof; or (2) have enacted patent laws which recognize and give adequate protection to inventions made by the nationals of the other States parties to this Convention.

Article 28

Air navigation facilities and standard systems

Each contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to:

(a) Provide, in its territory, airports, radio services, meteorological services and other air navigation facilities to facilitate international air navigation, in accordance with the standards and practices recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;

(b) Adopt and put into operation the appropriate standard systems of communications procedure, codes, markings, signals, lighting and other operational practices and rules which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;

(c) Collaborate in international measures to secure the publication of aeronautical maps and charts in accordance with standards which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention.

CHAPTER V

CONDITIONS TO BE FULFILLED WITH RESPECT TO AIRCRAFT

Article 29

Documents carried in aircraft

Every aircraft of a contracting State, engaged in international navigation, shall carry the following documents in conformity with the conditions prescribed in this Convention:

(a) Its certificate of registration;

(b) Its certificate of airworthiness;

(c) The appropriate licenses for each member of the crew;

(d) Its journey log book;

(e) If it is equipped with radio apparatus, the aircraft radio station license;

(f) If it carries passengers, a list of their names and places of embarkation and destination;

(g) If it carries cargo, a manifest and detailed declarations of the cargo.

Article 30

Aircraft radio equipment

(a). Aircraft of each contracting State may, in or over the territory of other contracting States, carry radio transmitting apparatus only if a license to install and operate such apparatus has been issued by the appropriate authorities of the State in which the aircraft is registered. The use of radio transmitting apparatus in the territory of the contracting State whose territory is flown over shall be in accordance with the regulations prescribed by that State.

(c) Radio transmitting apparatus may be used only by members of the flight crew who are provided with a special license for the purpose, issued by the appropriate authorities of the State in which the aircraft is registered.

Article 31

Certificates of airworthiness

Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with a certificate of airworthiness issued or rendered valid by the State in which it is registered. Article 32 Licenses of personnel

(a) The pilot of every aircraft and the other members of the operating crew of every aircraft engaged in international navigation shall be provided with certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the State in which the aircraft is registered.

(b) Each contracting State reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to any of its nationals by another contracting State.

Article 33

Recognition of certificates and licenses

Certificates of airworthiness and certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the contracting State in which the aircraft is registered, shall be recognized as valid by the other contracting States, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established from time to time pursuant to this Convention.

Article 34

Journey log books

There shall be maintained in respect of every aircraft engaged in international navigation a journey log book in which shall be entered particulars of the aircraft, its crew and of each journey, in such form as may be prescribed from time to time pursuant to this Convention.

Article 35

Cargo restrictions

(a) No munitions of war or implements of war may be carried in or above the territory of a State in aircraft engaged in international navigation, except by permission of such State. Each State shall determine by regulations what constitutes munitions of war or implements of war for the purposes of this Article, giving due consideration, for the purposes of uniformity, to such recommendations as the International Civil Aviation Organization may from time to time make.

(b) Each contracting State reserves the right, for reasons of public order and safety, to regulate or prohibit the carriage in or above its territory of articles other than those enumerated in paragraph (a): provided that no distinction is made in this respect between its national aircraft engaged in international navigation and the aircraft of the other States so engaged; and provided further that no restriction shall be imposed which may interfere with the carriage and use on aircraft of apparatus necessary for the operation or navigation of the aircraft or the safety of the personnel or passengers.

Article 36

Photographic apparatus

Each contracting State may prohibit or regulate the use of photographic apparatus in aircraft over its territory.

CHAPTER VI
INTERNATIONAL STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICES

Article 37

Adoption of international standards and procedures

Each contracting State undertakes to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulations, standards, procedures, and organization in relation to aircraft, personnel, airways and auxiliary services in all matters in which such uniformity will facilitate and improve air navigation. To this end the International Civil Aviation Organization shall adopt and amend from time to time, as may be necessary, international standards and recommended practices and procedures dealing with:

(a) Communications systems and air navigation aids, including ground marking;

(b) Characteristics of airports and landing areas;

(c) Rules of the air and air traffic control practices;

(d) Licensing of operating and mechanical personnel;

(e) Airworthiness of aircraft;

(f) Registration and identification of aircraft;

(g) Collection and exchange of meteorological information;

(h) Log books;

(i) Aeronautical maps and charts;

(j) Customs and immigration procedures;

(k) Aircraft in distress and investigation of accidents; and such other matters concerned with the safety, regularity, and efficiency of air navigation as may from time to time appear appropriate.

Article 38

Departures from international standards and procedures

Any State which finds it impracticable to comply in all respects with any such international standard or procedure, or to bring its own regulations or practices into full accord with any international standard or procedure after amendment of the latter, or

which deems it necessary to adopt regulations or practices differing in any particular respect from those established by an international standard, shall give immediate notification to the International Civil Aviation Organization of the differences between its own practice and that established by the international standard. In the case of amendments to international standards, any State which does not make the appropriate amendments to its own regulations or practices shall give notice to the Council within sixty days of the adoption of the amendment to the international standard, or indicate the action which it proposes to take. In any such case, the Council shall make immediate notification to all other states of the difference which exists between one or more features of an international standard and the corresponding national practice of that State.

Article 39

Endorsement of certificates and licenses

(a) Any aircraft or part thereof with respect to which there exists an international standard of airworthiness or performance, and which failed in any respect to satisfy that standard at the time of its certification, shall have endorsed on or attached to its airworthiness certificate a complete enumeration of the details in respect of which it so failed.

(b) Any person holding a license who does not satisfy in full the conditions laid down in the international standard relating to the class of license or certificate which he holds shall have endorsed on or attached to his license a complete enumeration of the particulars in which he does not satisfy such conditions. Article 40 Validity of endorsed certificates and licenses No aircraft or personnel having certificates or licenses so endorsed shall participate in international navigation, except with the permission of the State or States whose territory is enterred. The registration or use of any such aircraft, or of any certificated aircraft part, in any State other than that in which it was originally certificated shall be at the discretion of the State into which the aircraft or part is imported.

Article 41

Recognition of existing standards of airworthiness

The provisions of this Chapter shall not apply to aircraft and aircraft equipment of types of which the prototype is submitted to the appropriate national authorities for certification prior to a date three years after the date of adoption of an international standard of airworthiness for such

equipment. Article 42 Recognition of existing standards of competency of personnel The provisions of this Chapter shall not apply to personnel whose licences are originally issued prior to a date one year after initial adoption of an international standard of qualification for such personnel; but they shall in any case apply to all personnel whose licenses remain valid five years after the date of adoption of such standard.

PART II

THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION CHAPTER VII THE ORGANIZATION

Article 43

Name and composition

An organization to be named the International Civil Aviation Organization is formed by the Convention. It is made up of an Assembly, a Council, and such other bodies as may be necessary.

Article 44

Objectives The aims and objectives of the Organization are to develop the principles and techniques of international air navigation and to foster the planning and development of international air transport so as to:

(a) Insure the safe and orderly growth of international civil aviation throughout the world;

(b) Encourage the arts of aircraft design and operation for peaceful purposes;

(c) Encourage the development of airways, airports, and air navigation facilities for international civil aviation;

(d) Meet the needs of the peoples of the world for safe, regular, efficient and economical air transport;

(e) Prevent economic waste caused by unreasonable competition;

(f) Insure that the rights of contracting States are fully respected and that every contracting State has a fair opportunity to operate international airlines;

(g) Avoid discrimination between contracting States;

(h) Promote safety of flight in international air navigation;

(i) Promote generally the development of all aspects of international civil aeronautics.

Article 45

Permanent seat

The permanent seat of the Organization shall be at such place as shall be determined at the final meeting of the Interim Assembly of the Provisional International Civil Aviation Organization set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7,

1944. The seat may be temporarily transferred elsewhere by decision of the Council, and otherwise than temporarily by decision of the Assembly, such decision to be taken by the number of votes specified by the Assembly. The number of votes so specified will not be less than three-fifths of the total number of contracting States.

Article 46

First meeting of Assembly

The first meeting of the Assembly shall be summoned by the Interim Council of the above-mentioned Provisional Organization as soon as the Convention has come into force, to meet at a time and place to be decided by the Interim Council.

Article 47

Legal capacity

The Organization shall enjoy in the territory of each contracting State such legal capacity as may be necessary for the performance of its functions. Full juridical personality shall be granted wherever compatible with the constitution and laws of the State concerned.

CHAPTER VIII
THE ASSEMBLY

Article 48
Meetings of the Assembly and voting

(a) The Assembly shall meet not less than once in three years and shall be convened by the Council at a suitable time and place. An extraordinary meeting of the Assembly may be held at any time upon the call of the Council or at the request of not less than one-fifth of the total number of contracting States addressed to the Secretary General.

(b) All contracting States shall have an equal right to be represented at the meetings of the Assembly and each contracting State shall be entitled to one vote. Delegates representing contracting States may be assisted by technical advisers who may participate in the meetings but shall have no vote.

(c) A majority of the contracting States is required to constitute a quorum for the meetings of the Assembly. Unless otherwise provided in this Convention, decisions of the Assembly shall be taken by a majority of the votes cast.

Article 49
Powers and duties of the Assembly

The powers and duties of the Assembly shall be to:

(a) Elect at each meeting its President and other officers;

(b) Elect the contracting States to be represented on the Council, in accordance with the provisions of Chapter IX;

(c) Examine and take appropriate action on the reports of the Council and decide on any matter referred to it by the Council;

(d) Determine its own rules of procedure and establish such subsidiary commissions as it may consider to be necessary or desirable;

(e) Vote annual budgets and determine the financial arrangements of the Organization, in accordance with the provisions of Chapter XII;

(f) Review expenditures and approve the accounts of the Organization;

(g) Refer, at its discretion, to the Council, to subsidiary commissions, or to any other body any matter within its sphere of action;

(h) Delegate to the Council the powers and authority necessary or desirable for the discharge of the duties of the Organization and revoke or modify the delegations of authority at any time;

(i) Carry out the appropriate provisions of Chapter XIII;

(j) Consider proposals for the modification or amendment of the provisions of this Convention and, if it approves of the proposals, recommend them to the contracting States in accordance with the provisions of Chapter XXI;

(k) Deal with any matter within the sphere of action of the Organization not specifically assigned to the Council.

CHAPTER IX
THE COUNCIL

Article 50
Composition and election of Council

(a) The Council shall be a permanent body responsible to the Assembly. It shall be composed of thirty-three contracting States elected by the Assembly. An election shall be held at the first meeting of the Assembly and thereafter every three years, and the members of the Council so elected shall hold office until the next following election.

(b) In electing the members of the Council, the Assembly shall give adequate representation to (1) the States of chief importance in air transport; (2) the States not otherwise included which make the largest contribution to the provision of facilities for international civil air navigation; and (3) the States not otherwise included whose designation will insure that all the major geographic areas of the world are represented on the Council. Any vacancy on the Council shall be filled by the Assembly as soon as possible; any contracting State so elected to the Council shall hold office for the unexpired portion of its predecessor's term of office.

(c) No representative of a contracting State on the Council shall be actively associated with the operation of an international air service or financially interested in such a service.

Article 51
President of Council

The Council shall elect its President for a term of three years. He may be reelected. He shall have no vote. The Council shall elect from among its members one or more Vice Presidents who shall retain their right to vote when serving as acting President. The President need not be selected from among the representatives of the members of the Council but, if a representative is elected, his seat shall be deemed vacant and it shall be filled by the State which he represented. The duties of the President shall be to:

(a) Convene meetings of the Council, the Air Transport Committee, and the Air Navigation Commission;

(b) Serve as representative of the Council; and

(c) Carry out on behalf of the Council the functions which the Council assigns to him.

Article 52

Voting in Council Decisions by the Council shall require approval by a majority of its members. The Council may delegate authority with respect to any particular matter to a committee of its members. Decisions of any committee of the Council may be appealed to the Council by any interested contracting State.

Article 53

Participation without a vote Any contracting State may participate, without a vote, in the consideration by the Council and by its committees and commissions of any question which especially affects its interests. No member of the Council shall vote in the consideration by the Council of a dispute to which it is a party.

