DAFTAR ISI

Halaman

**BAB I. PENDAHULUAN**

1. Pengertian & Istilah Hukum Udara1
2. Sumber Hukum Udara Internasional3
3. Sumber Hukum Udara Nasional7

**BAB II. KEDAULATAN NEGARA ATAS WILAYAH UDARA NASIONAL**

1. Konsep Kedaulatan Negara di Udara & Kebebasan di Ruang Angkasa9
2. Penetapan Batas Anatara Ruang Udara dan Ruang Angkasa 10

**BAB III PERJANJIAN ANGKATAN UDARA DI INDONESIA**

Perjanjian Angkutan Udara Perdata Nasional dan Internasional12

**BAB IV TANGGUNG JAWAB PENGANGKUTAN UDARA**

1. Prinsip dan Ruang Lingkup Tanggung Jawab Pengangkutan Udara18
2. Macam-Macam Penggantian kerugian35
3. Pembatasan dan Pembebasan Tanggung Jawab Pengangkut Udara50

**BAB V KEJAHATAN PENERBANGAN**

1. Convention on Offences and Certain Other Acts Committee

on Board Aircraft Signed at Tokyo on 14 September 196355

1. Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft

Signed at the Hague on 16 December 197092

1. Convention on the Marking of Plastic Explosive for

the Purpose of Identification104

1. Undang-Undang no.15 tahun 2003 tentang Pemberantasan

Tindak Pidana Terorisme119

**BAB VI PENDAFTARAN DAN PENGGUNAAN SERTA ASURANSI**

**PESAWAT UDARA**

1. Pendaftaran dan Penggunaan Pesawat Udara126
2. Asuransi Pesawat Udara139

**DAFTAR PUSTAKA**147

**BAB I**

**PENDAHULUAN**

**A. Pengertian dan Istilah Hukum Udara**

Belum ada kesepakatan yang baku secara internasional mengenai pengertian hukum udara (*air udara).* Mereka kadang-kadang menggunakan istilah hukum udara (*air law)* atau hukum penerbangan (*aviation law)* atau hukum navigasi udara (*air navigation law)* atau hukum ransportasi udara (*air transportation law)* atau hukum penerbangan (*aerial law)* atau hukum aeronautika penerbangan (*aeronautical law)* atau udara-aeronautikda penerbangan (*air-aeronautical law)* saling bergantian tanpa membedakan satu terhadap yang lain. Istilah-istilah *aviation law,* atau *air navigation law* atai *air transportation law* atau *aieril law* atau *aeronautical law* atau *air-aeronautical law* pengertiannya lebih sempit dibandingkan dengan pengertian *air law.*

Kadang-kadang menggunakan istilah *aeronautical law* terutama dari bahasa Romawi. Dalam bukunya, Nicolas Matteesco Matte menggunakan istilah *Air-Aeronautical Law[[1]](#footnote-1)” s*edangkan dalam praktik pada umumnya menggunakan istilah *air law,* tetapi dalam hal-hal tertentu menggunakan *aviation law.* Pengertian *air law* lebih luas sebab meliputi berbagai aspek hukum konstitusi, administrasi, perdata, dagang, komersial, pidana, publik, pengangkutan, manajemen, dan lain-lain. Para pakar memberikan definisi-definisi sebagai berikut:

* Hukum Udara adalah serangkaian ketentuan nasional dan internasional mengenai pesawat, navigasi udara, pengangkut udara komersial dan semua hubungan hukum, publik ataupun perdata, yang timbul dari navigasi udara domestik dan internasional[[2]](#footnote-2).
* Hukum ruang angkasa adalah hukum “yang ditujukan untuk mengatur hubungan antara Negara-negara, untuk menentukan hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang timbul dari segala aktivitas yang tertuju kepada ruang angakasa dan di ruang angkasa dan aktivitas itu demi kepentingan seluruh umat manusia, untuk memberikan perlindungan terhadap kehidupan, terrestrial dan non-terrestrial, di mana pun aktivitas itu dilakukan.[[3]](#footnote-3)

Verschoor memberi definisi hukum udara (*air law)* sebagai hukum dan regulasi yang mengatur penggunaan ruang udara yang bermanfaat bagi penerbangan, kepentingan umum, dan bangsa-bangsa di dunia.[[4]](#footnote-4) Di tingkat internasional, hukum udara yang mengatur penerbangan militer dan sipil paling tidak sudah dijakdikan landasan hukum yang utama bagi terciptannya keselamatan pemanfaatan ruang udara. Ketentuan hukum udara yang mengatur navigasi dan transportasi udara, baik untuk saat ini maupun pada masa lampau selalu diarahkan penerbangan sipil komersial atau sipil lainnya, di luar penerbangan oleh pesawat udara militer.[[5]](#footnote-5)

Prinsip hukum udara memiliki dasar konsep data teori fungsionalime, hukum udara mengatur penerbangan pesawat udara berdasarkan pada paradigma konseptual yang harus mampu menciptakan perbedaan pengaturan bagi penerbangan pesawat udara sipil dan penerbangan udara militer. Sarana hukum kontemporer yang tetap digunakan di sini yang mengambil paradigma pada tradisi yang mengedepankan dikotomi struktur norma berdasarkan dua jenis pesawat udara, yakni pesawat udara sipil dan pesawat udara militer.[[6]](#footnote-6)

Pada hakikatnya, hukum udara adalah keseluruhan peraturan hukum tertulis dan atau tidak tertulis yang merupakan tatanan suatu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya yang terkait dengan penerbangan. Dengan demikian, dapat dinyatakan bahwa ruang lingkup hukum udara mencakup pengaturan yang meliputi pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamtan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya yang terkait dengan penerbangan.[[7]](#footnote-7)

**B. Sumber Hukum Udara Nasional dan Internasional**

 Sumber hukum udara (*air law sources*) dapat bersumber pada hukum internasional maupun hukum nasional. Sesuai dengan Pasal 38 (1) Piagam Mahkamah Internasional (PMI) mengatakan sumber hukum internasional adalah “*international treaty, international custom, as evidence of a general practice, accepted as law”.* Sumber hukum udara internasional dapat berupa multilateral maupun bilateral sebagai berikut:

1. Multilatral

Sumber hukum udara internasional publik yang bersifat multilateral antara lain terdapat dalam catatan kaki (*foot note)* di bawah ini.[[8]](#footnote-8) Disamping konvensi yang bersifat multilateral juga yang bersifat bilateral.

1. *Bilateral Air Transport Agreement*

Pada saat ini Indonesia telah mempunyai perjanjian angkutan udara internasional

timbal balik (*bilateral air transport agreement)* tidak kurang dari 64 negara[[9]](#footnote-9) yang dapat digunakan sebagai sumber hukum udara nasional dan internasional.

1. Hukum Kebiasaan Internasional

Menurut Pasal 38 (1) Piagam Mahkamah Internasional, hukum kebiasaan internasional juga merupakan salah satu sumber hukum udara internasional publik. Didalam hukum udara internasional publik juga dikenal adanya hukum udara kebiasaan internasional. Nemun demikian, peran hukum kebiasaan internasional, mengingat hukum kebiasaan internasional kurang menjamin adanya kepastian hukum. Pasal 1 Konvensi Paris 1919[[10]](#footnote-10) merupakan salah satu hukum udara yang lahir dari hukum kebiasaan internasional. Namun demikian, pasal tersebut telah diakomodasi di dalam Konvensi Havana 1928 dan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944.[[11]](#footnote-11)

Dalam perkembangan teknologi, tindakana suatu Negara dapat merupakan hukum kebiasaan internasional tanpa adanya kurun waktu tertentu. Hal ini telah dilakukan oleh Amerika Serikat dengan menetapkan *Air Defence Identification Zone* (ADIZ)[[12]](#footnote-12), tindakan Amerika Serikat tersebut diikuti oleh Canada yang juga mengikuti jejak Amerika Serikat dengan menetukan *Canandian Air Defence Identification Zone* (CADIZ) yang kemudian diikuti oleh Negara-negara lain. Di dalam hukum laut internasional juga dikenal adanya hukum kebiasaan internasional sebagai salah satu sumber hukum.

1. Prinsip-prinsip hukum umum (*General Principles of law*)

Salah satu ketentuan yang dirumuskan di dalam pasal 38 (1) Piagam Mahkamah Internasional adalah “*general principles or law recognized by civilized nations”* sebagai asas-asas yang telah diterima oleh masyarakat duania dewasa ini sebagai sumber hukum udara internasional publik. Asas-asas tersebut antara lain (a) prinsip *bonafide* (itikad baik atau *good faith*) artinya segala perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik, (b) *pacta sun servanda* artinya apa yang dijanjikan dalam perjanjian internasional harus dipatuhi, ditaati karena perjanjian merupakan undang-undang bagi yang membuat, (c) *abus de droit* atau *misbruik van recht* maksudnya suatu hak tidak boleh disalah gunakan, (d) *nebis in idem* artinya perkara yang sama tidak bpleh diajukan kepengadilan lebih dari sekali, (e) *equality rights* maksudnya kesederajatan yang diakui oleh Negara-negara maju di dunia, (f) tidak boleh saling intervensi, kecuali atas persetujuan yang bersangkutan, (g) *non lequit* artinya hakim tidak dapat menolak dengan alasan tidaak ada peraturan atau tidak ada hukum, karena hakim mempunyai hak untuk menciptakan hukum (yurisprudensi).

Asas-asas hukum umum tersbeut 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 nation).* Asas-asas tersbeut telah diterima sebagai sumber hukum dalam hukum internasional yang dapat juga berlaku terhadap hukum udara nasional maupun internasional. Asas-asas tersbeut bersifat universal yang berarti juga berlaku terhadap hukum udara internasional publik.[[13]](#footnote-13)

1. Ajaran Hukum (*Doctrine)* Yurisprudensi

Ajaran hukum (*doctrine)* juga dapat digunakan sebagai salah satu sumber hukum udara internasional publik. Di dalam *Common Law System* atau *Anglo Saxon System* dikenal adanya ajaran hukum udara mengenai pemindahan risiko dari korban (*injured people)* kepada pelaku (*actor)*. Menurut ajaran hukum tersebut, perusahaan penerbangan (*actor)* yang menyediakan transportasi umum bertanggungjawab terhadap kerugian yang diderita oleh korban (*injured people).* Tanggung jawab tersebut berpindah dari korban (*injured people)* kepada perusahaan penerbangan sebagai pelaku (*actor).* Demikian pula ajaran hukum (*doctrine)* mengenai bela diri. Menurut ajaran hukum (*doctrine)* bela diri, suatu tindakan disebut sebagi bela diri bilamana tindakan tersbeut seimbang dengan ancaman yang dihadapi, karena itu pesawat udara sipil yang tidak dilengkapi dengan senjata, tidak boleh ditembak, karena pesawat udara sipil tidak ada ancaman yang membahayakan. Di samping itu, penembakan pesawat udara sipil juga tidak sesuai dengan semangat Konvensi Chicago 1944 yang mengutamakan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut.[[14]](#footnote-14)

1. Yurisprudensi

Menurut Pasal 38 (1) Piagam Mahkamah Internasional, Yurisprudensi juga merupakan salah satu sumber hukum udara internasional public. Ketentuan demikian juga berlaku terhadap hukum udara baik nasional maupun internasional banyak kasus-kasus sengketa yang berkenaan dengan hukum udara, terutama berkenaan dengan tanggungjawab hukum perusahaan penerbangan terhadap penumpang dan/atau pengirim barang maupun terhadap pihak ketiga. Di Indonesia paling tidak terdapat dua macam yurisprudensi yang menyangkut hukum udara perdata, masing-masing gugatan Ny. Oswald terhadap *Garuda Indonesia Airways* pada 1961 dan gugatan penduduk Cengkareng terhadap *Japan Airlines* (JAL) pada tahun 2000. Dalam kasus penduduk Cengkarena vs *Japan Airlines* mengenai tanggungjawab hukum terhadap pihak ketiga, sedangkan kasus Ny. Oswald vs *Garuda Indonesia Airways* mengenai ganti rugi nonfisik. Pada prinsipnya, putusan pengadilan tersebut hanya berlaku terhadap para pihak, tetapi seorang hakim dapat mengikuti yurisprudensi yang telah diputuskan oleh hakim sebelumnya (*The decision of the Court has on binding force except between the parties and in respect f that particular cases”)* artinya putusan Mahkamah Internasioanl tidak mempunyai kekuatan mengikat kecuali bagi pihak-pihak yang bersangkutan.

**C. Sumber Hukum Udara Nasional**

 Sumber hukum udara nasional terdapat di berbagai peraturan perundang-undangan nasional sebagai impelmentasi Undang-Undang Dasar 1945,[[15]](#footnote-15) disamping itu juga perjanjian angkutan udara internasional (*bilateral air transport agreement)* dimana Indonesia sebagai pelaksnaan Undang-Undang Dasar 1945 tersebut telah dikeluarkan berbagai peraturan perundang-undangan dibidang penerbangan pada tataran Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, Peraturan Menteri Perhubungan maupun Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara, Peraturan Menteri maupun tataran Direktur Jenderal Perhubungan Udara.[[16]](#footnote-16)

**BAB II**

**KEDAULATAN NEGARA ATAS WILAYAH UDARA NASIONAL**

1. **Konsep Kedaulatan Negara di Udara & Kebebasan di Ruang Angkasa**

Negara berdaulat adalah Negara yang mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority)* bebas dari kekuasaan negara lain, bebas dalam arti seluas-luasnya baik ke dalam maupun ke luar, namun demikian tetap harus memperhatikan hukum internasional serta sopan santun dalam pergaulan internasional lainnya. Indonesia sebagai Negara berdaulat dapat menentukan bentuk Negara, bentuk pemerintahan, organisasi kekuasaan ke dalam maupun ke luar, mengatur dengan warga negaranya, dengan *Papua New Guine*. Dikatakan bahwa demi kepentingan politis dan fisik Indonesia dengan *Papua New Guinea* perlu ditetapkan garis batas yang tetap. Perlu dicatat di sini bahwa perjanjian dan perbatasan tersebut untuk memperbaiki perjanjian antara Belanda dengan Inggris yang ditandatangani pada 1985 mengenai perbatasan Irian Timur dengan Irian Barat.

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 adalah kenyataan banyaknya penerbangan yang berlangsung di Eropa, tanpa memperhatikan kedaulatan Negara dibawahnya (Negara kolong), karena pada saat itubelum 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 dibawahnya.

Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia. Dalam rangka penyelenggaraan pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggungjawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan Negara, sosial, budaya, serta lingkungan udara[[17]](#footnote-17).

1. **Penetapan Batas Antara Ruang Udara dan Ruang Angkasa**

Ada beberapa teori sebelum perang Dunia Pertama mengenai status ruang di atas Negara-negara dan perairan teritorial, tetapi pecahnya perang tersebut, dengan kesadaran akan implikasi keamanan penggunaan wilayah udara, mengubah hal ini dan pendakatan yang kemudian berlaku, dengan sedikit penentangan, didasarkan atas jangakauan kedaulatan Negara ke atas hingga keruang udaranya, ini bisa diterima dari sudut pandang pertahanan maupun dengan mengingat berkembangnya praktik Negara yang mengatur penerbangan di atas wilayah nasional. Ini tercermin dari Konvensi Paris untuk mengatur Navigasi Udara 1919, yang mengakui penuh kedaulatan Negara atas ruang udara diatas tanah dan laut teritorialnya. Dengan demikian aturan hukum internasional yang melindungi kedaulatan Negara berlaku untuk ruang udara seperti halnya untuk daratan diibawahnya. Sebagaimana disebutkan oleh Mahkamah Internasional dalam kasus *Nicaragua, “*prinsip penghormatan kedaulatan teritorial juga secara langsung dilanggar oleh penerbangan secara tidak sah kedalam sebuah wilayah sebuah Negara dengan pesawat yang dimiliki atau berada dibawah control pemerintah Negara lain.” Mahkamah menyebutkan dalam kasus *Benin/Niger* bahwa “sebuah perbatasan mewakili garis pemisah diantara sejumlah area kedaulatan Negara, bukan hanya dipermukaan bumi melainkan juga dibawah tanah dan di kolom udara diatasnya.

Tidak ada hak lintas damai (*innocent passage)* melalui ruang udara sebuah Negara. Pesawat udara hanya boleh melintasi wilayah udara Negara dengan persetujuan Negara tersebut, dan bilamana itu belum atau tidak diperboleh berarti terjadi penyusupan ilegal yang akan membenarkan pencegatan, meskipun bukan (kecuali dalam kasus yang sangat luar biasa) serangan yang sebenarnya. Namun prinsipkedaulatan utuh bagi Negara yang terletak dibawahnya ini di kwalifikasikan bukan untuk menyebrang dan mendarat di wilayah para Negara penandatanganan sesuai persyaratan yang diterima dan mengikuti peraturan yang diakui, melainkan juga oleh perkembangan hukum angakasa luar (Antariksa).

Segera menjadi jelas bahwa kaidah *usque ad coelum*, yang mengatur kedaulatan Negara atas ruang teritorial hingga tingkat tak terbatas, tidak tepat untuk persoalan eksplorasi ruang angkasa. Mendapatkan persetuan setiap Negara untuk perlintasan satelit dan wahana lain yang mengorbit lebih ari 100 kilometer diatas mereka akan terbukti tidak praktis dalam keadaan ekstermnya dan dalam praktiknya Negara-negara telah menyetujui praktik perlintasan tersebut. Ini berarti bahwa kedaulatan Negara atas wilayah udaranya terbatas ketinggiannya paling jauh sampai ketitik di mana ruang udara bertemu dengan ruang angkasa itu sendiri. Tepatnya dimana letak batas ini sangat sulit untuk dikatakan dan akan bergantung kepada factor-faktor teknologi dan lainnya, tetapi telah dikemukakan bahwa kisarannya adalah antara 50 dan 100 mil.

**BAB III**

**PERJANJIAN ANGKUTAN UDARA DI INDONESIA**

**Perjanjian Angkutan Udara Perdata Nasional dan Internasional**

Konvensi tentang unifikasi peraturan-peraturan tertentu mengenai transportasi Udara Internasional yang ditandatangani tangggal 12 Oktober 1929 tersebut semula bercita-cita utnuk keseragaman dokumen angkutan udara internasional serta tanggung jawab hukum (*lehgal liability)* perusahaan penerbangan internasional tersebut dalam kenyataannya justru terjadi disunifikasi dengan lahirnya Protokol *The Hague* 1955, Konvensi Guadalajara 1961, Protokol Guatamala 1971, Protokol tambahan Montereal 1975 Nos. 1, 2, 3, 4 dan 5 disusul dengan lahirnya konvensi Montereal 1999, di samping Montereal Agreement of 1966, khususnya yyang berkenaan dengan jumlah ganti kerugian dan dokumen transportasi udara internasional.

Pada pokoknya Konvensi Warsawa 1929 mengatur keseragaman dokumen transportasi udara internasional yang terdiri tiket penumpang (*passenger ticket)*, tiket bagasi (*baggage claim)* , surat muatan udara (*air waybill*  atau  *consignment note)* prinsip tanggungjawab terbatas, pengertian transportasi udara inyternasional, yurisdiksi Negara anggota. Konvensi Warsasa 1929 hanya berlaku terhadap transportasi udara internasional.

Bab II Konvensi Warsawa 1929 dari pasal 3 sampai engan Pasal 16 mwngatur dokumen transportasi udara internasional yang terdiri dari tiket penumpang (*passenger ticket),* tiket bagasi (*baggage claim)* dan surat muatan udara (*airwaybill).*

1. Tiket Penumpang (*Pasaanger Ticket)*

Menurut Pasal 3 Konvensi Warsawa 1929, setiap perusahaan penerbangan internasional harus menyerahkan tiket kepada penumpangnya. Tiket penumpang tersebut harus berisikan tempat dan tanggal penerbitan; tempat keberangkatan da tempat tujuan penerbangan; tempat-tempat pendaratan antara (*intermediate landing)* dengan ketentuan bahwa perusahaan penerbangan berhak untuk mengubah pendaratan antara (*intermediate landing)* apabila dipandang perlu; namun demikian perubahan pendaratan antara (*intermediate landing)* tersebut tidak akan berpengaruh terhadao karakteristik transportasi udara internasional; nama dan lamat perusahaan oenerbangan atau oerusahaan-perusahaan penerbangannya dan suatu pernyataan bahwa tranportasi udara tersebut berlaku tanggungjawab yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929.

Tiket penumpang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian transportasi udara internasional antara perusahaan penerbangan dengan penumpang.[[18]](#footnote-18) Namun demikian, tidak adanya tiket penumpang bukan berarti tidak ada perjanjian transportasi udara internasional, karena pembuktian dapat dilakukan dengan alat bukti yang lain, misalnya penerimaan uang berupa kuitansi dari perusahaan penerbangan. Apabila perusahaan penerbangan menerima penumpang tanpa disertai dengan tiket penumpang, perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati batas maksimum ganti rugi yang ditetapkan dalam Konvensi Warsawa 1929.[[19]](#footnote-19)

Diatas disebutkan bahwa dalam tiket penumpang harus disebutkan berlaku tanggungjawab yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929.[[20]](#footnote-20) Maksudnya agar penumpang mengetahui besarnya ganti rugi yang akan diterima oleh penumpang[[21]](#footnote-21) apabila penumpang mengalami kecelakaan. Dengan demikian, penumpang dapat mengusahakan tambahan ganti rugi dengan cara mengasuransikan dirinya sendiri apabila penumpang menganggap ganti rugi berdasarkan Konvensi Warsawa 1929 terlalu rendah. Disamping itu, tulisan dalam tiket penumpang harus jelas, mudah dibaca, tiket diserahkan jauh sebelum keberangkatan pesawat udara untuk member kesepakatan kepada penumpang mengetahui jumlah ganti rugi yang akan diterima. Apabila tulisan dalam tiket penumpang terlalu kecil dan suusah dibaca, perusahaan penerbangan dapat dianggap tidak memberi tiket penumpang sehingga perusahaan penerbangan dapat dikenakan tanggung jawab tidak terbatas. Artinya, bebrapapun kerugiaan yang diderita oleh penumpang, perusahaan penerbangan dapat dianggap tidak member tiket penumpang sehingga perusahaan penerbangan dapat dikenakan tanggungjawab tidak terbatas. Artinya, berapa pun kerugian yang diderita oleh penumpang, perusahaan penerbangan harus member ganti rugi seluruhnya.

Tiket penumpang harus secara tegas memuat keterangan-keterangan yang harus dimuat dalam tiket penumpang. Apabila tiket penumpang tidak memuat keterangan-keterangan yang dimaksudkan dalam pasal 3 Konvensi Warsawa 1929, perushaan penerbangan dianggap tidak menyerahkan tiket penumpang dengan konsekuensi perushaan penerbangan tidak dapat menikamati batas ganti kerugian, artinya perusahaan penerbangan dapat dikenakan tanggungjawab tidak terbatas (*unlimited liability).*

1. Tiket Bagasi (*Baggage Claim)*

Tiket bagasi diatur dalam pasal 4 Konvensi Warsawa 1929. Menuru pasal tersebut perusahaan penerbangan internasional wajib menyerahkan tiket bagasi yang berisikan tempat dan tanggal penerbitan tiket bagasi; tempat tinggal landas dan tempat tujuan; nama dan alamat perusahaan penerbangan atau perusahaan-perusahaan penerbangan; nomor tiket penumpang suatu pernyataan bahwa tanggungjawab perusahaan penerbangan berlaku ketentuan dalam konvensi Warsawa 1929; nomor dan berat bagasi; jumlah nilai barang yang diberitahukan. Tidak adanya tiket bagasi atau tiket bagasi hilang tidak berarti bahwa tidak ada perjanjian transportasi udara internasional. Apabila perusahaan penerbangan menerima bagasi tanpa tiket bagasi atau tiket bagasi tidak berisikan keterangan-keterangan sebagaimana dimaksudkan dalam Pasal 4 huruf (d), (f) dan (h), perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati batas ganti rugi artinya perusahaan penerbangan harus bertanggungajawab tidak terbatas (*unlimited liability).*

1. Surat Muatan Udara (*Airwaybill)*

Dokumen surat muatan udara (*airway bill*) dibuat oleh pengirim kargo yang paling sedikit harus memuat tanggal dan tempat pemberangkatan dan tujuan, nama dan alamat perusahaan penerbangan pertama; nama dan alamat pengirim kargo; nama dan alamat penerima kargo; jumlah, cara pembungkusan, tanda-tanda istimewa, atau nomor korgo yang ada: jumlah, berat, ukuran, atau besarnya kargo; jenis atau macam kargo yang dikirim; dan pernyataan bahwa perusahaan penerbangan kargo ini tunduk pada ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Penyerahan surat muatan udara oleh pengirim kepada perusahaan penerbangan membuktikan kargo telah diterima oleh perusahaan penerbangan dalam keadaan sebagaimana tercatat dalam surat muatan udara. dalam hal surat muatan udara tidak diisi keterangan tanggal dan tempat pemberangkatan dan tujuan, nama dan alamat perusahaan penerbangan pertama; nama dan alamat pengirim kargo; nama dan alamat penerima kargo; jumlah, cara pembungkusan, tanda-tanda istimewa, atau nomor kargo yang ada; jumlah,berat, ukuran, atau besarnya kargo; jenis atau macam kargo yang dikirim; dan pernyataan bahwa perusahaan penerbangan kargo ini tunduk pada ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 atau tidak diserahkan kepada perusahaan penerbangan, perusahaan penerbangan tidak berhak menggunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya.[[22]](#footnote-22)

 Surat muatan udara wajib dibuat sekurang-kurangnya rangkap tiga, lembar asli diserahkan pada saat perusahaan penerbangan menerima barang untuk diangkut dan perusahaan penerbangan wajib menandatangani surat muatan udara sebelum barang dimuat ke dalam pesawat udara. Lembar pertama untuk perusahaan penerbangan kargo, ditandatangani oleh pengirim kargo, lembar kedua untuk penerima kargo yang ditandatangani oleh perusahaan penerbangan kargo sebagai bukti penerima barang oleh perusahaan penerbangan kargo.[[23]](#footnote-23) Surat muatan udara tidak dapat diperjualbelikan atau dijadikan jaminan kepad orang lain dan/atau pihak lain.[[24]](#footnote-24) Perusahaan penerbangan wajib memberi prioritas pengiriman dokumen penting yang bersifat negara serta kargo yang memuat barang mudah rusak dan/atau cepat busuk (*perishable goods*).[[25]](#footnote-25)

 Dalam hal pengirim kargo dinyatakan secara tertulis harga kargo yang dinyatakan oleh pengirim kargo berdasarkan harga pasar atau harga yang ditetapkan oleh perusahaan penerbangan dan pengirim kargo dapat membuat kesepakatan khusus untuk kargo yang memuat barang mudah rusak dan/atau cepat busuk dengan mengecualikan besaran kompensasi tanggung jawab yang diatur dalam undang-undang ini.[[26]](#footnote-26) Perusahaan penerbangan dan pengirim kargo dapat menyepakati syarat-syarat khusus untuk angkutan kargo yang nilainya lebih tinggi dibandingkan dengan besar ganti kerugian sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009; dan/atau yang memerlukan perawatan atau penanganan khusus dan harus disertai perjanjian khusus dengan tambahan imbalan untuk mengasuransikan kargo tersebut.

 Pengirim bertanggungjawab atas kebenaran isi surat muatan udara (*airwaybill*) dan bertanggung jawab atas kelengkapan dokumen lainnya yang dipersyaratkan oleh instansi terkait dan menyerahkan kepada perusahaan penerbangan.[[27]](#footnote-27) Pengirim bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh perusahaan penerbangan atau pihak lain sebagai akibat dari ketidakbenaran surat muatan udara yang dibuat oleh pengirim,[[28]](#footnote-28) sedangkan perusahaan penerbangamn wajib segera memberi tahu penerima kargo pada kesempatan pertama bahwa kargo telah tiba dan segera diambil. Biaya yang timbul akibat penerima kargo terlambat atau lalai mengambil pada waktu yang telah ditentukan menjadi tanggung jawab penerima.[[29]](#footnote-29) Dalam hal kargo belum diserahkan kepada penerima oleh perusahaan-perusahaan penerbangan, maka pengirim dapat meminta kepada perusahaan penerbangan untuk menyerahkan kargo tersebut kepada penerima lain atau mengirimkan kembali kepada pengirim, dan semuanya atas biaya dan tanggung jawab pengirim.[[30]](#footnote-30)

 Dalam hal penerima kargo, setelah diberitahu oleh perusahaan penerbangan sesuai dengan waktu yang dijanjikan tidak mengambil kargo, semua biaya yang ditimbulkannya menjadi tanggung jawab penerima kargo. Kargo yang telah melebihi batas waktu tersebut, perusahaan penerbangan berhak menjualnya dan hasilnya digunakan untuk pembayaran biaya yang timbul akibat kargo yang tidak diambil oleh penerima. Penjualan kargo tersebut dilakukan dengan cara yang paling sepat, tepat dan dengan harga yang wajar. Hasil penjualan diserahkan kepada yang berhak menerima kargo setelah dipotong biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan penerbangan sepanjang dapat dibuktikan. Penerima kargo tidak berhak menuntuut ganti kerugian atas kerugian yang dideritanya karena penjualan yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan.[[31]](#footnote-31)

**BAB IV**

**TANGGUNG JAWAB PENGANGKUTAN UDARA**

1. **Prinsip dan Ruang Lingkup Tanggung Jawab Pengangkutan Udara**

Ketentuan dasar yang mengatur tanggung jawab untuk kerugian dalam hukum udara dimuat dalam perjanjian-perjanjian internasional, yang secara kronologis sebagai berikut:

1. *Convention for the univication of certain Rules relating to International Carriage by Air* (Konvensi Warsawa 1929). Pada tahun 1955 konvensi ini telah ditambah dengan *Protocol the Hague*, dan kemudian oleh *Guadalajara Convention* 1961, *Guatemala Protocol* 1971, dan empat *Montreal Protocol* 1975; sebagai tambahan: *Montreal Protocol* 1966 dan *Malta Agreement* 1976.
2. *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Survace* (Konvensi Roma 1952, yang menggantikan Konvensi Roma 1933 mengenai pokok masalah yang sama), dan Protokol yang ditambahkan kepada Konvensi Roma 1952: yaitu *Montreal Protocol* 1978.[[32]](#footnote-32)

Permasalahan-permasalahan khusus yang melekat dalam kategori kerugian yang timbul terhadap orang-orang di atas permukaan bumi telah dikenal sejak tahun 1927. Beberapa studi mengenai persoalan itu telah dilakukan, yang pada akhirnya berpuncak dalam Konvensi Roma tahun 1933 dan Protokol Brussels tahun 1938.

Akan tetapi, tidak pernah ada usaha yang dapat dikatakan berhasil sepenuhnya. Ketentuan-ketentuan Konvensi Roma 1933 juga segera menjadi ketinggalan di belakang perkembangan-perkembangan pesat di bidang penerbangan, dan konvensi itu hanya berhasil menarik sejumlah kecil ratifikasi. Setelah Perang Dunia Kedua, masalah itu sekali lagi meminta perhatian yang mendesak, dan atas prakarsa ICAO dirancanglah sebuah konvensi baru untuk menggantikan konvensi tahun 1933. Konvensi ini masih berlaku, tetapi, sebagaimana juga konvensi sebelumnya, tidak berhasil menarik banyak ratifikasi. Hanya 27 dari 147 anggota ICAO yang benar-benar meratifikasi, dan dari jumlah itu tidak mencakup negara-negara besar seperti Amerika Serikat, Inggris, Republik Federal, Jerman ataupun Kanada. Netherlands juga termasuk negara yang tidak ikut meratifikasi konvensi ini. Alasan-alasan ketidaksertaan meratifikasi konvensi ini lebih banyak menyangkut tidak dimasukkannya kepentingan besar seperti yang akan digambarkan di bawah ini:

1. Limit ganti rugi yang dinyatakan dalam konvensi terlalu rendah;
2. Perundang-undangan nasional memberikan jaminan yang lebih layak/memadai untuk kepentingan-kepentingan orang ketiga di permukaan bumi, karenanya dirasakan tidak perlu lagi ketentuan-ketentuan internasional yang mengatur masalah ini.
3. Konvensi tidak meliputi permasalahan-permasalahan seperti “noise”, “sonic boom” atau kerugian akibat nuklir.
4. Terdapat sejumlah penolakan terhadap pembentukan forum tunggal.