Article 54

Mandatory functions of Council

The Council shall:

(a) Submit annual reports to the Assembly;

(b) Carry out the directions of the Assembly and discharge the duties and obligations which are laid on it by this Convention;

(c) Determine its organization and rules of procedure;

(d) Appoint and define the duties of an Air Transport Committee, which shall be chosen from among the representatives of the members of the Council, and which shall be responsible to it;

(e) Establish an Air Navigation Commission, in accordance with the provisions of Chapter X;

(f) Administer the finances of the Organization in accordance with the provisions of Chapters XII and XV;

(g) Determine the emoluments of the President of the Council;

(h) Appoint a chief executive officer who shall be called the Secretary General, and make provision for the appointment of such other personnel as may be necessary, in accordance with the provisions of Chapter XI;

(i) Request, collect, examine and publish information relating to the advancement of air navigation and the operation of international air services, including information about the costs of operation and particulars of subsidies paid to airlines from public funds;

(j) Report to contracting States any infraction of this Convention, as well as any failure to carry out recommendations or determinations of the Council;

(k) Report to the Assembly any infraction of this Convention where a contracting State has failed to take appropriate action within a reasonable time after notice of the infraction;

(l) Adopt, in accordance with the provisions of Chapter VI of this Convention, international standards and recommended practices; for convenience, designate them as Annexes to this Convention; and notify all contracting States of the action taken;

(m) Consider recommendations of the Air Navigation Commission for amendment of the Annexes and take action in accordance with the provisions of Chapter XX;

(n) Consider any matter relating to the Convention which any contracting State refers to it.

Article 55

Permissive functions of Council

The Council may:

(a) Where appropriate and as experience may show to be desirable, create subordinate air transport commissions on a regional or other basis and define groups of states or airlines with or through which it may deal to facilitate the carrying out of the aims of this Convention;

(b) Delegate to the Air Navigation Commission duties additional to those set forth in the Convention and revoke or modify such delegations of authority at any time;

(c) Conduct research into all aspects of air transport and air navigation which are of international importance, communicate the results of its research to the contracting States, and facilitate the exchange of information between contracting States on air transport and air navigation matters;

(d) Study any matters affecting the organization and operation of international air transport, including the international ownership and operation of international air services on trunk routes, and submit to the Assembly plans in relation thereto; (e) Investigate, at the request of any contracting State, any situation which may appear to present avoidable obstacles to the development of international air navigation; and, after such investigation, issue such reports as may appear to it desirable.

CHAPTER X
THE AIR NAVIGATION COMMISSION

Article 56

Nomination and appointment of Commission The Air Navigation Commission shall be composed of fifteen members appointed by the Council from among persons nominated by contracting States. These persons shall have suitable qualifications and experience in the science and practice of aeronautics. The Council shall request all contracting States to submit nominations. The President of the Air Navigation Commission shall be appointed by the Council.

Article 57

Duties of Commission

The Air Navigation Commission shall:

(a) Consider, and recommend to the Council for adoption, modifications of the Annexes to this Convention;

(b) Establish technical sub-commissions on which any contracting State may be represented, if it so desires;

(c) Advise the Council concerning the collection and communication to the contracting States of all information which it considers necessary and useful for the advancement of air navigation.

CHAPTER XI
PERSONNEL

Article 58

Appointment of personnel Subject to any rules laid down by the Assembly and to the provisions of this Convention, the Council shall determine the method of appointment and of termination of appointment, the training, and the salaries, allowances, and conditions of service of the Secretary General and other personnel of the Organization, and may employ or make use of the services of nationals of any contracting State. Article 59 International character of personnel The President of the Council, the Secretary General, and other personnel shall not seek or receive instructions in regard to the discharge of their responsibilities from any authority external to the Organization. Each contracting State undertakes fully to respect the international character of the responsibilities of the personnel and not to seek to influence any of its nationals in the discharge of their responsibilities. Article 60 Immunities and privileges of personnel Each contracting State undertakes, so far as possible under its constitutional procedure, to accord to the President of the Council, the Secretary General, and the other personnel of the Organization, the immunities and privileges which are accorded to corresponding personnel of other public international organizations. If a general international agreement on the immunities and privileges of international civil servants is arrived at, the immunities and privileges accorded to the President, the Secretary General, and the other personnel of the Organization shall be the immunities and privileges accorded under that general international agreement. CHAPTER XII FINANCE Article 61 Budget and apportionment of expenses The Council shall submit to the Assembly annual budgets, annual statements of accounts and estimates of all receipts and expenditures. The Assembly shall vote the budgets with whatever modification it sees fit to prescribe, and, with the exception of assessments under Chapter XV to States consenting thereto, shall apportion the expenses of the Organization among the contracting States on the basis which it shall from time to time determine. Article 62 Suspension of voting power The Assembly may suspend the voting power in the Assembly and in the Council of any contracting State that fails to discharge within a reasonable period its financial obligations to the Organization. Article 63 Expenses of delegations and other representatives Each contracting State shall bear the expenses of its own delegation to the Assembly and the remuneration, travel, and other expenses of any person whom it appoints to

serve on the Council, and of its nominees or representatives on any subsidiary committees or commissions of the Organization.

CHAPTER XIII
OTHER INTERNATIONAL ARRANGEMENTS

Article 64
Security arrangements

The Organization may, with respect to air matters within its competence directly affecting world security, by vote of the Assembly enter into appropriate arrangements with any general organization set up by the nations of the world to preserve peace. Article 65 Arrangements with other international bodies The Council, on behalf of the Organization, may enter into agreements with other international bodies for the maintenance of common services and for common arrangements concerning personnel and, with the approval of the Assembly, may enter into such other arrangements as may facilitate the work of the Organization.

Article 66
Functions relating to other agreements

(a) The Organization shall also carry out the functions placed upon it by the International Air Services Transit Agreement and by the International Air Transport Agreement drawn up at Chicago on December 7, 1944, in accordance with the terms and conditions therein set forth.

(b) Members of the Assembly and the Council who have not accepted the International Air Services Transit Agreement or the International Air Transport Agreement drawn up at Chicago on December 7, 1944 shall not have the right to vote on any questions referred to the Assembly or Council under the provisions of the relevant Agreement.

PART III
INTERNATIONAL AIR TRANSPORT

CHAPTER XIV
INFORMATION AND REPORTS

Article 67

File reports with Council

Each contracting State undertakes that its international airlines shall, in accordance with requirements laid down by the Council, file with the Council traffic reports, cost statistics and financial statements showing among other things all receipts and the sources thereof.

CHAPTER XV
AIRPORTS AND OTHER AIR NAVIGATION FACILITIES

Article 68

Designation of routes and airports

Each contracting State may, subject to the provisions of this Convention, designate the route to be followed within its territory by any international air service and the airports which any such service may use.

Article 69

Improvement of air navigation facilities

If the Council is of the opinion that the airports or other air navigation facilities, including radio and meteorological services, of a contracting State are not reasonably adequate for the safe, regular, efficient, and economical operation of international air services, present or contemplated, the Council shall consult with the State directly concerned, and other States affected, with a view to finding means by which the situation may be remedied, and may make recommendations for that purpose. No contracting State shall be guilty of an infraction of this Convention if it fails to carry out these recommendations.

Article 70

Financing of air navigation facilities

A contracting State, in the circumstances arising under the provisions of Article 69, may conclude an arrangement with the Council for giving effect to such recommendations. The State may elect to bear all of the costs involved in any such arrangement. If the State does not so elect, the Council may agree, at the request of the State, to provide for all or a portion of the costs.

Article 71

Provision and maintenance of facilities by Council

If a contracting State so requests, the Council may agree to provide, man, maintain, and administer any or all of the airports and other air navigation facilities including radio and meteorological services, required in its territory for the safe, regular, efficient and economical operation of the international air services of the other contracting States, and may specify just and reasonable charges for the use of the facilities provided.

Article 72

Acquisition or use of land

Where land is needed for facilities financed in whole or in part by the Council at the request of a contracting State, that State shall either provide the land itself, retaining title if it wishes, or facilitate the use of the land by the Council on just and reasonable terms and in accordance with the laws of the State concerned.

Article 73

Expenditure and assessment of funds

Within the limit of the funds which may be made available to it by the Assembly under Chapter XII, the Council may make current expenditures for the purposes of this Chapter
from the general funds of the Organization. The Council shall assess the capital funds required for the purposes of this Chapter in previously agreed proportions over a
reasonable period of time to the contracting States consenting thereto whose airlines use the facilities. The Council may also assess to States that consent any working funds that are required.

Article 74

Technical assistance and utilization of revenues

When the Council, at the request of a contracting State, advances funds or provides airports or other facilities in whole or in part, the arrangement may provide, with the consent of that State, for technical assistance in the supervision and operation of the airports and other facilities, and for the payment, from the revenues derived from the operation of the airports and other facilities, of the operating expenses of the airports and the other facilities, and of interest and amortization charges.

Article 75

Taking over of facilities from Council

A contracting State may at any time discharge any obligation into which it has entered under Article 70, and take over airports and other facilities which the Council has provided in its territory pursuant to the provisions of Articles 71 and 72, by paying to the Council an amount which in the opinion of the Council is reasonable in the circumstances. If the State considers that the amount fixed by the Council is unreasonable it may appeal to the Assembly against the decision of the Council and the Assembly may confirm or amend the decision of the Council.

Article 76

Return of funds Funds obtained by the Council through reimbursement under Article 75 and from receipts of interest and amortization payments under Article 74 shall, in the case of advances originally financed by States under Article 73, be returned to the States which were originally assessed in the proportion of their assessments, as determined by the Council.

CHAPTER XVI
JOINT OPERATING ORGANIZATIONS AND POOLED SERVICES

Article 77

Joint operating organizations permitted

Nothing in this Convention shall prevent two or more contracting States from constituting joint air transport operating organizations or international operating agencies and from pooling their air services on any routes or in any regions, but such organizations or agencies and such pooled

services shall be subject to all the provisions of this Convention, including those relating to the registration of agreements with the Council. The Council shall determine in what manner the provisions of this Convention relating to nationality of aircraft shall apply to aircraft operated by international operating agencies.

Article 78

Function of Council

The Council may suggest to contracting States concerned that they form joint organizations to operate air services on any routes or in any regions. Article 79 Participation in operating organizations A State may participate in joint operating organizations or in pooling arrangements, either through its government or through an airline company or companies designated by its government. The companies may, at the sole discretion of the State concerned, be state-owned or partly state owned or privately owned.

PART IV
FINAL PROVISIONS

CHAPTER XVII
OTHER AERONAUTICAL AGREEMENTS AND ARRANGEMENTS

Article 80

Paris and Habana Conventions Each contracting State undertakes, immediately upon the coming into force of this Convention, to give notice of denunciation of the Convention relating to the Regulation of Aerial Navigation signed at Paris on October 13, 1919 or the Convention on Commercial Aviation signed at Habana on February 20, 1928, if it is a party to either. As between contracting States, this Convention supersedes the Conventions of Paris and Habana previously referred to.

Article 81

Registration of existing agreements

All aeronautical agreements which are in existence on the coming into force of this Convention, and which are between a contracting State and any other State or between an airline of a contracting State and any other State or the airline of any other State, shall be forthwith registered with the Council.

Article 82

Abrogation of inconsistent arrangements

The contracting States accept this Convention as abrogating all obligations and understandings between them which are inconsistent with its terms, and undertake not to enter into any such obligations and understandings. A contracting State which, before becoming a member of the Organization has undertaken any obligations toward a non-contracting State or a national of a contracting State or of a non-contracting State inconsistent with the terms of this Convention, shall take immediate steps to procure its release from the obligations. If an airline of any contracting State has entered into any such inconsistent obligations, the State of which it is a national shall use its best efforts

to secure their termination forthwith and shall in any event cause them to be terminated as soon as such action can lawfully be taken after the coming into force of this Convention.

Article 83

Registration of new arrangements Subject to the provisions of the preceding Article, any contracting State may make arrangements not inconsistent with the provisions of this Convention. Any such arrangement shall be forthwith registered with the Council, which shall make it public as soon as possible.

CHAPTER XVIII
DISPUTES AND DEFAULT

Article 84

Settlement of disputes

If any disagreement between two or more contracting States relating to the interpretation or application of this Convention and its Annexes cannot be settled by negotiation, it shall, on the application of any State concerned in the disagreement, be decided by the Council. No member of the Council shall vote in the consideration by the Council of any dispute to which it is a party. Any contracting State may, subject to Article 85, appeal from the decision of the Council to an ad hoc arbitral tribunal agreed upon with the other parties to the dispute or to the Permanent Court of International Justice. Any such appeal shall be notified to the Council within sixty days of receipt of notification of the decision of the Council.

Article 85

Arbitration procedure

If any contracting State party to a dispute in which the decision of the Council is under appeal has not accepted the Statute of the Permanent Court of International Justice and the contracting States parties to the dispute cannot agree on the choice of the arbitral tribunal, each of the contracting States parties to the dispute shall name a single arbitrator who shall name an umpire. If either contracting State party to the dispute fails to name an arbitrator within a period of three months from the date of the appeal, an arbitrator shall be named on behalf of that State by the President of

the Council from a list of qualified and available persons maintained by the Council. If, within thirty days, the arbitrators cannot agree on an umpire, the President of the Council shall designate an umpire from the list previously referred to. The arbitrators and the umpire shall then jointly constitute an arbitral tribunal. Any arbitral tribunal established under this or the preceding Article shall settle its own procedure and give its decisions by majority vote, provided that the Council may determine procedural questions in the event of any delay which in the opinion of the Council is excessive.

Article 86

Appeals Unless the Council decides otherwise any decision by the Council on whether an international airline is operating in conformity with the provisions of this Convention shall remain in effect unless reversed on appeal. On any other matter, decisions of the Council shall, if appealed from, be suspended until the appeal is decided. The decisions of the Permanent Court of International Justice and of an arbitral tribunal shall be final and binding.

Article 87

Penalty for non-conformity of airline

Each contracting State undertakes not to allow the operation of an airline of a contracting State through the airspace above its territory if the Council has decided that the airline concerned is not conforming to a final decision rendered in accordance with the previous Article.

Article 88

Penalty for non-conformity by State The Assembly shall suspend the voting power in the Assembly and in the Council of any contracting State that is found in default under the provisions of this Chapter.

CHAPTER XIX

WAR

Article 89

War and emergency conditions

In case of war, the provisions of this Convention shall not affect the freedom of action of any of the contracting States affected, whether as belligerents or as neutrals. The same principle shall apply in the case of any contracting State which declares a state of national emergency and notifies the fact to the Council.

CHAPTER XX

ANNEXES

Article 90

Adoption and amendment of Annexes

(a) The adoption by the Council of the Annexes described in Article 54, subparagraph (l), shall require the vote of two-thirds of the Council at a meeting called for that purpose and shall then be submitted by the Council to each contracting State. Any such Annex or any amendment of an Annex shall become effective within three months after its submission to the contracting States or at the end of such longer period of time as the Council may prescribe, unless in the meantime a majority of the contracting States register their disapproval with the Council.

(b) The Council shall immediately notify all contracting States of the coming into force of any Annex or amendment thereto.

CHAPTER XXI

RATIFICATIONS, ADHERENCES, AMENDMENTS, AND DENUNCIATIONS

Article 91

Ratification of Convention

(a) This Convention shall be subject to ratification by the signatory States. The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall give notice of the date of the deposit to each of the signatory and adhering States.

(b) As soon as this Convention has been ratified or adhered to by twenty-six States it shall come into force between them on the thirtieth day after deposit of the twenty-sixth instrument. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the thirtieth day after the deposit of its instrument of ratification.

(c) It shall be the duty of the Government of the United States of America to notify the government of each of the signatory and adhering States of the date on which this Convention comes into force.

Article 92

Adherence to Convention

(a) This Convention shall be open for adherence by members of the United Nations and States associated with them, and States which remained neutral during the present world conflict.

(b) Adherence shall be effected by a notification addressed to the Government of the United States of America and shall take effect as from the thirtieth day from the receipt of the notification by the Government of the United States of America, which shall notify all the contracting States.

Article 93

Admission of other States States other than those provided for in Articles 91 and 92 (a) may, subject to approval by any general international organization set up by the nations of the world to preserve peace, be admitted to participation in this Convention by means of a four-fifths vote of the Assembly and on such conditions as the Assembly may prescribe: provided that in each case

the assent of any State invaded or attacked during the present war by the State seeking admission shall be necessary.

Article 93 bis

(a) Notwithstanding the provisions of Articles 91, 92 and 93 above:

(1) A State whose government the General Assembly of the United Nations has recommended be debarred from membership in international agencies established by or brought into relationship with the United Nations shall automatically cease to be a member of the International Civil Aviation Organization;

(2) A State which has been expelled from membership in the United Nations shall automatically cease to be a member of the International Civil Aviation Organization unless the General Assembly of the United Nations attaches to its act of expulsion a recommendation to the contrary.

(b) A State which ceases to be a member of the International Civil Aviation Organization as a result of the provisions of paragraph (a) above may, after approval by the General Assembly of the United Nations, be readmitted to the International Civil Aviation Organization upon application and upon approval by a majority of the Council.

(c) Members of the Organization which are suspended from the exercise of the rights and privileges of membership in the United Nations shall, upon the request of the latter, be suspended from the rights and privileges of membership in this Organization.

Article 94

Amendment of Convention

(a) Any proposed amendment to this Convention must be approved by a two-thirds vote of the Assembly and shall then come into force in respect of States which have ratified such amendment when ratified by the number of contracting States specified by the Assembly. The number so specified shall not be less than two- thirds of the total number of contracting States.

(b) If in its opinion the amendment is of such a nature as to justify this course, the Assembly in its resolution recommending adoption may provide that any State which has not ratified within a specified period after the amendment has come into force shall thereupon cease to be a member of the Organization and a party to the Convention.

Article 95

Denunciation of Convention

(a) Any contracting State may give notice of denunciation of this Convention three years after its coming into effect by notification addressed to the Government of the United States of America, which shall at once inform each of the contracting States.

(b) Denunciation shall take effect one year from the date of the receipt of the notification and shall operate only as regards the State effecting the denunciation.

CHAPTER XXII
DEFINITIONS

Article 96

For the purpose of this Convention the expression:

(a) "Air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.

(b) "International air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.

(c) "Airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service.

(d) "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

SIGNATURE OF CONVENTION IN WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries, having been duly authorized, sign this Convention on behalf of their respective governments on the dates appearing opposite their signatures. DONE at Chicago the seventh day of December 1944, in the English language. A text drawn up in the English, French and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be open for signature at Washington, D.C. Both texts shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, and certified copies shall be transmitted by that Government to the governments of all the States which may sign or adhere to this Convention.

Lampiran ke: 2 Tokyo Convention of 1963

https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/tokyo1963.pdf

CONVENTION ON OFFENCES AND CERTAIN OTHER ACTS COMMITTED ON BOARD AIRCRAFT, SIGNED AT TOKYO, ON 14 SEPTEMBER 1963 (TOKYO CONVENTION)

THE STATES Parties to this Convention HAVE AGREED as follows:

CHAPTER I
SCOPE OF THE CONVENTION

Article 1

1. This Convention shall apply in respect of:
   (a) offences against penal law;
   (b) acts which, whether or not they are offences, may or do jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or which jeopardize good order and discipline on board.
2. Except as provided in Chapter III, this Convention shall apply in respect of offences committed or acts done by a person on board any aircraft registered in a Contracting State, while that aircraft is in flight or on the surface of the high seas or of any other area outside the territory of any State.
3. For the purposes of this Convention, an aircraft is considered to be in flight from the moment when power is applied for the purpose of takeoff until the moment when the landing run ends.
4. This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.

Article 2

Without prejudice to the provisions of Article 4 and except when the safety of the aircraft or of persons or property on board so requires, no provision of this Convention

shall be interpreted as authorizing or requiring any action in respect of offences against penal laws of a political nature or those based on racial or religious discrimination.

CHAPTER II
JURISDICTION

Article 3

1. The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board.
2. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction as the State of registration over offences committed on board aircraft registered in such State.
3. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.

Article 4

A Contracting State which is not the State of registration may not interfere with an aircraft in flight in order to exercise its criminal jurisdiction over an offence committed on board except in the following cases:

(a) the offence has effect on the territory of such State;

(b) the offence has been committed by or against a national or permanent resident of such State;

(c) the offence is against the security of such State;

(d) the offence consists of a breach of any rules or regulations relating to the flight or manoeuver of aircraft in force in such State;

(e) the exercise of jurisdiction is necessary to ensure the observance of any obligation of such State under a multilateral international agreement.

CHAPTER III
POWERS OF THE AIRCRAFT COMMANDER

Article 5

1. The provisions of this Chapter shall not apply to offences and acts committed or about to be committed by a person on board an aircraft in flight in the airspace of the State of registration or over the high seas or any other area outside the territory of any State unless the last point of takeoff or the next point of intended landing is situated in a State other than that of registration, or the aircraft subsequently flies in the airspace of a State other than that of registration with such person still on board.
2. Notwithstanding the provisions of Article 1, paragraph 3, an aircraft shall for the purposes of this Chapter, be considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation. In the case of a forced landing, the provisions of this Chapter shall continue to apply with respect to offences and acts committed on board until competent authorities of a State take over the responsibility for the aircraft and for the persons and property on board.

Article 6

1. The aircraft commander may, when he has reasonable grounds to believe that a person has committed, or is about to commit, on board the aircraft, an offence or act contemplated in Article 1, paragraph 1, impose upon such person reasonable measures including restraint which are necessary:
   (a) to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein; or
   (b) to maintain good order and discipline on board; or
   (c) to enable him to deliver such person to competent authorities or to disembark him in accordance with the provisions of this Chapter.
2. The aircraft commander may require or authorize the assistance of other crew members and may request or authorize, but not require, the assistance of passengers to restrain any person whom he is entitled to restrain. Any crew member or passenger may also take reasonable preventive measures without such authorization when he

has reasonable grounds to believe that such action is immediately necessary to protect the safety of the aircraft, or of persons or property therein.

Article 7

1. Measures of restraint imposed upon a person in accordance with Article 6 shall not be continued beyond any point at which the aircraft lands unless:
   (a) such point is in the territory of a non-Contracting State and its authorities refuse to permit disembarkation of that person or those measures have been imposed in accordance with Article 6, paragraph 1(c) in order to enable his delivery to competent authorities;
   (b) the aircraft makes a forced landing and the aircraft commander is unable to deliver that person to competent authorities; or (c) that person agrees to onward carriage under restraint.
2. The aircraft commander shall as soon as practicable, and if possible before landing in the territory of a State with a person on board who has been placed under restraint in accordance with the provisions of Article 6, notify the authorities of such State of the fact that a person on board is under restraint and of the reasons for such restraint.

Article 8

1. The aircraft commander may, in so far as it is necessary for the purpose of subparagraph (a) or (b) or paragraph 1 of Article 6, disembark in the territory of any State in which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed, or is about to commit, on board the aircraft an act contemplated in Article 1, paragraph 1(b).
2. The aircraft commander shall report to the authorities of the State in which he disembarks any person pursuant to this Article, the fact of, and the reasons for, such disembarkation.

Article 9

1. The aircraft commander may deliver to the competent authorities of any Contracting State in the territory of which the aircraft lands any person who he has reasonable grounds to believe has committed on board the aircraft an act which, in his opinion, is a serious offence according to the penal law of the State of registration of the aircraft.
2. The aircraft commander shall as soon as practicable and if possible before landing in the territory of a Contracting State with a person on board whom the aircraft commander intends

to deliver in accordance with the preceding paragraph, notify the authorities of such State of his intention to deliver such person and the reasons therefor. 3. The aircraft commander shall furnish the authorities to whom any suspected offender is delivered in accordance with the provisions of this Article with evidence and information which, under the law of the State of registration of the aircraft, are lawfully in his possession.

Article 10

For actions taken in accordance with this Convention, neither the aircraft commander, any other member of the crew, any passenger, the owner or operator of the aircraft, nor the person on whose behalf the flight was performed shall be held responsible in any proceeding on account of the treatment undergone by the person against whom the actions were taken.

CHAPTER IV
UNLAWFUL SEIZURE OF AIRCRAFT

Article 11

1. When a person on board has unlawfully committed by force or threat thereof an act of interference, seizure, or other wrongful exercise of control of an aircraft in flight or when such an act is about to be committed, Contracting States shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft.
2. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the Contracting State in which the aircraft lands shall permit its passengers and crew to continue their journey as soon as practicable, and shall return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

CHAPTER V
POWERS AND DUTIES OF STATES

Article 12

Any Contracting State shall allow the commander of an aircraft registered in another Contracting State to disembark any person pursuant to Article 8, paragraph 1.

Article 13

1. Any Contracting State shall take delivery of any person whom the aircraft commander delivers pursuant to Article 9, paragraph 1.
2. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State shall take custody or other measures to ensure the presence of any person suspected of an act contemplated in Article 11, paragraph 1 and of any person of whom it has taken delivery. The custody and other measures shall be as provided in the law of that State but may only be continued for such time as is reasonably necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.
3. Any person in custody pursuant to the previous paragraph shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.
4. Any Contracting State, to which a person is delivered pursuant to Article 9, paragraph 1, or in whose territory an aircraft lands following the commission of an act contemplated in Article 11, paragraph 1, shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.
5. When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the State of registration of the aircraft and the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, any other interested State of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which makes the preliminary enquiry contemplated in paragraph 4 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

Article 14

1. When any person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked after committing an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and when such person cannot or does not desire to continue his journey and the State of landing refuses to admit him, that State may, if the person in question is not a national or permanent resident of that State, return him to the territory of the State of which he is a national or permanent resident or to the territory of the State in which he began his journey by air.