Konvensi Roma mulai berlaku pada 4 Februari 1958, tetapi di awal tahun 1964 banyak diajukan usulan untuk merevisinya. Akhirnya, pada tahun 1978, dirumuskan sebuah protokol yang mengubah Konvensi Roma di Montreal dan Protokol Montreal ini banyak memperoleh penerimaan. Namun, masalah-masalah seperti “noise” dan “sonic boom” tidak dapat dicari jalan keluarnya: masalah-masalah ini diserahkan pada perundang-undangan domestik, meskipun dengan adanya keberatan, namun dikatakan bahwa suatu perangkat peraturan tersendiri akan dibentuk untuk mengatur masalaah-masalah tersebut. dalam kaitan kerugian akibat nuklir, Pasal XIV Protokol 1978 secara tegas menyatakan, “Konvensi tidak akan berlaku terhadap kerugian akibat nuklir”. Alasan dimasukkannya ketentuan ini adalah bahwa beberapa perangkat peraturan internasional mengenai tanggung jawab nuklir (*nuclear liability*) itu secara tepat dibebankan kepada operator instalasi nuklir, karenanya tidak perlu lagi mengatur masalah ini dalam Konvensi Roma.

Protokol Montreal terbuka untuk ditandatangani pada bulan September 1978. Setelah membaca dokumen-dokumen persiapan (*Preparatory document*) tampak bahwa perubahan pasal 11 Konvensi Roma, yang menetapkan limit-limit tanggung jawab operator, merupakan point yang sangat penting sulit dilakukan. Point ini akan dibahas lebih mendalam di bawah nanti. Untuk sementara, cukuplah mengulas pendapat MILDE dalam konteks ini, yang sepenuhnya penulis setujui:

“Diharapkan bahwa dengan penerima Protokol Montreal 1978 akan mendorong ke arah penerimaan yang lebih luas atas Konvensi Roma 1952. Namun demikian, agaknya tidaklah mungkin bahwa konvensi yang telah diubah itu akan diterima secara luas atau mendekati penerimaan secara universal karena prinsip pembatasan tanggung jawab berkenaan dengan pihak ketiga di permukaan bumi belum dapat diterima dalam perundang-undangan banyak nagara. Pada umumnya, sejak Konvensi Roma pertama tahun 1933 negara-negara telah memperlihatkan keengganan untuk menjadi anggota konvensi mengenai unifikasi kaum dalam suatu bidang yang untungnya berkenaan dengan kejadian-kejadian yang sangat jarang terjadi dan tidak ada masalah-masalah perselisihan hukum atau perselisihan yurisdiksi yang sulit diatasi”.[[33]](#footnote-33)

Tampaknya, negara-negara industri mengambil sikap bahwa tidak perlu lagi memperhatikan kata-kata dari pembukaan konvensiyang menyatakan suatu kehendak untuk menjamin ganti rugi yang layak kepada orang-orang yang menderita kerugian di permukaan bumi yang disebabkan oleh pesawat udara pihak asing. Agar hal tersebut tidak mengganggu perkembangan angkutan udara sipil, suatu pembatasan atas standar ganti rugi harus disertakan untuk memungkinkan diasuransikannya risiko yang melindungi operator dari kerugian yang lebih besar. Negara-negara berkembang mingkin masih tetap beranggapan bahwa masalah ini merupakan masalah penting bagi mereka.

Untuk perbandingan kiranya perlu secara khusus mempelajari ruang lingkup Konvensi Roma dan *Space Liability Convention*. Dalam kedua konvensi inilah persamaan-persamaan dan perbedaan-perbedaanantara kedua perangkat peraturan itu tampak lebih jelas.

Konvensi Roma 1952, menurut Pasal 23, berlaku terhadap kecelakaan/kerugian yang timbul terhadap pihak ketiga di wilayah negara Peserta Perjanjian oleh suatu pesawat udara yang terdaftar di negara Peserta Perjanjian yang lain. Konvensi ini hanya diratifikasi oleh sejumlah kecil negara. Tentu saja jika kerugian yang timbul disebabkan oleh pesawat udara yang terdaftar di negara tempat terjadinya kerugian, maka hukum nasional negara itulah yang berlaku. Protokol Montreal 1978, yang sudah berlaku, menambahkan sebuah ketentuan yang menyatakan bahwa konvensi juga berlaku terhadap kerugian yang disebabkan:

“oleh sebuah pesawat udara itu didaftarkan, yang operatornya bertempat usaha utama (*principal place of business*), atau jika ia tidak memiliki tempat usaha utama tersebut, ia bertempat tinggal tetap di negara peserta perjanjian yang lain”.[[34]](#footnote-34)

Sebuah kapal atau pesawat udara yang berada di atas laut lepas harus dianggap sebagai bagian dari wilayah negara tempat kapal atau pesawat udara tersebut terdaftar.[[35]](#footnote-35) Konvensi tidak berlaku terhadap kerugian yang timbul atas sebuah pesawat udara dalam penerbangan atau terhadap orang dan kargo yang berada dalam pesawat udara tersebut. Kerugian yang timbul dari kasus tabrakan hanya diatur oleh konvensi sejauh kecelakaan itu menimbulkan kerugian di atas permukaan bumi.

Suatu segi yang mencolok dari Konvensi Roma adalah kurang lengkapnya ketentuan mengenai tabrakan antar pesawat udara dalam penerbangan. Alasan tidak dicantumkannya ketentuan ini adalah karena Konvensi Roma menganut prinsip tanggung jawab seketika (*strict liability*). Prinsip ini tidak dapat diberlakukan terhadap kasus tabrakan di udara, karena tabrakan ini melibatkan dua pihak yang posisinya sama kuat, karenanya cenderung untuk memakai prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*).[[36]](#footnote-36) ICIAO telah mengajukan final draft berkenan dengan tabrakan demikian pada tahun 1964,[[37]](#footnote-37) dan sejak saat itu masalah itu tidak pernah dipermasalahkan lagi, menurut penulis hal ini memang patut disayangkan. Mengingat makin meningkatnya lalu lintas penerbangan pada umumnya, kesibukan lalu lintas udara di bandar-bandar udara, serta peningkatan kemungkinan terjadinya kecelakaan (*near-missess*), penulis berpendapat bahwa hal-hal tersebut bukan sekedar hanya pantas dipertimbangkan, akan tetapi memang sangat mendesak untuk memperoleh penyelesaian dalam waktu dekat ini.[[38]](#footnote-38)

Masih dalam kerangka kajian atas ruang lingkup Konvensi Roma dan Protokol yang mengubahnya, konvensi tidak berlaku terdapat kerugian yang disebabkan oleh pesawat udara yang terlibat dalam tugas-tugas militer, bea-cukai dan kepolisian.[[39]](#footnote-39) Alasan konvensi mengeluarkan kategori-kategori pesawat udara khusus ini adalah bahwa karena sejumlah besar negara, pada tahun 1952, menghendaki untuk mengikuti secermat mungkin ketentuan Konvensi Chicago yang berkenaan dengan Penerbangan Sipil Internasional. Konvensi ini dalam pasal 3, telah mengeluarkan kategori-kategori pesawat udara milik negara.

Tidak seperti Konvensi Roma, *Space Liability Convention* tidak menentukan batas-batas wilayah dan geografis untuk pemberlakuannya, meski selama perancangannya sejumlah besar pembatasan/restriksi banyak diusulkan. Misalnya diusulkan bahwa ketentuan-ketentuan konvensi “tidak akan berlaku terhadap kerugian di ruang angkasa”, dan lain-lain, akan tetapi tidak satupun dari proposal-proposal tersebut yang diterima.[[40]](#footnote-40) Namun demikian, beberapa point tetap saja tidak dapat dicarikan jalan pemecahannya, seperti mengenai kerugian yang ditimbulkan oleh kegiatan-kegiatan keruangangkasaan di atas permukaan bulan atau benda-benda langit lainnya.

“Ketentuan-ketentuan konvensi tidak berlaku terhadap kerugian yang ditimbulkan oleh suatu obyek ruang angkasa dari negara peluncur terhadap

1. Warga negara dari negara peluncur tersebut
2. Warga negara asing pada saat mereka ikut serta dalam pengoperasian obyek ruang angkasa tersebut sejak saat peluncuran atau pada suatu tahap kelanjutannya sampai saat pendaratannya, atau selama waktu tersebut mereka berada dalam wilayah dekat tempat peluncuran atau wilayah pendaratan sehubungan dengan undangan oleh negara peluncur.”[[41]](#footnote-41)

Kekecualian yang pertama adalah sesuai dengan prinsip umum yang dimuat dalam konvensi-konvebnsi hukum internasional yaitu bahwa tuntutan-tuntutan tidak dapat diajukan terhadap suatu negara oleh warga negaranya sendiri. Alasan ini di belakang peraturan klasik ini adalah bahwa orang-orang tersebut dimungkinkan untuk mendapat penggantian kerugiannya menurut hukum dari negara peluncur itu, meskipun apabila mereka itu bertempat tinggal di luar negeri.

Suatu keadaan yang menarik mungkin timbul apabila seseorang memiliki dua kewarganegaraan (*dual nationality*), di mana salah satunya adalah warga negara dari negara peluncur. Dalam perkara *Nottebohm Case*,[[42]](#footnote-42) mungkin akan muncul kesimpulan bahwa *Claims Commission* (Komisi Tuntutan) – instrumen yang dibentuk dalam *Liability Convention* – harus memutuskan apakah keterkaitan kebangsaan antara seseorang demikian dan negara penuntut itu efektif.

Berkenaan dengan kekecualian yang kedia, merupakan anggapan bahwa negara asing yang mempunyai hubungan dengan negara peluncur atas kehendaknya sendiri mengetahui, atau dianggap mengetahui, bahwa dirinya terlibat dalam suatu risiko tertentu. Kekecualian ini hanya menyangkut obyek ruang angkasa dengan mana mereka terlibat: pembatasan tersebut tidak berlaku apabila kerugian ditimbulkan oleh obyek ruang angkasa lain milik dari negara peluncur itu.

Berbeda dengan Konvensi Roma, *Space Liability Convention* tidak mengatur kekecualian-kekecualianuntuk kategori-kategori obyek-obyek ruang angkasa tertentu: oleh karena itu, konvensi juga berlaku terhadap sarana militer dan kepolisian. Apabila terhadap hal itu tidak diberlakukan, maka tidak pelak lagi akan membuat konvensi tersebut tidak efektif, karena sebagian besar obyek-obyek ruang angkasa dan kegiatan-kegiatan keruangangkasaan pada saat sekarang ini dilakukan / diselenggarakan oleh negara-negara baik secara individu maupun bekerjasama dengan negara-negara lain. Dalam konteks ini perlu ditekankan bahwa keseluruhan struktur hukum ruang angkasa internasional didasarkan atas asumsi bahwa semua kegiatan keruangangkasaan harus dilakukan secara damai, non-agresi dan menguntungkan umat manusia. Unsur-unsur inilah yang dipertahankan dengan kuat dalam sebagian besar traktat dan konvensi-konvensi internasional yang penting.

Metode tradisional yang dipakai untuk menentukan tanggung jawab bagi suatu tindak/perbuatan melawan hukum (*tort*) adalah kesalahan (*fault*), yaitu tanggung jawab dibebankan kepada orang yang menyebabkan timbulnya kerugian baik secara sengaja maupun karena kelalaiannya. Pendekatan lain yang dipakai untuk tujuan ini, meskipun kurang begitu lazim, adalah tanggung jawab absolut (*absolute liability*). Ini adalah bentuk tanggung jawab yang dibebankan atas pembuktian semata-mata bahwa kerugian terjadi dan bahwa kerugian itu ditimbulkan oleh orang yang bersangkutan. Dalam kasus yang belakangan ini, tidak disyaratkan pembuktian tentang kesengajaan atau kelalaian, dan tanggung jawab di bebankan tanpa memandang pada masalah apakah pelaku telah mematuhi persyaratan kehati-hatian atau tidaknya.

Dari pembicaraan-pembicaraan yang dilakukan selama tahap persiapan penyusunan Konvensi Roma tentang Hukum Udara dan *Liability Convention on Space Law* dapat disimpulkan bahwa para perancang konvensi itu bersatu pendapat bahwa tanggung jawab harus dibebankan kepada orang atau badan yang memegang keputusan pertama untuk melibatkan diri dalam suatu kegiatan yang memungkinkan menimbulkan risiko terhadap pihak lain, bahkan dalam hal-hal dimana kehati-hatian atau tindak pencegahan bagaimanapun tidak dapat sepenuhnya menghindarkan kerugian atau kecelakaan. Dikatakan bahwa orang yang paling banyak memetik keuntungan dari aktivitas demikian haruslah memikul risiko yang terjadi, dan tidak membagikannya kepada orang ketiga.

Dalam hukum udara, tanggung jawab dibebankan kepada operator. Pemilik pesawat udara, yang dengan mudah dapat ditelusuri via tanda-tanda pendaftaran pesawat udara, akan dianggap sebagai operator, kecuali ia membuktikan bahwa pihak lain yang melakukan kontrol atas pesawat, sesuai dengan Pasal 2 (3) Konvensi Roma. Suatu hubungan kausal antara kerugian dan tindakan yang mengakibatkan kerugian merupakan suatu prasyarat. Ada baiknya untuk mencatat bahwa tidak ada hak atas penggantian kerugian apabila kerugian itu disebabkan oleh pesawat udara yang berdasarkan fakta perjalanan pesawat udara melalui ruang angkasa sesuai dengan peraturan-peraturan lalu lintas udara yang berlaku. Untuk menjelaskan hal itu, penulis akan mengemukakan beberapa kasus yang luar biasa.

1. Dalam perkara Duchemin v. Pan American World Airways, dimana terdapat hubungan kausal antara penerbangan sebuah pesawat udara supersonik dan runtuhnya sebuah gedung, pengadilan memutuskan bahwa tanggung jawab operator pesawat udara berkenaan dengan kerugian yang ditimbulkan oleh kebisingan (*noise*) suara pesawat udara selama tinggal landas dan mendarat terbatas pada kerugian dan gangguan-gangguan yang melebihi atau di atas kewajaran yang umumnya terjadi dalam suatu lingkungan perkotaan.[[43]](#footnote-43)
2. Suatu kasus di mana syarat hubungan kausal memainkan peran menentukan adalah menyangkut balon Amerika “*Double Eagle*”. Balon ini, yang pertama melintasi samudra Atlantik, telah mendarat di wilayah Perancis pada tanggal 15 Agustus 1978. Pada saat mendarat itu, ribuan pengagum yang sangat antusias mengejarnya, sehingga merusak ladang gandum. Pemilik mengajukan tuntutan ganti rugi sebesar $1.000 kepada perusahaan asuransinya. Perusahaan asuransi itu menolak untuk membayarnya. Petani tersebut akhirnya menerima $1000 yang dituntutnya itu dari Konsul Jendral Amerika Perancis, yang dengan demikian menyebabkan tidak ada lagi perkara hukum. Kiranya akan sangat menarik apabila kasus ini sampai ke muka pengadilan.
3. Penjaga sebuah kios buah-buahan dan orang lain yang sedang berada si suatu pasar menderita luka-luka akibat tertimpa tangki bahan bakar yang berasal dari sebuah pesawat udara milik angkatan laut yang sedang mengikuti suatu pertunjukan udara di atas kota tersebut. Dikatakan bahwa, menurut standar tanggung jawab yang berlaku di negara yang berlaku di mana kejadian itu timbul, risiko kegiatan itu ada di pihak operator pesawat udara berdasarkan peraturan tanggung jawab absolut di atas permukaan bumi, dan bahwa adagium “*res ipsa loquitur*” jelas berlaku dalam situasi-situasi itu.[[44]](#footnote-44)
4. Pada tanggal 21 Septermber 1975, sebuah pesawat udara Boeing 727 melindas punggung seekor buaya yang sedang berjemur di landasan pendaratan. Binatang yang malang itu mati. Tidak ada gugatan yang diajukan oleh keluarga buaya itu, tetapi para penumpang mengajukan pengaduan kepada perusahaan penerbangan sehubungan dengan pendaratan pesawat yang tidak mulus.[[45]](#footnote-45)

Sedikit tambahan mengenai permasalahan ini, bahwa tidak ada penggantian kerugian apabila kerugian itu merupakan akibat langsung dari peperangan atau kerusuhan sipil, atau apabila pihak operator dipaksa menggunakan pesawat udara dengan tindakan pihak penguasa. Kekesualian-kekesualian demikian tidak dimuat dalam *Space Tresty Convention* berdasarkan alasan-alasan tersendiri. Akan tetapi masalah demikian dapat saja timbul jika di masa yang akan datang, misalnya, satelit-satelit komunikasi milik swasta Amerika Serikat diambil alih oleh militer.

*Space Liability Convention* mengemukakan suatu sistem tanggung jawab ganda (*dual system of liability*), dalam pasal I sampai VII. Tanggung jawab absolut (*absolute liability*), yaitu tanggung jawab dari kesalahan (*liability of fault*), berlaku apabila kerugian disebabkan oleh sebuah obyek ruang angkasa atas permukaan bumi atau terhadap sebuah pesawat udara yang sedang dalam penerbangan. Tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*) berlaku apabila kerugian terjadi di lain tempat selain di atas permukaan bumi terhadap suatu obyek ruang angkasa atau terhadap orang atau harta benda dalam obyek ruang angkasa yang duluncurkan sebuah negara peluncur oleh suatu obyek ruang angkasa milik negara peluncur lainnya.

Perlu diingat dalam kaitan ini bahwa Konvensi Roma tidak memiliki ketentuan yeng berkenaan dengan tabrakan atau kerugian di udara terhadap orang atau barang dalam penerbangan sebuah pesawat udara milik negara lain. Dalam hukum ruang angkasa, sehingga satu negara peluncur harus menutup kerugian yang menimpa obyek ruang angkasanya karena obyek ruang angkasa milik negara lain maka harus dibuktikan bahwa kerugian itu ditimbulkan karena kesengajaan atau kelalaian negara peluncur yang lain atau oleh orang-orang atau peralatan yang berada di bawah pengawasannya. Apabila kesalahan tidak terbukti, maka menurut ketentuan konvensi, pihak-pihak dirugikan tidak mempunyai cara lain untuk menuntut negara lawannya. Sudah sepantasnya bahwa *fault liability* harus diterapkan pada kasus seperti ini karena, apabila keduanyadapat menuntut penggantian kerugian tanpa bukti suatu tabrakan yang mengakibatkan kerugian total kedua obyek ruang angkasa, maka pemilik peralatan yang lebih berharga, meskipun ia 100 persen bersalah, akan menerima penggantian kerugian yang lebih banyak semata-mata hanya karena miliknya lebih berharga. Dalam kasus demikian, pemberian ganti rugi oleh hanya satu negara dapat dipandang tidak adil. Selain dari pada itu, perlakuan yang lebih baik terhadap salah satu negara yang terlibat dalam kegiatan-kegiatan keruangangkasaan dibanding yang lain sungguh tidak wajar atau tidak adil. Kedudukan mereka sama karena mereka mengambil bagian dalam kegiatan keruangangkasaan dan karenanya memungkinkan mereka untuk menentukan kesalahan secara lebih tepat.

 Apabila dua obyek ruang angkasa milik dua negara peluncur berbeda mengalami tabrakan, maka kedua prinsip tanggung jawab dapat diberlakukan. Apabila kerugian timbul di muka bumi terhadap suatu negara ketiga atau terhadap pesawat udara dalam penerbangan milik negara ketiga, maka berlaku tanggung jawab absolut. Namun, apabila kerugian itu timbul di tempat lain terhadap obyek ruang angkasa milik negara ketiga, atau kepada seluruh obyek ruang angkasamilik negara peluncur ketiga, maka akan diberlakukan tanggung jawab kesalahan (*fault ability*), dan kedua negara yang disebut pertama akan bertanggung jawab terhadap negara ketiga jika hanya salah satu, ataupun keduanya terbukti bersalah (Pasal IV *Liability Convention*).

 Beban ganti rugi akan dibagi di antara negara-negara yang memikul tanggung jawab sesuai dengan masing-masing kesalahannya, atau apabila kesalahan tersebut tidak dapat ditentukan, dengan pembagian masing-masing 50%. Pembagian tersebut tidak menghalangi hak negara ketiga untuk meminta ganti rugi penuh dari salah satu, atau semua, negara yang pada instansi terakhir harus bertanggung jawab.

 Pasal V *Space Liability Convention* mengatur tanggung jawab secara renteng (*joint and several liability*) dalam hal peluncuran bersama. Dengan demikian semua pesertadalam peluncuran-peluncuranbersama merupakan “*tortfeasors*” (pemikul tanggung jawab renteng). Mungkin ada pertanyaan: yang dianggap sebagai “partisipan” itu? Apakah “partisipan” apabila suatu negara hanya melakukan suatu eksperimen kecil di atas pesawat ruang angkasa, atau apabila suatu negara hanya memasok suatu komponen kecil penggerak (booster) pesawat ruang angkasa, atau apabila negara itu hanya mengirim peninjau teknis saja? Hal ini merupakan masalah yang dapat timbul di masa datang dan yang mungkin harus diputuskan sebagai hukum ruang angkasa yang berkembang dengan praktek.

 Berbeda dari yang umum dikemukakan bahwa pecahan-pecahan dan bagian-bagian obyek-obyek yang ditempatkan pada orbit atau yang lain-lain yang diluncurkan ke ruang angkasa akan terbakar lebih dahulu sebelum memasuki kembali atmosfer bumi (kecuali yang dirancang untuk kembali dalam keadaan utuh), beberapa obyek kembali jatuh ke umi dalam keadaan padat.

* Pada tahun 1960, pecahan dari sebuah satelit navigasi milik Amerika jatuh di Kuba, menewaskan seekor sapi;
* Pada tahun 1962, sebuah kepingan satelit Soviet, Sputnik IV, seberat 20 pon, ditemukan di Wisconsin, Amerika Serikat, dan telah menyebabkan sebuah lubang di jalan raya, namun tidak menimbulkan korban manusia;
* Pada tahun 1958, dan sekali lagi tahun 1959, kepingan-kepingn sebuah misil Vanguard jatuh di samudera;
* Pada tahun 1960, pecahan-pecahan dari suatu peralatan peluncur ditemukan di sebuah ladang pertanian di Afrika Selatan;
* Pada bulan agustus 1965, penggerak roket tahap pertama yang mendorong pesawat ruang angkasa tipe Gemini V seberat 4.000 pon ditemukan di laut hanya beberapa ratus mil dari Cafe Kennedy;
* Pada tahun 1965, tiga buah silinder logam berat yang rupa-rupanya bekas tanki-tanki tekanan udara sebuah pesawat ruang angkasa milik Uni Soviet, ditemukan dekat Seville, Spanyol.[[46]](#footnote-46)

Sejauh ini angka kecelakaan masih terhitung rendah, tampak dari belum adanya korban, kerugian yang sedikit dan tidak ada kerugian harta benda yang cukup berarti. Namun demikian, jumlah obyek ruang angkasa yang diluncurkan terus mengalami peningkatan, dan sebagai akibatnya, jumlah puing (debris) yang sewaktu-waktu dapat jatuh ke permukaan bumi pun akan meningkat. MATTE[[47]](#footnote-47) menyatakan bahwa hingga saat ini telah lebih dari 4.000 obyek diduga berada di orbit; obyek-obyek itu sebagian telah hancur dan dapat jatuh kembali ke bumi, akan tetapi hanya sebagian kecil dari pecahan-pecahan itu yang bertahan utuh setelah bergesekan dengan lapisan atmosfer dan mendarat di permukaan bumi. Sebuah kapal pengangkut milik Jepang, pada tanggal 5 Juli 1959 telah dilanda oleh obyek ruang angkasa yang menyebabkan timbulnya kerugian dan melukai 5 orang pelautnya.[[48]](#footnote-48) Ini merupakan kasus satu-satunya yang diketahui kerugiannya disebabkan oleh jatuhnya sebuah obyek ruang angkasa. Risiko yang paling besar tentunya timbul apabila terjadi peristiwa kegagalan berfungsi (malfunction) nya kendaraan ruang angkasa selama atau tidak lama setelah peluncuran; misalnya, ketika sebuah Roket Atlas Centaur yang mengangkut satelit komunikasi ke-7 intelsat untuk ditempatkan di orbitnya telah meluncur lepas dari kontrol selama 2 menit 20 detik setelah peluncurannya pada malam tanggal 21 Februari 1975. Pejabat-pejabat dari NASA terpaksa harus menghancurkan peralatan yang bernilai 30 juta dolar itu ketika masih dalam penerbangannya. Tidak pelak lagi, jenis kecelakaan ini merupakan ancaman nyata terhadap umat manusia di permukaan bumi, karena dalam waktu beberapa lama setelah peluncuran tingkat perlindungan dari atmosfer kurang sekali namun di samping kegagalan peluncuran, kembalinya kendaraan-kendaraan keruangangkasaan ke dalam atmosfer bumi juga dipandang sebagai suatu bahaya serius. Pada bulan Juli 1979, Skylab milik Amerika Serikat terlepas dari orbitnya dan hancur. Bagian-bagian daripadanya menimpa bumi dan bagian-bagian lainnya jatuh ke Samudra India akan tetapi tidak sampai menimbulkan kerugian.[[49]](#footnote-49)

 Apabila memikirkan akibat-akibat yang mungkin timbul sabagai akibat dari kecelakaan-kecelakaan demikian, maka perlulah menyetujui pendapat VERPLAETSE, yang menyimpulkan bahwa tanggung jawab hukum modern seringkali bukan didasarkan atas kesalahan tetapi atas tanggung jawab risiko (*risk liability*) karena sifat bahaya dari kegiatan-kegiatan usaha tertentu.[[50]](#footnote-50)

 Sebelumnya sudah disinggung mengenai definisi kerugian sebagaimana ditetapkan dalam *Liability Convention* (yang berarti kematian, luka-luka badan atau gangguan kesehatan lainnya, kehilangan atau kerugian harta benda milik negara atau perseorangan, orang dan badan hukum, atau harta benda milik organisasi internasional antar pemerintah). Definisi ini dapat menimbulkan masalah: apakah “Kerugian (*damage*)” termasuk juga kerugian lanjutan (*consequential damage*) atau kerugian non-fisik? Jelas bahwa pengertian kerugian itu meliputi hal-hal demikian bila obyek ruang angkasa itu erat kaitannya sebagai penyebab luka-luka, kehilangan atau kerugian.

 Sikap Amerika Serikat yang dikemukakan dalam UNCOPUOS tanggal 30 Juni 1971, adalah bahwa tanggung jawab hanya dikenakan apabila kerugian itu dapat ditelusuri (*traceable*) timbulnya secara langsung dari peluncuran, penerbangan dan pendaratan (*reentry*) suatu obyek ruang angkasa, akan tetapi tidak demikian terhadap kerugian yang secara hipotesis mempunyai hubungan kausal dengan kegiatan keruangangkasaan tertentu.[[51]](#footnote-51) Kerugian non-fisik dapat berupa gangguan elektronis (*jamming*), pelanggaran tanpa mencederai (*trespass without injury*), dan cedera fisik (jika timbulnya tanpa kontak fisik). Perlu diingat bahwa Konvensi Roma dengan perubahannya di tahun 1978 tidak mengatur suatu definisi kerugian.

 Dalam hukum ruang angkasa, selain dari persyaratan hubungan kausal antara kerugian dan obyek ruang angkasa, tidak ada definisi yang diberikan baik untuk kerugian langsung maupun yang tidak langsung. Untuk kerugian yang disebut terakhir ini setiap tuntutan didasarkan atas kepantasan (*own merits*), dalam batas kelayakan dan keadilan, yang membawa kewajiban untuk mengembalikan kepada keadaan semula (*status quo ante*).

 Tidak ada definisi tentang obyek ruang angkasa (*space object*), yang mana dapat menimbulkan kesulitan dalam menentukan sebuah (suatu) peralatan penerbangan apakah yang harus dianggap sebagai sebuah obyek ruang angkasa. Apakah istilah “*space object*” juga berlaku terhadap bagian-bagian lepas dari suatu mesin ruang angkasa yang hancur di ruang angkasa? Ada baiknya juga kita memikirkan pesawat ulang-alik (*shuttle*): pada saat pesawat itu kembali ke bumi, ia memanfaatkan daya angkat aerodinamik dan karena itu, dari peristiwa pendaratannya kembali memasuki atmosfer bumi, dapat digolongkan sebagai sebuah pesawat udara. Dewasa ini pesawat ulang-alik dianggap sebagai sebuah obyek ruang angkasa sepanjang menyangkut penerbangannya.

 Definisi pesawat udara tidak meliputi peralatan-peralatan yang dapat beroperasi di ruang angkasa tetapi memakai daya angkat aerodinamik pada waktu melalui atmosfer. Sebaliknya, sefinisi obyek ruang angkasa sebagaimana dikemukakan dalam *Liability Convention* tidak mengeluarkan peralatan-peralatan yang pada saat melewati atmosfer memperoleh daya dorong dari reaksi udara. John Cobb Cooper tampaknya merupakan orang pertama yang mengemukakan kemungkinan dua konvensi (Konvensi Roma mengenai hukum udara dan *Liability Convention* untuk hukum ruang angkasa), diberlakukan terhadap kerugian yang disebabkan oleh suatu peralatan penerbangan, yang termasuk baik dalam kategori definisi “*aircraft*” maupun “*space object*”.[[52]](#footnote-52) Walaupun Konvensi Roma tidak memuat definisi “*aircraft*”, Cooper menyatakan bahwa definisi yang dipakai dalam Konvensi Paris 1919, yang telah diganti oleh Konvensi Chicago, dapat diterapkan. Annex 7 Konvensi Chicago mendefinisikan pesawat udara sebagai “*any machine that can derive support in the atmosphere from the reaction of the air. . . .*”

 Pesawat ulang-alik diluncurkan ke ruang angkasa dan dirancang untuk bergerak dalam lingkungan tersebut (dan karena itu merupakan obyek ruang angkasa) yang selanjutnya, pada saat kembalinya, mendarat sebagaimana sebuah pesawat udara konvensional dan karenanya dapat dipandang sebagai “pesawat udara”, sesuai dengan definisi terakhir. Sebagai akibatnya, dua dua konvensi dapat diberlakukan apabila pesawat ulang-alik itu menimbulkan kerugian di permukaan bumi, dan juga pasal II atau III dari *Liability Convention* dapat berlaku dalam kasus tabrakan antara *space shuttle* dan sebuah obyek ruang angkasa “konvensional”. Menurut hemat penulis, space shuttle tidak dapat diklasifikasikan sebagai sebuah pesawat udara, karena alasan-alasan berikut:

1. Konvensi Roma dibentuk untuk “menjamin penggantian kerugian bagi orang-orang yang menderita kerugian yang timbul di permukaan bumi oleh pesawat udara asing, dimana keluasan tanggung jawab yang dibebankan dibatasi agar tidak menghambat perkembangan pengangkutan udara sipil internasional . . . ”, sebagaimana dinyatakan dalam pembukaan konvensi. Dengan perkataan lain, pengangkutan udara untuk orang dan barang dai satu tempat di bumi ke tempat tujuan yang cukup berbeda, yaitu pengangkutan ke ruang angkasa, dan kemiripannya dengan pesawat udara hanya saat mendarat. Pesawat ulang-alik umumnya dikatakan memiliki manuver yang lebih terbatas daripada sebuah pesawat udara.
2. Pada waktu Konvensi Roma disahkan, pesawat ulang-alik belum ada, dan salah satu dari prinsip penafsiran bagaimana dipakai oleh *International Court of Justice* adalah “kesejamanan” (*contemporanety*): “Suatu instrumen internasional harus ditafsirkan dan diterapkan dalam kerangka keseluruhan sistem hukum yang berlaku pada saat penafsiran.[[53]](#footnote-53)
3. Karakteristik utama dan tujuan pesawat ulang-alik secara jelas ada dalam lingkup *Liability Convention*: jangan karena suatu aktivitas kecil menundukkannya pada konvensi lain.