2. Neither disembarkation, nor delivery, not the taking of custody or other measures contemplated in Article 13, paragraph 2, nor return of the person concerned, shall be considered as admission to the territory of the Contracting State concerned for the purpose of its law relating to entry or admission of persons and nothing in this Convention shall affect the law of a Contracting State relating to the expulsion of persons from its territory.

Article 15

1. Without prejudice to Article 14, any person who has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1, or has disembarked after committing an act contemplated in Article 11, paragraph 1, and who desires to continue his journey shall be at liberty as soon as practicable to proceed to any destination of his choice unless his presence is required by the law of the State of landing for the purpose of extradition or criminal proceedings.
2. Without prejudice to its law as to entry and admission to, and extradition and expulsion from its territory, a Contracting State in whose territory a person has been disembarked in accordance with Article 8, paragraph 1, or delivered in accordance with Article 9, paragraph 1 or has disembarked and is suspected of having committed an act contemplated in Article 11, paragraph 1, shall accord to such person treatment which is no less favourable for his protection and security than that accorded to nationals of such Contracting State in like circumstances.

CHAPTER VI
OTHER PROVISIONS

Article 16

1. Offences committed on aircraft registered in a Contracting State shall be treated, for the purpose of extradition, as if they had been committed not only in the place in which they have occurred but also in the territory of the State of registration of the aircraft.
2. Without prejudice to the provisions of the preceding paragraph, nothing in this Convention shall be deemed to create an obligation to grant extradition.

Article 17

In taking any measures for investigation or arrest or otherwise exercising jurisdiction in connection with any offence committed on board an aircraft the Contracting States shall pay due regard to the safety and other interests of air navigation and shall so act as to avoid unnecessary delay of the aircraft, passengers, crew or cargo.

Article 18

If Contracting States establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which operate aircraft not registered in any one State those States shall, according to the circumstances of the case, designate the State among them which, for the purposes of this Convention, shall be considered as the State of registration and shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.

CHAPTER VII
FINAL CLAUSES

Article 19

Until the date on which this Convention comes into force in accordance with the provisions of Article 21, it shall remain open for signature on behalf of any State which at that date is a Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.

Article 20

1. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States in accordance with their constitutional procedures.
2. The instruments of ratification shall be deposited with the International Civil Aviation Organization.

Article 21

1. As soon as twelve of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Convention, it shall come into force between them on the ninetieth day after the date of the deposit of the twelfth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.
2. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered with the Secretary-General of the United Nations by the International Civil Aviation Organization.

Article 22

1. This Convention shall, after it has come into force, be open for accession by any State Member of the United Nations or of any of the Specialized Agencies.
2. The accession of a State shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the International Civil Aviation Organization and shall take effect on the ninetieth day after the date of such deposit.

Article 23

1. Any Contracting State may denounce this Convention by notification addressed to the International Civil Aviation Organization.
2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization of the notification of denunciation.

Article 24

1. Any dispute between two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.
2. Each State may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by the preceding paragraph. The other

Contracting States shall not be bound by the preceding paragraph with respect to any Contracting State having made such a reservation.

3. Any Contracting State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw this reservation by notification to the International Civil Aviation Organization.

Article 25

Except as provided in Article 24 no reservation may be made to this Convention.

Article 26

The International Civil Aviation Organization shall give notice to all States Members of the United Nations or of any of the Specialized Agencies:

(a) of any signature of this Convention and the date thereof; d

(b) of the deposit of any instrument of ratification or accession and the date thereof;

(c) of the date on which this Convention comes into force in accordance with Article 21, paragraph 1;

(d) of the receipt of any notification of denunciation and the date thereof; and

(e) of the receipt of any declaration or notification made under Article 24 and the date thereof.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention. DONE at Tokyo on the fourteenth day of September One Thousand Nine Hundred and Sixty-three in three authentic texts drawn up in the English, French and Spanish languages. This Convention shall be deposited with the International Civil Aviation Organization with which, in accordance with Article 19, it shall remain open for signature and the said Organization shall send certified copies thereof to all States Members of the United Nations or of any Specialized Agency.

Lampiran ke: 3 The Hague Convention of 1970
https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/hague1970.pdf

CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL SEIZURE OF AIRCRAFT, SIGNED AT THE HAGUE, ON 16 DECEMBER 1970 (THE HAGUE CONVENTION 1970)

Preamble THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION

CONSIDERING that unlawful acts of seizure or exercise of control of aircraft in flight jeopardize the safety of persons and property, seriously affect the operation of air services, and undermine the confidence of the peoples of the world in the safety of civil aviation;

CONSIDERING that the occurrence of such acts is a matter of grave concern; CONSIDERING that, for the purpose of deterring such acts, there is an urgent need to provide appropriate measures for punishment of offenders;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

Any person who on board an aircraft in flight:

(a) unlawfully, by force or threat thereof, or by any other form of intimidation, seizes, or exercises control of, that aircraft, or attempts to perform any such act, or

(b) is an accomplice of a person who performs or attempts to perform any such act commits an offence (hereinafter referred to as "the offence").

Article 2

Each Contracting State undertakes to make the offence punishable by severe penalties.

Article 3

1. For the purposes of this Convention, an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation. In the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board.
2. This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.
3. This Convention shall apply only if the place of take-off or the place of actual landing of the aircraft on board which the offence is committed is situated outside the territory of the State of registration of that aircraft; it shall be immaterial whether the aircraft is engaged in an international or domestic flight.
4. In the cases mentioned in Article 5, this Convention shall not apply if the place of take-off and the place of actual landing of the aircraft on board which the offence is committed are situated within the territory of the same State where that State is one of those referred to in that Article.
5. Notwithstanding paragraphs 3 and 4 of this Article, Articles 6, 7, 8, and 10 shall apply whatever the place of take-off or the place of actual landing of the aircraft, if the offender or the alleged offender is found in the territory of a State other than the State of registration of that aircraft.

Article 4

1. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offence and any other act of violence against passengers or crew committed by the alleged offender in connection with the offence, in the following cases:

   (a) when the offence is committed on board an aircraft registered in that State;
   (b) when the aircraft on board which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board;
   (c) when the offence is committed on board an aircraft leased without crew to a lessee who has his principal place of business or, if the lessee has no such place of business, his permanent residence, in that State.

2. Each Contracting State shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offence in the case where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him pursuant to Article 8 to any of the States mentioned in paragraph 1 of this Article.

3. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.

Article 5

The Contracting States which establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which operate aircraft which are subject to joint or international registration shall, by appropriate means, designate for each aircraft the State among them which shall exercise the jurisdiction and have the attributes of the State of registration for the purpose of this Convention and shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.

Article 6

1. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State in the territory of which the offender or the alleged offender is present, shall take him into custody or take other measures to ensure his presence. The custody and other measures shall be as provided in the law of that State but may only be continued for such time as is necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.
2. Such State shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.
3. Any person in custody pursuant to paragraph 1 of this Article shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.
4. When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the State of registration of the aircraft, the State mentioned in Article 4, paragraph 1(c), the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, any other interested States of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which makes the preliminary enquiry contemplated

in paragraph 2 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

Article 7

The Contracting State in the territory of which the alleged offender is found shall, if it does not extradite him, be obliged, without exception whatsoever and whether or not the offence was committed in its territory, to submit the case to its competent authorities for the purpose of prosecution. Those authorities shall take their decision in the same manner as in the case of any ordinary offence of a serious nature under the law of that State.

Article 8

1. The offence shall be deemed to be included as an extraditable offence in any extradition treaty existing between Contracting States. Contracting States undertake to include the offence as an extraditable offence in every extradition treaty to be concluded between them.
2. If a Contracting State which makes extradition conditional on the existence of a treaty receives a request for extradition from another Contracting State with which it has no extradition treaty, it may at its option consider this Convention as the legal basis for extradition in respect of the offence. Extradition shall be subject to the other conditions provided by the law of the requested State.
3. Contracting States which do not make extradition conditional on the existence of a treaty shall recognize the offence as an extraditable offence between themselves subject to the conditions provided by the law of the requested State.
4. The offence shall be treated, for the purpose of extradition between Contracting States, as if it had been committed not only in the place in which it occurred but also in the territories of the States required to establish their jurisdiction in accordance with Article 4, paragraph 1.

Article 9

1. When any of the acts mentioned in Article 1(a) has occurred or is about to occur, Contracting States shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft.
2. In the cases contemplated by the preceding paragraph, any Contracting State in which the aircraft or its passengers or crew are present shall facilitate the continuation of the journey of the passengers and crew as soon as practicable, and shall without delay return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

Article 10

1. Contracting States shall afford one another the greatest measure of assistance in connection with criminal proceedings brought in respect of the offence and other acts mentioned in Article 4. The law of the State requested shall apply in all cases.
2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect obligations under any other treaty, bilateral or multilateral, which governs or will govern, in whole or in part, mutual assistance in criminal matters.

Article 11

Each Contracting State shall in accordance with its national law report to the Council of the International Civil Aviation Organization as promptly as possible any relevant information in its possession concerning:

(a) the circumstances of the offence;

(b) the action taken pursuant to Article 9;

(c) the measures taken in relation to the offender or the alleged offender, and in particular, the results of any extradition proceedings or other legal proceedings.

Article 12

1. Any dispute between two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the

arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

2. Each State may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by the preceding paragraph. The other Contracting States shall not be bound by the preceding paragraph with respect to any Contracting State having made such a reservation.

3. Any Contracting State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw this reservation by notification to the Depositary Governments.

Article 13

1. This Convention shall be open for signature at The Hague on 16 December 1970, by States participating in the International Conference on Air Law held at The Hague from 1 to 16 December 1970 (hereinafter referred to as The Hague Conference). After 31 December 1970, the Convention shall be open to all States for signature in Moscow, London and Washingtons. Any State which does not sign this Convention before its entry into force in accordance with paragraph 3 of this Article may accede to it at any time.

2. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States. Instruments of ratification and instruments of accession shall be deposited with the Governments of the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the United States of America, which are hereby designated the Depositary Governments.

3. This Convention shall enter into force thirty days following the date of the deposit of instruments of ratification by ten States signatory to this Convention which participated in The Hague Conference.

4. For other States, this Convention shall enter into force on the date of entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of this Article, or thirty days following the date of deposit of their instruments of ratification or accession, whichever is later.

5. The Depositary Governments shall promptly inform all signatory and acceding States of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification or accession, the date of entry into force of this Convention, and other notices.

6. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered by the Depositary Governments pursuant to Article 102 of the Charter of the United Nations and pursuant to Article 83 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944).

Article 14

1. Any Contracting State may denounce this Convention by written notification to the Depositary Governments.
2. Denunciation shall take effect six months following the date on which notification is received by the Depositary Governments.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their Governments, have signed this Convention. DONE at The Hague, this sixteenth day of December, one thousand nine hundred and seventy, in three originals, each being drawn up in four authentic texts in the English, French, Russian and Spanish languages.

Lampiran ke: 4 Montreal Convention of 1971

https://www.unodc.org/pdf/crime/terrorism/Commonwealth_Chapter_4.pdf

CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS AGAINST THE SAFETY OF CIVIL AVIATION THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION CONSIDERING: that unlawful acts against the safety of civil aviation jeopardize the safety of persons and property, seriously affect the operation of air services, and undermine the confidence of the peoples of the world in the safety of civil aviation; CONSIDERING that the occurrence of such acts is a matter of grave concern;

CONSIDERING that, for the purpose of deterring such acts, there is an urgent need to provide appropriate measures for punishment of offenders;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1

1. Any person commits an offence if he unlawfully and intentionally:
   (a) performs an act of violence against a person on board an aircraft in flight if that act is likely to endanger the safety of that aircraft; or
   (b) destroys an aircraft in service or causes damage to such an aircraft which renders it incapable of flight or which is likely to endanger its safety in flight; or
   (c) places or causes to be placed on an aircraft in service, by any means whatsoever, a device or substance which is likely to destroy that aircraft, or to cause damage to it which renders it incapable of flight, or to cause damage to it which is likely to endanger its safety in flight; or
   (d) destroys or damages air navigation facilities or interferes with their operation, if any such act is likely to endanger the safety of aircraft 'in flight; or
   (e) communicates information which he knows to be false, thereby endangering the safety of an aircraft in flight.

2. Any person also commits an offence if he: (a) attempts to commit any of the offences mentioned in paragraph 1 of this Article; or (b) is an accomplice of a person who commits or attempts to commit any such offence.

ARTICLE 2

For the purposes of this Convention:

(a) an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation; in the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board;

(b) an aircraft is considered to be in service from the beginning of the preflight preparation of the aircraft by ground personnel or by the crew for a specific flight until twenty-four hours after any landing; the period of service shall, in any event, extend for the entire period during which the aircraft is in flight as defined in paragraph (a) of this Article.

ARTICLE 3

Each Contracting State undertakes to make the offences mentioned in Article 1 punishable by severe penalties.

ARTICLE 4

1. This Convention shall not apply to aircraft used in military, customs or police services.
2. In the cases contemplated in subparagraphs (a), (b), (c) and (e) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall apply, irrespective of whether the aircraft is engaged in an international or domestic flight, only if:

   (a) the place of take-off or landing, actual or intended, of the aircraft is situated outside the territory of the State of registration of that aircraft; or

   (b) the offence is committed in the territory of a State other than the State of registration of the aircraft.
3. Notwithstanding paragraph 2 of this Article, in the cases contemplated in subparagraphs (a), (b), (c) and (e) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall also apply if the

offender or the alleged offender is found in the territory of a State other than the State of registration of the aircraft.

4. With respect to the States mentioned in Article 9 and in the cases mentioned in subparagraphs (a), (b), (c) and (e) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall not apply if the places referred to in sub-paragraph (a) of paragraph 2 of this Article are situated within the territory of the same State where that State is one of those referred to in Article 9, unless the offence is committed or the offender or alleged offender is found in the territory of a State other than that State.

5. In the cases contemplated in subparagraph (d) of paragraph 1 of Article 1, this Convention shall apply only if the air navigation facilities are used in international air navigation. 6. The provisions of paragraphs 2, 3, 4 and 5 of this Article shall also apply in the cases contemplated in paragraph 2 of Article 1.

ARTICLE 5

1. Each Contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences in the following cases:
   (a) when the offence is committed in the territory of that State;
   (b) when the offence is committed against or on board an aircraft registered in that State;
   (c) when the aircraft on board which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board; (d) when the offence is committed against or on board an aircraft leased without crew to a lessee who has his principal place of business or, if the lessee has no such place of business, his permanent residence, in that State.

2. Each Contracting State shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences mentioned in Article 1, paragraph 1 (a), (b) and (c), and in Article 1, paragraph 2, in so far as that paragraph relates to those offences, in the case where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him pursuant to Article 8 to any of the States mentioned in paragraph 1 of this Article.

3. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.

ARTICLE 6

1. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State in the territory of which the offender or the alleged offender is present, shall take him into custody or take other measures to ensure his presence. The custody and other measures shall be as provided in the law of that State but may only be continued for such time as is necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.
2. Such State shall immediately make a preliminary enquiry into the facts.
3. Any person in custody pursuant to paragraph 1 of this Article shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.
4. When a State, pursuant to this Article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the States mentioned in Article 5, paragraph 1, the State of nationality of the detained person and, if it considers it advisable, any other interested States of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which makes the preliminary enquiry contemplated in paragraph 2 of this Article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

ARTICLE 7

The Contracting State in the territory of which the alleged offender is found shall, if it does not extradite him, be obliged, without exception whatsoever and whether or not the offence was committed in its territory, to submit the case to its competent authorities for the purpose of prosecution. Those authorities shall take their decision in the same manner as in the case of any ordinary offence of a serious nature under the law of that State.

ARTICLE 8

1. The offences shall be deemed to be included as extraditable offences in any extradition treaty existing between Contracting States. Contracting States undertake to include the offences as extraditable offences in every extradition treaty to be concluded between them.
2. If a Contracting State which makes extradition conditional on the existence of a treaty receives a request for extradition from another Contracting State with which it has no extradition treaty, it may at its option consider this Convention as the legal basis for

extradition in respect of the offences. Extradition shall be subject to the other conditions provided by the law of the requested State.

3. Contracting States which do not make extradition conditional on the existence of a treaty shall recognize the offences as extraditable offences between themselves subject to the conditions provided by the law of the requested State.

4. Each of the offences shall be treated, for the purpose of extradition between Contracting States, as if it had been committed not only in the place in which it occurred but also in the territories of the States required to establish their jurisdiction in accordance with Article 5, paragraph 1 (b), (c) and (d).

ARTICLE 9

The Contracting States which establish joint air transport operating organizations or international operating agencies, which operate aircraft which are subject to joint or international registration shall, by appropriate means, designate for each aircraft the State among them which shall exercise the jurisdiction and have the attributes of the State of registration for the purpose of this Convention and shall give notice thereof to the International Civil Aviation Organization which shall communicate the notice to all States Parties to this Convention.

ARTICLE 10

1. Contracting States shall, in accordance with international and national law, endeavor to take all practicable measures for the purpose of preventing the offences mentioned in Article 1.

2. When, due to the commission of one of the offences mentioned in Article 1, a flight has been delayed or interrupted, any Contracting State in whose territory the aircraft or passengers or crew are present shall facilitate the continuation of the journey of the passengers and crew as soon as practicable, and shall without delay return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.

ARTICLE 11

1. Contracting States shall afford one another the greatest measure of assistance in connection with criminal proceedings brought in respect of the offences. The law of the State requested shall apply in all cases.
2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect obligations under any other treaty, bilateral or multilateral, which governs or will govern, in whole or in part, mutual assistance in criminal matters.

ARTICLE 12

Any Contracting State having reason to believe that one of the offences mentioned in Article 1 will be committed shall, in accordance with its national law, furnish any relevant information in its possession to those States which it believes would be the States mentioned in Article 5, paragraph 1.

ARTICLE 13

Each Contracting State shall in accordance with its national law report to the Council of the International Civil Aviation Organization as promptly as possible any relevant information in its possession concerning: (a) the circumstances of the offence; (b) the action taken pursuant to Article 10, paragraph 2; (c) the measures taken in relation to the offender or the alleged offender and, in particular the results of any extradition proceedings or other legal proceedings.

ARTICLE 14

1. Any dispute between two or more Contracting States concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, anyone of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.
2. Each State may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by the preceding paragraph. The other

Contracting States shall not be bound by the preceding paragraph with respect to any Contracting State having made such a reservation.

3. Any Contracting State having made a reservation in accordance with the preceding paragraph may at any time withdraw this reservation by notification to the Depositary Governments.

ARTICLE 15

1. This Convention shall be open for signature at Montreal on 23 September 1971, by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 8 to 23 September 1971 (hereinafter referred to as the Montreal Conference). After 10 October 1971, the Convention shall be open to all States for signature in Moscow, London and Washington. Any State which does not

sign this Convention before its entry into force in accordance with paragraph 3 of this Article may accede to it at any time.

2. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States. Instruments of ratification and instruments of accession shall be deposited with the Governments of the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the United States of America, which are hereby designated the Depositary Governments.

3. This Convention shall enter into force thirty days following the date of the deposit of instruments of ratification by ten States signatory to this Convention which participated in the Montreal Conference.

4. For other States, this Convention shall enter into force on the date of entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of this Article, or thirty days following the date of deposit of their instruments of ratification or accession, whichever is later.

5. The Depositary Governments shall promptly inform all signatory and acceding States of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification or accession, the date of entry into force of this Convention, and other notices.

6. As soon as this Convention comes into force, it shall be registered by the Depositary Governments pursuant to Article 102 of the Charter of the United Nations and pursuant to Article 83 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944).

ARTICLE 16

1. Any Contracting State may denounce this Convention by written notification to the Depositary Governments.
2. Denunciation shall take effect six months following the date on which notification is received by the Depositary Governments.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their Governments, have signed this Convention. DONE at Montreal, this twenty-third day of September, one thousand nine hundred and seventy-one, in three originals, each being drawn up in four authentic texts in the English, French, Russian and Spanish languages.

https://www.unodc.org/pdf/crime/terrorism/Commonwealth_Chapter_4.pdf

Lampiran ke: 5 Montreal Protocol of 1988

https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/montreal1988.pdf

PROTOCOL FOR THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS OF VIOLENCE AT AIRPORTS SERVING INTERNATIONAL CIVIL AVIATION, SUPPLEMENTARY TO THE CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS AGAINST THE SAFETY OF CIVIL AVIATION, SONE AT MONTREAL, ON 23 SEPTEMBER 1971, SIGNED AT MONTREAL ON 24 FEBRUARY 1988 (MONTREAL PROTOCOL 1988)

THE STATES PARTIES TO THIS PROTOCOL CONSIDERING that unlawful acts of violence which endanger or are likely to endanger the safety of persons at airports serving international civil aviation or which jeopardize the safe operation of such airports undermine the confidence of the peoples of the world in safety at such airports and disturb the safe and orderly conduct of civil aviation for all States;

CONSIDERING that the occurrence of such acts is a matter of grave concern to the international community and that, for the purpose of deterring such acts, there is an urgent need to provide appropriate measures for punishment of offenders;

CONSIDERING that it is necessary to adopt provisions supplementary to those of the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, to deal with such unlawful acts of violence at airports serving international civil aviation;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article I

This Protocol supplements the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971 (hereinafter referred to as "the

Convention"), and, as between the Parties to this Protocol, the Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

Article II

1. In Article 1 of the Convention, the following shall be added as new paragraph 1 bis: "1 bis. Any person commits an offence if he unlawfully and intentionally, using any device, substance or weapon:

(a) performs an act of violence against a person at an airport serving international civil aviation which causes or is likely to cause serious injury or death; or

(b) destroys or seriously damages the facilities of an airport serving international civil aviation or aircraft not in service located thereon or disrupts the services of the airport, if such an act endangers or is likely to endanger safety at that airport."

2. In paragraph 2 (a) of Article 1 of the Convention, the following words shall be inserted after the words "paragraph 1": "or paragraph 1 bis".

Article III

In Article 5 of the Convention, the following shall be added as paragraph 2 bis: "2 bis. Each Contracting State shall likewise take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences mentioned in Article 1, paragraph 1 bis, and in Article 1, paragraph 2, in so far as that paragraph relates to those offences, in the case where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him pursuant to Article 8 to the State mentioned in paragraph 1 (a) of this Article."

Article IV

This Protocol shall be open for signature at Montreal on 24 February 1988 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 9 to 24 February 1988. After 1 March 1988, the Protocol shall be open for signature to all States in London, Moscow, Washington and Montreal, until it enters into force in accordance with Article VI.

Article V

1. This Protocol shall be subject to ratification by the signatory States.

2. Any State which is not a Contracting State to the Convention may ratify this Protocol if at the same time it ratifies or accedes to the Convention in accordance with Article 15 thereof.
3. Instruments of ratification shall be deposited with the Governments of the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America or with the International Civil Aviation Organization, which are hereby designated the Depositaries.

Article VI

1. As soon as ten of the signatory States have deposited their instruments of ratification of this Protocol, it shall enter into force between them on the thirtieth day after the date of the deposit of the tenth instrument of ratification. It shall enter into force for each State which deposits its instrument of ratification after that date on the thirtieth day after deposit of its instrument of ratification.
2. As soon as this Protocol enters into force, it shall be registered by the Depositaries pursuant to Article 102 of the Charter of the United Nations and pursuant to Article 83 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944).

Article VII

1. This Protocol shall, after it has entered into force, be open for accession by any non-signatory State.
2. Any State which is not a Contracting State to the Convention may accede to this Protocol if at the same time it ratifies or accedes to the Convention in accordance with Article 15 thereof.
3. Instruments of accession shall be deposited with the Depositaries and accession shall take effect on the thirtieth day after the deposit.

Article VIII

1. Any Party to this Protocol may denounce it by written notification addressed to the Depositaries.
2. Denunciation shall take effect six months following the date on which notification is received by the Depositaries.

3. Denunciation of this Protocol shall not of itself have the effect of denunciation of the Convention.
4. Denunciation of the Convention by a Contracting State to the Convention as supplemented by this Protocol shall also have the effect of denunciation of this Protocol.