Masalah itu penting, bukan hanya karena merupakan masalah yang mendesak pada saat sekaran, tetapi karena hal tersebut dapat menjadi sebuah contoh daripada konflik tanggung jawab serius yang mungkin timbul apabila penyusunan peraturan-peraturan yang menyangkut kegiatan keruangangkasaan dibentuk tanpa mengingat kemungkinan pengaruhnya terhadap pengaturan yang ada di bidang penerbangan sipil, dan sebaliknya. Ada sejumlah cara pemecahan masalah ini lewat teknik hukum: metode kesatu dengan mengubah definisi pesawat udara dalam Annex 7 Konvensi Chicago, suatu prosedur yang belum lama ini dipakai berkenaan dengan hovercraft,[[54]](#footnote-54) cara lainnya dengan menyisipkan sebuah ketentuan yang tepat dalam Konvensi Roma, yang ketiga dengan menerima suatu definisi yang lebih realistik mengenai “*space object*” dalam *Liability Convention*. Cara yang mana diantara ketiga jalan keluar itu yang akhirnya dipakai bukan merupakan masalah penting: yang menjadi pokok permasalahan, yang merupakan penyebab keadaan yang tidak memuaskan saat ini, terletak dalam ketidak mantapan yang terjadi selama beberapa dekade terdahulu antara hukum udara dan hukum ruang angkasa. Status pesawat ulang-alik tersebut dibahan secara panjang lebar karena hal itu merupakan contoh nyata dari bentuk-bentuk permasalahan yang menuntut perhatian mendesak; sayangnya, permasalahan demikian masih banyak.

 Yang terakhir, masih dalam kerangka perbandingan, kiranya penting untuk selalu mengingat kembali bahwa hukum udara meliputi suatu tanggung jawab perdata (*civil liability*), sedangkan hukum angkasa terutama menyangkut tanggung jawab negara dan ketentuan-ketentuan hukum publik. Apa yang telah terjadi, dalam kenyataannya, adalah bahwa *Space Liability Convention* berkembang menjadi apa yang secara tegas dikatakan sebagai suatu tanggung jawab hukum perdata pada level tanggung jawab internasional dari negara-negara.

 Fakta bahwa pembebanan standar tanggung jawab absolut ini kepada negara-negara mungkin menciptakan persoalan-persoalan dalam pelaksanaan *Liability Convention* adalah sama sekali tidak mengejutkan. Di setiap negara, tanggung jawab perdata diatur oleh hukum domestik, sedangkan hukum internasional masih belum mengembangkan pola hukum yang tepat untuk mengatur masalah ini. Sebagai akibat wajar dari tanggung jawab negara (*state responsibility*), seseorang yang menderita kerugian yang disebabkan oleh sebuah obyek ruang angkasa tidak dapat mengajukan tuntutannya secara sendiri: tindakan demikian harus dilakukan oleh negaranya atau oleh negara lain. Namun demikian, tidak ada kewajiban bagi suatu negara untuk mengangkat kasus tersebut atas nama warga negaranya.

1. **Macam-Macam Penggantian Kerugian**

Di dalam Konvensi Roma tahun 1952, batas-batas penggantian kerugian secara tegas dinyatakan dalam bentuk uang (*Poincare gold francs*), dan sesuai dengan sejumlah kategori yang didasarkan berat pesawat udara. Protokol Montreal, yang ditandatangani pada tahun 1978 tetapi belum berlaku, memakai sistem yang sama. Namun demikian, Protokol Montreal telah membuat perubahan-perubahan penting dalam Konvensi Roma, termasuk menaikkan besarnya nilai ganti rugi. Dalam kenyataannya, perubahan Pasal 11 Konvensi, yang secara khusus berkenaan dengan pembatasan tanggung jawab, terbukti merupakan salah satu dari hambatan yang paling sukar yang dihadapi oleh para pakar yang terlibat dalam penyusunanperubahan tersebut. Tidak ada data ekonomi atau statistik yang tersedia bagi komite penyusun/ perancang itu, padahal berbagai negara telah diminta untuk memberikannya. Namun demikian, memang dapat diperkirakan bahwa data demikian tidak dapat disediakan secara lengkap, berhubung tidak ada insiden-insiden kerugian yang disebabkan oleh pesawat negara asing di atas permukaan bumi yang benar-benar tercatat. Peristiwa-peristiwa yang tercatat hampir semua menyangkut kasus-kasus “nasional”.

Setelah melalui diskusi-diskusi yang memakan waktu lama, jumlah kategori bobot pesawat udara dikurangi dari lima dalam Konvensi Roma menjadi empat dalam Protokol Montreal. Besarnya perubahan yang pada akhirnya ditetapkan di Montreal tidak dapat dikatakan kecil, sebagaimana diperlihatkan dalam daftar berikut ini:

1. Kategori pertama

Pesawat udara yang berbobot 2.000 kilogram atau kurang dari itu. Batas ganti rugi untuk kategori paling rendah ini, yang dalam Konvensi Roma hanya sampai 1.000 kilogram, telah dinaikkan sembilan kali lipat. Batas ganti rugi dalam Konvensi Roma sebesar 500.000 Poincare Francs menjadi 300.000 SDR (*Special Drawing Rights of the International Monetary Fund*), atau 4.500.000 Monetary Units, yang sesuai dengan Poincare Franc, untuk negara-negara yang bukan anggota *International Monetary Fund*.

1. Kategori kedua:

Pesawat udara yang berbobot mati 2.000 kilogram sampai 6.000 kilogram (batas tertinggi itu mencakup pesawat angkut ringan dari tipe DHC-6 Twin Otter, yang berbobot 6.000 kilogram). Batas tanggung jawab dinaikkan enam kali lipat, dari 2.500.000 Poincare Frans menjadi 1.000.000 SDR (atau 15.000.000 Monetary Units).

1. Kategori ketiga:

Pesawat udara yang bobotnya 6.000 sampai 30.000 kilogram (yang mencakup misalnya sebuah Fokker F-28, yang berbobot mati 30.000 kilogram). Batas ganti rugi dinaikkan lima kali lipat, dari 7.500.000 Poincare Franc menjadi 2.500.000 SDR (atau 37.500.000 Monetary Units)

1. Kategori keempat:

Pesawat udara yang berbobot mati melebihi 30.000 kilogram. Untuk tipe pesawat udara sipil yang ada hinggasaat ini (Boeing 747, berbobot 352 metrik ton) batas ganti ruginya telah dinaikkan sekitar delapan setengah kali dengan menaikkannya menjadi 23/400.000 SDR, suatu jumlah yang sama nilainya dengan US$29.300.000 dengan perhitungan US$1,25 per SDR.

 Pembedaan yang tegas antara beberapa kategori pembatasan itu mencerminkan perhatian dari konverensi bahwa para operator pesawat udara kecil (yang berbobot mulai dari 2.000 sampai 3.000 kilogram) untuk dapat menjamin penggantian kerugian secara layak. Dalam kaitan ini, perlu diingatkan kembali bahwa negara-negara berkembang seringkali mengoperasikan suatu armada pesawat udara yang termasuk dalam kategori ini.

 Berkenaan dengan batas-batas ganti rugi untuk kematian atau luka-luka badan, Protokol Montreal telah menaikkan sebesar 375 persen dari yang ditentukan dalam konvensi Roma, yakni sampai jumlah maksimum 125.000 SDR (atau 1.875.000 Monetary Units), suatu jumlah maksimum yang, pada saat itu, ditetapkan sebesar 500.000 Poincare Francs.

 Sebelum beralih pada Pasal XII *Space Liability Convention*, perlu diingat bahwa Konvensi Roma sama sekali tidak memberikan definisi istilah “kerugian” (*damage*), berbeda sekali dengan *Space Liability Convention*, di mana kerugian didefinisikan sebagai:

“Kematian, luka-luka badan atau gangguan kesehatan lainnya, atau kehilangan atau kerugian atas harta benda milik negara atau pribadi, baik perorangan maupun badan hukum, atau harta benda milik organisasi Internasional”.

“Ganti rugi yang menjadi tanggung jawab negara peuncur untuk membayarnya bagi kerugian menurut konvensi ini harus ditentukan sesuai dengan hukum Internasional dan prinsip-prinsip keadilan dan kepantasan, agar pemberian ganti rugi berkenaan dengan kerugian itu dapat memulihkan kembali pribadi, orang atau badan hukum, negara atau organisasi internasional atas nama siapa tuntutan ganti rugi itu disampaikan, kepada keadaan yang seharusnya apabila kerugian itu tidak terjadi”.

 Dengan perkataan lain: tujuan dari pasal itu jelas untuk memulihkan keadaan pihak yang dirugikan kepada keadaan sebagaimana terjadi sebelumnya (*status quo ante*).

 Perlu dicatat dalam kaitan ini bahwa dalam rancangan-rancangan awal kata-kata “kondisi yang sama dengan” (*condition equivalent to*) yang dipakai. Namun, dalam versi terakhir kata “sama” (*equivalent*) telah dihapuskan. Ini merupakan suatu langkah maju menurut Maureen Williams,[[55]](#footnote-55) yang menganggap bahwakewajiban untuk memulihkan kembali pada *status quo ante* telah diperlemah oleh kata “keadaan” (*condition*).

 Dari pihak delegasi, cukup banyak yang menentang terhadap rujukan pada hukum internasional dan prinsip-prinsip kepantasan dan keadilan, karena hal ini dapat ditafsirkan sebagai penunjukan padaketentuan-ketentuan hukum yang tidak pasti atau mungkin pada konsep-konsep yang agak samar (*vague*). Ada baiknya dalam konteks ini mengutip kata-kata Profesor Sir Francis Vallat, yang mempertanyakan: “Sampai berapa besar keterikatan masyarakat internasional kepada prinsip *pacta sunt* *servanda*?”[[56]](#footnote-56)

 Selama perumusan *Space Liability Convention*, tidak ada kesepakatan yang tercapai mengenai pemberlakuan hukum negara tertentu yang berlaku terhadap masalah ini, yang mana ini merupakan alasan mengapa hanya prinsip-prinsip umum saja yang dimasukkan dalam konvensi. Mereka yang mendukung pendekatan ini menyatakan bahwa ketentuan-ketentuan (konvensi) ini dimaksudkan untuk keseragaman dan untuk membuka kemungkinan pemberian ganti rugi kepada pihak-pihak yang dirugikan sesuai dengan proses-proses hukum yang senantiasa berubah. Bagi penulis, yang dikhawatirkan adalah bahwa karena kurangnya unsur kepastian, maka akan sulit bagi negara-negara untuk memperoleh asuransi tanggung jawab. Uni soviet yang mendukung diterimanya suatu batas maksimum (ganti rugi).[[57]](#footnote-57) Menurut hemat penulis, kiranya lebih baik untuk mengikuti contoh dari Convention on Nuclear Damage tahun 1960, khususnya berkenaan dengan jaminan negara untuk penggantian kerugian:[[58]](#footnote-58) meskipun demikian, pemuatan suatu batas ganti rugi mungkin akan membantu memecahkan persoalan asuransi tersebut. Argumen lain menyatakan bahwa pemberian ganti rugi yang didasarkan atas tanggung jawab tidak terbatas (*unlimited liability*) mungkin hanya merupakan suatu jumlah yang relatif kecil jika dibandingkan dengan jumlah yang dihabiskan oleh negara-negara “*space powers*” untuk kegiatan-kegiatan keruangangkasaan.

 Hingga dewasa ini senantiasa dianggap bahwa peluncuran obyek-obyek ruang angkasa dilakukan oleh badan hukum yang memiliki sumber keuangan raksasa seperti negara-negara ataupun organisasi-organisasi internasional antar pemerintah, yang pada instansi akhir tanggung jawab potensialnya dipikul oleh negara-negara anggotanya. Lagi pula, apabila suatu peluncuran dilaksanakan oleh suatu perusahaan swasta nasional seperti COMSAT, Amerika Serikat, lewat badan NASA, *National Aeronautics and Space Administration*, mensyaratkan setiap pemerintah bukan Amerika Serikat yang menjadi pengguna (*user*) jasa peluncurannya untuk mempersiapkan polis tanggung jawab pihak ketiga yang menutupi setiap peluncuran dan memasukkan sebagai tambahan nama penjamin Pemerintah Amerika Serikat, kontraktor-kontraktor dan sub-kontraktornya.[[59]](#footnote-59) Pada tahun 1976 penutupan asuransi untuk tiap peluncuran adalah $100 juta, dewasa ini kemungkinan mencapai $500 juta.[[60]](#footnote-60)

 Dalam kaitan ini ada baiknya untuk mengingat kembali bahwa keseluruhan persoalan mengenai tanggung jawab badan-badan non-pemerintah masih dalam tahap permulaan. Apabila kelompok swasta dan organisasi-organisasi meningkatkan aktivitas-aktivitas mereka di ruang angkasa, baik secara individu atau dalam bentuk *joint venture*, status mereka sebagai subyek hukum internasional, yang telah lama diperselisihkan, mungkin akan banyak memperoleh penerimaan/pengakuan , dan hukum positif dalam waktu bersamaan dapat dibentuk. Sejauh ini para ahli masih belum bersatu pendapat, namun cenderung mendukung tanggung jawab negara (*State Liability*), kasus ONTRAG dapat dipandang sebagai sebuah kasus yang berkaitan dengan persoalan ini. ONTRAG adalah suatu *joint venture* yang melibatkan warga negara Jerman Barat dan Libya yang melakukan aktivitas-aktivitas bersama di wilayah Libya, sama seperti yang sebelumnya berlangsung di Zaire. Pembahasan kasus itu yang berlangsung selama diselenggarakan *Rome Colloquium of the International Institut of Space Law*, yang diadakan tahun 1981, para ahli ternyata tidak berhasil mencapai kata sepakat, VERETSHCHETIN berpendapat bahwa aktivitas-aktivitas dari ONTRAG merupakan kasus khusus dari tanggung jawab renteng (*joint and several liability*) di mana Libya sebagai negara peluncur dan Republik Federal Jerman sebagai negara pendukungnya (*procuring state*). CHRISTOL dan GOROVE kurang menyetujuinya, yang disebut terakhir menyatakan bahwa *Space Liability Convention* tidak memberikan jawaban mengenai tanggung jawab suatu negara yang berasal dari aktivitas-aktivitas yang dilakukan oleh warga negara mereka di wilayah negara lain. Di lain pihak, BOCKSTIEGEL secara tegas menyatakan bahwa Republik Federal Jerman harus “bertanggung jawab” (*responsible*) berdasarkan *Space Treaty*, dan bertanggung jawab (*liable*) atas dasar *Space Liability Convention*. Lebih lanjut, ia berpendapat bahwa Republik Federal Jerman juga dapat diminta pertanggungjawaban atas dasar hukum internasional umum dalam perkara mengawasi aktivitas-aktivitas warga negaranya di luar negeri. Libya, menurut pendapatnya, juga memikul tanggung jawab (*responsible*) dan tanggung jawab perdata (*liable*).

 Sebagaimana diatur dalam pasal XXII Konvensi, organisasi-organisasi antar-pemerintah yang menyelenggarakan aktivitas-aktivitas keruangangkasaan dapat menyatakan penerimaannya atas hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang dimuat dalam konvensi, dan kerena organisasi-organisasi ini sering sekali mengganti bentuk asuransi tanggung jawab untuk melindungi risiko tanggung jawab mereka, maka sulit untuk mengetahui secara pasti jumlah uang yang diberikan sebagai penggantian kerugian sepenuhnya. Memang ada bukti yang memperlihatkan bahwa kapasitas pasar asuransi penerbangan internasional lebih dari tahun ke tahun, dewasa ini ada kemungkinan, meskipun ada penerbangan penuh untuk tanggung jawab yang tidak terbatas sukar diperoleh, asuransi dimungkinkan untuk menutup jumlah kerugian yang layak berdasarkan keadaan-keadaan normal.

 BODESCHATZ[[61]](#footnote-61) mengemukakan mengenai kemungkinan kerugian yang ditimbulkan oleh suatu obyek ruang angkasa terhadap sebuah pesawat udara ditanggung oleh pihak asuransi penerbangan, baik menurut perhitungan “*hull insurance*” bagi kerusakan atau pun kerugian pesawat udara, atau berdasarkan atas asuransi tanggung jawab pihak ketiga atau penumpang untuk kerugian luka-luka badan atau kerugian harta benda atas permukaan bumi dalam kaitannya dengan penumpang di atas pesawat udara. Dalam kasus-kasus demikian, terdapat hak bagi pihak asuransi untuk memperoleh jalan lain sepanjang kerugian itu benar-benar dibayar oleh pihak asuransi. Pihak asuransi selanjutnya memiliki kemungkinan untuk mengajukan tuntutan yang dialihkan kepadanya, terhadap negara yang bertanggung jawab berdasarkan konvensi.

 Menurut konvensi, tuntutan-tuntutan (*claims*) harus diajukan dalam waktu satu tahun.[[62]](#footnote-62) Apabila pembayaran berdasarkan kontrak asuransi sebelumnya belum ditetapkan , pihak asuransi boleh meminta orang yang menderita kerugian untuk mengajukan tuntutan sementara atas namanya sendiri, agar memenuhi ketentuan batas waktu. di sini kita dapat melihat secara jelas ketidakselarasan antara ketentuan-ketentuan mengenai asuransi dalam hukum udara dengan hukum ruang angkasa, berdasarkan metode komparatif.

 Aspek lainnya yang harus diperhatikan adalah permasalahan-permasalahan yang dapat timbul dalam memutuskan secara tepat hal-hal apa saja yang memenuhi syarat penggantian kerugian menurut konvensi. Tentang hal ini dikatakan “ keadaan yang seharusnya berjalan seandainya kerugian itu tidak terjadi”, dengan demikian mungkin saja dipertanyakan apakah untuk penggantian kerugian itu ada bunga yang dibayar sejak terjadinya kecelakaan, kerugian lanjutan, seperti misalnya kehilangan mata pencaharian di masa mendatang atau kehilangan keuntungan, kehilangan manfaat harta benda, biaya-biaya perkara, sakit dan penderitaan, gangguan terhadap kebebasan pribadi, pencemaran, dll.

 Sejauh menyangkut pembayaran ganti rugi nyata, konvensi menyatakan dalam pasal XIII bahwa pembayaran harus diberikan dalam nyata uang negara penuntut atau, apabila negara tersebut memintanya, dalam mata uang negara yang memikul tanggung jawab pembayaran. Tidak disebut-sebut mengenai *Special Drawing Rights* ataupun Monetary Units, namun hal ini dapat di ubah pada saan revisi konvensi. Menurut Pasal XXVI, wewenang untuk meninjau kembali harus dimasukkan dalam agenda sementara dari Majelis Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa sepuluh tahun setelah berlakunya konvensi. Selanjutnya, peninjauan kembali tersebut akan jatuh tempo pada tanggal 1 September 1982.

 Dalam hukum udara, pada umumnya tanggung jawab dibebankan kepada operator pesawat udara dengan hanya beberapa kekecualian.[[63]](#footnote-63) Namun, dalam *Space Liability Convention* tanggung jawab diserahkan kepada “negara peluncur” (*launching State*), suatu istilah yang terdiri dari negara-negara berikut:

1. Negara-negara yang memproduksi pesawat ruang angkasa;
2. Negara yang meluncurkan pesawat ruang angkasa;
3. Negara yang menyediakan wilayah atau fasilitas-fasilitas untuk peluncuran.[[64]](#footnote-64)

Dengan perkataan lain, tanggung jawab dapat dibebankan kepada suatu negara meskipun negara tersebut hanya memainkan suatu peran pasif dalam proyek peluncuran.

 Dalam hal peluncuran-peluncuran bersama, pemakaian prinsip tanggng jawab renteng (*joint and several liability*) dalam konvensi akan menguntungkan negara penuntut, dengan alasan bahwa negara tersebut dapat memilih dalam hal mengajukan tuntutannyaterhadap satu atau semua negara dan terhadap siapa prinsip itu berlaku; tetapi jumlah keseluruhan ganti rugi yang dituntut itu tidak dapat melebihi jumlah yang seharusnya diperoleh jika hanya satu negara yang bertanggung jawab untuk kerugian itu. Sudah barang tentu negara-negara peserta peluncuran bersama boleh membuat perjanjian di antara mereka sendiri mengenai tanggung jawab keuangan, akan tetapi perjanjian demikian tidak boleh menyangkit negara penuntut. *Space Liability Convention* memuat suatu ketentuan yang menentukan bahwa jika terjadi suatu kecelakaan yang melibatkan obyek-obyek ruang angkasa milik dua atau lebih negara peluncur, maka mereka harus bertanggung jawab secara renteng kepada negara ketiga.[[65]](#footnote-65) Misalnya, apabila negara penuntut menderita kerugian di permukaan bumi, atau terhadap pesawat udaranya yang sedang dalam penerbangan, maka tidak perlu ada identifikasi mengenai negara peluncur mana yang menimbulkan kerugian itu; memang negara penuntut berhak untuk menerima jumlah penuh dari satu atau kedua negara peluncur tanpa harus mengetahui pada siapa akhirnya beban tanggung jawab itu berada.

 Dalam hukum udara, sebagaimana telah kita lihat, apabila dua atau lebih pesawat udara bertabrakan yang menimbulkan kerugian di atas permukaan bumi sehingga menimbulkan suatu hak untuk/ atas ganti rugi di pihak penderita, maka operator-operator kedua pesawat udara itu bertanggung jawab renteng.[[66]](#footnote-66) Dalam hukum udara, juga kita mempunyai ketentuan-ketentuan luas mengenai jaminan bagi tanggung jawab operator. Negara-negara boleh mensyaratkan bahwa operator sebuah pesawat udara yang terdaftar di negara lain diasumsikan sampai batas yang disebutkan dalam Pasal 11 Konvensi Roma. Di samping asuransi bentuk-bentuk lain dari jaminan juga dianggap mencukupi, seperti misalnya suatu deposito tunai, yang disimpan tersendiri, yang diurus oleh negara peserta, suatu jaminan oleh sebuah bank yang diberi kuasa oleh negara peserta, atau suatu jaminan yang diberikan oleh negara peserta.[[67]](#footnote-67) Dalam Protokol Montreal 1978, kata “penanggungan” (*security*) telah diganti dengan “jaminan” (*guarantee*), bentuk-bentuk pertanggungjawaban tidak disebutkan karena tercakup oleh kata jaminan. Pihak asuransi, atau orang lain yang memberikan jaminan, sebagai tambahan tindakan berjaga-jaga bagi pihak operator dan mencegah adanya kecurangan, diperbolehkan melakukan tindakan berjaga-jaga sebagai berikut: bahwa kerugian telah terjadi setelah jaminan itu tidak efektif lagi – meskipun jika jaminan itu berakhir saat pesawat masih dalam penerbangan, jaminan masih terus berjalan/berlaku sampai saat pendaratan berikutnya sesuai dengan rencana penerbangan, asalkan tidak melebihi 24 jam – atau bahwa kerugian terjadi di luar batas tersebut disebabkan oleh peristiwa *force majeure*, melakukan pertolongan yang dibenarkan oleh keadaan atau suatu *error in piloting*, kesalahan pengoperasian atau kesalahan navigasi.[[68]](#footnote-68)

 Segera setelah suatu tuntutan diberitahukan kepada operator, maka pihak operator harus meyakinkan bahwa jaminan diurus sampai jumlah yang sama dengan besarnya jaminan yang dijanjikan dan jumlah tuntutan tidak melebihi batas yang berlaku dari tanggung jawab, sampai setiap tuntutan dipenuhi.

 Sebaliknya dari persyaratan-persyaratan ini, kita mencatat bahwa *Space Liability Convention* tidak memuat suatu ketentuan pokok mengenai asuransi, jaminan ataupun bentuk-bentuk pertanggungan lainnya.

 Dalam konvensi Roma pihak penuntut, yang dapat saja orang yang menderita kerugian di atas permukaan bumi, harus melakukan suatu tindakan untuk memperkuat tuntutannya, atau memberi tahu pihak operator mengenai tuntutannya, dalam jangka waktu 6 bulan terhitung dari tanggal terjadinya kecelakaan yang menyebabkan timbulnya kerugian.[[69]](#footnote-69) Jika tidak dipenuhi syarat tersebut, maka pihak penuntut hanya berhak atas penggantian kerugian di luar jumlah yang seharusnya menjadi tanggung jawab pihak operator, itupun jika semua tuntutan yang diajukan dalam jangka waktu yang ditentukan telah dibayar lunas.

 Tindakan-tindakan hanya boleh diselenggarakan di muka pengadilan-pengadilan negara peserta di mana kerugian itu terjadi. Meskipun demikian, berdasarkan perjanjian antara satu atau lebih penuntut – dan satu atau lebih tergugat – para penuntut tersebut dapat menyelenggarakan tindakan di muka pengadilan-pengadilan suatu negara peserta perjanjian (Pasal 20). Namun demikian, tindakan (*action*) ini tidak boleh merugikan hak-hak pihak lain, yang menyelenggarakan tindakandi negara di mana terjadi kecelakaan. Para pihak juga boleh memperjanjikan untuk mengajukan persengketaan-persengketaan kepada arbitrase di negara peserta, sesua dengan ketentuan Pasal 20.

 Tindakan-tindakan boleh di mulai di muka-muka pengadilan dengan pembatasan waktu dua tahun terhitung tanggal terjadinya kecelakaan yang menyebabkan timbulnya kerugian (Pasal 21). Dasar untuk penangguhan atau interupsi jangka waktu ini harus ditentukan oleh keputusan pengadilan yang menangani perkara itu; namun, hak untuk melakukan pemerkaraan akan berakhir setelah tiga tahun terhitung dari tanggal terjadinya kecelakaan yang menyebabkan kerugian tersebut. Pengadilan yang mengesahkan pelaksanaan keputusan dapat menolak untuk mengeksekusi apabila keputusan tersebut dianggap bertentangan dengan kebijaksanaan umum dari negara di mana eksekusi tersebut akan dilaksanakan.

 Menurut *Space Liability Convention* (Pasal VIII) pihak penuntut mungkin:

1. Suatu negara yang menderita kerugian atau yang warga negaranya mengalami kerugian;
2. Suatu negara sehubungan dengankerugian yang diderita seseorang yang berada di wilayahnya, apabila negara di mana orang itu menjadi warga tidak mengajukan tuntutan; atau
3. Suatu negara sehubungan dengan kerugian yang diderita oleh orang yang bertempat tinggal tetep di wilayahnya, apabila negara di mana orang itu menjadi warga atau negara yang mana di wilayahnya terjadi kerugian yang diderita itu tidak mengajukan tuntutan atau memperlihatkan keinginannya untuk mengajukan suatu tuntutan.

 Pasal VIII secara jelas memperluas konsep umum bahwa hanya negara di mana pihak yang dirugikan menjadi warga negaranya yang boleh mengajukan suatu tuntutan atas namanya. Hal ini dapat dipandang sebagai pencerminan suatu ketentuan umum hukum angkasa yaitu hanya negara-negara yang mempunyai *locus standi* untuk bertindak sebagai penuntut-penuntut dalam perkara pengadilan. Namun demikian haruslah diingat bahwa perkembangan-perkembangan ruang angkasa yang terjadi dewasa ini bukan lagi hal yang secara eksklusif menjadi milik negara, meskipun negara masih menduduki posisi dominan dalam kegiatan keruangangkasaan. Organisasi-organisasi non-negara dan juga perusahaan-perusahaan swasta juga terlibat dalam operasi-operasi keruangangkasaan, serta dalam bentuk “*mixed entreprises*”, di mana negara-negara ikut serta bersama-sama dengan perusahaan-perusahaan swasta atau lembaga-lembaga regional seperti INTELSAT dan COMSAT. Persetujuan antara *Radio Corporation of America* dan NASA dan antara ESA dan NASA mungkin merupakan contoh-contoh dari bentuk-bentuk kerjasama modern antara organisasi-organisasi negara dan perusahaan swasta.

 Tuntutan-tuntutan untuk penggantian kerugian harus diajukan melalui saluran-saluran diplomatik. Apabila suatu negara tidak menjalin hubungan diplomatik dengan negara peluncur, negara itu dapat meminta negara lain untuk mengajukan tuntutannya atau mewakili kepentingan-kepentingan lainnya, sesuia dengan isi konvensi. Apabila pihak negara penuntut dan negara peluncur keduanya anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa, tuntutan juga dapat diajukan melalui Sekertaris Jendral. Dengan perkataan lain, tuntutan-tuntutan harus diajukan dalam bentuk standar sebagaimana tuntutan-tuntutan internasional biasanya diajukan, yaitu pada suatu level antarpemerintah, sebagaimana dikemukakan oleh pasal IX.

 Menurut Pasal XI, penyelesaian perkara pendahuluan (*prior exhaustion*) di tingkat lokal tidak disyaratkan untuk pengajuan suatu tuntutan.[[70]](#footnote-70) Konvensi tidak melarang sutu negara mengupayakan pemerkaraan-pemerkaraan di pengadilan-pengadilan atau pengadilan administrasi atau badan-badan yang ada di negara peluncur, tetapi, apabila hal itu dilakukan, atau apabila suatu tuntutan diupayakan berdasarkan perjanjian internasional lain yang mengikat para pihak, suatu negara tidak dapat mengajukan tuntutan lagi berdasarkan Konvensi, sesuai dengan pasal XI.

 Suatu tuntutan harus diajukan dalam waktu satu tahun terhitung dari tanggal terjadinya kerugian atau identifikasi negara peluncur, atau dalam waktu satu tahun dari terjadinya peristiwa atau identifikasi. Tetapi tidak akan pernah terjadi suatu tuntutan diajukan lebih lambat dari satu tahun setelah negara penuntut dapat mempelajari fakta-fakta secara layak melalui penelitian yang secermat mungkin. Dalam hal di mana besarnya kerugian tidak diketahui sepenuhnya, pihak negara penuntut mempunyai waktu satu tahun sampai besarnya kerugian dapat diketahui sehingga dapat memperbaiki tuntutannya dan mengajukan dokumen tambahan, menurut Pasal X.

 Ketentuan ini wajar, karena jenis-jenis kerugian tertentu seperti yang diakibatkan oleh kontaminansi biologi, radiologi, kimiawi atau bahan nuklir – tidak akan segera tampak untuk beberapa waktu setelah suatu kecelakaan ruang angkasa, dan bahkan apabila diketahui akibat kontaminasi itu, jumlah kerugian sepenuhnya tidak mungkin dapat dihitung dalam waktu singkat.