Article IX

1. The Depositaries shall promptly inform all signatory and acceding States to this Protocol and all signatory and acceding States to the Convention: (a) of the date of each signature and the date of deposit of each instrument of ratification of, or accession to, this Protocol, and (b) of the receipt of any notification of denunciation of this Protocol and the date thereof.
2. The Depositaries shall also notify the States referred to in paragraph 1 of the date on which this Protocol enters into force in accordance with Article VI.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their Governments, have signed this Protocol. DONE at Montreal on the twenty-fourth day of February of the year One Thousand Nine Hundred and Eighty-eight, in four originals, each being drawn up in four authentic texts in the English, French, Russian and Spanish languages.

https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/montreal1988.pdf

Lampiran ke: 6 Outer Space Treaty of 1967

https://www.unoosa.org/pdf/publications/STSPACE11E.pdf

Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies

The States Parties to this Treaty

Inspired by the great prospects opening up before mankind as a result of man's entry into outer space,

Recognizing the common interest of all mankind in the progress of the exploration and use of outer space for peaceful purposes,

Believing that the exploration and use of outer space should be carried on for the benefit of all peoples irrespective of the degree of their economic or scientific development,

Desiring to contribute to broad international cooperation in the scientific as well as the legal aspects of the exploration and use of outer space for peaceful purposes,

Believing that such cooperation will contribute to the development of mutual understanding and to the strengthening of friendly relations between States and peoples,

Recalling resolution 1962 (XVIII), entitled "Declaration of Legal Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space", which was adopted unanimously by the United Nations General Assembly on 13 December 1963,

Recalling resolution 1884 (XVIII), calling upon States to refrain from placing in orbit around the Earth any objects carrying nuclear weapons or any other kinds of weapons of mass destruction or from installing such weapons on celestial bodies, which was adopted unanimously by the United Nations General Assembly on 17 October 1963,

Taking account of United Nations General Assembly resolution 110 (II) of 3 November 1947, which condemned propaganda designed or likely to provoke or encourage any threat to the peace, breach of the peace or act of aggression, and considering that the aforementioned resolution is applicable to outer space,

Convinced that a Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies, will further the purposes and principles of the Charter of the United Nations,

Have agreed on the following:

Article I

The exploration and use of outer space, including the Moon and other celestial bodies, shall be carried out for the benefit and in the interests of all countries, irrespective of their degree of economic or scientific development, and shall be the province of all mankind. Outer space, including the Moon and other celestial bodies, shall be free for exploration and use by all States without discrimination of any kind, on a basis of equality and in accordance with international law, and there shall be free access to all areas of celestial bodies.

There shall be freedom of scientific investigation in outer space, including the Moon and other celestial bodies, and States shall facilitate and encourage international cooperation in such investigation.

Article II

Outer space, including the Moon and other celestial bodies, is not subject to national ppropriation by claim of sovereignty, by means of use or occupation, or by any other means.

Article III

States Parties to the Treaty shall carry on activities in the exploration and use of outer space, including the Moon and other celestial bodies, in accordance with international law, including the

Charter of the United Nations, in the interest of maintaining international peace and security and promoting international cooperation and understanding.

Article IV

States Parties to the Treaty undertake not to place in orbit around the Earth any objects carrying nuclear weapons or any other kinds of weapons of mass destruction, install such weapons on celestial bodies, or station such weapons in outer space in any other manner.

The Moon and other celestial bodies shall be used by all States Parties to the Treaty exclusively for peaceful purposes. The establishment of military bases, installations and fortifications, the testing of any type of weapons and the conduct of military manoeuver on celestial bodies shall be forbidden. The use of military personnel for scientific research or for any other peaceful purposes shall not be prohibited. The use of any equipment or facility necessary for peaceful exploration of the Moon and other celestial bodies shall also not be prohibited.

Article V

States Parties to the Treaty shall regard astronauts as envoys of mankind in outer space and shall render to them all possible assistance in the event of accident, distress, or emergency landing on the territory of another State Party or on the high seas. When astronauts make such a landing, they shall be safely and promptly returned to the State of registry of their space vehicle. In carrying on activities in outer space and on celestial bodies, the astronauts of one State Party shall render all possible assistance to the astronauts of other States Parties. States Parties to the Treaty shall immediately inform the other States Parties to the Treaty or the Secretary-General of the United Nations of any phenomena they discover in outer space, including the Moon and other celestial bodies, which could constitute a danger to the life or health of astronauts.

Article VI

States Parties to the Treaty shall bear international responsibility for national activities in outer space, including the Moon and other celestial bodies, whether such activities are carried on by governmental agencies or by non-governmental entities, and for assuring those national activities are carried out in conformity with the provisions set forth in the present Treaty. The activities of

non-governmental entities in outer space, including the Moon and other celestial bodies, shall require authorization and continuing supervision by the appropriate State Party to the Treaty. When activities are carried on in outer space, including the Moon and other celestial bodies, by an international organization, responsibility for compliance with this Treaty shall be borne both by the international organization and by the States Parties to the Treaty participating in such organization.

Article VII

Each State Party to the Treaty that launches or procures the launching of an object into outer space, including the Moon and other celestial bodies, and each State Party from whose territory or facility an object is launched, is internationally liable for damage to another State Party to the Treaty or to its natural or juridical persons by such object or its component parts on the Earth, in air space or in outer space, including the Moon and other celestial bodies.

Article VIII

A State Party to the Treaty on whose registry an object launched into outer space is carried shall retain jurisdiction and control over such object, and over any personnel thereof, while in outer space or on a celestial body. Ownership of objects launched into outer space, including objects landed or constructed on a celestial body, and of their component parts, is not affected by their presence in outer space or on a celestial body or by their return to the Earth. Such objects or component parts found beyond the limits of the State Party to the Treaty on whose registry they are carried shall be returned to that State Party, which shall, upon request, furnish identifying data prior to their return.

Article IX

In the exploration and use of outer space, including the Moon and other celestial bodies, States Parties to the Treaty shall be guided by the principle of cooperation and mutual assistance and shall conduct all their activities in outer space, including the Moon and other celestial bodies, with due regard to the corresponding interests of all other States Parties to the Treaty. States Parties to the Treaty shall pursue studies of outer space, including the Moon and other celestial bodies, and conduct exploration of them so as to avoid their harmful contamination and also adverse changes

in the environment of the Earth resulting from the introduction of extraterrestrial matter and, where necessary, shall adopt appropriate measures for this purpose. If a State Party to the Treaty has reason to believe that an activity or experiment planned by it or its nationals in outer space, including the Moon and other celestial bodies, would cause potentially harmful interference with activities of other States Parties in the peaceful exploration and use of outer space, including the Moon and other celestial bodies, it shall undertake appropriate international consultations before proceeding with any such activity or experiment. A State Party to the Treaty which has reason to believe that an activity or experiment planned by another State Party in outer space, including the Moon and other celestial bodies, would cause potentially harmful interference with activities in the peaceful exploration and use of outer space, including the Moon and other celestial bodies, may request consultation concerning the activity or experiment.

Article X

In order to promote international cooperation in the exploration and use of outer space, including the Moon and other celestial bodies, in conformity with the purposes of this Treaty, the States Parties to the Treaty shall consider on a basis of equality any requests by other States Parties to the Treaty to be afforded an opportunity to observe the flight of space objects launched by those States. The nature of such an opportunity for observation and the conditions under which it could be afforded shall be determined by agreement between the States concerned.

Article XI

In order to promote international cooperation in the peaceful exploration and use of outer space, States Parties to the Treaty conducting activities in outer space, including the Moon and other celestial bodies, agree to inform the Secretary-General of the United Nations as well as the public and the international scientific community, to the greatest extent feasible and practicable, of the nature, conduct, locations and results of such activities. On receiving the said information, the Secretary- General of the United Nations should be prepared to disseminate it immediately and effectively.

Article XII

All stations, installations, equipment and space vehicles on the Moon and other celestial bodies shall be open to representatives of other States Parties to the Treaty on a basis of reciprocity. Such representatives shall give reasonable advance notice of a projected visit, in order that appropriate consultations may be held and that maximum precautions may be taken to assure safety and to avoid interference with normal operations in the facility to be visited.

Article XIII

The provisions of this Treaty shall apply to the activities of States Parties to the Treaty in the exploration and use of outer space, including the Moon and other celestial bodies, whether such activities are carried on by a single State Party to the Treaty or jointly with other States, including cases where they are carried on within the framework of international intergovernmental organizations. Any practical questions arising in connection with activities carried on by international intergovernmental organizations in the exploration and use of outer space, including the Moon and other celestial bodies, shall be resolved by the States Parties to the Treaty either with the appropriate international organization or with one or more States members of that international organization, which are Parties to this Treaty.

Article XIV

1. This Treaty shall be open to all States for signature. Any State which does not sign this Treaty before its entry into force in accordance with paragraph 3 of this article may accede to it at any time.
2. This Treaty shall be subject to ratification by signatory States. Instruments of ratification and instruments of accession shall be deposited with the Governments of the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America, which are hereby designated the Depositary Governments.
3. This Treaty shall enter into force upon the deposit of instruments of ratification by five Governments including the Governments designated as Depositary Governments under this Treaty.

4. For States whose instruments of ratification or accession are deposited subsequent to the entry into force of this Treaty, it shall enter into force on the date of the deposit of their instruments of ratification or accession.
5. The Depositary Governments shall promptly inform all signatory and acceding States of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification of and accession to this Treaty, the date of its entry into force and other notices.
6. This Treaty shall be registered by the Depositary Governments pursuant to Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article XV

Any State Party to the Treaty may propose amendments to this Treaty. Amendments shall enter into force for each State Party to the Treaty accepting the amendments upon their acceptance by a majority of the States Parties to the Treaty and thereafter for each remaining State Party to the Treaty on the date of acceptance by it.

Article XVI

Any State Party to the Treaty may give notice of its withdrawal from the Treaty one year after its entry into force by written notification to the Depositary Governments. Such withdrawal shall take effect one year from the date of receipt of this notification.

Article XVII

This Treaty, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited in the archives of the Depositary Governments. Duly certified copies of this Treaty shall be transmitted by the Depositary Governments to the Governments of the signatory and acceding States.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorized, have signed this Treaty. DONE in triplicate, at the cities of London, Moscow and Washington, D.C., the twenty-seventh day of January, one thousand nine hundred and sixty-seven

Lampiran ke: 7 International Liability Convention of 1972
https://www.unoosa.org/pdf/publications/STSPACE11E.pdf

Convention on International Liability
for Damage Caused by Space Objects

The States Parties to this Convention,

Recognizing the common interest of all mankind in furthering the exploration and use of outer space for peaceful purposes,

Recalling the Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies,

Taking into consideration that, notwithstanding the precautionary measures to be taken by States and international intergovernmental organizations involved in the launching of space objects, damage may on occasion be caused by such objects,

Recognizing the need to elaborate effective international rules and procedures concerning liability for damage caused by space objects and to ensure, in particular, the prompt payment under the terms of this Convention of a full and equitable measure of compensation to victims of such damage,

Believing that the establishment of such rules and procedures will contribute to the strengthening of international cooperation in the field of the exploration and use of outer space for peaceful purposes,

Have agreed on the following:

Article I

For the purposes of this Convention:

(a) The term “damage” means loss of life, personal injury or other impairment of health; or loss of or damage to property of States or of persons, natural or juridical, or property of international intergovernmental organizations;

(b) The term “launching” includes attempted launching;

(c) The term “launching State” means:

(i) A State which launches or procures the launching of a space object;

(ii) A State from whose territory or facility a space object is launched;

(d) The term “space object” includes component parts of a space object as well as its launch vehicle and parts thereof.

Article II

A launching State shall be absolutely liable to pay compensation for damage caused by its space object on the surface of the Earth or to aircraft in flight.

Article III

In the event of damage being caused elsewhere than on the surface of the Earth to a space object of one launching State or to persons or property on board such a space object by a space object of another launching State, the latter shall be liable only if the damage is due to its fault or the fault of persons for whom it is responsible.

Article IV

1. In the event of damage being caused elsewhere than on the surface of the Earth to a space object of one launching State or to persons or property on board such a space object by a space object of another launching State, and of damage thereby being caused to a third State or to its natural or juridical persons, the first two States shall be jointly and severally liable to the third State, to the extent indicated by the following:

(*a*) If the damage has been caused to the third State on the surface of the Earth or to aircraft in flight, their liability to the third State shall be absolute;

(*b*) If the damage has been caused to a space object of the third State or to persons or property on board that space object elsewhere than on the surface of the Earth, their liability to the third State shall be based on the fault of either of the first two States or on the fault of persons for whom either is responsible.

2. In all cases of joint and several liability referred to in paragraph 1 of this article, the burden of compensation for the damage shall be apportioned between the first two States in accordance with the extent to which they were at fault; if the extent of the fault of each of these States cannot be established, the burden of compensation shall be apportioned equally between them. Such apportionment shall be without prejudice to the right of the third State to seek the entire compensation due under this Convention from any or all of the launching States which are jointly and severally liable.

Article V

1. Whenever two or more States jointly launch a space object, they shall be jointly and severally liable for any damage caused.
2. A launching State which has paid compensation for damage shall have the right to present a claim for indemnification to other participants in the joint launching. The participants in a joint launching may conclude agreements regarding the apportioning among themselves of the financial obligation in respect of which they are jointly and severally liable. Such agreements shall be without prejudice to the right of a State sustaining damage to seek the entire compensation due under this Convention from any or all of the launching States which are jointly and severally liable. 3. A State from whose territory or facility a space object is launched shall be regarded as a participant in a joint launching.