 Apabila penyelesaian suatu runtutan tidak dapat dicapai melalui negosiasi-negosiasi diplomatik dalam waktu satu tahunsetelah negara penuntut memberitahukan tuntutannya kepada negara peluncur, maka dapat dibentuk siatu komisi tuntutan (*claim commition*) yang terdiri dari tiga anggota: satu ditunjuk oleh negara penuntut, satu dituntut negara peluncur, sedangkan yang ketiga, ketuanya, akan dipilih oleh kedua pihak bersama-sama. Apabila mereka tidak mencapai kata sepakat pada pemilihan ketua tersebut selama 4 bulan, maka kedua pihak dapat meminta Sekertaris Jendral Perserikatan Bangsa-Bangsa untuk menunjuk seorang ketua.[[71]](#footnote-71)

 Komisi tuntutan (*claim commition*) memutuskan penyelesaian tuntutan ganti rugi dan menentukan jumlah yang harus di bayar, seandainya ada.[[72]](#footnote-72) Keputusan bersifat final dan mengikat hanya apabila disetujui oleh para pihak, jika persetujuan itu tidak tercapai maka keputusan itu sifatnya final dan hanya merupakan suatu rekomendasi (*recommendatory*).[[73]](#footnote-73)

 Ketentuan yang terakhir itu telah banyak menyebabkan reservasi di Kanada, Iran, Jepang, dan Swedia.[[74]](#footnote-74) Negara-negara ini berpendapat bahwa tidak ada jaminan bagi bagi para korban untuk benar-benar memperoleh ganti rugi yang menjadi haknya, karena tidak ada lagi cara lain menurut hukum apabila suatu negara secara sepihak memutuskan untuk tidak membayar seluruh atau sebagian dari hasil keputusan tentang ganti rugi itu. Sesungguhnya, ketentuan itu menggugurkan keseluruhan tujuan konvensi, yakni bahwa para korban memperoleh pembayaran efektif dan layak untuk kerugian yang disebabkan oleh peluncuran obyek-obyek ruang angkasa.

 Di lain pihak, dapat saja dikemukakan bahwa publikasi mengenai keputusan dari komisi tuntutan – keputusan itu harus diumumkan menurut Pasal XIX – akan menambah kekuatan moral pada keputusan tersebut. Persyaratan yang dinyatakan dalam pasal yang sama yaitu bahwa alasan-alasan harus dinyatakan dalam keputusan-keputusan yang dikeluarkan komisi tuntutan pada suatu waktu mungkin akan mempengaruhi terbentuknya hukum kasus (*case law*), yang pada saatnya dapat digunakan sebagai suatu preseden untuk membantu pengambilan pertimbangan-pertimbangan komisi antar-pemerintah atau komisi tuntutan di masa yang akan datang.

 Kesimpulan dari pendekatan ini tampaknya membenarkan pendapat bahwa hak pihak korban untuk memperoleh ganti rugi sepenuhnya, tidak dapat disangkal lagi pada akhirnya, akan bergantung pada kemauan baik (*goodwill*) dari negara-negara. *Liability Convention* dimaksudkan untuk lebih memperhatikan korban (*victim-biased*) dan juga memperhatikan kepentingan-kepentingan dari negara-negara yang sedikit atau yang sama sekali bukan negara yang memiliki kemampuan keruangangkasaan. Memang, sesungguhnya keputusan-keputusan dari komisi tuntutan tidak mengikat dan hanya memberikan harapan kepada kita, tetapi tidak ada kepastian, bahwa negara-negara yang melaksanakan semua prosedur saat tampil di muka komisi-komisi tuntutan akan memenuhi kewajiban-kewajiban mereka menurut traktat dengan itikad baik (*good faith*). Sistem perangkat kerja (*machinery*) yang menentukan besarnya tanggung jawab telah dibentuk dalam konvensi, tetapi ia tidak mempunyai sistem bagi keputusan yang memaksa, juga tidak ada ketentuan-ketentuan memadai untuk memaksakan keputusan-keputusan final dan mengikat.

 Memang, apabila kita bandingkan Konvensi Roma tentang hukum udara dengan *Space Liability Convention*, kita berhadapan dengan kenyataan, yang berbeda secara mendasar, yaitu Bahwa Konvensi Roma dengan semua pembatasan yang pasti, ketentuan-ketentuannya yang terinci dan ketentuan-ketentuannya mengenai asuransi menjadi tanggung jawab operator (Pasal 15-18), ternyata hanya berhasil menarik sedikit ratifikasi (totalnya 20), sedangkan *Liability Convention*, yang memperluas Pasal VI dan VII *Space Treaty* 1967, telah diratifikasi oleh sejumlah besar negara meskipun dengan segala kekurangannya. Karenanya, konvensi itu dapat dianggap sebagai suatu langkah penting menuju terbentuknya ketentuan-ketentuan hukum yang lebih memadai untuk mengatur aktivitas-aktivitas keruangangkasaan.

 Ketentuan-ketentuan *Liability Convention* akan memerlukan jasa pada diplomat dan arbitrator-arbitrator yang handal untuk memungkinkan tercapainya keputusan-keputusan yang dapat dilaksanakan. Solusi-solusi pragmatis mungkin akan memberikan hasil, akan tetapi semua itu harus senantiasa didasarkan atas pertimbangan-pertimbangan yang berpangkal dari hukum internasional, kepantasan dan keadilan. Hukum yang diberlakukan sebaiknya disesuaikan dengan standar-standar internasional bukan hanya yang bersifat nasional.[[75]](#footnote-75)

 Dapat dikatakan bahwa apabila Konvensi Roma lebih disederhanakan, dengan hanya memuat ketentuan-ketentuan pokok dan pada saat yang bersamaan ketentuan-ketentuan tanggung jawabnyadiperluas sehingga meliputi semua kerugian yang disebabkan karena pengoperasian pesawat udara – termasuk kerugian di atas permukaan bumi sebelum tinggal landas dan setelah mendarat juga kerugian oleh pesawat udara pada saat penerbangannya, serta termasuk kerugian yang berasal dari tabrakan – kemungkinannya Konvensi ini dapat memperoleh tambahan ratifikasi.[[76]](#footnote-76) Konvensi Roma, sebagaimana telah diketahui, hanya meliputi kerugian yang disebabkan oleh sebuah pesawat udara asing dalam penerbangan.

1. **Pembatasan & Pembebasan Tanggung Jawab Pengangkut Udara**

 Seperti yang tampak dari ketentuan-ketentuan yang relevan baik dalam hukum udara maupun hukum ruang angkasa, dasar untuk penggantian keruagian yang timbul di permukaan bumi terhadap pihak ketiga terketak dalam tanggung jawab risiko (*risk liability*). Prinsip ini tidak menimbulkan kesulitan-kesulitan yang luar biasa karena baik pesawat udara maupun pesawat ruang angkasa dalam penerbangan adalah berada dalam suatu posisi khusus berkenaan dengan pihak-pihak ketiga di muka bumi. Kerugian yang disebabkan oleh pesawat udara atau pesawat ruang angkasa sangat sulit untuk dihindarkan, meskipun tindakan yang sangat berhati-hati telah sepenuhnya dilaksanakan. Lagi pula sukar bagi seseorang untuk membuktikan kesalahan atas nama operator pesawat udara atau memperoleh bukti yang dapat membuktikan suatu kesalahan dalam sebuah pesawat ruang angkasa yang sedang melintasi ruang angkasa, atau suatu kesalahan di pihak awak pesawat atau pihak-pihak pabrik (*manufaturers*). Penggunaan pesawat udara memberikan kewajiban kepada operator atau pemilik untuk memberi jaminan terhadap orang-orang yang telah menderita kerugian karenanya. Operator pesawat udara menanggung risiko dan pada saat yang bersamaan juga memiliki kewajiban untuk mengendalikan pesawat udara. Ia sendiri juga mempunyai kemungkinan mengasuransikan dirinya sendiri. Mengingat sifat bahaya dari aktivitas keruangangkasaan – meliputi risiko bahaya fisik yang serius terhadap orang, tanah atau benda bergerak ataupun yang lainnya – dan sifatnya yang tidak lazim, maka dapat dimengerti bahwa prinsip tanggung jawab absolut dari negara-negara untuk kegiatan-kegiatan keruangangkasaan telah memperoleh penerimaan secara umum juga dalam hukum ruang angkasa.

 Dalam Pasal II *Space Liability Convention* tanggung jawab absolut dinyatakan berlaku bagi kerugian akibat obyek-obyek ruang angkasa yang terjadi di permukaan bumi atau terhadap pesawat ruang angkasa yang sedang dalam penerbangan. Konvensi didasarkan atas asumsi bahwa sebuah pesawat udara dalam penerbangan akan selalu menjadi pihak lemah apabila terjadi bencana. THERAULAZ[[77]](#footnote-77) menentang pembebanan tanggung jawab absolut ini karena menurut pendapatnya sebuah pesawat udara mempunyai lebih banyak kemungkinan manuver dan melakukan penghindaran. Dalam hal kerugian timbul di manapun selain di permukaan bumi atas sebuah obyek ruang angkasa milik salah satu negara peluncur, atau terhadap orang atau harta benda yang ada dalam pesawat ruang angkasa tersebut, yang disebabkan oleh suatu obyek ruang angkasa milik negara peluncur lainnya, maka pihak yang disebut terakhir harus bertanggungjawab hanya apabila kerugian tersebut karena kesalahannya atau kesalahan orang-orang yang bertanggung jawab kepadanya.[[78]](#footnote-78)

 Apabila dua negara atau lebih secara bersama-sama meluncurkan sebuah obyek ruang angkasa, mereka akan bertanggung jawab secara renteng (*jointly and severally liable*) untuk suatu kerugian yang ditimbulkan.[[79]](#footnote-79) Oleh karena itu, dalam semua kasus kerugian yang timbul di manapun selain di atas permukaan bumi atau terhadap sebuah pesawat udara dalam penerbangan maka berlaku tanggung jawab berdasarkan kesalahan.

 Meskipun Pasal I Konvensi Roma menentukan bahwa tanggung jawab absolut ada di pihak operator pesawat udara, pasal tersebut juga mengatakan:

“Namun demikian tidak akan ada hak penggantian kerugian apabila kerugian itu bukan merupakan suatu akibat langsung dari insiden yang menyebabkannya, atau apabila kerugian tersebut terjadi dari penerbangan pesawat udara yang terbukti melintasi ruang udara sesuai dengan ketentuan-ketentuan lalu lintas udara yang berlaku”.

 Pasal II *Space Liability Convention* juga menetapkan tanggung jawab absolut. Meskipun konvensi itu tidak menyatakan dalam kalimat, namun hubungan kausal haruslah ada antara suatu aktivitas keruangangkasaan tertentu dan kerusakan atau kerugian. Diperkirakan bahwa *Space Liability Convention* akan menghadapi kesulitan-kesulitan dalam konteks ini karena konvensi mempunyai kekurangan pada point ini.

 Dalam Konvensi Roma mengenai hukum udara, operator padat mengelakkan tanggung jawab dengan membuktikan bahwa kerugian itu disebabkan semata-mata karena kelalaian atau tindakan kesalahan (*wrong act*) lain atau kesalahan dari orang yang menderita kerugian, atau kesalahan dari pegawai atau wakil-wakilnya, kecuali orang yang menderita kerugian dapat membuktikan bahwa pegawai atau wakilnya telah bertindak di luar lingkup wewenangnya.[[80]](#footnote-80) Tanggung jawab dapat dikurangi hingga tingkat di mana kelalaian atau tindakan keliru atau kesalahan itu telah ikut menunjang kerugian yang terjadi. Protokol Montreal tidak mengadakan perubahan atas ketentuan-ketentuan ini.

 Dalam Pasal VI Space *Liability Convention*, negara peluncur, untuk mengelakkan/meniadakan tanggung jawab, harus membuktikan bahwa kerugian yang terjadi baik seluruhnya atau sebagian berasal dari suatu tindakan atau kesalahan yang dilakukan secara sengaja dengan maksud untuk menimbuklan kerugian di pihak negara penuntut atau orang atau badan hukum yang diwakilinya. Dengan kata lain, negara itu akan dibebaskan (*exonerated*) dari tanggung jawab apabila ia dapat membuktikan kesalahan ada di pihak penuntut.

 Agar sebuah negara secara keseluruhan dibebaskan dari pertanggungjawaban, maka ia harus membuktikan bahwa kesalahan itu tidak berada di pihaknya semata-mata. Pasal VI *Space Liability* mengatakan bahwa pembebasan itu ditiadakan dalam kasus di mana kerugian berasal dari aktivitas-aktivitas yang dilakukan oleh negara peluncur, yang tidak sesuai dengan hukum internasional, khususnya Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa serta *Space Treaty*. Jelas bahwa ketentuan-ketentuan ini menunjuk kepada peraturan-peraturan menyangkut obyek-obyek ruang angkasa yang menimbulkan kerugian, dan bukan pada aktivitas-aktivitas yang dilakukan oleh suatu negara. Adalah jelas bahwa suatu pelanggaran atas suatu ketentuan internasional cukup bagi negara itu untuk menghapus keuntungan dari adanya pembebasan tanggung jawab. Konvensi Roma tidak memuat ketentuan seperti ini. Berdasarkan penelitian yang cermat terbukti bahwa *Space Liability Convention* meliputi “*gross negligence*”, sedangkan Konvensi Roma hanya menyebutkan “*negligence*” saja. Konsep *gross negligence* telah menimbulkan banyak penafsiran, mulai dari kelalaian melakukan tindakan kehati-hatian sampai pada “kelalaian yang sangat gawat” (*large excessive negligence*). Suatu upaya untuk menerapkannya pada suatu tingkat internasional kemungkinan akan dapat menimbulkan kerumitan-kerumitan, meskipundalam bidang hukum perdata. Memang kelalaian berat (*gross negligence*) mempunyai arti lebih daripada kelalaian biasa, dan hal itu lebih menunjukkan pada suatu “kekuranghati-hatian yang nyata” dari pada sekedar “tidak sengaja”.

 Menurut Konvensi Roma, pembebasan dari tanggung jawab diberikan apabila kerugian merupakan akibat langsung dari konflik bersenjata atau huru-hara sipil, atau apabila operator telah dipaksa untuk menggunakan pesawat udara oleh adanya tindakan dari penguasa umum. Dalam hukum ruang angkasa tidak ada ketentuan demikian: *Space Liability Convention* hampir secara eksklusif berkenaan dengan tanggung jawab negara. Lagi pula, *Space Liability Convention* tidak mengatur pembebasan tanggung jawab untuk tindakan-tindakan yang dilakukan oleh pihak ketiga – sebagaimana diusulkan oleh delegasi Polandia pada saat perumusan konvensi – atau dalam kasus-kasus bencana alam. Ada anggapan bahwa dengan mmbebaskan negara peluncur dari tanggung jawab dalam kasus-kasus tersebut maka akan menghapus keefektifan prinsip tanggung jawab absolut.

 Satu tambahan untuk point perbedaan antara hukum udara dan hukum ruang angkasa terletak dalam fakta bahwa pada Konvensi Roma pembebasan dari tanggung jawab diberikan apabila pesawat udara melintasi ruang udara sesuai dengan peraturan lalu lintas udara yang berlaku.[[81]](#footnote-81) Tidak ada ketentuan demikian yang diberlakukan terhadap obyek ruang angkasa yang meintasi atmosfer saat menuju ruang angkasa, sesuai dengan peraturan-peraturan hukum ruang angkasa yang berlaku.

**BAB V**

**KEJAHATAN PENERBANGAN**

1. **Convention on Offences and Certain Other Acts Committee on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963**

 Dalam bagian ini akan diuraikan dak pidana pelanggaran maupun kejahatan, khususnya yang diatur dalam Konvensi Tokyo 1963 yang merupakan salah satu konvensi yang biasa disebut konvensi tentang Pembajakan Udara, di samping Konvensi The Hague 1970.[[82]](#footnote-82) Uraian tersebut antara lain meliputi pengertian pembajakan udara, yurisdiksi, kekosongan hukum, ketertiban, dan disiplin dalam pesawat udara selama penerbangan berlangsung (*in fight*), perlindungan terhadap awak pesawat udara, pemilik pesawat udara, dan operator pesawat udara, penumpang,diskriminasi, lingkup berlakunya, pelanggaran hukum nasional, pengecualian berlakunya Konvensi Tokyo 1963, wewenang negara anggota dan ekstradisi, hak-hak asasi vs ekstradisi, ekstradisi vs hak prerogatif dan pembajakan udara.

 Segera setelah ditemukannya moda transportasi udara, para ahli hukum 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 Prancis, telah membahas kompetensi yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan yang terjadi dalam pesawat udara, serta tindakan-tindakan yang perlu diambil selama penerbangan berlangsung.

 Pembahasan tersebut diteruskan dalam konverensi internasional yang membahas penerbangan internasional tahun 1910 yang dikenal sebagai Konferensi Paris 1910. Dalam konferensi tersebut telah dikemukakan berbagai aspek hukum oleh para ahli hukum udara internasional maupun badan-badan internasional lainnya. Aspek-aspek hukum tersebut antara lain mengenai kedaulatan di udara (*souvereignity*), penggunaan pesawat udara (*nationality and registration mark*), sertifikasi awak pesawat udara (*certificate of airworthiness*), transportasi bahan peledak, izin penerbangan, izin pendaratan, peralatan navigasi penerbangan, dan lain-lain.

 Khusus mengenai pembahasan tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan baru dimulai tahun 1950 yang kemudian disahkan dalam konverensi diplomatik di Tokyo tahun 1963 di bawah naungan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.[[83]](#footnote-83) Salah satu tujuan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional yang didirikan berdasarkan Pasal 43 Konvensi Chicago 1944 tersebut adalah menyelenggarakan transportasi udara internasional yang selamat, aman, tertib, teratur serta mengembangkan fasilitas navigasi penerbangan dengan membentuk *Legal Committee* yang ditugaskan untuk menyiapkan konsep-konsep navigasi internasional seperti Konvensi Tokyo 1963, *Konvensi the Hague* 1970, Konvensi Montreal 1971.[[84]](#footnote-84) Protokol Montreal 1988,[[85]](#footnote-85) Konvensi Montreal 1991,[[86]](#footnote-86) di samping konvensi-konvensi internasional mengenai hukum udara perdata internasional.

 Konvensi Tokyo 1963 yang biasa disebut konvensi tentang Pembajakan Udara tersebut untuk pertama kalinya diusulkan oleh Delegasi Meksiko 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 Janerio pada tahun 1953. Dalam konferensi ke-9 tersebut, *Legal Committee* membentuk *Legal Sub Committee* yang ditugaskan untuk mempelajari lebih lanjut. Pembahasan dalam sidang *Legal Sub Committee* pada 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 taw of one of the states of registration of aircraft and state in which the act occures.*

 Pembatasan dalam pembahasan tersebut memang diperlukan oleh *Legal sub Committee* mengingat masalah aspek hukum yang timbul akibat transportasi udara sangat luas. Sebagaimana dibutkan di muka, masalah-masalah hukum yang timbul misalnya adalah yurisdiksi, kekosongan hukum, kedaulatan, ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara selama penerbangan berlangsung, perlindungan awak pesawat udara, operator, ekstradisi, lingkup berlakunya, pelanggaran hukum nasional, wewenang negara anggota, wewenang kapten penerbang, sertifikasi awak pesaawat udara (*Certificate of competency*) maupun pesawat udara (*certificate of* *airworthiness*) itu sendiri, penggunaan pesawat udara, izin pendaratan, pedaftaran 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 pembahsan tersebut adalah agar konvensi tentang tindak pidana pelanggarang maupun kejahatan segera dapat diselesaikan dalam waktu yang relatif singkat.

 Sebagaimana disebutkan dimuka, konvensi tentang tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan dalam pesawat udara tersebut pertama kali diusulkan oleh delegasi Meksico dalam tahun 1950. Konsep tersebut dikembangkan oleh *legal Sub* *Committe* dari konsep *legal status of aircraft* dalam tahun 1958. Didalam konsep tersebut digunakan prinsip yurisdiksi negara pendaftar pesawat udara dan prisip 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 commitee* 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 terhadap 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 pendatartan dan yurisdiksi teritorial. Dalam konsep tersebut diusulkan negara mempunyai yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaaran maupun kejahatan dalam pesawat udara adalah negara pendaftar pesawat udara sebagaimana diatur dalam Pasal 3 Ayat (1).[[87]](#footnote-87) Didalam konsep tersebut yurisdiksi yang dianut adalah negara bendera seperti hanya dalam hukum laut yang telah diakui oleh hukum internasional. Sebenarnya, prinsip negara bendera demikian telah diusulkan oleh Paul Fauchiille pada saat konferensi hukum udara internasional yang pertama kali di Perancis tahun 1910, demikian pula dalam tahun 1937 telah disarankan pula oleh F.de Vissher.[[88]](#footnote-88)

 Dalam Pasal 4[[89]](#footnote-89) Konvensi Tokyo 1963 diatur 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 pidana tersebut berpengaruh kepada wilayahnya atau tindak pidana tersebut mengganggu keamanan nasional atau langkah-langkah tertentu sangat diperlukan untuk melaksanakan ketentuan hukum internasional yang berlaku. Oleh 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 dan organisasi internasional lainnya, *Legal Committee* memerintahkan *Legal Sub Committee* untuk mempelajari semua masukan sebagai bahan penyempurnaan konsep konvensi. Berdasarkan masukan dari berbagai negara anggota dan organisasi internasional 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* yang semula tidak terdapat dalam konsep hasil sidang Munich tahun 1959. Konsep hasil sidang Roma 1962 merupakan bahan konferensi diplomatik di Tokyo 1963. Konferensi diplomatik yang dihadiri oleh 61 negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional dan 5 organisasi internasional tersebut yang berhasil mengesahkan konvensi internasional yang berjudul yang berjudul *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* yang ditandatangani tanggal 14 September 1963. Penandatanganan konvensi tersebut merupakan puncak keberhasilan *Legal Committee* yang telah disiapkan sejak tahun 1950. Pada saat ini telah beranggotakan 148 negara.

 Tujuan utama Konvensi Tokyo 1963 adalah melindungi pesawat udara, orang maupun barang yang diangkut untuk menjamin keselamatan penerbangan. Untuk maksud itu diadakan keseragaman yurisdiksi negara anggota, mengisi kekosongan hukum, menjamin ketertiban di dalam pesawat udara, melindungi orang yang melakukan tindakan sebagaimana dimaksudkan dalam konvensi, masalah pembajakan udara.

1. Yurisdiksi

Yurisdiksi[[90]](#footnote-90) yang diatur dalam Bab II Pasal 3 dan 4 merupakan salah satu tujuan utama Konvensi Tokyo 1963. Menurut Pasal 3 Ayat (1) Konvensi Tokyo 1963 yang mempunyai yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran maupun pidana kejahatan adalah negara pendaftar pesawat udara.[[91]](#footnote-91) 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 dan di dalam pesawat udara terdapat berbagai bangsa yang mempunyai berbagai yurisdiksi.

Sebagai ilustrasi adanya berbagai yurisdiksi dalam transportasi udara dapat digambarkan penerbangan Garuda Indonesia di atas Swiss. Dalam pesawat udara tersebut terjadi perkelahian antara penumpang warga negara Swedia dengan penumpang warga negara Norwegia. Penumpang warga negara Norwegia, sementara pesawat udara Garuda Indonesia tetap terbang di atas Swiss, Prancis, Spanyol dan mendarat di Lisboa, Portugal. Dalam peristiwa perkelahian antara 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 menurut yurisdiksi berdasarkan *passive national jurisdiction principle*, sedangkan Swiss, Prancis, Spanyol, dan Portugal menuntut berdasarkan *territorial jurisdiction principle*. Dari kasus tindak pidana dalam pesawat udara tersebut terdapat 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 perkelahian (konflik) tersebut adalah Swiss, Prancis, dan Spanyol berdasarkan *territorial jurisdiction principle*, tetapi sangat sulit untuk mengetahui dengan tepat di mana konflik tersebut terjadi sebab pesawat udara terbang terus-menerus tanpa memperhatikan kedaulatan suatu negara.

1. Kekosongan Hukum

Selain unifikasi yurisdiksi, tujuan Konvensi Tokyo 1963 adalah untuk mencegah terjadinya kekosongan hukum karena tidak setiap negara menerapkan asas *extra-territorial jurisdiction principle*. Oleh karena itu, penerapan asas dalam Konvensi Tokyo 1963 mempunyai arti yang sangat penting untuk mengisi terjadinya kekosongan hukum, mengingat tidak semua negara menganut *extra-territorial jurisdiction principle* sehingga kemungkinan dapat terjadi kekosongan hukum terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan di dalam pesawat udara yang sedang dalam penerbangan di atas laut lepas atau daerah yang tidak bertuan. Dengan demikian, tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan dalam pesawat udara tidak dapat dikenakan ancaman hukuman. Sebagai ilustrasi terjadinya kekosongan hukum terhadap tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan di dalam pesawat udara dialami dalam kasus US vs Diego Cordova (1950). Pesawat udara Amerika Serikat. Selama penerbangan berlangsung di atas laut lepas, Diego Cordova terlibat dalam perkelahian dengan penumpang yang lain, pada saat itu awak pesawat udara tersebut bahkan dipukul oleh Diego Cordova. Kasus tersebut diajukan ke pengadilan Federal Amerika Serikat.

 Dalam proses pengadilan, ternyata pengadilan Federal Amerika Serikat merasa tidak mempunyai yurisdiksi terhadap tindak pidana perkelahian 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 perkelahian tersebut terjadi di kapal laut sehingga Diego Cordova dibebaskan oleh pengadilan Federal Amerika Serikat. Atas dasar kasus tersebut Kongres Amerika Serikat mengubah undang-undang yang dapat mengancam tindak pidana dalam pesawat udara yang sedang melakukan penerbangan di atas laut lepas berdasarkan *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 kejahatan dalam pesawat udara yang sedang melakukan penerbangan di atas laut lepas karena Amerika Serikat telah meratifikasi Konvensi Tokyo 1963.[[92]](#footnote-92)

1. Ketertiban dan Disiplin

Di samping mengatur yurisdiksi dan mencegah terjadinya kekosongan hukum, tujuan 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.[[93]](#footnote-93) Berdasarkan pasal berikut telah dijamin adanya ketertiban 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 di angkut.

 Seorang penumpang yang sedang mabuk dengan membawa senjata api maupun pisau dalam pesawat udara dapat mengancam penumpang lain atau siapa pun juga yang berdekatan dengan 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 ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara. Kapten penerbangan mempunyai hak-hak dan kewajiban yang diatur dalam Konvensi Tokyo 1963. Kapten penerbangan dapat mengambil langkah-langkah tertentu termasuk menahan apabila mempunyai alasan yang cukup bahwa penumpang tersebut melanggar ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara atau tindakan penumpang yang melanggar keselamatan penerbangan.

 Kapten penerbangan juga dapat melarang semua pergerakan setiap penumpang dari satu tempat ke tempat 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, disamping 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 ke tempat duduk yang lain apabila tindakan tersebut diperlukan untuk mencegah terjadinya perkelahian 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 pidana pelanggaran atau 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 kejahatan berdasarkan hukum nasional negara pendaftar pesawat udara. Semua tindakan yang diperlukan oleh kapten penerbang, anggota awak pesawat udara, termasuk penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut.

1. Perlindungan hukum

 Konvensi Tokyo 1963 juga mengatur perlindungan hukum terhadap kapten penerbang, awak pesawat udara, penumpang, pemilik pesawat udara, operator maupun pelaku tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan itu sendiri sebagaimana diatur dalam Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963.

1. Kapten Penerbang

 Berdasarkan ketentuan Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963, [[94]](#footnote-94) kapten penerbang tidak dapat dikenakan gugatan perdata maupun tuntutan pidana atau sanksi administratif lainnya karena perbuatannya untuk melaksanakan wewenang yang diberikan oleh Konvensi Tokyo 1963. Perlindungan hukum 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 diberikan. Apabila kapten penerbang yang melakukan tindakan pencegahan tersebut masih berhadapan dengan proses hukum di pengadilan perdata maupun pidana atau sanksi administratif lainnya, mungkin kapten penerbang enggan melakukan tindakan yang ditentukan dalam Konvensi Tokyo 1963 dan akan berpikir dua kali sebelum melakukan langkah-langkah yang diperlukan untuk menjamin ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara.

1. Awak Pesawat Udara

 Seperti halnya kapten penerbang,kepada awak pesawat udara juga diberikan perlindungan hukum. Menurut Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963[[95]](#footnote-95) di muka, awak pesawat udara (*air crew*) yang telah melakukan tindakan-tindakan tertentu untuk dan atas nama kapten penerbang, guna 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 berfikir berkali-kali untuk melaksanakan ketentuan yang diatur dalam Konvensi Tokyo 1963, bahkan menurut pasal tersebut perlindungan hukum juga diberikan kepada penumpang pesawat udara sebagaimana dijelaskan di bawah ini.

1. Penumpang Pesawat Udara

 Perlindungan hukum lainnya yang diberikan oleh Konvensi Tokyo 1963 kepada penumpang untuk meneruskan perjalanannya diatur dalam Pasal 14 Ayat (1) Konvensi Tokyo 1963.[[96]](#footnote-96) Berdasarkan pasal tersebut, apabila penumpang yang diturunkan oleh kapten penerbang dengan alasan melindungi keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara dan 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 telah melakukan pelanggaran dalam pesawat udara atau penumpang yang diturunkan kepada 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 keberangkatan terakhir.

 Dalam hal tersebut, 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 Singapore, bertempat tinggal tetap di Kuala Lumpur, berangkat dari Jakarta ke Tokyo. Kemudian diturunkan oleh kapten penerbang di bangkok, Thailand karena dianggap 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 berkewajiban mengembalikan A ke Singapore atau Kuala Lumpur di Malaysia atau Jakarta di Indonesia tergantung pilihan dari A yang dianggap paling menguntungkan bagi A. Apabila Thailand tidak mengizinkan A tinggal di Bangkok Thailand, pemerintah Thailand mempunyai kewajiban seperti disebutkan di muka karena tujuan perjalanan A adalah ke Tokyo Jepang sebab kemungkinan A tidak mempunyai saudara atau kenalan di Thailand sehingga akan menemui kesulitan misalnya keuangan, bahasa, dan lain-lain.

1. Diskriminasi

Di samping perlindungan yang telah dijelaskan, penumpang yang diturunkan atau penumpang yang diserahkan kepada pejabat yang berwenang atau penumpang yang dituduh melakukan tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan dalam pesawat udara harus diperlakukan seperti halnya warga negara dari negara tempat diturunkan. Apabila penumpang tersebut ditahan, 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.

1. Pemilik Pesawat Udara dan Operator

 Menurut Pasal 10 Konvensi Tokyo 1963, di samping kapten penerbang, awak pesawat udara maupun penumpang, kepada pemilik pesawat udara (*owner of aircraft*) maupun operator yang telah melakukan 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.

1. Pelaku Tindak Pidana

 Begitu objektifnya Konvensi Tokyo 1963, orang sudah melakukan tindak pidana dalam pesawat udara masih memperoleh perlindungan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 13 Ayat (3).[[97]](#footnote-97) Menurut pasal tersebut, apabila seorang pelaku tindak pidana dalam pesawat udara ditahan oleh negara anggota, 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. Oleh 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 international yang berlaku perwakilan negara mempunyai kewajiban membantu dan melindungi warga negaranya.[[98]](#footnote-98) Sebenarnya ketentuan tersebut telah diatur dalam hukum internasional sehingga ketentuan dalam Konvensi Tokyo tersebut bersifat penegasan kembali hukum internasional yang ada.

 Di samping Pasal 13 Ayat (3), perlindungan hukum terhadap tertuduh juga terdapat dalam Pasal 13 Ayat (5) Konvensi Tokyo 1963. [[99]](#footnote-99) Menurut pasal tersebut, apabila tertuduh ditahan, negara yang mempunyai kewajiban untuk segera memberitahukan kepada perwakilan negara tertuduh. Kewajiban memberitahu tersebut terhadap tertuduh yang ditahan, apabila negara tersebut tidak menahan maka tidak ada kewajiban memberitahu perwakilan negara tertuduh karena tertuduh masih dapat bebas melakukan komunikasi atau menghubungi perwakilan negaranya, dengan cara telepon, faksimile, komunikasi atau datang sendiri ke tempat perwakilannya.

 Bila negara yang menahan tidak berhasil menghubungi negara tertuduh yang mengakibatkan kerugian atau tertuduh bertambah menderita, negara tersebut mempunyai kewajiban internasional untuk menanggung kerugian yang timbul. Dengan demikian jelas ketentuan Konvensi Tokyo 1963 bermaksud melindungi kepentinga tertuduh, sehingga negara bermaksud melindungi kepentingan tertuduh, sehingga negara yang menahan mempunyai kewajiban mengambil langkah-langkah tertentu yang dianggap perlu untuk melindungi tertuduh.

1. Pembajakan Udara

Tujuan terakhir Konvensi Tokyo 1963 adalah mencegah terjadinya pembajakan udara yang pada saat itu mulai marak terjadi. Konvensi yang sering disebut konvensi tentang pembajakan udara tersebut dalam kenyataannya tidak pernah ada kenyataan atau definisi tentang penbajakan udara yang biasanya disebut dengan istilah *hijacking, skyjacking, air piracy, aerial piracy, aerial skyjacking, aircraft hijacking, air banditisme* maupun *illegal divertion of aircraft*. Salah satu pasal yang mengatur pembajakan udara terdapat dalam pasal 11[[100]](#footnote-100) Konvensi Tokyo 1963. Dalam pasal tersebut digunakan istilah *unlawful seizure of aircraft.*

Masalah pembajakan udara dalam Konvensi Tokyo 1963 tidak banyak diketahui perkembangan dalam pembahasan. Masalah tersebut pertama kalinya diusulkan oleh delegasi Amerika Serikat dalam sidang *Legal Sub Committe* di Montrealtahun 1962. Usul tersebut diangkat kembali oleh Amerika Serikat yang didukung oleh delegasi Venezuela dalam sidang *Legal Committee* di Roma tahun 1962. Usul tersebut disampaikan oleh kedua negara itu karena di kedua negara tersebut sering terjadi percobaan penguasaan pesawat udara secara melawan hukum dan kadang-kadang sampai berhasil mengubah arah penerbangan ke tempat lain. Penguasaan pesawat udara secara melawan hukum tersebut sedemikian rupa bahayanya terhadap keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara, maupun harta benda mereka.

 Usul kedua negara tersebut ditampung dalam pasal 11 Konvensi Tokyo 1963. Menurut pasal tersebut setiap tindakan melawan hukum (*unlawfully committed*) yang mengganggu pesawat udara pengambilan atau penguasaan pesawatudara dengan paksaan disebut pembajakan udara. Berdasarkan pasal tersebut, **pembajakan udara** tidak hanya penguasaan pesawat udara secara melawan hukum, tetapi tindakan yang mengganggu maupun pengambilan pesawat udara juga termasuk pembajakan udara. Pada umumnya pembajakan udara dilakukan dengan kekerasan, misalnya seseorang memukul kapten penerbang atau menembak kemudian mengambil alih atau kadang-kadang mengancam penumpang dengan senjata[[101]](#footnote-101) dan membunuh, melukai, tetapi tindakan tersebut dapat pula dilakukan dengan mencampuri obat pada minuman kapten penerbang, kemudian setelah penerbang tidak sadarkan diri, pesawat udara diambil alih. Menurut pasal tersebut termasuk semua perbuatan apapun yang mengganggu dan berakibat terhadap pengambilalihan pesawat udara secara melawan hukum termasuk pembajakan udara. **Persyaratan** pembajakan udara adalah tindakan tersebut dilakukan oleh orang dalam pesawat udara. Orang dalam arti orang secara ilmiah (*natural person*). Berdasarkan pengertian orang tersebut pembajakan dapat dilakukan oleh penumpang, penumpang gelap[[102]](#footnote-102) maupun awak pesawat udara[[103]](#footnote-103) dan tindakan tersebut dilakukan dalam pesawat udara yang sedang dalam penerbangan (*in flight*).[[104]](#footnote-104) Yang dimaksud dengan *in flight* adalah pada saat pesawat udara dengan tenaga penuh siap untuk tinggal landas sampai saat pesawat udara melakukan pendaratan di ujung landas-pacu. Pesawat udara dengan tenaga penuh, bukan untuk tinggal landas tidak termasuk *in flight* sehingga tidak berlaku Konvensi Tokyo 1963. Sementara itu, pesawat udara yang terpaksa mendarat di suatu bandar udara (*airport*) di luar bandar udara tujuan akibat pembajakan masih termasuk *in flight.*

Suatu tindak pidana yang dilakukan dalam pesawat udara pada saat pesawat udara berada di darat atau di hangar, tidak termasuk pembajakan udara menurut Konvensi Tokyo 1963. Demikian pula apabila tindakan melawan hukum tersebut dilakukan di luar pesawat udara yang ditujukan kepada pesawat udara atau penumpangnya, juga tidak trmasuk pengertian pembajakan udara.

 Persyaratan berikutnya agar dapat disebut pembajakan udara adalah tindakan tersebut harus melawan hukum. Apakah tindakan itu melawan hukum atau tidak melawan hukum diukur dari hukum pidana nasional negara pendaftar pesawat udara. Oleh karena itu, apabila pemilik pesawat udara memerintahkan *first officer* (*co-pilot*) untuk mengambil alih pesawat udara dari kapten penerbang (*pilot in command*), maka tindakan tersebut tidak termasuk pembajakan udara. Persyaratan selanjutnya adalah tindakan itu dilakukan dengan kekerasan atau ancaman. Secara alamian ancaman tersebut secara fisik dengan senjata atau senjata api terhadap kapten penerbang atau awak pesawat udara ataupenumpang lainnya agar kapten penerbang mengubah arah penerbangannya, tetapi ancaman tersebut tidak selalu berupa ancaman fisik.[[105]](#footnote-105)

 Apabila pembajak (dapat dilakukan oleh *cabin crew*) mencampurkan obat pada minuman kapten penerbang, kemudian pembajak mengambil alih setelah kapten penerbang tidak sadar, sebenarnya tidak termasuk pembajakan karena tidak ada ancaman, tetapi hal ini ditafsirkan sedemikian sehingga hal itu termasuk pembajakan udara, karena akibat akhir dari tindakan tersebut sangat membahayakan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara, dan harta benda yang diangkut. Sebenarnya tindakan melanggar hukum yang diatur dalam pasal 11 Ayat (1) Konvebsi Tokyo 1963 juga merupakan tindak pidana pelanggaran sebagaimana diatur dalam Pasal 1 huruf (a) konvensi yang sama. Tampaknya tindakan melawan hukum yang tercantum dalam Pasal 11 Ayat (1) sengaja dibedakan dengan tindakan melawan hukum yang tercantum dalam Pasal 1 huruf (a), karena tindakan melawan hukum sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 huruf (a) bersifat umum, sedangkan tindakan melawan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 11 Ayat (1) bersifat khusus. Maksud pemisahan tersebut menurut Amerika Serikat dan Venezuela agar memperoleh perhatian khusus untuk menjamin keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara, maupun harta benda yang diangkut.

 Lingkup berlakunya Konvensi Tokyo 1963 dapat ditemui dalam chapter I. Menurut chapter tersebut, lingkup berlakunya Konvensi Tokyo 1963 tidak terbatas pada tindak pidana, melainkan bukan tindak pidana pun 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 maupun kejahatan yang bersifat politik, agama, dan keagamaan tidak berlaku Konvensi Tokyo 1963.[[106]](#footnote-106)

 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), di mana polisi tidak dapat melakukan tugasnya sebagai penegak hukum. Sementara itu, dari sisi wilayah Konvensi Tokyo 1963 hanya berlaku terhadap negara anggota sesuai dengan Pasal 21 Ayat (1),[[107]](#footnote-107) wilayah udara di atas laut lepas (*high seas*) maupun di atas wilayah tidak bertuan, sehingga dapat mengisi terjadinya kekosongan hukum sesuai dengan tujuan konvensi tersebut.

 Dari aspek geografi, Konvensi Tokyo 1963 tidak berlaku apabila pesawat udara mendarat di wilayah negara pendaftar, walaupun penerbangan internasional. Sebaliknya pesawat udara melakukan penerbangan dalam negeri, apabila pesawat udara mendarat di negara lain (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.

1. Pelanggaran Hukum Nasional

Pasal 1 huruf (a) Konvensi Tokyo 1963[[108]](#footnote-108) mengatakan Konvensi Tokyo 1963 berlaku terhadap tindak pidana pelanggaran hukum nasional (*offences against penal law*). Apa yang dimaksud 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 suatu negara tertentu merupakan *penal law* di negara lain, misalnya pologami 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, perkelahian, 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, dan barang-barang yang diangkut dalam penerbangan yang berlaku Konvensi Tokyo 1963. Pada saat 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 *offences* dibatasi pada *offences* yang berkaitan dengan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara, dan barang-barang yang diangkut, maka penerbang yang menyelundupkan US$ 400,000 (empat ratus ribu dolar) Amerika Serikat setiap minggu dari Vietnam ke Bangkok tidak terjangkau oleh Konvensi Tokyo 1963, karena penyelundupan tersebut tidak ada kaintannya dengan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara, dan barang-barang yang diangkut. Demikian pula dengan perbuatan 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, dan barang-barang yang diangkut.

 Apabila perbuatan-perbuatan di atas tidak terjangkau oleh Konvensi Tokyo 1963, akan timbul rasa ketidakadilan, sebab perbuatan tersebut melanggar hukum nasional dan sekaligus terjadi dalam pesawat udara, tetapi tidak berlaku Konvensi Tokyo 1963. Demikian apabila hal itu tidak berlaku Konvensi Tokyo 1963 masih terjadi kekosongan hukum pesawat udara, padahal 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.

1. Tindakan membahayakan Disiplin dan Ketertiban

 Menurut pasal 1 (1) huruf (b). Konvensi Tokyo 1963.[[109]](#footnote-109) 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, dan lain-lain (*unrully passenger*), namun harus diamati apakah perbuatan itu benar-benar membahayakan. Apabila penumpang sekedar mabuk namun masih bisa mengendalikan dirinya, kapten penerbang tidak mempunyai wewenang melakukan tindakan-tindakan yang diperlukan, kecuali apabila 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.

1. Lingkup Geografis

 Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, tujuan utama Konvensi Tokyo 1963 adalah untuk mencegah terjadinya kekosongan hukum walaupun dalam kenyataannya masih terdapat kekosongan hukum. Oleh karena itu, Konvensi Tokyo 1963 hanya berlaku terhadap pesawat udara yang melakukan pendaratan di negara lain. Pesawat 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 lalu mendarat di Balikpapan, maka Konvensi Tokyo 1963 tidak berlaku, karena masih berlaku hukum nasional 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 ekstradisi pembajak.

1. Pengecualian Konvensi Tokyo 1963

 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[[110]](#footnote-110) 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 pembebasan konsep dengan memperoleh dukungan seluruh delegasi tanpa seorang delegasi pun yang menolak usul tersebut.

 Yang menjadi pertanyaan adalah *political offences[[111]](#footnote-111)* itu? Biasanya suatu *political offences* merupakan bagian dari kegiatan suatu organisasi, suatu gerakan yang ditujukan kepada suatu organisasi pemerintah untuk mengubah sistem dan struktur pemerintahan guna mencapai suatu tujuan tertentu. Suatu gerakan yang bermaksud mengubah sistem dan struktur pemerintahan yang melanggar ketentuan yang berlaku dapat dikategorikan *political offences*. Suatu tindakan yang bermaksud untuk mengubah dan mengganti sistem politik dan struktur pemerintahan yang dilakukan dalam pesawat udara walaupun melanggar hukum nasional, kapten penerbangan 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 negara A, maka tindakan tersebut tidak terjangkau berlakunya Konvensi Tokyo 1963, sehingga kapten penerbang tidak dapat melakukan tindakan apapun 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 Konvensi Tokyo 1963. Namun, 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,* kapten penerbang tidak berwenang. Tidak cukup demikian, sebab pembajakan itu sendiri jelas membahayakan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara dan barang-barang yang diangkut, oleh karena itu dapat diterapkan Konvensi Tokyo 1963.

 Dalam Pasal 2 Konvensi Tokyo 1963 yang disebutkan sebelumnya, juga disebutkan pelanggaran hukum nasional yang bersifat diskriminatif tidak termasuk jangkauan Konvensi Tokyo 1963. Apa yang dimaksud dengan pelanggaran yang bersifatdiskriminatif atas dasar ras berbeda-beda dari suatu 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, tempat-tempat umum serta pelayanan umum lainnya. Perlakuan yang bersifat rasialis dilakukan dalam pesawat udara misalnya pramugari pesawat udara yang didaftarkan di Inggris tidak mau melayani penumpang Afrika atas dasar kulit hitam, walaupun tindakan tersebut melanggar hukum nasional Inggris, kapten penerbang tidak dapat melakukan tindakan-tindakan untuk 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 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.

1. Pembajakan Udara (*Aircraft Hijacking*)[[112]](#footnote-112)

 Pembajakan udara adalah sebuah gejala yang terjadi di bidang transportasi udara yang lahir sejak 1931 saat revolusioner Peru membajak pesawat udara Peruan Airlines untuk melarikan diri ke luar negeri. Gejala pembajakan udara tersebut sejak 1931 sampai 1947 tidak pernah terjadi, tetapi sejak 1948 pembajakan udara mulai terjadi karena para pembajak merasa tidak puas pada ideologi sosialis, mereka memilih pergi ke negara-negara yang sesuai dengan sistem sosial dan politiknya.[[113]](#footnote-113) Mereka secara bergelombang meninggalkan negara-negara sosialis dari Eropa Timur ke Eropa Barat termasuk negara-negara barat seperti Canada, Amerika Serikat. Mereka melarikan diri dengan melakukan pembajakan udara (*hijacking*).[[114]](#footnote-114)

 Menyadari rawannya pembajakan udara yang akan mengancam keselamatan pesawat udara, jiwa maupun harta benda yang diangkut dalam penerbangan internasional, maka para perancang Konvensi Tokyo 1963 berusaha memberantas pembajakan tersebut, namun kenyataannya tidak berhasil untuk memberantasnya. Hal ini tampak jelas kegagalan Konvensi Tokyo 1963 untuk menyepakati kewajiban ekstradisi[[115]](#footnote-115) atau mengeksekusi pembajak. Sementara Konvensi Tokyo 1963 belum berlaku, pembajakan udara baik kualitas maupun kuantitas berkembang dengan pesat khususnya di Timur Tengah pada saat pertikaian bangsa-bangsa Palestina dengan Israel, bahkan pesawat udara yang mengangkut delegasi yang akan memberantas pembajakan udara itu sendiri menjadi sasaran pembajakan juga.

 Bab IV Konvensi Tokyo 1963 mengatur penguasaan pesawat udara secara melawan hukum. Ketentuan tersebut pertama kali dikemukakan oleh delegasi Amerika Serikat pada saat sidang Sub-Komite Hukum yang berlangsung di Montreal dalam tahun 1962. Usul tersebut diulang kembali delegasi Amerika Serikat yang didukung oleh delegasi Venezuela dalam sidang Komite Hukum musim panas di Roma 1962.[[116]](#footnote-116) Usul tersebut memperoleh kritik yang pedas dari delegasi mengenai penyusunan kalimatnya, walaupun sebenarnya secara substansial isinya dapat diterima. Oleh karena itu, diteruskan penyempurnaannya selama sidang dan akhirnya dapat disetujui sebagai konsep akhir dengan pungutan suara mayoritas setuju. Berikutnya usul tersebut digabungkan dalam pasal konsep Roma dan isinya dicantumkan dalam Pasal 11 Konvensi Tokyo 1963.[[117]](#footnote-117)

 Berdasarkan ketentuan Pasal 11 (1) Konvensi Tokyo 1963 yang dimaksudkan dengan pembajakan udara (*hijacking*) adalah apabila seorang di dalam pesawat udara telah melakukan tindakan secara melawan hukum dengan paksa mengancam atau tindakan-tindakan yang mengganggu atau penguasaan pesawat udara secara melawan hukum atau melakukan tindakan-tindakan salah pengendalian pesawat udara dalam penerbangan atau tindakan tersebut merupakan tindakan semacam tindakan pidana pelanggaran maupun kejahatan. Menurut pasal tersebut yang dimaksud dengan tindakan pembajakan udara tidak hanya penguasaan pesawat udara secara melawan hukum, tetapi termasuk suatu tindakan yang mengganggu pesawat udara maupun tundakan-tindakan penguasaan dan pengendaliannya secara melawan hukum.[[118]](#footnote-118) Apabila kapten penerbang (*pilot in command*) mengubah atau mengalihkan arah penerbangan di luar tujuan penerbangan semula tanpa persetujuan dari perusahaan penerbangan juga termasuk pembajakan udara menurut Konvensi Tokyo 1963.[[119]](#footnote-119) Pengertian penguasaan pesawat udara secara melawan hukum sudah jelas dan tidak perlu dijelaskan. Tindakan-tindakan yang mengganggu pesawat udara tampaknya semua tindakan apapun sifatnya yang menghasilkan gangguan pengendalian pesawat udara, termasuk pembajakan udara. Contohnya tindakan-tindakan yang mempengaruhi sistem panduan, atau setiap pengendalian pesawat udara dapat disebut sebagai tindakan pembajakan udara berdasarkan Konvensi Tokyo 1963.

 Menurut Pasal 11 (1) Konvensi Tokyo 1963 syarat-syarat untuk dapat disebut pembajakan udara antara lain (a) tindakan pembajakan udara harus dilakukan di dalam pesawat udara[[120]](#footnote-120) dengan demikian, suatu tindakan gangguan yang dilakukan di luar pesawat udara yang bersangkutan tidak termasuk pembajakan udara, sebab yang dimaksudkan dengan pembajakan udara harus dilakukan selama penerbangan. Suatu tindakan yang dilakukan oleh penumpang, awak pesawat udara yang diarahkan di luar kapten penerbang dapat dikategorikan sebagai pembajakan menurut Konvensi Tokyo 1963.

 Supaya tindakan tersebut merupakan pembajakan udaa, tindakan tersebut harus mengandung unsur melawan hukum (*unlawfully*) menurut hukum nasional negara pendaftar. Oleh karena itu, pemilik pesawat udara (*the owner*) yang memerintahkan *co-pilot* (*first officer*) untuk merampas kendali dari kapten penerbang agar dapat diambil kembali dari perusahaan penerbangan (operator) tidak termasuk pembajakan udara karena pemerintah tersebut berasal dari pemilik yang secara yuridis berhak atas pesawat udara tersebut. Biasanya pembajakan udara tersebut dilakukan dengan ancaman kekerasan fisik, seperti penggunaan senjata tajam atau senjata api, menembak penerbang atau awak pesawat udara, penumpang yang memerintahkan untuk mengubah arah penerbangan dan lain-lain.[[121]](#footnote-121) Kadang-kadang dalam pembajakan juga dengan ancaman tanpa menggunakan kekerasan.[[122]](#footnote-122)

 Dalam hal terjadi minuman kapten penerbangan yang dicampur dengan obat-obatan, setelah kapten penerbang tidak sadar, pesawat udara diambil alih oleh pembajak, menurut penafsiran secara lateral tidak termasuk pembajakan udara, karena tidak terdapat ancaman dengan menggunakan kekerasan maupun tidak dengan kekerasan, namun penafsiran literal tidak dapat diterima karena akibatnya tidak dapat diterima. Apabila menafsirkan Pasal 11 Konvensi Tokyo 1963 harus menghayati maksud dan tujuan pembajakan udara, karena itu harus ditafsirkan hal itu termasuk pembajakan udara.

 Pasal 11 (1) berisikan......... “*all appropriate measures to restote the control of the aircraft to its lawfull commander or to preserve his control of the aircraft*”. Berdasarkan ketentuan tersebut semua negara anggota dapat mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk menghambat pembajakan udara. Langkah-langkah tersebut dapat dulakukan terhadap pesawat udara yng sedang dibajak, misalnya tidak mau memberi informasi cuaca yang diperlukan, tidak mau melayani hubungan radio dengan pesawat udara yang sedang dibajak atau dapat pula mengirim pesawat tempur untuk memaksa pesawat udara yang sedang dibajak agar dipaksa mendarat atau bilamana pesawat udara belum tinggal landas, maka landas-pacu diblokir supaya pesawat udara tidak dapat tinggal landas.

 Berbagai usaha untuk melakukan pemberantasan dapat dilakukan misalnya (a) pada saat pesawat udara Amerika Serikat dibajak ke Vietnam Selatan, polisi bersenjata mendekati pesawat udara yang sedang diparkir dan melempar bom gas di depan pembajak, kemudian polisi masuk kabin dan menangkap pembajak;[[123]](#footnote-123) (b) pada saat pesawat udara milik Spanyol dibajak dan mendarat di Saragosa yang sedang mengisi bahan bakar, lampu landas pacu dimatikan dan landas-pacu diblokir dengan belasan kendaraan untuk mencegah pesawat udara tinggal landas. Pembajak diserukan melalui pengeras suara untuk menyerah, beberapa waktu kemudian pembajak menyerahkan diri;[[124]](#footnote-124) (c) pada saat pesawat udara Jepang dibajak tanggal 1 April 1970, pembajak menuntut terbang ke Korea Utara, pesawat udara didaratkan ke Korea Selatan seolah-olah pesawat udara ke Korea Utara tetapi usaha penipuan ini tidak berhasil; (d) pada tanggal 16 Juni 1970 pesawat udara *Trans World Airline* (TWA) yang mendarat untuk mengambil ransum atas permintaan pembajak, *Federal* *Burreau Intellegence* (FBI) Amerika Serikat menembak ban pesawat udara untuk mengempeskan dan landas-pacu diblokir dengan kendaraan pemadan kebakaran, dan akhirnya pembajak diringkus.

 Konvensi Tokyo 1963 mengatur wewenang negara anggota terhadap orang yang diturunkan atau diserahkan oleh kapten penerbang sebagaimana diatur dalam Chapter V dari Pasal 12-15 Konvensi Tokyo 1963. Menurut Konvensi Tokyo 1963 negara anggota mempunyai kewajiban mengizinkan kapten penerbang yang akan menurunkan orang yang diduga membahayakan keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara, dan 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.

 Apabila negara tersebut yakin orang yang diturunkan tersebut melakukan penguasaan pesawat udara secara melawan hukum atau orang tersebut melakukan perbuatan yang membahayakan keselamatan, awak pesawat udara pesawat udara dan barang-barang yang diangkut, negara wajib menahan orang tersebut. Penahanan orang harus berdasarkan hukum nasional negara tersebut dan hanya diizinkan sepanjang diperlukan untuk proses ekstradisi tertuduh. Namun demikian, seperti yang telah dijelaskan, negara yang menahan tertuduh mempunyai kewajiban untuk mengadakan penyidikan awal, memeri bantuan kepada tertuduh untuk menghubungi perwakilan negaranya, menghubungi negara-negara yang berkaitan dengan pelanggaran hukum nasional, menghubungi negara tempat pesawat udara didaftarkan dan segera memutuskan untuk segera mengadili sendiri atau mengekstradisi sendiri.

**Ekstradisi**

 Ketentuan ekstradisi tercantum dalam Pasal 16 Konvensi Tokyo 1963.[[125]](#footnote-125) Menurut pasal tersebut negara anggota tidak mewajibkan ekstradisi pelaku pelanggaran, walaupun Amerika Serikat atau negara-negara maju lainnya menyerukan semua pelanggaran hukum nasional dalam pesawat udara harus diekstradisikan apapun motifnya. Sebaliknya, bagi negara-negara berkembang berpendapat bahwa ekstradisi atau tidak tergantung kemauan politik negara tersebut. menurut negara-negara berkembang tidak semua pembajakan merupakan kejahatan internasional, bahkan beberapa negara menganggap pembajakan udara sebagai pahlawan untuk mencapai tujuan politik.

1. Pengertian ekstradisi

 Yang dimaksud dengan ekstradisi adalah proses penyerahan seorang tersangka melakukan tindakan tindakan pidana atau terpidana yang telah melakukan tindak pidana kejahatan secara formal dalam suatu negara kepada negara yang meminta, karena negara tersebut berwenang untuk mengadili pelaku tindak pidana tersebut. Penyerahan tersebut dilakukan oleh negara pelaku tindak pidana berada pada negara yang meminta penyerahan pelaku tindak pidana. Menurut UU no 1 tahun 1979.[[126]](#footnote-126) Yang dimaksud dengan ekstradisi adalah penyerahan oleh suatu negara kepada negara yang meminta penyerahan seseorang yang disangka atau dipidana karena melakukan kejahatan di luar wilayah negara yang menyerahkan dan dalam yurisdiksi wilayah negara yang minta penyerahan tersebut karena berwenang untuk mengadili dan memindainya.

1. Hak-Hak Asasi Manusia vs Ekstradisi

 Hak-hak asasi manusia[[127]](#footnote-127) diatur dalam hukum nasional maupun konvensi Internasional. Dalam hukum nasional di Indonesia terdapat dalam Pancasila, demikian pula di Inggris,[[128]](#footnote-128) Prancis[[129]](#footnote-129) Amerika Serikat,[[130]](#footnote-130) sedangkan dalam hukum internasional hak-hak asasi dapat ditemui dalam deklarasi maupun beberapa konvensi internasional.[[131]](#footnote-131)

 Dalam deklarasi maupun konvensi-konvensi internasional tersebut diatur berbagai perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia. Pasal 14 Konvensi Hak-hak Asasi Manusia tahun 1966 mengatakan bahwa setiap orang (*natural person*) berhak untuk minta perlindungan kepada nagara mana pun yang dianggap mampu memberikan perlindungan. Demikian pula setiap negara berdaulat mempunyai hak prerogatif untuk memberi perlindungan siapa pun yang berada di wilayahnya, apakah orang tersebut tidak mempunyai kewarganegaraan (*state less*) atau mempunyai kewarganegaraan wajib memperoleh perlindungan (suaka) berdasarkan *territorial jurisdiction principle*. Oleh karena itu, ekstradisi menyentuh hak-hak dasar manusia sebagaimana diatur dalam konvensi internasional adalah perlindungan dari suatu negara yang dianggap oleh negara tersebut mampu memberi suaka, sedangkan hak-hak dasar negara berdaulat adalah hak prerogatif negara tersebut apakah akan mengekstradisi atau akan mengadili sendiri.

 Mengingat ekstradisi menyentuh hak-hak asasi dasar manusia maupun hak-hak dasar negara berdaulat, maka ekstradisi tidak akan dilakukan kecuali ada perjanjian ekstradisi timbal balik, baik secara multilateral maupun bilateral. Pada abad ke-19 banyak negara-negara yang membuat pejanjian ekstradisi timbal balik untuk menyelamatkan kebebasan perseorangan atau setiap hukuman pidana yang dijatuhkan harus perdasarkan peraturan perundang-undangan. Atas dasar perundang-undangan tersebut biasanya dibuatkan perjanjian ekstradisi baik secara bilateral maupun multilateral.

 Sebagaimana yang telah dijelaskan, dasar hukum ekstradisi, di samping hukum nasional, deklarasi internasional maupun konvensi-konvensi internasional baik bilateral maupun multilateral, dapat juga dengan cara memperluas berlakunya konvensi internasional, misalnya konvensi internasional tentang Perda gangan Wanita dan Anak tahun 1921. Menurut Pasal 4 konvensi tersebut dikatakan bahwa dalam hal tidak ada perjanjian ekstradisi di antara negara anggota, mereka setuju akan mengekstradisikan orang yang dituduh. Demikian pula Pasal 8,9, dan 10 Konvensi tentang Pemberantasan Pemalsuan Uang, ketentuan semacam ini juga diterapkan dalam Pasal 8 Ayat (3) Konvensi The Hague 1970[[132]](#footnote-132) yang akan dibahas lebih lanjut.

1. Ektradisi pembajak

 Ketentuan Konvensi Tokyo 1963 menyatakan bahwa yang mempunyai yurisdiksi terhadap pembajak adalah negara pendaftar pesawat udara. Ketentuan demikian tidak ada artinya apabila kenyataannya pembajak sering mendarat dan berada di luar negeri sehingga ketentuan tersebut tidak dapat dilaksanakan yurisdiksinya. Pelaksanaan yurisdiksi baru dapat dilaksanakan yurisdiksinya. Pelaksanaan yurisdiksi baru dapat dilaksanakan apabila pembajak dikembalikan kepada negara tempat pesawat udara didaftarkan. Pengembalian pembajak tersebut dengan cara ekstradisi, yaitu penyerahan pembajak oleh negara tempat pembajak berada kepada negara yang mempunyai yurisdiksi untuk dikenakan hukuman berdasarkan hukum nasional negara yang mempunyai yurisdiksi.

 Pasal 8 Konvensi The Hague 1970 mengatur ekstradisi pembajak. Memang pada saat pembahasan Konvensi The Hague 1970, Amerika Serikat mengusulkan kewajiban mengekstradisikan pembajak, tetapi usul tersebut hanya mendapat dukungan dari Colombia dan Uni Soviet yang mengatakan bahwa pembajak otomatis diekstradisikan. Sebagaimana disebutkan di muka, bahwa konsep kewajiban ekstradisi bertentangan dengan hak-hak dasar negara berdaulat dan bertentangan dengan hak-hak dasar manusia. Setiap negara berdaulat mempunyai hak prerogatif untuk menentukan apakah pelaku akan diadili atau akan diekstradisikan, sedangkan hak-hak dasar manusia mengatakan bahwa setiap orang berhak untuk memperoleh perlindungan dari negara yang dianggap mampu melindungi. Dalam pergaulan hidup masyarakat internasionalbiasanya negara berdaulat enggan menyetujui konvensi internasional yang mengorbankan hak prerogatifnya. Dalam konvensi internasional tidak pernah ada suatu konvensi internasional yang mewajibkan ekstradisi, biasanya ekstradisi dilakukan atas dasar perjanjian ekstradisi timbal balik. Dalam perjanjian timbal balik pun secara tegas disebutkan jenis-jenis tindak pidana yang dapat diekstradisikan.

 Tanpa adanya dasar hukum yang kuat ekstradisi pembajakan udara sulit dilakukan, bahkan negara tersebut enggan melakukan ekstradisi pembajak. Hal ini telah dialami oleh Pakistan, Pakistan enggan mengekstradisikan pembajak kelompok Khalistan, India di bawah pimpinan Gajendra Singh yang membajak pesawat udara Boeing 737 beserta 117 penumpangnya tanggal 29 September 1981 dan *Indian* *Airlines* 405 pada tanggal 5 Juli 1985, karena Pakistan tidak mempunyai perjanjian ekstradisi dengan India. Setiap negara berdaulat mempunyai hak untuk menolak ekstradisi dan berhak memberi suaka kepada pembajak.

 Menurut hukum kebiasaan internasional, suaka diberikan kepada kejahatan yang timbul atau akibat perbedaan pendapat dari kegiatan-kegiatan politik. Di dalam perkembangannya banyak negara yang memperluas pengertian kejahatan politik, termasuk pembajakan udara sehingga pelaku pembajakan udara tidak selalu dapat diekstradisikan. Adanya perdebatan yang hebat mengenai ekstradisi pembajak dalam forum perserikatan Bangsa-Bangsa tahun 1970 membuktikan bahwa mayoritas negara anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa berpendapat bahwa setiap negara tempat pembajak berada mempunyai hak untuk menentukan apakah akan memberi suaka politik atau mengekstradisikan. Hal ini merupakan kah prerogatif dan tidak boleh diganggu gugat walaupun negara-negara anggota mengakui pembajak dapat diekstradisikan, ekstradisi tetap harus diatur berdasarkan hukum nasional masing-masing negara.

 Dalam hubungannya dengan perjanjian ekstradisi pembajak secara timbak balik, perjanjian antara Amerika Serikat dengan Brazilia, Amerika Serikat dengan Swedia, juga mengakui bahwa kejahatan politik dan pengungsi politik tidak dapat diekstradisikan. Demikian pula perjanjian ekstradisi antara Cuba dengan Meksiko juga mengatur hal yang sama terhadap kejahatan politik dan pengungsi politik tidak dapat diekstradisikan. Perjanjian ekstradisi antara indonesia dengan Philipina juga secara tegas mengatur demikian.