Article VI

1. Subject to the provisions of paragraph 2 of this article, exoneration from absolute liability shall be granted to the extent that a launching State establishes that the damage has resulted either wholly or partially from gross negligence or from an act or omission done with intent to cause damage on the part of a claimant State or of natural or juridical persons it represents.

2. No exoneration whatever shall be granted in cases where the damage has resulted from activities conducted by a launching State which are not in conformity with international law including, in particular, the Charter of the United Nations and the Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies.

Article VII

The provisions of this Convention shall not apply to damage caused by a space object of a launching State to:

(*a*) Nationals of that launching State;

(*b*) Foreign nationals during such time as they are participating in the operation of that space object from the time of its launching or at any stage thereafter until its descent, or during such time as they are in the immediate vicinity of a planned launching or recovery area as the result of an invitation by that launching State.

Article VIII

1. A State which suffers damage, or whose natural or juridical persons suffer damage, may present to a launching State a claim for compensation for such damage.
2. If the State of nationality has not presented a claim, another State may, in respect of damage sustained in its territory by any natural or juridical person, present a claim to a launching State.
3. If neither the State of nationality nor the State in whose territory the damage was sustained has presented a claim or notified its intention of presenting a claim, another State may, in respect of damage sustained by its permanent residents, present a claim to a launching State.

Article IX

A claim for compensation for damage shall be presented to a launching State through diplomatic channels. If a State does not maintain diplomatic relations with the launching State concerned, it may request another State to present its claim to that launching State or otherwise represent its interests under this Convention. It may also present its claim through the Secretary-General of the

United Nations, provided the claimant State and the launching State are both Members of the United Nations.

Article X

1. A claim for compensation for damage may be presented to a launching State not later than one year following the date of the occurrence of the damage or the identification of the launching State which is liable.
2. If, however, a State does not know of the occurrence of the damage or has not been able to identify the launching State which is liable, it may present a claim within one year following the date on which it learned of the aforementioned facts; however, this period shall in no event exceed one year following the date on which the State could reasonably be expected to have learned of the facts through the exercise of due diligence.
3. The time limits specified in paragraphs 1 and 2 of this article shall apply even if the full extent of the damage may not be known. In this event, however, the claimant State shall be entitled to revise the claim and submit additional documentation after the expiration of such time limits until one year after the full extent of the damage is known.

Article XI

1. Presentation of a claim to a launching State for compensation for damage under this Convention shall not require the prior exhaustion of any local remedies which may be available to a claimant State or to natural or juridical persons it represents.
2. Nothing in this Convention shall prevent a State, or natural or juridical persons it might represent, from pursuing a claim in the courts or administrative tribunals or agencies of a launching State. A State shall not, however, be entitled to present a claim under this Convention in respect of the same damage for which a claim is being pursued in the courts or administrative tribunals or agencies of a launching State or under another international agreement which is binding on the States concerned.

Article XII

The compensation which the launching State shall be liable to pay for damage under this Convention shall be determined in accordance with international law and the principles of justice

and equity, in order to provide such reparation in respect of the damage as will restore the person, natural or juridical, State or international organization on whose behalf the claim is presented to the condition which would have existed if the damage had not occurred.

Article XIII

Unless the claimant State and the State from which compensation is due under this Convention agree on another form of compensation, the compensation shall be paid in the currency of the claimant State or, if that State so requests, in the currency of the State from which compensation is due.

Article XIV

If no settlement of a claim is arrived at through diplomatic negotiations as provided for in article IX, within one year from the date on which the claimant State notifies the launching State that it has submitted the documentation of its claim, the parties concerned shall establish a Claims Commission at the request of either party.

Article XV

1. The Claims Commission shall be composed of three members: one appointed by the claimant State, one appointed by the launching State and the third member, the Chairman, to be chosen by both parties jointly. Each party shall make its appointment within two months of the request for the establishment of the Claims Commission.
2. If no agreement is reached on the choice of the Chairman within four months of the request for the establishment of the Commission, either party may request the Secretary-General of the United Nations to appoint the Chairman within a further period of two months

Article XVI

1. If one of the parties does not make its appointment within the stipulated period, the Chairman shall, at the request of the other party, constitute a single-member Claims Commission.
2. Any vacancy which may arise in the Commission for whatever reason shall be filled by the same procedure adopted for the original appointment.

3. The Commission shall determine its own procedure.

4. The Commission shall determine the place or places where it shall sit and all other administrative matters.

5. Except in the case of decisions and awards by a single-member Commission, all decisions and awards of the Commission shall be by majority vote.

Article XVII

No increase in the membership of the Claims Commission shall take place by reason of two or more claimant States or launching States being joined in any one proceeding before the Commission. The claimant States so joined shall collectively appoint one member of the Commission in the same manner and subject to the same conditions as would be the case for a single claimant State. When two or more launching States are so joined, they shall collectively appoint one member of the Commission in the same way. If the claimant States or the launching States do not make the appointment within the stipulated period, the Chairman shall constitute a single-member Commission.

Article XVIII

The Claims Commission shall decide the merits of the claim for compensation and determine the amount of compensation payable, if any.

Article XIX

1. The Claims Commission shall act in accordance with the provisions of article XII.

2. The decision of the Commission shall be final and binding if the parties have so agreed; otherwise the Commission shall render a final and recommendatory award, which the parties shall consider in good faith. The Commission shall state the reasons for its decision or award

3. The Commission shall give its decision or award as promptly as possible and no later than one year from the date of its establishment, unless an extension of this period is found necessary by the Commission.

4. The Commission shall make its decision or award public. It shall deliver a certified copy of its decision or award to each of the parties and to the Secretary-General of the United Nations.

Article XX

The expenses in regard to the Claims Commission shall be borne equally by the parties, unless otherwise decided by the Commission.

Article XXI

If the damage caused by a space object presents a large-scale danger to human life or seriously interferes with the living conditions of the population or the functioning of vital centers, the States Parties, and in particular the launching State, shall examine the possibility of rendering appropriate and rapid assistance to the State which has suffered the damage, when it so requests. However, nothing in this article shall affect the rights or obligations of the States Parties under this Convention.

Article XXII

1. In this Convention, with the exception of articles XXIV to XXVII, references to States shall be deemed to apply to any international intergovernmental organization which conducts space activities if the organization declares its acceptance of the rights and obligations provided for in this Convention and if a majority of the States members of the organization are States Parties to this Convention and to the Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies.
2. States members of any such organization which are States Parties to this Convention shall take all appropriate steps to ensure that the organization makes a declaration in accordance with the preceding paragraph. If an international intergovernmental organization is liable for damage by virtue of the provisions of this Convention, that organization and those of its members which are States Parties to this Convention shall be jointly and severally liable; provided, however, that:

(*a*) Any claim for compensation in respect of such damage shall be first presented to the organization;

(*b*) Only where the organization has not paid, within a period of six months, any sum agreed or determined to be due as compensation for such damage, may the claimant State invoke the liability of the members which are States Parties to this Convention for the payment of that sum.

3. Any claim, pursuant to the provisions of this Convention, for compensation in respect of damage caused to an organization which has made a declaration in accordance with paragraph 1 of this article shall be presented by a State member of the organization which is a State Party to this Convention.

Article XXIII

1. The provisions of this Convention shall not affect other international agreements in force insofar as relations between the States Parties to such agreements are concerned.
2. 2. No provision of this Convention shall prevent States from concluding international agreements reaffirming, supplementing or extending its provisions.

Article XXIV

1. This Convention shall be open to all States for signature. Any State which does not sign this Convention before its entry into force in accordance with paragraph 3 of this article may accede to it at any time.
2. This Convention shall be subject to ratification by signatory States. Instruments of ratification and instruments of accession shall be deposited with the Governments of the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America, which are hereby designated the Depositary Governments.
3. This Convention shall enter into force on the deposit of the fifth instrument of ratification.
4. For States whose instruments of ratification or accession are deposited subsequent to the entry into force of this Convention, it shall enter into force on the date of the deposit of their instruments of ratification or accession.

5. The Depositary Governments shall promptly inform all signatory and acceding States of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification of and accession to this Convention, the date of its entry into force and other notices.

6. This Convention shall be registered by the Depositary Governments pursuant to Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article XXV

Any State Party to this Convention may propose amendments to this Convention.Amendments shall enter into force for each State Party to the Convention accepting the amendments upon their acceptance by a majority of the States Parties to the Convention and thereafter for each remaining State Party to the Convention on the date of acceptance by it.

Article XXVI

Ten years after the entry into force of this Convention, the question of the review of this Convention shall be included in the provisional agenda of the United Nations General Assembly in order to consider, in the light of past application of the Convention,

whether it requires revision. However, at any time after the Convention has been in force for five years, and at the request of one third of the States Parties to the Convention, and with the concurrence of the majority of the States Parties, a conference of the States Parties shall be convened to review this Convention.

Article XXVII

Any State Party to this Convention may give notice of its withdrawal from the Convention one year after its entry into force by written notification to the Depositary Governments. Such withdrawal shall take effect one year from the date of receipt of this notification.

Article XXVIII

This Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited in the archives of the Depositary Governments. Duly certified copies of this Convention shall be transmitted by the Depositary Governments to the Governments of the signatory and acceding States.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorized thereto, have signed this Convention. DONE in triplicate, at the cities of London, Moscow and Washington, D.C., this twenty-ninth day of March, one thousand nine hundred and seventy-two.

Lampiran ke: 8 Convention on Registration of Objects Launched in Outer Space
https://www.unoosa.org/pdf/publications/STSPACE11E.pdf

Convention on Registration of Objects
Launched into Outer Space

The States Parties to this Convention,

Recognizing the common interest of all mankind in furthering the exploration and use of outer space for peaceful purposes,

Recalling that the Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies, 2 of 27 January 1967 affirms that States shall bear international responsibility for their national activities in outer space and refers to the State on whose registry an object launched into outer space is carried,

Recalling also that the Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space1 of 22 April 1968 provides that a launching authority shall, upon request, furnish identifying data prior to the return of an object it has launched into outer space found beyond the territorial limits of the launching authority,

Recalling further that the Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects 3 of 29 March 1972 establishes international rules and procedures concerning the liability of launching States for damage caused by their space objects,

Desiring, in the light of the Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies, to make provision for the national registration by launching States of space objects launched into outer space,

Desiring further that a central register of objects launched into outer space be established and maintained, on a mandatory basis, by the Secretary-General of the United Nations,

Desiring also to provide for States Parties additional means and procedures to assist in the identification of space objects, *Believing* that a mandatory system of registering objects launched into outer space would, in particular, assist in their identification and would contribute to the application and development of international law governing the exploration and use of outer space,

Have agreed on the following:

2 Resolution 2345 (XXII), annex.

3 Resolution 2777 (XXVI), annex.

Article I

For the purposes of this Convention:

(a) The term "launching State" means:

(i) A State which launches or procures the launching of a space object;

(ii) A State from whose territory or facility a space object is launched;

(b) The term "space object" includes component parts of a space object as well as its launch vehicle and parts thereof;

(c) The term "State of registry" means a launching State on whose registry a space object is carried in accordance with article II.

Article II

1. When a space object is launched into Earth orbit or beyond, the launching State shall register the space object by means of an entry in an appropriate registry which it shall maintain. Each launching State shall inform the Secretary-General of the United Nations of the establishment of such a registry.
2. Where there are two or more launching States in respect of any such space object, they shall jointly determine which one of them shall register the object in accordance with paragraph 1 of this article, bearing in mind the provisions of article VIII of the Treaty on

Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies, and without prejudice to appropriate agreements concluded or to be concluded among the launching States on jurisdiction and control over the space object and over any personnel thereof.

3. The contents of each registry and the conditions under which it is maintained shall be determined by the State of registry concerned.

Article III

1. The Secretary-General of the United Nations shall maintain a Register in which the information furnished in accordance with article IV shall be recorded.

2. There shall be full and open access to the information in this Register.

Article IV

1. Each State of registry shall furnish to the Secretary-General of the United Nations, as soon as practicable, the following information concerning each space object carried on its registry:

   (a) Name of launching State or States;

   (b) An appropriate designator of the space object or its registration number;

   (c) Date and territory or location of launch;

   (d) Basic orbital parameters, including:

      (i) Nodal period;

      (ii) Inclination;

      (iii) Apogee;

      (iv) Perigee;

   (e) General function of the space object.

2. Each State of registry may, from time to time, provide the Secretary-General of the United Nations with additional information concerning a space object carried on its registry.

3. Each State of registry shall notify the Secretary-General of the United Nations, to the greatest extent feasible and as soon as practicable, of space objects concerning which it has previously transmitted information, and which have been but no longer are in Earth orbit.