 Sebelumnya telah dijelaskan bahwa selama pembahasan Konvensi Den Haag 1970 Amerika Serikat pernah mengusulkan apapun motifnya, pembajak pesawat udara harus diekstradisikan, tanpa memerhatikan motifnya apakah motif politik atau kejahatan biasa (*ordinary offences*) harus diekstradisikan. Di dalam kenyataannya, Amerika Serikat sendiri tidak secara otomatis mengekstradisikan pembajak yang dimaksudkan. Hal ini telah terbukti pada saat seorang pelaut Lithuania membajak dan permohonan suaka politiknya ditolak oleh Amerika Serikat. Pada saat itu banjir protes terhadap sikap Amerika Serikat. Demikian pula Amerika Serikat tidak mungkin menolak gelombang pembajakan dari negara-negara komunis yang membajak dari Cuba pada periode 1958-1961. Dapatkah Amerika Serikat menolak sebelas pembajak pesawat udara Uni Soviet, kenyataannya tidak dapat menolak.

 Pemerintah libanon menolak pendarata pesawat udara milik perusahaan penerbangan TWA yang dibajak oleh *Popular Front Liberation of Palestine* untuk menghindari timbulnya masalah ekstradisi pembajak dan Libanon tidak sampai hati untuk mengekstradisikan pembajak *Popular Front Liberation of Palestine*. Gelombang pembajakan yang terjadi pada tahun 1947 sampai dengan 1952 tidak mungkin diekstradisikan oleh negara-negara non-komunis karena mereka dianggap sebagai pahlawan yang dapat menghindarkan diri dari kejaran komunis.[[133]](#footnote-133) Contoh-contoh tersebut membuktikan bahwa ketentuan konvensi tidak sejalan dengan praktik suatu negara. Namun demikian, konvensi tetap mengusahakan sebagai salah satu sarana yang ampuh untuk pencegahan dan pemberantasan pembajakan udara. Dikatakan apabila negara tersebut tidak mengekstradisikan pembajak, maka negara tempat pembajak berada harus menyerahkan pembajak kepada pejabat yang berwenang untuk menghukum dan mengadili. Beberapa pembajak dari negara-negara Eropa Timur ke negara-negara Eropa Barat yang telah dihukum berdasarkan hukum nasional negara tersebut telah dilepas dan dibebaskan serta diberi suaka politk, mereka yang dihukum atas perbuatan membajak pesawat udara. Praktik yang ada membuktikan di samping memberi suaka politik, mereka juga menghukum pembajak.

1. **Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft Signed at the Itaque on 16 December 1970**

 Pada tahun 1960’an pembajakan berkembang dengan pesatnya. Pembajakan tidak hanya bermotif melarikan diri untuk menghindari ideologi negara sosialis yang tidak disenangi, melainkan berbagai motif sakit jiwa (*mentally disturbed people*), rindu tanah air (*home sick*), penculikan, keluarga yang berantakan (*broken home*), cinta buta (*loves’ story*), bahkan yang paling mengerikan adalah motif politik,[[134]](#footnote-134) terutama pada saat pertikaian bangsa-bangsa Palestina dengan Israel. Pada pembajakan yang bermotif politik biasanya disertai dengan tuntutan pembebasan rekan-rekan mereka yang dipenjara, meminta tebusan yang besar disertai dengan korban jiwa. Pembajakan motif politik mencapai puncaknya pada tanggal 6 September 1969. Dalam waktu satu hari lima pesawat udara masing-masing milik Swiss Air, TWA, BOAC, *Pan Am*, dan EL AL dibajak oleh *Popular Front Liberation of Palestine*, tiga pesawat udara diledakkan di *Downson Field*, Jordan, satu pesawat udara *Pan Am* digirig dan diledakkan di Mesir, dan pesawat udara EL AL mendarat di Heathrow Inggris yang dibajak oleh Leila Khaled.[[135]](#footnote-135) Betapa hebatnya pembajakan udara pada saat itu, dekegasi organisasi penerbangan sipil internasional yang bermaksud untuk membahas pemberantsan pembajakan udara, justru rombongan delegasi tersebut dibajak.

 Menyadari kerawanan pembajakan udara yang mengancam pertumbuhan transportasi udara internasional terhadap keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara, manapun barang-barang yang diangkut dan yang berkembang dengan pesat baik kualitas maupun kuantitasnya, sementara itu konvensi Tokyo 1963 belum berlaku, organisasi-organisasi internasional, termasuk organisasi Penerbangan Sipil Internasional,[[136]](#footnote-136) berusaha mencari solusi untuk mencegah kerawanan transportasi udara internasional tersebut.

 Dalam rangka pemberantasan tindak kejahatan penerbangan, khususnya pembajakan udara, organisasi penerbangan sipil internasional menyelenggarakan sidang umum di Buenos Aries pada bulan September 1968 serta menyerukan agar negara anggota organisasi penerbangan sipil internasional segera meratifikasi Konvensi Tokyo 1963.[[137]](#footnote-137) Sementara itu, Sidang Umum Organisasi penerbangan sipil internasional mengintruksikan Dewan Harian organisasi penerbangan sipil internasional untuk segera mempelahjari instrumen hukum guna memberantas penguasaan pesawat udara secara melawan hukum. Pada bulan Desember 1968, dengan menunjuk resolusi sidang Umum Organisasi penerbangan Internasional, meneruskan kepada Komite Hukum (*legal Commitee*) meminta agar Penguasaan Pesawat Udara secara melawan hukum (*Unlawful Seizure of Aircraft*).[[138]](#footnote-138)

 Sidang pertama Sub-komite Hukum berlangsung pada tanggal 21 Februari 1969 yang mempunyai tugas muatan memecahkan masalah pembajakan udara “.....*shuold be to detter persons from committing acts of unlawful seizure of aircraft and, more specifically to ensure, as far as possible,the prosecution and pinushment of these persond*”. Menurut Sub-Komite Hukum salah satu cara untuk mencapai tujuan tersebut adalah menciptakan instrumen hukum internasional di anatar negara-negara anggota. Sub-Komite Hukum telah merumuskan intrumen hukum dengan mengakomodasi pengertian pembajakan udara, yurisdiksi, ekstradisi dan lain-lain yang kemudian diedarkan kepada seluruh negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil internasional beserta organisasi-organisasi internasional lainnya yang berkaitan dengan pembajakan udara, untuk memperoleh tanggapan mereka.

 Sidang kedua Sub-Komite Hukum berlangsung pada tanggal 23 Spetember sampai tanggal 3 Oktober 1969 untuk mempelajari tanggapan negara-negara beserta organisasi nternasional lainnya, setelah dipelajari secepatnya Sub-Komite Hukum menyiapkan konsep instrumen hukum, tanpa banyak perbedaan pendapat, diserahkan kepada Komite Hukum Organisasi Penerbangan Sipil Interansional yang segera dibahas dalam sidang Komite Hukum tanggal 9 februari-11 Maret 1970 di Montreal. Komite Hukum memepelajari pasal demi pasal dan menyetujui konsep yang berjudul “*Conventioan For the Suppression of Undlawful Seizure Of Aircrafct*” dan disampaikan kepada Dewan Harian Organisasi Penerbangan Sipil Internasional untuk diadakan konferensi diplomatik yang diikuti oleh negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional dan Organisasi Internasional lainnya.

 Sementara Organsisasi Penerbangan Sipil Internasional 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 pengarunhnya terhadap hukum penerbangan sipil internasiomal. Dalam sidanganya ke-53 tahun 1968 pada bulan Augustus tahun 1968, ILA juga membentuk “*Committee on Ptivacy (Sea and Air*) untuk mempelajari model instrumen hukum internasional yang menampung pembajakan udara (*air piracy*) dengan perompakan kapal laut (*sea piracy*). Dalam sidangnya *committee on piracy* di Den Haag tahun 1970, merekomendasikan asimilasi antara pelangagran-pelanggaran didalam pesawat udara (*hijacking*) maupun perompakan (*sea piracy*) dapat dikenakan ancaman hukuman dengan mangacu prinsip-prinsip hukum internasional umum (*general principles*) maupun perompakan (*recognized by civilized* *nations*). Rekomendasi tersebut mengatakan pembajakan udara (*hijacking*), perompakan kapal laut (*sea Piracy*) dapat diancam hukuman. Oleh karena itu, semua negara wajib menghukum pelaku dimanapun kejahatan tersebut berada dan berlangsung. Resolusi tersebut juga merekomendasikan setiap pembajakan udara harus diekstradisikan sesuai dengan perjanjian dan hukum nasional masing-masing negara. Namun demikian, Konferensi ILA mengesahkan resolusi yang menolak rekomendasi *Comittee on piracy*. Dalam resolusinya ILA juga merekomendasikan kepada Komite Hukum agar prinsip-prinsip umum yang berlaku pada hukum internasional juga sebagai pertimbangan dalam merumuskan instrumen hukum tentang penguasaan pesawat udara secara melawan hukum.

 Masalah pembajakan udara bukan milik dunia penerbangan sendiri, karena itu Perserikatan Bangsa-Bangsa juga mengagendakan pembahasan pembajakan udara atas permohonan negara anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa. Dalam resolusinya sidang umum Perserikatan Bangssa-Bangsa merekomendasikan agar setiap negara mengambil langkah-langkah agar pembajakan udara dapat diancam dengan hukuman yang berat berdasarkan hukum nasional maupun hukum interansional. Perserikatan Bangsa-Bangsa juga mendukung sepenuhnya usaha Organisasi Penerbangan Sipil Internasional untuk memberantas pembajakan pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut. Sekaligus menyerukan agar negara-negara yang belum meratifikasi Konvensi Tokyo 1963 segera meratifikasi.

 Berdasarakan hasil studi Sub-Komite Hukum Organisai Penerbangan Sipil Internasional, rekomendasi ILA maupun Perserikatan Bangsa-Bangsa serta oraganisasi–organisasi internasional lainnya, Organisasi Penerbangan Sipil Internasional mengdakan konferensi diplomatik pada bulan Desember 1970 yang diselenggarakan di The Hague Belanda. Konferensi diplomatik yang dihadiri oleh 77 negara dan 12 Organisasi Internasional tersebut mengesahkan konvensi yang berjudul *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Arcraft* pada tanggal 26 Desember 1970 dengan mayoritas suara tanpa perlawanan dan dua negara abstein. Pengesahan konvensi tersebut merupakan instrumen yang saling mengisi kekuarangan masing-masing. Dengan lahirnya Konvensi Den Haag 1970 lebih memantapkan kekurangan Konvensi Tokyo 1963.

**Berlakunya Konvensi Den Haag 1970**

1. Dalam Penerbangan (*in Flight*)

 Menurut Pasal 3 Ayat (1) Konvensi *The Hague 1970* berlaku bilamana pembajakan dilakukan selama “dalam penerbangan (*in flight*).” Apa yang dimaksud dengan “dalam penerbangan (*in flight*)”. Menurut Konvensi Tokyo 1963 adalah pada saat pesawat udara dengan tenaga penuh di ujung landasan siap untuk tinggal landas sampai saat pesawat udara mendarat di ujung landasan. Pesawat udara dengan tenaga penuh berada di ujung landasan bukan untuk tinggal landas, tidak termasuk “*in* *flight*”, misalnya pesawat udara mengadakan pergerakan selain untuk tinggal landas.[[139]](#footnote-139) Berdasarkan ketentuan Konvensi Tokyo 1963 tersebut, maka bilamana pesawat udara dibajak pada saat bergerak pelan pelan dari pelataran (*apron*) di landas-hubungan (*taxiway*) menuju-landas pacu, maka tidak berlaku Pasal 1 Ayat (3) Konvesi Tokyo 1963. Dalam hal demikian akan berlaku hukum nasional tempat pesawat udara berada. Oleh karena itu, pasal tersebut disempurnakan dengan pasal 3 Ayat (1) Konvensi *the Hague 1970*.[[140]](#footnote-140) Dengan demikian, kekurangan Konvensi Tokyo 1963 dapat disempurnakan oleh Konvensi *The Hague* 1970. Menurut Konvensi *The Hague* 1970 yang dimaksudkan dengan *in* *flight* adalah sejak semua pintu luar ditutup diikuti dengan embarkasi pesawat udara sampai saat semua pintu luar dibuka kembali diikuti dengan debarkasi penumpang. Dengan demikian, suatu kejahatan yang terjadi di apron atau terminal dapat berlaku Konvensi *The Hague 1970*.

 Pengertian “dalam penerbangan (*in flight*)” dalam Pasal 3 (1) Konvensi *The Hague 1970* lebih luas dibandingkan dengan pengertian ”dalam penerbangan (*in* *flight*)”: sebagaimana dimaksudkan dalam Pasal 1 (2) Konvensi Roma 1952.[[141]](#footnote-141) Menurut Pasal 3 (1) Konvensi *The Hague 1970* dalam hal pesawat udara dibajak, belum sampai di tempat tujuan, maka masih termasuk “dalam penerbangan (*in* *flight*)” sampai saat kekuasaan diambil alih oleh pejabat yang berwenang di darat. Pengertian “dalam penerbangan (*in flight*)” menurut Konvensi Tokyo 1963 hampir sama dengan pengertian “dalam penerbangan (*in flight*)” dalam Konvensi Roma 1952. Bedanya hanya terletak dalam Konvensi Roma 1952 secara tegas disebutkan dengan tenaga penuh yang benar-benar untuk ditinggal (*actual take-off*). Tidak ditemukan mengapa perbedaan tersebut diadakan, apakah karena Konvensi Tokyo 1963 bermaksud untuk lebih menegaskan bahwa jangka waktu antara gedung terminal dengan ujung landasan semata-mata mengutamakan pergerakan pesawat udara.

1. Membantu Pembajakan Udara

 Pasal 1 paragraf (b) Konvensi *The Hague 1970* mengatur bantuan pembajakan.[[142]](#footnote-142) Tindakan bantuan atau ikut serta membantu pembajakan udara dapat dilakukan oleh orang atau badan hukum yang berada di darat, misalnya terjadi komunikasi antara pembajak dengan menara pengas, kemudian orang atau badan hukum tersebut menginstruksi pengawas lalu lintas udara atau penerbangannya agar memenuhi permintaan pembajak dengan ancaman secara fisik maupun ancaman non fisik. Hal ini terjadi pada pembajakan pesawat udara yang dicharter oleh Ben Bella pada tahun 1956, dalam penerbangannya dari Chairo ke Tunisia, sewaktu pesawat udara terbang di laut lepas, awak pesawat udara diinstruksikan oleh Pemerintah Perancis, melalui hubungan radio agar pesawat udara didaratkan di Aljazair.[[143]](#footnote-143)

1. Percobaan Pembajakan Udara

 Konvensi *The Hague 1970* disamping mengancam tindakan pembajakan, pemberian bantuan, atau ikut serta dalam pembajakan, juga mengancam hukuman terhadap percobaan pembajakan udara. Hal ini diatur dalam Pasal 1 paragraf (a) Konvensi *The Hague 1970*.[[144]](#footnote-144) Menurut pasal tersebut, setiap orang yang ada di dalam pesawat udara dalam penerbangan 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. Hal ini pernah terjadi terhadap pembajakan pesawat udara *Trans* *World Airlines* (TWA) bulan Juni 1970. Pembajak meminta tebusan US$ 100,000.00 (seratus ribu dolars), namun sebeum pembajak berhasil ditangkap oleh Federal Burreau Inteligence (FBI) Amerika Serikat, kemudian diturunkan di Bandar Udara International Dules Washington DC.[[145]](#footnote-145) Demikian pula percobaan pembajakan udara dilakukan 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 (lima ratus ribu dolars), tetapi tertangkap sebelum berhasil menerima tebusan.

1. Orang di Dalam Pesawat Udara

 Menurut Pasal 1 Konvensi *The Hague* 1970 berlaku terhadap tindak kejahatan yang dilakukan oleh orang (*natural person*) di dalam pesawat udara.[[146]](#footnote-146) Berdasarkan pasal tersebut, siapapun orang (*natural person*) yang ada di dalam pesawat udara baik penumpang gelap,[[147]](#footnote-147) maupun penumpang resmi, awak kabin (*cabin crew*), awak ruang kemudi (*cockpit crew*), awak pesawat udara cadangan (*extra crew*),[[148]](#footnote-148) semua berpotensi menjadi pembajak. Pembajakan udara yang dilakukan oleh awak pesawat udara adalah terjadi pada tanggal 6 April 1948. 3 orang dari 17 pembajaknya 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 sistem politik dan sosial.

1. Negara Pendaftar Pesawat Udara (*Registration State*)

 Menurut Pasal 3 paragraf 2 Konvensi *The Hague* 1970 hanya berlaku jika tempat tinggal landas atau tempat pendaratan nyata pesawat udara yang dibajak yang di dalamnya terdapat pembajak berada di luar negara tempat pesawat udara didaftarkan.[[149]](#footnote-149) Berdasarkan ketentuan tersebut berlaku atau tidaknya Konvensi *The Hague* 1970 tergantung dari pendaratan nyata pesawat udara yang dibajak, bukan tergantung dari jenis penerbangannya. Pesawat udara dalam penerbangan dalam negeri, seperti kasus Woyla dalam tahun 1981, maka berlaku Konvensi *The Hague* 1970. Sebaliknya, bilamana penerbangan internasional Jakarta-Tokyo kemudian dibajak dan mendarat di Balikpapan, maka Konvensi *The Hague* 1970 tidak berlaku. Dalam hal demikian, berlaku hukun nasional Indonesia yang merupakan negara pendaftar pesawat udara.

1. Pendaratan di Luar Negeri

Konvensi *The Hague* 1970, di mana pun tempat tinggal landas atau tempat pendaratan nyata pesawat udara, bilamana pembajak atau tertuduh atas tersangka ditemukan di luar negara yang mendaftarkan pesawat udara, Konvensi *The Hague* 1970 berlaku sepenuhnya.[[150]](#footnote-150) Berdasarkan ketentuan tersebut, pesawat udara yang didaftarkan di Indonesia berlaku Konvensi *The Hague* 1970 sepanjang tidak mendarat di Indonesia.

**Muatan Konvensi *The Hague* 1970**

1. Pengoperasian Bersama Secara Internasional

 Pasal 5 Konvensi *The Hague* 1970 mengatur pengoperasian pesawat udara bersama secara internasional (*international joint operation*).[[151]](#footnote-151) Menurut Pasal tersebut, negara anggota yang mengoperasikan bersama secara internasional wajib menunjuk salah satu negara sebagai negara pendaftar. Kewajiban menunjuk salah satu negara sebagai negara pendaftar pesawat udara tersebut dimaksudkan untuk menentukan negara mana yang berhak mempunyai yurisdiksi dalam hal pesawat udara tersebut mengalami pembajakan udara. Di samping itu, dengan penunjukan salah satu negara sebagai negara pendaftar tersebut, juga dapat diketahui negara mana yang berhak untuk mengeluarkan sertifikat kelaikan udara (*certificate of* *airworthiness*), sertifikat kecakapan (*certificate of competency*) sesuai dengan ketentuan Pasal 31 dan Pasal 32 Konvensi Chicago 1944.[[152]](#footnote-152) Negara anggota Konvensi *The Hague* 1970 yang mengadakan kerja sama pengoperasian pesawat udara secara internasional tersebut wajib memberi tahu kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional setelah menunjuk salah satu negara sebagai negara pendaftar pesawat udara.

1. Dasar Hukum Ekstradisi Pembajak

 Sebagaimana disebutkan di muka, bahwa dalam tahun 1960’an pembajakan berkembang dengan pesat baik secara kualitas maupun kuantitas, namun Konvensi Tokyo 1963 tidak mewajibkan negara anggota untuk mengekstradisikan pembajak. Kewajiban mengekstradisikan pembajak diatur dalam Pasal 7 Konvensi *The Hague* 1970. Menurut pasal tersebut negara anggota Konvensi *The Hague* 1970 wajib, tanpa kecuali apapun alasannya mengekstradisikan siapapun yang melakukan pelanggaran atau membajak yang ditemukan di wilayahnya, agar mereka dapat dihukum oleh negara yang mempunyai wewenang untuk mengadili. Ketentuan ekstradisi demikian sangat berlebihan, mengingat secara normal tidak ada perjanjian multilateral manapun yang dapat memaksakan negara untuk mengekstradisikan pembajak. Dalam pelaksanaannya, ekstradisi pembajak tergantung dari negara yang bersangkutan, biasanya ekstradisi dilakukan berdasarkan perjanjian ekstradisi timbal balik, itupun harus secara tegas disebutkan secara rinci jenis-jenis pelanggaran yang dapat diekstradisikan.

 Pasal 8 paragraf (1) Konvensi *The Hague* 1970 mengatur perjanjian ekstradisi. Menurut pasal tersebut, negara anggota yang mengadakan perjanjian ekstradisi diwajibkan memasukkan pembajakan udara dalam setiap perjanjian ekstradisi yang dibuat antara negara anggota.[[153]](#footnote-153) Di dalam pembuatan perjanjian ekstradisi biasanya tetap harus memperhatikan norma-norma hukum di dalam hukum internasional. Tidak semua bentuk pelanggaran dapat diekstradisikan, misalnya pelanggaran yang dilakukan oleh pejabat umum, warga negara, angkatan perang, pelanggaran yang telah diputus dengan keputusan yang sudah mempunyai kekuatan hukum tetap dan lain-lain tidak boleh diekstradisikan menurut paragraf (2) pasal yang sama, apabila negara anggota yang mensyaratkan ekstradisi pembajak harus mempunyai perjanjian ekstradisi, sementara itu negara yang bersangkutan belum mempunyai perjanjian ekstradisi, maka Konvensi *The Hague* 1970 dapat digunakan sebagai dasar hukum untuk mengekstradisikan pembajak. Sementara itu, apabila negara anggota tidak mensyaratkan adanya perjanjian ekstradisi untuk mengekstradisikan pembajak, maka akan berlaku hukum nasional masing-masing negara. Berdasarkan kewajiban mengekstradisikan pembajak sebagaimana diatur dalam Pasal 8 Konvensi *The Hague 1970*, negara anggota mengakui bahwa secara filosofis, pembajakan merupakan kejahatan internasional (*international crimes* atau *universal crimes*). Hal ini berbeda dengan filosofi sebagaimana diatur dalam Konvensi Tokyo 1963 dimana, khususnya negara-negara berkembang belum mengakui bahwa pembajakan udara merupakan kejahatan internasional (*international crimes* atau *universal crimes*).

1. Kewajiban Negara Anggota

 Kewajiban negara diatur dalam Pasal 9 Konvensi *The Hague* 1970.[[154]](#footnote-154) Menurut pasal tersebut dalam hal terjadi suatu tindakan secara melawan hukum (*unlawfully act*s) di dalam pesawat udara dalam penerbangan (*in flight*) dengan kekerasan atau ancaman fisik maupun nonfisik atau bentuk intimidasi lainnya, menguasai atau mengambil kemudi pesawat udara atau mencoba suatu tindakan apapun, maka negara anggota wajib mengambil langkah-langkah tertentu untuk mengembalikan penguasaan pesawat udara kepada kapten penerbang 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 pembajak, konsekuensinya, secara hukum kapten penerbang tidak menguasai pesawat udara sebelum pesawat udara dikuasai oleh pembajak, kapten penerbang telah meminta tolong kepada negara B dimana pesawat udara melakukan penerbangan, kemudian negara B mengirimkan pesawat tempur untuk memantau dan memaksa pesawat udara yang dibajak untuk mendarat di negara B. Setelah pesawat udara yang dibajak mendarat, 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 wajib membantu kapten penerbang tetap menguasai pesawat udara. Misalnya dalam kasus di atas, penerbang masih menguasai pesawat udara, tetapi keselamatan penumpang, awak pesawat udara, 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 presserve*) 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 fisik maupun nonfisik atau bentuk intimidasi lainnya, menguasai atau mengambil kemudi pesawat udara atau mencoba suatu tindakan apa pun, di mana pesawat udara atau para penumpangnya atau para awak pesawat udaranya berada, maka negara tersebut wajib secepatnya memfasilitasi perjalanan para penumpang dan awak peawat udara pada perbangan berikutnya dan mengembalikan pesawat udara beserta barang-barangnya kepada pemiliknya. Misalnnya, 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 Paragraf (2) Konvensi *The Hague* 1970.[[155]](#footnote-155)

1. Laporan Kejahatan Penerbangan

 Pasal 11 Konvensi *The Hague* 1970[[156]](#footnote-156) mewajibkan setiap negara anggota untuk melaporkan kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional mengenai (a) berbagai tindak pelanggaran, (b) langkah-langkah yang diambil dalam rangka mengembalikan penguasaan pesawat udara yang dikuasai oleh pembajak atau langkah-langkah yang perlu diambil untuk membantu pesawat udara yang dibajak, (c) langkah-langkah yang perlu diambil berkenaan dengan pelaku kejahatan atau tersangka kejahatan dan terutama sekali hasil dari langkah-langkah yang diambil serta proses ekstradisi atau proses peradilan. Dalam hubungan dalam hal ini, Indonesia juga telah diminta oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional berkenaan dengan proses pengembalian pembajak dalam kasus pembajakan pesawat udara Garuda Indonesia Airways yang Woyla dalam tahun 1981, terutama dasar hukum ekstradisi pembajak dari Thailand ke Indonesia. Namun, Indonesia melaporkan bahwa pembajak dikembalikan ke Indonesia sudah dalam keadaan meninggal, karena itu tidak ada proses ekstradisi.

**Ketentuan Penutup**

 Ketentuan penutup diatur dalam Pasal 13 dan 14 Konvensi *The Hague* 1970. Menurut pasal-pasal tersebut untuk menjadi anggota Konvensi *The Hague* 1970 dapat dilakukan dengan cara (a) ratifikasi yang berlaku bagi negara yang ikut menandatangani konsep konvensi, dan (b) dengan cara menyetujui (*accede*) yang dapat dilakukan kapan saja sebelum konvensi berlaku. Negara-negara yang ditunjuk sebagai penyimpan instrumen ratifikasi adalah Unisoviet, Inggris dan Amerika Serikat. Konvensi mulai berlaku 30 hari terhitung sejak 10 negara yang menandatangani konsep konvensi maupun yang menyampaikan instrumen persetujuan yang disampaikan kepada negara penyimpan instrumen ratifikasi ada menyetujui (*accede*). Setelah konvensi berlaku, segera didaftarkan pada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) sesuai dengan Pasal 83 Konvensi Chicago 1944 dan Pasal 102 PBB.

1. **Convention on the Marking of Plastik Explosive for the Purpose of Identification**

1. Pendahuluan

 Penemuan teknologi tinggi yang berlangsung antara Perang Dunia I sampai Perang Dunia II dapat meningkatkan pertumbuhan transportasi udara internasional, keselamatan penerbangan keteraturan dan standardisasi internasional berkembang dengan pesat yang tidak dapat ditandingi oleh moda transportasi yang lain. Pertumbuhan transportasi udara internasional tersebut dapat memperpendek jarak antar negara, mempercepat transportasi wisatawan asing ke negara lain yang dapat digunakan untuk saling berkunjung ke negara lain, saling mengenal budaya masing-masing bangsa, mempererat persahabatan antarbangsa yang dapat mencegah 2 kali perang dunia yang sangat mengerikan, meningkatkan perdagangan dunia, sebagai salah satu sumber devisa negara yang pada gilirannya dapat meningkatkan kesejahteraan umat manusia. Namun demikian, selama dua dekade terakhir ini dengan adanya tekanan sosial, politik, ekonomi, dominasi negara-negara maju terhadap negara-negara berkembang, perbedaan ideologi serta persaingan global, transportasi udara internasional terancam oleh teroris internasional yang pada saat Konvensi Chicago 1944 disahkan belum pernah terpikirkan akan terjadi.

 Teroris melakukan berbagai ancaman terhadap keselamatan penerbangan dengan menggunakan kekerasan, menguasai pesawat udara secara melawan hukum secara sabotase, mengganggu ketertiban dan disiplin di dalam pesawat udara. Tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan penerbangan tersebut tidak terbatas pada batas kedaulatan negara maupun politik. Dalam tahun 1960 ‘an-1970’an tidak ada perusahaan penerbangan nasional maupun internasional mana pun kebal terhadap kejahatan penerbangan yang dilakukan oleh pembajak. Para teroris memanfaatkan transportasi udara internasional sebagai salah satu sarana mencapai tujuan politik, menghimpun harta benda untuk kepentingan sendiri maupun kelompoknya. Dengan melakukan penerbangan, mereka dapat menarik perhatian dunia internasional, melarikan diri dari ancaman hukuman suatu negara, memperoleh dukungan internasional oleh para simpatisan mereka sehingga penumpang, harta benda maupun keselamatan penerbangan terancam.

 Sebenarnya kejahatan antar negara pada umumnya telah terjadi jatuh sebelum tahun 1902. Hal ini dibuktikan banyak konvensi internasional yang bermaksud mencegah dan memberantas kejahatan antar negara,[[157]](#footnote-157) namun demikian kejahatan penerbangan baru diawali tahun 1931 dengan adanya pembajakan udara yang dilakukan oleh seorang revolusioner Peru yang membajak pesawat udara *Perusian Airways*  untuk melarikan diri ke luar negeri.

 Pembajakan udara (*aircraft hijacking*)*[[158]](#footnote-158)* tersebut merupakan salah satu bentuk tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan[[159]](#footnote-159) penerbangan yang paling tidak disenangi oleh para pejabat yang bertanggungjawab di bidang keamanan dan keselamatan penerbangan,[[160]](#footnote-160) para awak pesawat udara maupun penumpangnya, para organisasi internasional[[161]](#footnote-161) yang bergerak di bidang transportasi udara, karena pembajakan udara merupakan kejahatan (*crime*) penerbangan yang akan mengancam jiwa penumpang[[162]](#footnote-162) maupun merusak harta benda[[163]](#footnote-163) mereka. Suatu pembajakan udara bagaimanapun tetap akan membahayakan jiwa manusia maupun merusak harta benda.[[164]](#footnote-164) Tidak dapat dibayangkan korban jiwa atau kerusakan harta benda pada saat pesawat udara milik EL AL, di Israel yang mengangkut 155 orang dilempar geranat oleh seorang pembajak pada bulan September 1970 apabila meledak. Korban jiwa maupun kerusakan harta benda dapat terhindar karena geranat tangan yang dilemparkan oleh pembajak tidak meledak sebab kunci geranat tangan tersebut tidak ditarik dengan sempurna. Korban jiwa juga dapat terjadi apabila pembajak membunuh, melukai, dan memukul para penumpang. Hal ini pernah terjadi saat pembajakan pesawatudara milik *Pakistan International Airlines* pada bulan Agustus 1970,[[165]](#footnote-165) pembajakan pesawat udara Boeing 747 milik *Kwait Airways* tanggal 5-20 April 1988.[[166]](#footnote-166)

 Bahaya lain yang ditimbulkan oleh kejahatan penerbangan yang dilakukan oleh pembajak adalah kehabisan bahan bakar, sebab kadang-kadang pembajak menuntut terbang ke tujuan di luar jangkauan pesawat udara, sementara negara yang dituju menolak izin pendaratan pesawat udara yang dibajak.[[167]](#footnote-167) Penolakan pendaratan tersebut dapat menyebabkan kehabisan bahan bakar. Kasus demikian dialami oleh TWA yang dibajak dari Los Angels ke Tel Aviv bulan Agustus 1969. Pesawat udara mendarat dengan sisa bahan bakar beberapa menit saja.

 Kejahatan penerbangan yang dilakukan oleh pembajak, tampaknya tetap akan berlangsung selama masih ada penerbangan komersial nasional[[168]](#footnote-168) maupun Internasional apapun motifnya,[[169]](#footnote-169) Siapapun pelakunya. Hal ini tekah terbukti dari data yang dapat ditemukan sejak 1961 sampai dengan Desember 1983. Setiap tahun tetap ada kejahatan penerbangan yang dilakukan oleh pembajak,[[170]](#footnote-170) walaupun berbagai usaha pemcegahan kejahatan dilakukan baik oleh pemerintah secara nasional maupun internasional,[[171]](#footnote-171) oleh organisasi swasta maupun pemerintah secara institusional yang telah memakan banyak biaya.

 Di Amerika Serikat, usaha pencegahan dan pemberantasan kejahatan penerbangan yang dilakukan oleh pembajak telah dilakukan dengan berbagai cara, mengadakan penelitian secara *psychologist.*[[172]](#footnote-172)Berdasarkan perilaku/perangai pembajak, mengadakan peralatan elektronika yang canggih guna menemukan benda-benda logam yang biasanya digunakan untuk melakukan kejahatan, mengadakan pemeriksaan badan setiap penumpang, menempatkan satuan keamanan untuk mengawal penerbangan (a*ir marshal*), mengadakan berbagai seminar tentang keamanan penerbangan (*aviation security seminar*)[[173]](#footnote-173) untuk saling memberikan informasi mengenai kejahatan penerbangan, menyerukan ke berbagai negara untuk secara bersama-sama mengutuk setiap kejahatan yang dilakukan oleh pembajak apapun motifnya serta mengajak untuk mengancam dengan hukuman yang berat terhadap pelaku yang tertangkap, menandatangani *Bonn Declaration[[174]](#footnote-174)* untuk mencegah dan mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan. Usaha Amerika Serikat yang begitu sungguh-sungguh (*Serious*) tersebut dapat dimengerti karena jumlah transportasi paling banyak di dunia.[[175]](#footnote-175)

 Pesawat udara yang terbang dengan ketinggian dan kecepatan tinggi merupakan sasaran empuk bagi pelaku kejahatan penerbangan. Pesawat udara merupakan sarana untuk mencapai tujuan akhir dari kriminal. Dengan membajak mereka dapat dengan mudah melarikan diri ke negara yang berbeda ideologi dan politiknya untuk menghindarkan diri dari ancaman hukuman setelah melakukan kejahatan. Demikian pula dengan membajak mereka dapat menuntut pembebasan rekan-rekan mereka yang dipenjara,[[176]](#footnote-176) minta suaka politik kepada negara yang dianggap mampu melindungi,[[177]](#footnote-177) dan dengan membajak mereka pun dapat menghimpun harta benda untuk kepentingan pribadi (*private end*) maupaun untuk kepentingan kelompoknya. Menurut data yang dapat dihimpun oleh penulis, jumlah pembajakan udara sejak tahun 1931 sampai dengan Desember 1983 terdapat tidak kurang dari 724 kali pembajakan yang timbul secara bergelombang naik dan turun antara 1947-1971 gelombang pembajakan mencapai puncaknya dalam tahun 1970 terdapat 83 kali pembajakan yang berarti bahwa setiap 4 hari terdapat pembajakan udara.

 Sebenarnya pembajakan yang merupakan bentuk kejahatan tersebut sudah dikenal jauh sebelum tahun Masehi, ketika bangsa Yunani dan Phunisa dibajak. Para pedagang karavan yang mengangkut barang-barang dagangan mereka sering dibajak. Dengan memakai unta sebagai sarana transportasi, para pedagang sering dihadang oleh pembajak ditengah jalan,[[178]](#footnote-178) namun pada saat itu belum dikenal istilah “pembajakan”. ‘Istilah itu sendiri diperkirakan baru dikenal pada abad ke-18 pada saat para pembajak menghadang dan menyetop kereta kuda dalam perjalanan para pedagang. Pembajak dengan menggunakan lentera merah (lampu minyak) disertai suara lantang (*Hi Jack*) menghentikan kendaraan. Pada saat kereta kuda berhenti, para pembajak menjarah, merampas, dan mengambil barang-barang milik pedagang.

 Sebagaimana yang telah disebutkan, secara historis kejahatan penerbangan yang dilakukan oleh pembajak, pertama kali terjadi pada bulan Februari 1931, ketika anggota revolusioner Peru, menguasai dan mengambil alih pesawat udara milik perusahaan penerbangan *Peruvian Airways* yang sedang melakukan penerbangan dalam negeri untuk melarikan diri ke luar negeri. Sejak saat itulah untuk pertama kalinya dikenal istilah pembajakan udara. Sejak saat itu dalam waktu cukup lama tidak terdapat pembajakan udara. Kejahatan penerbangan yang dilakukan oleh pembajak secara bergelombang dimulai lagi setelah Perang Dunia kedua yaitu tahun 1947. Sejak tahun 1947 gelombang pertama kejahatan penerbangan sampai pada tahun 1952. Dalam kurun waktu tersebut tidak kurang terjadi 20 kali kejahatan penerbangan yang dilakukan oleh pembajak. Semua kejahatan, kecuali terjadi di Taiwan dan Hongkong, terjadi di kawasan Eropa Timur yang menuju Eropa Barat seperti Turki, Jerman Barat, Italia, Swedia, Denmark, dan Swiss. Kecuali kejahatan dalam tahun 1956, sampai dengan 1958 tidak terjadi kejahatan yang dilakukan oleh pembajak.

 Gelombang kejahatan penerbangan berikutnya diawali tahun 1958-1961. Dalam kurun waktu tersebut terdapat tidak kurang dari 33 kali kejahatan. Pada saat itu terjadi bersamaan dengan konsolidasi pemerintahan Cuba di bawah pimpinan presiden Fidel Castro dan sebagian besar mereka melarikan diri ke Amerika Serikat, sisanya ke negara-negara Amerika Latin seperti Argentina, Meksiko, Columbia, Brazilia, Venezuela. Kejahatan paling banyak berasal dari Cuba, pada saat itu terdapat tidak kurang dari 20 pesawat udara berasal dari Cuba.

 Kejahatan penerbangan terjadi lagi dari 1963 dan 1971. Dalam kurun waktu 2 tahun dari 1969-1970 terdapat 141 kejahatan. Pada saat itulah angkutan udara internasional beserta organisasi-organisasi internasional yang mengelola penerbangan sipil diuji dan ditantang oleh pembajak. Sementara usaha pemberantasan kejahatan melalui saluran yurisdis secara internasional maupun nasional belum berhasil, kejahatan yang dilakukan oleh pembajak meningkat dengan pesat baik kualitatif maupun kuantitatif. Dapat dibayangkan betapa hebatnya pesawat udara yang akan membawa rombongan untuk membahas pencegahan tindak pidana kejahatan penerbangan tersebut, justru pesawat udara itulah yang dibajak.

 Lokasi kejahatan berubah di Timur Tengah bersamaan dengan konflik antara bangsa-bangsa Arab dengan Israel. Target tindak pidana kejahatan adalah penerbangan dari atau ke Israel. Kejahatan yang dilakukan oleh pembajak mencapai puncaknya pada tanggal 6 September 1969, dimana dalam waktu satu hari terdapat 5 pesawat udara yang dibajak, 3 pesawat udara diantaranya diledakkan di pangkalan udara *Downson Field Yordania*, dedangkan 1 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. Sampai dengan Desember 1982 terdapat tidak kurang dari 48 organisasi teroris internasional[[179]](#footnote-179) yang terdapat di berbagai negara, dari jumlah tersebut 20% teroris palestina yang paling aktif, dan sisanya terdapat di berbagai negara.

 Pada saat itu, Konvensi Tokyo 1963 belum berlaku. Sementara itu, gelombang kejahatan penerbangan yang dilakukan oleh pembajak meningkat dengan tajam, hampir setiap empat hari terjadi pembajakan udara, khususnya terjadi dalam tahun 1970 terdapat 83 kali pembajakan di seluruh dunia. Setelah tahun 1971 jumlah kejahatan penerbangan semakin menurun. Hal ini antara lain disebabkan dengan berbagai usaha pencegahan secara yurisdis internasional maupun nasional, secara fisik di darat maupun di udara dan lain-lain usaha pemberantasan. Jumlah tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan yang dilakukan oleh pembajak dalam tahun 1971 mencapai 58 kali sehingga apabila dibandingkan dengan tahun sebelumnya turun 42%, sedangkan dalam tahun 1972 jumlahnya sedikit meningkat, yaitu 62 kali, tetapi sejak tahun 1973-1976 jumlahnya terus menurun. Menurut data yang ada sejak tahun 1976 sampai Desember 1983 setiap tahun selalu ada kejahatan yang dilakukan oleh pembajak.

 Apabila dibandingkan dengan jumlah seluruh kejahatan terhadap penerbangan sipil, kejahatan yang dilakukan oleh pembajak meliputi 35% pada tahun 1981, sedangkan pada tahun 1983 sedikit meningkat dari tahun 1981. Dilihat dari kawasan kejahatan terjadi di Timur Tengah dan Cuba yang paling banyak. Para pelaku kejahatan dengan tujuan Cuba tercatat 180 kali berhasil, 69 kali tidak berhasil. Dari jumlah 724 kali kejahatan yang dilakukan oleh pembajak di seluruh dunia sejak tahun 1931 sampai dengan Desember 1983 di kawasan Cuba meliputi 30% seluruh pembajakan udara.

 Menyadari betapa bahayanya akibat kejahatan penerbangan yang dilakukan pembajak terhadap jiwa maupun harta benda mereka, negara-negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional serta organisasi-organisasi yang bergerak di bidang penerbangan baik secara nasional maupun internasional baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama mencegah atau memberantas pembajakan udara sesuai dengan kepentingan mereka masing-masing. Usaha-usaha pencegahan dan pemberantasan kejahatan penerbangan, khususnya pembajakan udara, telah dilakukan dengan menciptakan konvensi internasional yang bersifat multilateral[[180]](#footnote-180) serta implementasinya, menciptakan perjanjian ekstradisi secara bilateral maupun regional,[[181]](#footnote-181) pendekatan bilateral secara formal maupun informal, dilakukan oleh organisasi swasta internasional seperti *International Airtransport Association* (*IATA*), *International Federation of Airlines* *Pilot Association* (*IFALPA*), *International Police* *Crime Organization* (*INTERPOL*), dilakukan oleh negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional masing-masing sesuai dengan hukum nasionalnya, dilakukan oleh pengawas lalu lintas udara dengan kapten penerbang, polisi di darat, pemeriksaan penumpang, barang yang akan diangkut, penempatan personil dalam pesawat udara (*Air marshall*), memasang berbagai peralatan detektor untuk mengenali benda-benda logam yang biasanya digunakan untuk membajak dan dapat pula dilakukan oleh penumpang. Sebagaimana disebutkan di muka, dalam rangka pemberantasan kejahatan penerbangan, Perserikatan Bangsa-Bangsa dan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional telah mengeluarkan berbagai resolusi, bahkan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional mengesahkan konvensi internasional. Salah satu konvensi internasional yang berkaitan dengan kejahatan penerbangan adalah Protokol Montreal 1988[[182]](#footnote-182) dan Konvensi Montreal 1991.[[183]](#footnote-183)

 Konvensi Montreal 1991 yang berjudul *Convention on the Marking of Plastic Explossive for the Purpose of Detection* tersebut lahir sebagai akibat pesawat udara Boeing 747 milik *Pan American Airways* yang menewaskan tidak kurang dari 259 penumpang termasuk awak pesawat udara di Skotlandia yang dikenal sebagai kasus Lockerbie 1988. Pesawat udara tersebut diledakkan dengan bom plastik. Bom plastik tersebut merupakan persenyawaan kimia, tidak berbentuk, tidak berbau, tidak berwarna, tidak dapat diditek dengan *detector* paling canggih saat ini, namun mempunyai daa ledak yang sangat dahsyat. Bom plastik tersebut ditemukan oleh warga negara Zechoslovakia yang dikenal dengan istilah SENTEX. Berdasarkan kasus tersebut Organisasi Penerbangan Sipil Internasional menciptakan konvensi internasional guna mencegah terulangnya peledakan serupa.

2. Pembahasan Konvensi Montreal 1991

 Dalam sidang Dewan Harian Organisasi Penerbangan Sipil Internasional yang ke-126 tanggal 30 Januari 1989, presiden Dewan Harian Organisasi Penerbangan Sipil Internasional memerintahkan Dewan Harian untuk membentuk panitia *Ad Hoc* Penemuan Peledakan (*Detection of Explossive*). Setelah dibentuk panitia *Ad Hoc* Penemuan Bahan Peledak, Dewan Harian Organisasi Penerbangan Sipil Internasional tersebut pada bulan Mei 1989 memerintahkan KetuaKomite Gangguan Melawan Hukum agar menyusun “Persiapan Instrumen Hukum Internasional Baru Mengenai Bentuk Penandaan atau Lempengan Peledakan Untuk Penemuan” dimasukkan dalam program kerja Komite Hukum dengan prioritas tinggi.

 Tanggal 14 Juni 1949, Dewan Keamanan Perserikatan Bangsa-Bangsa mengesahkan Res.635 (1989) yang mendorong Organisasi Penerbangan Sipil Internasional lebih mengintensifkan program kerjanya untuk mencegah semua tindakan terorisme terhadap penerbangan sipil, khususnya menciptakan tatanan hukum internasional untuk penandaan bahan peledak untuk identifikasi. Berdasarkan Res.DK Res.635 (1989) tersebut, Dewan Harian Organisasi Penerbangan Sipil Internasional menyusun program kerja baru dengan *Preparation* *of a new legal instrument regarding the marking of explosives for detect ability*.

 Dalam Sidang Umum Ke-27 Organisasi Penerbangan Sipil Internasional tahun 1989 Delegasi Zechoslovakia dan Inggris menyampaikan konsep resolusi yang berisikan Penandaan Peledakan untuk Identifikasi. Resolusi tersebut disahkan oleh Sidang Umum Organisasi Penerbangan Sipil Internasional dengan pengarahan agar segera mengadakan sidang Komite Hukum (*Legal Committee*) dan jika mungkin pada pertengahan awal tahun 1990 dapat dilangsungkan konferensi diplomatik untuk membahas konsep Konvensi tentang Penandaan Bahan Peledakan untuk Identifikasi (*Convention on the Marking of Plastic Explossive for the Purpose of Detection*). Dalam Sidang Umum tahun 1989, IFALPA mengusulkan “Status Hukum Pesawat Udara (*the Legal Status of Aircraft*)” diprioritaskan dalam program kerja Komite Hukum, tetapi usul tersebut ditolak oleh sidang Komisi Hukum.

 Dalam sidang ke-128 tanggal 14 November 1989, Dewan Harian Organisasi Penerbangan Sipil Internasional menyetujui program kerja Komite Hukum (*Legal* *Committee*) Organisasi Penerbangan Sipil Internasional dan membentuk Sub-Komite Hukum Khusus menyelenggerakan sidang di Montreal tanggal 9-19 Januari 1990 untuk menyiapkan konsep instrumen hukum mengenai Penandaan Peledakan untuk Identifikasi. Sidang Komite Hukum ke-27 mengagendakan pembahasan “Persiapam Instrumen Hukum Baru mengenai Penandaan Peledakan untuk Penemuan (*preparation of a new legal instrument regarding the marking of explossive for detect abily*)”.

 Berdasarkan Resolusi Dewan Keamanan Perserikatan Bangsa-Bangsa Nomor S/RES/635(1989) Tanggal 14 Juni 1989 dan Resolusi Sidang Umum Nomor Res.UNGA/44(1989) tanggal 29 Desember 1989, Organisasi Penerbangan Sipil Internasional berwenang menciptakan rezim Hukum Internasional Baru yang tidak terbatas pada Penandaan Peledakan untuk maksud Identifikasi, tetapi juga rezim hukum terorisme internasional yang berkaitan dengan deklarasi tentang keamanan internasional,[[184]](#footnote-184) penyerangan (*aggression*),[[185]](#footnote-185) konvensi yang berkaitan dengan konflik bersenjata,[[186]](#footnote-186) Konvensi Tokyo 1963,[[187]](#footnote-187) Konvensi *The Hague* 1970,[[188]](#footnote-188) Konvensi Montreal 1971,[[189]](#footnote-189) Konvensi New York 1973,[[190]](#footnote-190) Konvensi Wina 1980,[[191]](#footnote-191) Protokol Montreal 1988, [[192]](#footnote-192) Konvensi Roma 1988,[[193]](#footnote-193) dan Protokol Roma 1988.[[194]](#footnote-194) Mengingat luasnya wewenang untuk menciptakan rezim hukum yang berkaitan dengan teroris internasional tersebut, pembahasan konsep Penandaan Peledakan Untuk Identifikasi[[195]](#footnote-195) dalam rapat diplomatik dihadiri oleh berbagai organisasi internasional baik organisasi swasta internasional (*non-government international* *organization* seperti *International* *Airtransport Association (IATA), International* *Federation Airlines Pilot* *Association (IFALPA), International Police Crime* *Organization (INTERPOL*) maupun organisasi internasional khusus di lingkungan PBB seperti *International Maritime Organization (IMO)*

3. Bentuk Norma Hukum

 Praktik pembuatan norma hukum yang dilakukan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional dapat dilakukan dengan cara (a) amandemen konvensi internasional yang sudah ada misalnya Pasal 83 bis atau (b) protokol,[[196]](#footnote-196) atau suplemen,[[197]](#footnote-197) atau konsep baru yang berupa konvensi secara lengkap tergantung dari para delegasi yang hadir dalam pembahasan. Pembuatan norma baru dengan cara amandemen biasanya dilakukan terhadap pasal tertentu yang akan diubah, misalnya perubahan Pasal 3 Konvensi Chicago 1944 dengan Pasal 3 bis, sedangkan pembuatan norma baru dengan cara protokol biasanya dilakukan terhadap perubahan beberapa pasal yang diperlukan perubahan, misalnya protokol *The Hague* 1955, Protokol Guatemala City 1971, Protokol Tambahan Montreal 1975 Nos.1, 2, 3, dan 4. Pembuatan norma baru dengan cara amandemen maupun protokol biasanya atas pertimbangan praktis untuk segera diratifikasi oleh negara anggota. Pembuatan norma hukum baru dengan cara suplemen, biasanya dilakukan terhadap konvensi yang dianggap tidak lengkap dan memerlukan perubahan yang erat sekali dengan konvensi yang sudah ada, yaitu Konvensi Warsawa 1929, Protokol Montreal 1978, dan Protokol Montreal 1988 yang melengkapi Konvensi Montreal 1971.

 Pembuatan norma hukum internasional yang dilakukan dengan menciptakan konvensi baru biasanya dilakukan terhadap kebutuhan norma hukum internasional yang memang belum pernah diatur dalam konvensi-konvensi yang ada sebelumnya. Pembuatan norma baru dalam suatu konvensi yang terpisah dengan konvensi yang ada dengan pertimbangan lebih mempunyai daya mengikat kepada negara anggotanya, lebih komprehensif pengaturannya, walaupun proses ratifikasinya relatif lebih lama dibandingkan dengan cara amandemen, protokol, maupun suplemen. Dalam hubungannya dengan rezim hukum baru tentang peledakan bahan plastik, *Ad Hoc Committee* maupun Komite Hukum Organisasi Penerbangan Sipil Internasional sepekat bahwa bentuknya adalah konvensi baru yang berjudul *Convention on the Marking of Plastic Explosive for the purpose of Detection* yang mengatur kewajiban ngara anggota mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk melarang (*prohibit*) dan mencegah (*prevent*) pembuatan bahan peledak yang tidak diberi tanda, sebagaimana diatur dalam Pasal II Konvensi Montreal 1991.[[198]](#footnote-198)

4. Muatan Konvensi Montreal 1991

 Konvensi Montreal 1991 yang berjudul “*Convention on the Marking of Plastic Explosive for the Purpose of Detection*” bermuatan sebagai berikut.

1. Setiap negara anggota wajib mengambil langkah-langkah yang efektif untuk melarang dan mencegah produksi di wilayahnya bahan peledak yang tidak diberi tanda.[[199]](#footnote-199) Yang dimaksud bahan peledak adalah produk peledak yang biasanya disebut *bahan peledak plastik* termasuk juga bahan yang mudah dibentuk atau lempengan sebagaimana diatur dalam lampirannya, sedangkan yang dimaksudkan dengan “produksi” adalah proses atau barang-barang yang didaur ulang. Barang-barang tersebut harus diberi tanda agar dapat diidentifikasi.
2. Setiap negara anggota wajib mengambil langkah-langkah tertentu untuk mencegah dan melarang mobilitas barang-barang peledak yang tidak diberi tanda dari atau ke wilayahnya. Larangan ini tidak berlaku terhadap mobilitas barang-barang peledak yang tidak diberi tanda untuk keperluan pejabat yang militer atau polisi yang berwenang negara anggota Konvensi Montreal 1991.[[200]](#footnote-200)
3. Setiap negara anggota wajib mengambil langkah-langkah tertentu untuk mengawasi dengan ketat terhadap pemilikan dan penyerahan kepemilikan bahan peledak tanpa diberi tanda yang telah diproduksi di atau dibawa ke wilayahnya sehigga penyebaran atau penggunaan yeng bertentangan dengan maksud konvensi ini dapat dihindari.[[201]](#footnote-201)
4. Setiap negara anggota wajib mengambil langkah-langkah tertentu untuk menjamin bahwa semua persediaan bahan peledak yang tidak diberi tanda oleh pejabat militer atau polisi yang berwenang dimusnahkan atau digunakan untuk keperluan yang sejalan dengan Konvensi Montreal 1991.

Setiap negara anggota wajib mengambil langkah-langkah tertentu untuk menjamin pemusnahan, secepatnya, bahan-bahan peledak yang tidak diberi tanda yang ditemukan di wilayahnya dan persediaan-persediaan bahan peledak yang digunakan oleh pejabat militer atau polisi yang berwenang pada saat konveksi ini berlaku.

 Konveksi Montreal 1991 juga membentuk Komisi Ahli di bidang bahan peledak tang terdiri tidak kurang dari 15 anggota yang berpengalaman di bidang produksi atau penemu kenalan atau penelitian barang peledak yang ditunjuk oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional dari orang-orang yang dicalonkan oleh negara anggota Konvensi. Komisi tersebut bekerja dalam kurun waktu tiga tahun yang dapat ditunjuk kembali. Mereka minimum sekali setahun melakukan sidang di kantor pusat Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Konvensi Montreal 1991 tidak mewajibkan kepada negara anggota untuk menciptakan hukum pidana pelanggaran maupun kejahatan yang mengancam tindakan terorisme, baik nasional maupun internasioal. Hal ini diserahkan sepenuhnya kepada negara anggota masing-masing sesuai dengan semangat Pasal 1 Konvensi Chicago 1944[[202]](#footnote-202) dengan memperhatikan aspek fisiologis, yurisdis, sosiologis serta asas-asas hukum internasional yang berlaku baik yang lama maupun yang berlaku.

1. **Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2003 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme**

 Dalam kaitannya dengan tindak pidana terorisme baik nasional maupun internasional, indonesia telah mempunyai Undang-Undang No 15 Tahun 2003 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme.[[203]](#footnote-203) Secara teoritis, undang-undang pidana terorisme harus mempunyai landasan filosofis, yurisdis, maupun sosiologis yang dapat diterima oleh masyarakat nasional maupun internasional. Dari aspek filosofis maupun yurisdis Undang-Undang No. 15 Tahun 2003 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme telah mempunyai landasan hukum yang kuat. Landasan hukum tersebut secara tegas terdapat dalam pembukaan Undang-Undang Dasar 1945.

 Dalam pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 antara lain dikatakan:

1. memelihara kehidupan yang aman, damai, dan sejahtera serta ikut secara aktif memelihara perdamaian dunia;
2. memelihara dan menegakkan kedaulatan, melindungi setiap warga negara Indonesia dari setiap ancaman dan tindakan kekerasan maupun terorisme baik dari dalam maupun luar negeri.

Sementara itu, landasan sosiologis antara lain meliputi:

1. bahwa terorisme merupakan kejahatan yang sangat merugikan masyarakat nasional maupun internasional, bahkan sekaligus merupakan perkosaan hak-hak asasi manusia, terutama hak hidup *(the right to life)*, hak kebebasan dari rasa takut;
2. bahwa karakteristik masyarakat Indonesia yang bersifat multitenik dan agamis yang terdiri ratusan ribu kepulauan, terletak di antara dua benua Asia dan Australia yang merupakan sasaran yang sangat strategis kegiatan terorisme;
3. bahwa pemberantasan terorisme semata-mata merupakan masalah hukum dan penegakan hukum melainkan melibat masalah sosial, budaya, ekonomi, ketahanan bangsa Indonesia untuk memelihara keseimbangan dalam menjalankan kewajiban untuk melindungi kedaulatan negara, hak asasi korban, para saksi, serta hak asasi terdakwa;
4. bahwa terorisme merupakan suatu kejahatan yang dapat menimbulkan suasana teror atau rasa takut terhadap orang secara meluas, menimbulkan korban yang bersifat massal, membahayakan kesehatan, mengacaukan kehidupan, keamanan, kerusakan, kehancuran terhadap objek-objek vital yang strategis, lingkungan hidup, fasilitas publik baik nasional maupun internasional dalam masyarakat;
5. bahwa terorisme merupakan kejahatan yang dapat merampas kemerdekaan atau hilangnya nyawa orang yang tidak bersalah, harta benda orang lain menurut pemerintah, menghancurkan lingkungan hidup;
6. bahwa konflik-konflik yang terjadi di Indonesia sangat merugikan kehidupan berbangsa dan bernegara serta merupakan kemunduran peradaban dan dapat dijadikan tempat yang subur untuk berkembangnya tindak pidana terorisme.

 Terorisme juga merupakan kejahatan luar biasa (*extraordinary crime*) yang mengancam perdamaian dunia dan keamanan internasional, sekaligus merupakan kejahatan terhadap peradaban umat manusia sebagai mana dikemukakan oleh Sekretaris Jendral Perserikatan Bangsa-Bangsa Kofi Annan.[[204]](#footnote-204) Beliau pernah mengatakanbahwa terorisme merupakan suatu kejahatan luar biasa (*extraordinary*) yang bersifat lintas batas, dapat mengancam hak-hak asasi manusia terutama hak hidup (*the right to life*), bebas dari rasa takut, targetnya bersifat random atau *indiscriminate* yang cenderung terhadap orang-orang tidak bersalah, dapat kerja sama antara organisasi nasional dengan organisasi internasional, membahayakan perdamaian dunia maupun keamanan internasional, mempunyai dampak yang sangat luas kehidupan sosial, ekonomi, budaya yang juga berkaitan dengan ketahanan bangsa dan bersifat global.

 Dari aspek sosiologi, Undang-Undang Nomor 15 tahun 2003 telah mengatur perlindungan terhadap masyarakat sebagaimana diatur dalam Pasal 6, 7, dan 10 Undang-Undang Nomor 15 tahun 2003. Dalam Pasal 6 dikatakan bahwa setiap orang yang dengan sengaja menggunakan kekerasan atau ancaman kekerasan menimbulkan suasana teror atau rasa takut terhadap orang secara meluas atau menimbulkan korban yang bersifat masal, dengan cara merampas kemerdekaan atau harta benda orang lain atau mengakibatkan kerusakan atau kehancuran terhadap objek-objek vital yang strategis atau lingkungan hidup atau fasilitas publik atau fasilitas internasional akan dikenakan ancama hukuman yang berat. Sementara itu, di dalam Pasal 7 Undang-Undang Nomor 15 tahun 2003 dikatakan bahwa setiap orang yang dengan sengaja menggunakan kekerasan yang menimbulkan hilangnya nyawa orang diancam dengan hukuman yang berat. Perlindungan terhadap masyarakat juga terdapat dalam Pasal 10 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2003. Di dalam pasat tersebut dikatakan bahwa setiap orang yang dengan sengaja menggunakan senjata kimia, senjata biologi, radiologi, mikroorganisme, radioaktif atau komponennya sehingga menimbulkan suasana teror atau rasa takut terhadap orang secara meluas, menimbulkan korban yang bersifat masal, membahayakan kesehatan, mengacaukan kehidupan, keamanan dan hak-hak orang atau terjadi kerusakan, kehancuran terhadap objek-objek vital yang strategis, lingkungan hidup, fasilitas publik atau fasilitas internasional dikenakan ancaman hukuman penjara selama 20 tahun. Berdasarkan pasal-pasal tersebut di atas, sebagai landasan hukum, penegak hukum dapat menangkap, menahan, menyidik, menuntut, dan mengadili tindak pidana terorisme baik nasional maupun internasional untuk melindungi masyarakat.

 Di samping landasan filosofis, yurisdis, maupun sosiologis sebagaimana diuraikan di atas, secara teoretis undang-undang pidana terorisme juga harus menampung asas-asas hukum internasional yang telah lama dikenal seperti asas legalitas, asas *lex locus delecti*, asas teritorial (*territorial jurisdiction principles*), asas naionalitas (*active national jurisdiction principles*), maupun (*passive national jurisdiction principles*), baik bagi pelaku maupun korban, asas teritorial yang diperluas (*extra territorial jurisdiction principles*), di samping asas-asas hukum internasional yang baru seperti *safe guarding rules* untuk melindungi tersangka, asas *sunshine principles* yang menjamin transparensi dan *sunset principle* yang membatasi waktu sehingga dapat menghindari penyalahgunaan yang berwenang, asas keseimbangan antara korban dengan terdakwa (*due process of law*).

 Di dalam Undang-Undang Nomor 15 tahun 2003 pada umumnya telah menampung asas-asas tersebut. Asas teritorial (*territorial jurisdiction principle*) atau asas perluasan ekstra territorial (*extra* *territorial jurisdiction principles*) telah ditampung dalam pasal 3, 4 dan 16. Menurut pasal 4 Undang-Undang nomor 15 tahun 2003, dikatakan undang-undang ini berlaku surut terhadap tindak pidana terorisme di wilayah negara Republik Indonesia (*territorial jurisdiction principles*) dan atau negara lain (*territorial jurisdiction principles*) juga mempunyai yurisdiksi dan menyatakan maksudnya untuk melakukan penuntutan. Sementara itu, dalam Pasal 4 Undang-Undang Nomor 15 tahun 2003 dikatakan Undang-Undang Nomor 15 tahun 2003 berlaku terhadap tindak pidana terorisme yang dilakukan (a) warga negara Republik Indonesia (*active national* *jurisdiction principles*), fasilitas termasuk tempat kediaman pejabat diplomatik, konsuler, ancaman kekerasan terhadap pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu, tindak pidana di dalam pesawat udara, tindak pidana yang dilakukan oleh orang yang tidak mempunyai kewarganegaraan semuanya dilakukan di luar negara atau di luar wilayah Republik Indonesia. Asas perluasan teritorial (*extra* *territorial jurisdiction principles*) juga dapat ditemui dalam Pasal 16 Undang-Undang Nomor 15 tahun 2003 menurut pasal tersebut setiap orang di luar wilayah Republik Indonesia yang memberikan bantuan, kemudahan, sarana, atau keterangan untuk melakukan tindak pidana terorisme juga dikenakan ancaman hukum sebagai tindak pidana terorisme.