Article V

Whenever a space object launched into Earth orbit or beyond is marked with the designator or registration number referred to in article IV, paragraph 1 (b), or both, the State of registry shall notify the Secretary-General of this fact when submitting the information regarding the space object in accordance with article IV. In such case, the Secretary-General of the United Nations shall record this notification in the Register.

Article VI

Where the application of the provisions of this Convention has not enabled a State Party to identify a space object which has caused damage to it or to any of its natural or juridical persons, or which may be of a hazardous or deleterious nature, other States Parties, including in particular States possessing space monitoring and tracking facilities, shall respond to the greatest extent feasible to a request by that State Party, or transmitted through the Secretary-General on its behalf, for assistance under equitable and reasonable conditions in the identification of the object. A State Party making such a request shall, to the greatest extent feasible, submit information as to the time, nature and circumstances of the events giving rise to the request. Arrangements under which such assistance shall be rendered shall be the subject of agreement between the parties concerned.

Article VII

1. In this Convention, with the exception of articles VIII to XII inclusive, references to States shall be deemed to apply to any international inter25 governmental organization which conducts space activities if the organization declares its acceptance of the rights and obligations provided for in this Convention and if a majority of the States members of the organization are States Parties to this Convention and to the Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies.
2. States members of any such organization which are States Parties to this Convention shall take all appropriate steps to ensure that the organizationmakes a declaration in accordance with paragraph 1 of this article.

Article VIII

1. This Convention shall be open for signature by all States at United Nations Headquarters in New York. Any State which does not sign this Convention before its entry into force in accordance with paragraph 3 of this article may accede to it at any time.
2. This Convention shall be subject to ratification by signatory States. Instruments of ratification and instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.
3. This Convention shall enter into force among the States which have deposited instruments of ratification on the deposit of the fifth such instrument with the Secretary-General of the United Nations.
4. For States whose instruments of ratification or accession are deposited subsequent to the entry into force of this Convention, it shall enter into force on the date of the deposit of their instruments of ratification or accession.
5. The Secretary-General shall promptly inform all signatory and acceding States of the date of each signature, the date of deposit of each instrument of ratification of and accession to this Convention, the date of its entry into force and other notices.

Article IX

Any State Party to this Convention may propose amendments to the Convention. Amendments shall enter into force for each State Party to the Convention accepting the amendments upon their acceptance by a majority of the States Parties to the Convention and thereafter for each remaining State Party to the Convention on the date of acceptance by it.

Article X

Ten years after the entry into force of this Convention, the question of the review of the Convention shall be included in the provisional agenda of the United Nations General Assembly in order to consider, in the light of past application of the Convention, whether it requires revision. However, at any time after the Convention has been in force for five years, at the request of one third of the States Parties to the Convention and with the concurrence of the majority of the States Parties, a conference of the States Parties shall be convened to review this Convention. Such review shall

take into account in particular any relevant technological developments, including those relating to the identification of space objects.

Article XI

Any State Party to this Convention may give notice of its withdrawal from the Convention one year after its entry into force by written notification to the Secretary- General of the United Nations. Such withdrawal shall take effect one year from the date of receipt of this notification.

Article XII

The original of this Convention, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified copies thereof to all signatory and acceding States.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Convention, opened for signature at New York on the fourteenth day of January, one thousand nine hundred and seventy-five.

https://www.unoosa.org/pdf/publications/STSPACE11E.pdf

B. Principles Governing the Use by States of Artificial Earth Satellites for International Direct Television Broadcasting

The General Assembly,

Recalling its resolution 2916 (XXVII) of 9 November 1972, in which it stressed the necessity of elaborating principles governing the use by States of artificial Earth satellites for international direct television broadcasting, and mindful of the importance of concluding an international agreement or agreements,

Recalling further its resolutions 3182 (XXVIII) of 18 December 1973, 3234 (XXIX) of 12 November 1974, 3388 (XXX) of 18 November 1975, 31/8 of 8 November 1976, 32/196 of 20 December 1977, 33/16 of 10 November 1978, 34/ 66 of 5 December 1979 and 35/14 of 3 November 1980, and its resolution 36/35 of 18 November 1981 in which it decided to consider at its thirty-seventh session the adoption of a draft set of principles governing the use by States of artificial Earth satellites for international direct television broadcasting,

Noting with appreciation the efforts made in the Committee on the Peaceful Uses of Outer Space and its Legal Subcommittee to comply with the directives issued in the above-mentioned resolutions,

Considering that several experiments of direct broadcasting by satellite have been carried out and that a number of direct broadcasting satellite systems are operational in some countries and may be commercialized in the very near future,

Taking into consideration that the operation of international direct broadcasting satellites will have significant international political, economic, social and cultural implications,

Believing that the establishment of principles for international direct television broadcasting will contribute to the strengthening of international cooperation in this field and further the purposes and principles of the Charter of the United Nations,

Adopts the Principles Governing the Use by States of Artificial Earth Satellites for International Direct Television Broadcasting set forth in the annex to the present resolution.

Annex. *Principles Governing the Use by States of Artificial Earth Satellites for International Direct Television Broadcasting*

A. Purposes and objectives

1. Activities in the field of international direct television broadcasting by satellite should be carried out in a manner compatible with the sovereign rights of States, including the principle of non-intervention, as well as with the right of everyone to seek, receive and impart information and ideas as enshrined in the relevant United Nations instruments.
2. Such activities should promote the free dissemination and mutual exchange of information and knowledge in cultural and scientific fields, assist in educational, social and economic development, particularly in the developing countries, enhance the qualities of life of all peoples and provide recreation with due respect to the political and cultural integrity of States.
3. These activities should accordingly be carried out in a manner compatible with the development of mutual understanding and the strengthening of friendly relations and cooperation among all States and peoples in the interest of maintaining international peace and security.

B. Applicability of international law

4. Activities in the field of international direct television broadcasting by satellite should be conducted in accordance with international law, including the Charter of the United Nations, the Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and

Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies, 1 of 27 January 1967, the relevant provisions of the International Telecommunication Convention and its Radio Regulations and of international instruments relating to friendly relations and cooperation among States and to human rights.

C. Rights and benefits

5. Every State has an equal right to conduct activities in the field of international direct television broadcasting by satellite and to authorize such activities by persons and entities under its jurisdiction. All States and peoples are entitled to and should enjoy the benefits from such activities. Access to the technology in this field should be available to all States without discrimination on terms mutually agreed by all concerned.

D. International cooperation

6. Activities in the field of international direct television broadcasting by satellite should be based upon and encourage international cooperation. Such cooperation should be the subject of appropriate arrangements. Special consideration should be given to the needs of the developing countries in the use of international direct television broadcasting by satellite for the purpose of accelerating their national development.

E. Peaceful settlement of disputes

7. Any international dispute that may arise from activities covered by these principles should be settled through established procedures for the peaceful settlement of disputes agreed upon by the parties to the dispute in accordance with the provisions of the Charter of the United Nations.

F. State responsibility

8. States should bear international responsibility for activities in the field of international direct television broadcasting by satellite carried out by them or under their jurisdiction and for the conformity of any such activities with the principles set forth in this document.

9. When international direct television broadcasting by satellite is carried out by an international intergovernmental organization, the responsibility referred to in paragraph 8 above should be borne both by that organization and by the States participating in it.

G. Duty and right to consult

10. Any broadcasting or receiving State within an international direct television broadcasting satellite service established between them requested to do so by any other broadcasting or receiving State within the same service should promptly enter into consultations with the requesting State regarding its activities in the field of international direct television broadcasting by satellite, without prejudice to other consultations which these States may undertake with any other State on that subject.

H. Copyright and neighbouring rights

11. Without prejudice to the relevant provisions of international law, States should cooperate on a bilateral and multilateral basis for protection of copyright and neighbouring rights by means of appropriate agreements between the interested States or the competent legal entities acting under their jurisdiction. In such cooperation they should give special consideration to the interests of developing countries in the use of direct television broadcasting for the purpose of accelerating their national development.

I. Notification to the United Nations

12. In order to promote international cooperation in the peaceful exploration and use of outer space, States conducting or authorizing activities in the field of international direct

television broadcasting by satellite should inform the Secretary-General of the United Nations, to the greatest extent possible, of the nature of such activities. On receiving this information, the Secretary-General should disseminate it immediately and effectively to the relevant specialized agencies, as well as to the public and the international scientific community.

J. Consultations and agreements between States

13. A State which intends to establish or authorize the establishment of an international direct television broadcasting satellite service shall without delay notify the proposed receiving State or States of such intention and shall promptly enter into consultation with any of those States which so requests.

14. An international direct television broadcasting satellite service shall only be established after the conditions set forth in paragraph 13 above have been met and on the basis of agreements and/or arrangements in conformity with the relevant instruments of the International Telecommunication Union and in accordance with these principles.

15. With respect to the unavoidable overspill of the radiation of the satellite signal, the relevant instruments of the International Telecommunication Union shall be exclusively applicable.

Biodata Penulis

Assoc. Prof. Dr. Ariawan Gunadi, S.H., M.H., CTA., CPM., CPN., CPArb.

Assoc. Prof. Dr. Ariawan Gunadi, S.H., M.H., CTA., CPM., CPN., CPArb. merupakan Pimpinan Yayasan Tarumanagara yang membawahi Grup Korporasi serta Rumah Sakit Royal Taruma sejak tahun 2012. Pernah menjadi Wakil Rektor dan Presiden Direktur serta Presiden Komisaris di beberapa perusahaan berskala nasional. Ia juga aktif sebagai Pembina, Pengurus, dan Pengawas di berbagai Yayasan dan Organisasi Hukum. Ia adalah Dosen hukum Bisnis Internasional di Universitas Tarumanagara dan Alumnus Doktor termuda Universitas Indonesia (UI).

Ariawan Gunadi merupakan Founders Lawfirm AG & Partners dan AG Institute juga mediator, arbiter certified Mahkamah Agung RI. Ia seringkali menjadi Ahli/Saksi ahli di Pengadilan baik di dalam dan di luar negeri.Pernah menjadi Ahli di Pemprov DKI, Kementerian Investasi dan BPIP serta pengalaman studi tatakelola Perusahaan baik di Amerika Serikat, Eropa dan negara lainnya. Ia juga peraih *Best Professional Award* dari Media Group di tahun 2020, *Indonesia Leadership award 2021*, dan *International Award from IEOM Distinguished Academic Leadership Award* (Istanbul, Turki) di tahun 2022.

Biodata Penulis

Prof. Dr. H. K. Martono S.H., LL.M, McSc, C.L.A

Prof. Dr. Martono lahir di Surakarta, 14 Januari 1939. Tamat pendidikan Radio Operator Akademi Penerbangan Indonesia (API) di Curug, Tangerang, tahun 1959, Sarjana hukum (SH) Universitas Indonesia (1971), Mc Gill University, Motreal Canda (LLM) tahun 1980, Dokter Ilmu Hukum (Dr) UNDIP (2006), kursus Mediator Certificate of Supreme Court (McSc), Certificate of Legal Audit (CLA).

Pada saat ini Guru Besar Hukum Undara nasional dan internasional di Universitas Tarumanagara, promotor maupun co-promotor program Doktor di beberapa perguruan tinggi negari maupun swasta. Narasumber pembahasan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 maupun Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, praktisi (*the best practice*) saksi ahli berbagai sengketa berkenaan dengan penerbangan, sampai saat ini telah 27 kasus yang ditangani, 2 kasus dikalahkan selebihnya dimenangkan. Pembicara dalam seminar luar negeri seperti di China, India maupun seminar nasional dalam negeri. Menyelenggarakan *Internasional Conference on Post Covid-19 and Aviation Paradigm*: *Global, Regional and National.* Membuat *International Aviation and Space networking (IASNW),* untuk saling tukar pendapat dibidang udara dan angkasa dengan para guru besar internasional. Menerbitkan 16 buku ditulis dalam bahasa Indonesia maupun bahasa Inggris, 28 artikel diterbitkan www.ijbmi.org, www.asianacademicresearh.org, www.iosjournals.org, www.ijhassi.org, http://www.iaeme.com/IJCIET/index.asp; Annals of Air and Space Law (Vol. XXX-VIII, Ann. Air & Sp. L at 55-89); Annals of Air and Space Law 2014 (Vol. XXXIX, Ann. Air & Sp. L at 163-212); Journal Sinta 2.

PENERBIT

LPPI UNTAR (UNTAR Press)
Lembaga Penelitian dan Publikasi Ilmiah
Universitas Tarumanagara

Jln. Letjen S. Parman No. 1
Kampus I UNTAR, Gedung M Lantai 5
Jakarta 11440

Email: dppm@untar.ac.id

ISBN 978-623-6463-18-5

HAK CIPTA © 2022 Universitas Tarumanagara