 Undang-Undang Nomor 15 tahun 2003 ini tidak mengakui adanya kejahatan politik.[[205]](#footnote-205) Ketentuan tersebut dimaksudkan agar tindak pidana terorisme tidak berlindung di balik latar belakang atau motif dan tujuan politik untuk menghindarkan diri dari penyidikan, penuntutan, pemeriksaan di sidang pengadilan dan penghukuman terhadap pelakunya. Di samping itu, ketentuan tersebut juga untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas perjanjian ekstradisi dan bantuan hukum timbal balik dalam salah satu tindak pidana antara pemerintah Republik Indonesia dengan pemerintak negara lain. Dalam praktik sering suatu negara tidak mau mengekstradisikan teroris dengan alasan kejahatan politik.[[206]](#footnote-206)

 Asas teritorial yang diperluas (*extra* *territorial jurisdiction principles*) juga terdapat dalam Undang-Undang Nomor 15 tahun 2003. Menurut Pasal 8 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2003 berlaku terhadap setiap orang yang (a) dalam pesawat udara dengan perbuatan melawan hukum, merampas atau mempertahankan perampasan atau menguasai pesawat udara dalam penerbangan, (b) dalam pesawat udara dengan kekerasan atau ancaman kekerasan atau ancaman dalam bentuk lainnya, merampas atau mempertahankan perampasan atau menguasai pengendalian pesawat udara dalam penerbangan, (c) melakukan bersama-sama sebagai kelanjutan permufakatan jahat, dilakukan dengan direncanakan lebih dahulu, mengakibatkan luka berat seseorang, mengakibatkan kerusakan pada pesawat udara sehingga dapat membahayakannya, dilakukan dengan maksud untuk merampas kemerdekaan atau meneruskan merampas kemerdekaan seseorang, (d) dengan sengaja dan melawan hukum perbuatan kekerasan terhadap seseorang di dalam pesawat udara dalam penerbangan, jika perbuatan itu dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, (e) di dalam pesawat udara melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat mengganggu ketertiban dan tata tertib di dalam pesawat udara dalam penerbangan.

 Undang-Undang Nomor 15 Tahn 2003 juga telah mengakomodasi Konvensi Internasional Tahun 1973 tentang *Internationally Protected Persons Convention of 1973*. Menurut konvensi tersebut kewajiban anggota untuk melindungi orang-orang yang menjalankan tugas negara mereka seperti duta besar, anggota diplomatik, konsulat maupun staf mereka termasuk pekarangan rumah tangganya. Perlindungan tersebut tampak jelas diatur dalam Pasal 3 Ayat (2) huruf d. Menurut pasal tersebut tindak terorisme tersebut berlaku juga terhadap kejahatan yang dilakukan suatu negara atau fasilitas pemerintahan negara tersebut di luar negeri termasuk perwakilan negara asing atau tempat kediaman pejabat diplomatik atau konsuler dari negara yang bersangkutan, demikian pula Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2003 juga telah menampung aspirasi konvensi internasional Tahun 1999 tentang Penandaan Terorisme. Menurut Pasal 11 dikatakan setiap orang yang dengan sengaja menyediakan atau mengumpulkan dana dengan tujuan akan digunakan atau patut diketahuinya akan digunakan sebagian atau seluruhnya untuk melakukan tindak pidana terorisme diancam dengan hukuman.

 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2003 relatif maju dan modern karena disamping telah menampung asas-asas hukum internasional yang lama, juga telah menampung asas-asas hukum yang baru bahkan telah mengatur keseimbangan antara terdakwa dengan korban, kerjasama internasional, jangka waktu penahanan, norma mengenai alat bukti. Dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2003 telah diperkenalkan alat bukti elektronika. Menurut Pasal 27 disamping alat bukti sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Perdata, rekaman secara elektronika berupa tulisan, suara atau gambar, huruf, tanda, angka, simbol dan perforasi dapat digunakan sebagai alat bukti.

 Di samping itu, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2003 juga dapat (a) merupakan ketentuan payung (*umbrella act*), (b) koordinatif yang memperkuat persatuan perundang-undangan lainnya yang berkaitan dengan terorisme internasional, (c) hakim dapat melakukan *legal audit* atas laporan intelijen sebagaimana diatur dalam Pasal 20, (d) menerapkan *sunset principle* mengenai batas waktu penangkapan dan penahanan sebagaimana diatur dalam Pasal 25 Ayat 2 (juncto Pasal 28) serta proses pemeriksaan di sidang pengadilan, (e) mengecualikan sebagai pidana politik sebagaimana diatur dalam Pasal 5.

 Berdasarkan uraian tersebut indonesia telah mempunyai Undang-Undang tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme yang memadai walaupun Konvensi Montreal 1991 tentang *Convention of the Marking of Plastic Explossive for the Purpose of Detection* tidak mengatur tindak pidana terorisme. Konvensi tersebut memerintahkan kepada negara anggotanya untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk melarang dan mencegah bahan peledak plastik yang tidak ditandai di wilayah negara anggota. Sebagai negara yang dalam pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 yang secara tegas diwajibkan (a) memelihara kehidupan yang aman, damai, dan sejahtera, dan ikut secara aktif dalam memelihara perdamaian dunia, (b) memelihara dan menegakkan kedaulatan dan melindungi setiap warga Indonesia dari setiap ancaman dan tindakan kekerasan maupun terorisme baik dari dalam maupun luar negeri, apalagi Indonesia telah menjadi salah satu target terorisme, Indonesia perlu meratifikasi Konvensi Montreal 1991 sebagai salah satu realisasi kepedulian terhadap terorisme internasional.

**BAB VI**

**PENDAFTARAN DAN PENGGUNAAN SERTA ASURANSI PESAWAT UDARA**

1. **Pendaftaran Dan Penggunaan Pesawat Udara**

1. Pentingnya Persyaratan Pendaftaran

 Di bidang hukum udara, pendaftaran pesawat udara dipandang penting karena dua alasan, yang pertama, karena pesawat udara itu akan berada di bawah perlindungan negara pendaftaran, dan yang kedua, karena kepentingan pihak-pihak ketiga terbantu dalam upayanya mengetahui asal-usul pesawat udara, melalui mata rantai antara negara pendaftaran dan pesawat udara yang memakai tanda-tanda pendaftarannya. Ketentuan-ketentuan hukum udara yang relevan dengan masalah ini dapat dijumpai di dalam Konvensi Chicago.[[207]](#footnote-207)

 Dalam hukum ruang angkasa, juga terdapat alasan yang kuat untuk dilakukannya pendaftaran pesawat ruang angkasa. Di sini, pendaftaran dilihat sebagai suatu kontribusi terhadap larangan perlombaan kesenjataan di ruang angkasa. Suatu daftar yang tertib-teratur, lengkap dengan informatif akan mengurangi kemungkinan, juga kekhawatiran, atas penempatan senjata-senjata penghancur masal secara terselubung dalam orbit.

 Dari segi pandangan ilmiah, adanya sumber informasi yang akurat dan *up-to* *date* serta dapat dipercaya mengenai semua abyek di ruang angkasa sangat dirasakan keperluannya. Para ilmuan menaruh perhatian terhadap dimensi-dimensi, bobot, ruang dan frekwensi sinyal elektronik dari semua obyek yang ada dalam lingkup bidang penyelidikannya. Informasi tersebut, secara tidak langsung, memberikan data mengenai lapisan bagian atas atmosfer, ionosfer. Hal tersebut juga memungkinkan perubahan-perubahan data yang ada menyangkut tempat keberadaan obyek-obyek tersebut.

 Salah satu dari alasan utama untuk mengidentifikasi obyek-obyek dalam orbit adalah bahwa karena banyak obyek dalam suatu orbit yang cukup rendah untuk terkena gesekan oleh tarikan udara, sediki-demi sedikit, sampai suatu saat karena gerakannya semakin cepat dalam orbit yang makin rendah, obyek-obyek itu terbakar di atmosfer atau jatuh ke permukaan bumi. *Liability Convention* akan menghadapi kesulitan untuk diterapkan apabila tidak ada suatu daftar yang baik yang menyimpan suatu catatan tetap mengenai semua objek ruang angkasa. Satu hal yang harus diingat adalah bahwa hanya sedikit obyek ruang angkasa yang dapat diidentifikasi secara positif melalui pemeriksaan langsung setelah jatunya kembali obyek tersebut ke permukaan bumi dalam kondisi sebagian meleleh akibat gesekan dengan lapisan bawah atmosfer.

 Yang terakhir, proses kerjasama dunia dalam pendaftaran juga dipandang sebagai suatu langkah yang bermanfaat guna menciptakan iklim yang lebih terbuka, lebih tertib dan lebih baik dalam kaitan pertukaran ilmu pengetahuan dan hubungan politik.[[208]](#footnote-208)

 Ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan pendaftaran pesawat udara dimuat dalam Pasal 17-21 Konvensi Chicago. Pasal-pasal ini berasal dari Konvensi Paris 1919. Dari ketentuan-ketentuan ini, menurut BIN CHENG:

 “Jelas bahwa setiap pesawat udara, untuk dapat melibatkan diri dalam navigasi udara internasional berdasarkan syarat-syarat Konvensi, harus didaftarkan, meskipun Konvensi tidak memberikan rincian sepenuhnya mengenai masalah ini. Perhatikan, misalnya, kepentingan dilakukannya pendaftaran Pasal 21 dan lihat juga Pasal 20 dan 29. Tujuannya untuk menjamin setiap pesawat udara dilengkapi dengan suatu identitas individu. Setiap negara anggota punya hak untuk membuat peraturan-peraturan mengenai pendaftaran atau pengalihan pendaftaran pesawat udara. Namun pendaftaran berganda (*dual or multiple registration*) dari sebuah pesawat udara di lebih dari satu negara dilarang oleh Pasal 18 Konvensi. Pendaftaran berganda berarti pendaftaran sebuah pesawat udara oleh pihak pemilih atau operatornya di lebih dari satu negara yang mengakibatkan pesawat udara tersebut mempunyai lebih dari satu nasionalitas. Kecuali ada koordinasi di negara-negara terkait, maka konflik yurisdiksi baik yang positif maupun yang negatif hampir selalui menyertai dan sukar dihindari yang mana hal ini, seperti juga akibat-akibat yang tidak dikehendaki lainnya, akan memudahkan terbukanya pintu bagi adanya penyalahgunaan.”[[209]](#footnote-209)

**Hal yang sama juga berlaku untuk hukum ruang angkasa**

 Sebelum membandingkan kriteria hukum udara dan hukum ruang angkasa sangatlah perlu mempertimbangkan latar belakang sejarah pendaftaran pesawat udara. Hampir sejak awal abad ruang angkasa telah diakui tentang perlunya masyarakat internasional menetapkan suatu sistem pendaftaran terpusat bagi obyek-obyek buatan manusia yang dihancurkan ke orbit.

 Sebagaimana dikemukakan oleh Eilene Galloway dalam komentarnya mengenai Konvensi, akar-akar ketentuan dari *Registration Convention* kembali kepada ketentuan yang ditetapkan bagi *International Geophysical Year*, suatu periode selama 18 bulan mulai dari tanggal 1 Juli 1957-30 Desember 1958, melalui mana masyarakat ilmiah melakukan kajian-kajian di seluruh dunia mengenai lingkungan manusia-bumi dan lautan, atmosfer dan ruang angkasa.[[210]](#footnote-210) Peluncuran satelit-satelit bumi buatan merupakan salah satu dari proyek-proyek yang direncanakan, untuk ini *Manual on Rockets and Satelites* menetapkan ketentuan-ketentuan mengenai pendaftaran.[[211]](#footnote-211)

 Di awal tahun 1961 Majelis Umum PBB meminta agar negara-negara yang meluncurkan obyek-obyek ke dalam atau di luar orbit memberikan informasi yang sebaik-baiknya kepada *Committe on the Peaceful Uses of Outer Space*, melalui Sekretaris Jendral, dengan tujuan untuk melakukan pendaftaran peluncuran-peluncuran ini.[[212]](#footnote-212)

 Pasal VIII Space Treaty memuat teks berikut:

“Suatu negara Peserta Perjanjian yang melakukan pendaftaran sebuah obyek yang diluncurkan ke luar angkasa akan tetap memiliki yurisdiksi dan pengawasan terhadap obyek tersebut, dan terhadap personil yang ada di dalamnya, pada saat berada di ruang angkasa ataupun di benda-benda langit. Pemilikan obyek-obyek yang diluncurkan ke luar angkasa, termasuk obyek obyek yang mendarat atau didirikan sebuah benda langit, dan bagian-bagian komponennya, tidak terpengaruh oleh keberadaannya di ruang angkasa atau pada sebuah benda langit atau oleh kembalinya ke bumi. Obyek-obyek atau bagian-bagian komponen demikian yang ditemukan di luar batas wilayah negara Peserta Perjanjian tempat pendaftarannya harus dikembalikan kepada negara Peserta tersebut, yang atas permintaan, akan memberikan data sebelum obyek itu kembali ke bumi.”

 Pasal yang dikutip di atas memuat ketentuan-ketentuan fundamental atas mana konvensi-konvensi berikutnya akan mengambil sebagai dasar dan menjadi sumber panjabaran dari ketentuan di atas. Pengaturan yang lebih rinci dituangkan di dalam *Registration Convention* 1975, yang akan dibahas selanjutnya.

 Sebagaimana dikemukakan secara tepat oleh GOROVE, tujuan utama dari Konvensi diimplementasikan dalam Pasal II, yang mengatur pendaftaran oleh negara peluncur. Adalah menjadi kewajiban bagi negara peluncur untuk melakukan atau mengurus suatu pendaftaran yang sebaik-baiknya dan memberitahu Sekretaris Jendral Perserikatan Bangsa-Bangsa mengenai tindakan pendaftaran tersebut.[[213]](#footnote-213) Kewajiban untuk mengurus pendaftaran tersebut timbul pada saat suatu negara meluncurkan suatu obyek ruang angkasa ke dalam “orbit bumi atau di dalam itu” (*earth orbit or beyond*). Ketentuan ini menjelaskan bahwa Konvensi tidak berlaku terhadap misil-misil balistik antara benua dan perangkat keras militer lainnya yang tidak diluncurkan ke orbit. Karena alasan yang sama, Konvensi tidak berlaku terhadap peluncuran-peluncuran percobaan. Meskipun negara peluncur diminta untuk mengurus pendaftaran sebaik-baiknya, Konvensi menjelaskan bahwa dalam hal menentukan isi pendaftaran dan syarat-syarat pengurusannya diserahkan sepenuhnya pada kebijaksanaan negara pendaftar.[[214]](#footnote-214)

2. Pendaftaran Bersama

 Ada suatu perbedaan antara hukum udara dan hukum ruang angkasa mengenai hal pendaftaran bersama (*joint registration*) ini. Pasal 18 Konvensi Chicago melarang pendaftaran bersama dan sebagai akibatnya menganggap pendaftaran demikian batal (*null and void*). Namun, dalam hukum ruang angkasa terdapat ketentuan penting dalam *Registration Convention* berkenaan dengan situasi dimana dua negara atau lebih secara bersama-sama berpartisipasi dalam suatu peluncuran khusus. Dalam kasus demikian mereka diisyaratkan untuk memutuskan negara mana yang mendaftarkan obyek tersebut. Pendaftaran demikian, kecuali jika ditentukan lain, membawa akibat-akibat hukum yang amat penting; menurul Pasal VIII *Space* *Treaty*, negara yang mendaftarkan suatu obyek dan yang meluncurkan obyek itu ke ruang angkasa mempunyai hak untuk mempertahankan yurisdiksi dan pengawasan atas obyek tersebut serta personil yang ada di dalamnya.

 Perundang-undangan nasional membedakan antara pesawat udara yang dimiliki oleh negara (pesawat udara nasional) dan pesawat udara yang dimiliki oleh negara-negara lain.[[215]](#footnote-215) Konsep serupa itu berlaku juga dalam hukum ruang angkasa, dan sebagai akibatnya, nasionalitas merupakan hal yang penting sekali di bidang ini. Tentunya sudah jelas bahwa pesawat udara harus memiliki suatu nasionalitas agar dapat ikut ambil bagian dalam pengangkutan udara internasional. Lebih lanjut, Pasal 1 Konvensi Chicago didasarkan pada prinsip kedaulatan negara, suatu fakta yang juga mempunyai konsekuensi-konsekuensi penting bagi pesawat udara. Sekali lagi perlu ditekankan bahwa pesawat udara negara tidak termasuk dalam lingkup pengaturan Konvensi Chicago: disinilah letak perbedaan pokok dengan pesawat ruang angkasa, yang hampir semua dimiliki oleh negara. Tidak seperti Konvensi Chicago, yang mensyaratkan, nomor pendaftaran sebuah pesawat udara jelas terlihat sesuai dengan Pasal 21, *Registration Convention* mengerahkan penandaan nomor pendaftaran sebuah obyek ruang angkasa pada keinginan negara peluncur. Pesawat *space shuttle*, yang merupakan sebuah pesawat ruang angkasa yang dapat dipergunakan kembali setelah pendaratannya, akan didaftarkan berdasarkan *Registration Convention* sebagai sebuah obyek yang diluncurkan ke ruang angkasa dan bukan sebagai pesawat udara menurut Konvensi Chicago.[[216]](#footnote-216)

 Sekali lagi kembali kepada pendaftaran pesawat udara, pertanyaan pun timbut: “sebenarnya apa pentingnya pendaftaran itu?” Kepentingan adanya pendaftaran secara jelas akan diperlihatkan dalam hal-hal berikut:

1. Dalam perjanjian-perjanjian bilateral, dimana hak-hak mendarat khusus, diberikan kepada pesawat udara yang didaftarkan di negara lain;
2. Dalam hak suatu negara untuk mengizinkan penerbangan trafik dengan menggunakan rute-rute khusus di dalam wilayahnya hanya bagi pesawat udara yang didaftarkan negara itu;
3. Dalam pengaturan-pengaturan bea-cukai;
4. Dalam pengaturan-pengaturan pembantuan (*resque*);
5. Dalam hak pengajaran seketika (*hot pursuit*);
6. Dalam kasus-kasus lainnya yang memanifestasikan kedaulatan suatu negara;
7. Di ruang udara di atas laut bebas, di mana negara pendaftaran bertanggung jawab bagi penerbangan trafik pesawat udaranya yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi Chicago; dan
8. Dalam penyelidikan-penyelidik kecelakaan.

 Hal yang sama, konvensi-konvensi hukum pidana[[217]](#footnote-217) memperlihatkan secara jelas peranan penting atas yurisdiksi negara pendaftaran. Konvensi Tokyo, misalnya, dalam Pasal 3 Ayat 1 dan 2 menentukan:

 “(1) Negara pendaftaran pesawat udara berwenang untuk melaksanakan yurisdiksi terhadap tindak kejahatan dan perbuatan-perbuatan yang dilakukan di atas pesawat udara.

 (2) setiap negara Peserta Perjanjian harus mengambil tindakan-tindakan demikian sebagaimana diperlukan untuk yurisdiksinya sebagai negara pendaftaran terhadap tindak-tindak kejahatan di atas pesawat udara yang didaftarkan di negara tersebut”.

 Hingga tingkat tertentu, dampak dari ketentuan ini sangat dipengaruhi oleh Pasal 4 dimana, dalam keadaan-keadaan khusus, negara-negara lain juga dapat memiliki yurisdiksi. Namun demikian, prinsip yurisdiksi negara pendaftaran tetap dijunjung tinggi.

 Pada pesawat ruang angkasa, seperti juga pada pesawat udara, negara bertanggung jawab bagi tindakan-tindakan pesawat ruang angkasanya, akan tetapi, pada saat yang bersamaan, negara juga melindungi pesawat udara dan pesawat ruang angkasa didaftarkan di negara tersebut. Namun, perlu diingat bahwa pendaftaran saja bukan merupakan nasionalitas/kebangsaan: pendaftaran semata-mata hanyalah suatu bukti dari nasionalitas.[[218]](#footnote-218)

 Untuk pertama kalinya pendaftaran pesawat ruang angkasa disebutkan yaitu dalam sebuah rancangan resolusi yang diusulkan oleh Australia, Kanada, Italia dan Amerika Serikat tanggal 4 Desember 1961,[[219]](#footnote-219) yang memuat rekomendasi seperti berikut:

 “untuk membuat suatu catatan informasi yang diterima mengenai obyek-obyek yang diluncurkan ke dalam atau di luar orbit sesuai dengan alenia satu di atas, dan untuk mengumumkan data tersebut atas permintaan kepada negara anggota Peserikatan Bangsa-Bangsa dan anggota-anggota badan-badan khusus”.

 Resolusi yang dihasilkan Perserikatan Bangsa-Bangsa tanggal 20 Desember 1961,[[220]](#footnote-220) tidak membedakan antara pesawat ruang angkasa militer dan non-militer, juga tidak menyatakan secara tepat informasi-informasi macam apa yang diminta dari negara-negara itu. Amerika Serikat menyatakan bahwa resolusi itu hanya meminta laporan mengenai obyek-obyek yang telah dicapai, dan ditempatkan, di orbit. Negara-negara lainnya beranggapan bahwa semua pesawat ruang angkasa, yang diluncurkan ke ruang angkasa harus didaftarkan.[[221]](#footnote-221)

 Meskipun tujuan resolusi PBB tersebut berbunyi demikian, namun sampai berlakunya *Space Treaty* dan *Registration Convention* semua informasi itu diberikan atas dasar kesukarelaan semata-mata. Dalam Pasal VIII *Space Treaty*, karenanya, tidak dinyatakan rincian tentang pendaftaran tersebut.

 Pada tahun 1975, “*Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space*” ditandatangani[[222]](#footnote-222) dan mulai berlaku pada tanggal 15 Desember 1976 setelah masuknya lima ratifikasi. Pada bulan Maret 1981 lebih dari 30 negara telah menandatangani konvensi ini. Hal ini membuat ketentuan mengajukan informasi mengenai pendaftaran menjadi kewajiban untuk negara Peserta Perjanjian/ Konvensi itu.

 COCCA memusatkan perhatiannya pada pembukaan konvensi, yaitu:

1. Membuat ketentuan untuk mendaftar obyek-obyek ruang angkasa oleh negara-negara peluncur;
2. Menyediakan suatu daftar terpusat mengenai obyek-obyek ruang angkasa yang diterapkan serta diurus atas dasar kewajiban oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa; dan
3. Membuat ketentuan tentang cara-cara tambahan untuk membantu menidentifikasi obyek-obyek ruang angkasa.

 Konvensi memakai prinsip penunjukan yurisdiksi atas dasar pendaftaran nasional (*national registry*). Prinsip ini akan memungkinkan pengidentifikasian yang tepat atas obyek-obyek ruang angkasa, yang pada gilirannya, akan membantu dalam menentukan tanggung jawab dan menjamin hak untuk memperoleh kembali obyek-obyek tersebut.[[223]](#footnote-223)

1. Pendaftaran Nasional

 Di bidang hukum udara, Konvensi Chicago menyatakan dalam Pasal 20 dan Annex 7 bahwa “Setiap pesawat udara yang turut serta dalam navigasi udara internasional harus membawa nasionalitas yang layak dan tanda-tanda pendaftarannya”, dan Pasal 21 melanjutkan:

“Setiap Negara Peserta Perjanjian untuk memberikan kepada Negara Peserta Perjanjian lain atau kepada ICAO, atas permintaan, informasi mengenai pendaftaran dan pemilikan suatu pesawat udara tertentu yang didaftarkan di negara tersebut. Sebagai tambahan, setiap negara Peserta Perjanjian akan memberikan laporan-laporan kepada ICAO, menurut ketentuan-ketentuan yang akan diuraikan kemudian, yang membrikan data terkait tersebut yang dapat disediakan mengenai pemilikan dan pengawasan pesawat udara yang didaftarkan di negara itu dan yang biasa terlibat dalam navigasi udara internasional. Data yang selanjutnya yang diperoleh ICAO harus disebarluaskan oleh organisasi atas permintaan kepada Negara Peserta Perjanjian lainnya”.

 Mungkin dipertanyakan: apakah ada ketentuan serupa itu dalam hukum ruang angkasa?

 Menurut Pasal IV *Registration Convention* yang harus diberitahu adalah Sekretaris Jendral Perserikatan Bangsa-Bangsa dan bukan ICAO. Hingga saat ini masih belum ada badan hukum khusus bagi aktivitas-aktivitas keruangangkasaan. Informasi yang diberikan disebut secara rinci: nama negara (-negara) peluncur, penandaan yang jelas dari obyek-obyek ruang angkasa dan nomor pendaftarannya, data dan wilayah atau lokasi peluncuran, parameter-parameter orbit utama, dan fungsi umum dari obyek ruang angkasa harus dikemukakan.

Pasal V melanjutkan dengan ketentuan bahwa:

“Apabila sebuah obyek ruang angkasa diluncurkan ke dalam atau di luar orbit bumi yang diberi tanda dengan tanda-tanda atau nomor pendaftaran menurut Pasal IV (1) (b), atau keduanya, negara pendaftar harus memberitahu Sekretaris Jendral mengenai fakta ini pada saat mengajukan informasi menyangkut obyek ruang angkasa sesuai dengan Pasal IV”.

 Tidak ditetapkan batas waktu mengenai kapan informasi itu harus diberikan. Selain itu, tidak ditentukan kewajiban berkenaan dengan pemberian tanda-tanda (*markings* ). Oleh karena itu, pemberian tanda sifat suka rela, tetapi pendaftaran itu sendiri merupakan kewajiban. Juga, tidak dikemukakan petunjuk mengenai bagaimana pemberian tanda-tanda itu harus ditampakkan. Jelas kiranya bahwa, tidak seperti dalam ketentuan hukum udara, tidak tercapai keseragaman dalam pengaturan ruang angkasa.

 Penting untuk dicatat bahwa untuk pertama kalinya dibidang ini, *Registration Convention* memakai bahasa Arab sebagai salah satu bahasa resmi, di samping bahasa Cina, Spanyol, Inggris, Perancis dan Rusia.

 Seperti telah dikemukakan sebelumnya sejumlah delegasi konverensi dan beberapa penulis memandang pendaftaran sebagai suatu kontribusi untuk mencegah perlombaan senjata di luar angkasa. Suatu daftar yang tertib-teratur, lengkap dan informatif sedikit banyak akan mengurangi kemungkinan ataupun kekhawatiran/prasangka akan adanya penempatan senjata-senjata penghancur masal secara terselubung di dalam orbit.

 Suatu perbedaan lebih jauh antara pesawat udara dan pesawat ruang angkasa adalah bahwa di bidang penerbangan tidak ada daftar yang mencatat reruntuhan (*debris*), sedangkan, dalam hukum ruang angkasa, satelit-satelit yang tidak berfungsi lagi atau yang telah berhenti masa hidupnya sementara masih dalam bentuk asalnya, tetap tercantum dalam daftar.

 Di bidang penerbangan terdapat dua daftar, satu merupakan daftar nasionalitas dan yang lain dimaksudkan untuk dipakai negara-negara yang telah ikut serta dalam Konvensi Jenewa yang memperkenankan penetapan hak-hak pada pesawat udara, seperti *mortgage*. Untuk menguraikan secara panjang lebar mengenai daftar yang disebut terakhir ini kiranya akan menyimpang dari fokus studi penerbangan ini, namun hal itu perlu disinggung disini untuk menghilangkan timbulnya kerancuan di antara dua macam pendaftaran. Sedangkan untuk pesawat ruang angkasa hanya ada satu daftar.

4. Kerjasama Internasional

 Pengoperasian bersama (*join operation*) pesawat udara oleh beberapa negara menimbulkan permasalahan-permasalahan tertentu berkaitan dengan pendaftaran. Masalahnya menyangkut pemutusan tentang apakah bentuk kerjasama internasional, yang disinggung dalam Pasal 77 dan 79 Konvensi Chicago, itu sesuai atau tidak dengan pasal 17-21.

Pasal 77 menyebutkan tiga bentuk kerjasama internasional:

1. “*pooling arrangements*”: dalam bentuk kerjasama ini termasuk pengoperasian bersama angkutan udara pada suatu rute atau wilayah;
2. “*joint air transport organizations*”: dalam bentuk ini kerjasama ditujukan untuk menciptakan manajemen bersama dan pengoperasian pelayanan bersama; dikemukakan sebagai contoh adalah “*konsorsium*”;
3. “*multi national organizations*”: bertujuan untuk melakukan pengoperasian pengangkutan udara bersama oleh beberapa negara

 “*pool arangements*” tidak menimbulkan kesulitan berkenaan dengan pendaftaran. Setiap perusahaan menerbangkan pesawat udara miliknya masing-masing, yang didaftarkan di negara asal perusahaan itu. “*joint air transport* *organizations*” juga tidak menmbulkan suatu persoalan serius: pesawat udara didaftarkan negara-negara yang berpartisipasi atas dasar formula tertentu. Sebuah contoh yang baik diperlihatkan oleh Scandinavian Airlines *System*. Dari jumlah keseluruhan pesawat udaranya, tiga per tujuh didaftarkan di Swedia, sementara Denmark dan Norwegia masing-masing mendapat bagian dua per tujuh dalam daftar mereka.

 Namun, berkenaan dengan *multinational organizations*, adalah berbeda masalahnya. Yang menjadi pokok permasalahan ialah: haruskah pesawat udara didaftarkan di salah satu negara tertentu, atau di beberapa negara secara serempak? Dan, dalam hal yang disebut terakhir itu, apakah ini merupakan suatu pelanggaran atas ketentuan Pasal 77 Konvensi Chicago?

 Persoalan yang dihadapi oleh pengoperasian jasa angkutan multinasional muncul untuk pertama kali pada tahun 1964, pada waktu Afrique meminta ICAO untuk mempelajari nasionalitas dan pendaftaran pesawat udara yang dioperasikan oleh sebuah badan internasional. *Legal Committee of* ICAO membentuk sebuah sub-komite yang diketuai oleh pakar Perancis GARNAULT. Sub-komite itu sampai pada kesimpulan bahwa pendaftaran yang dilakukan badan bukan negara (*non-national registration*) diperkenankan menurut pasal 77 Konvensi Chicago. Pada tahun 1927, Sub-Komite itu bersidang kembali untuk memutuskan masalah bagaimana pendaftaran itu harus dilakukan, dan juga apakah pasal 77 yang berkenaan dengan kerjasama internasional harus direvisi. Sub-Komite tersebut memutuskan bahwa revisi demikian tidak perlu dilakukan, asal saja dipenuhi syarat-syarat tertentu.[[224]](#footnote-224)

 Melalui perbandingan, bagaimana keadaannya di bidang hukum ruang angkasa:

KAMENETSKAYA[[225]](#footnote-225) memberikan suatu komentar menarik mengenai persoalan pendaftaran, yurisdiksi dan pengawasan terhadap sistem-sistem ruang angkasa yang besar yang dimiliki organisasi-organisasi internasional. Sistem-sistem ruang angkasa yang besar, sebagai contoh satelit-satelit yang punya kemampuan berfungsi dalam jangka waktu lama, seperti *space shuttle* atau stasiun-stasiun orbital, memperlihatkan segi-segi yang agak unik. Dikatakan oleh KAMENETSKAYA: “Sistem-sistem ruang angkasa besar dapat dimiliki oleh negara-negara secara tersendiri, beberapa negara ataupun organisasi-organisasi internasional”. Pasal XIII *Space Treaty* membuka kesempatan untuk melakukan melakukan aktivitas-aktivitas yang dilaksanakan secara bersama-sama dengan negara lain, termasuk negara-negara di mana aktivitas-aktifitas tersebut dilaksanakan dalam kerangka organisasi-organisasi internasional antar pemerintah. KAMENETSKAYA mengatakan:

“Bahwa sesuai dengan Pasal VIIR *Registration Convention* yang ditujukan kepada negara-negara (dengan pengecualian beberapa pasal) berlaku terhadap suatu organisasi internasional antar pemerintah yang melakukan aktivitas keruangangkasaan apabila organisasi tersebut menyatakan penerimaannya atas hak-hak dan kewajiban yang diatur Konvensi dan apabila mayoritas negara anggota organisasi itu adalah peserta Konvensi ini dan Traktat mengenai Ruang Angkasa”.

KAMENETSKAYA akhirnya menyimpulkan: “Oleh karena itu, *Convention* *on Registration* memberikan bukti bahwa suatu organisasi internasional dapat mendaftarkan sendiri obyek-obyek ruang angkasa yang yang dimiliki organisasi ini dan yang diluncurkan olehnya”. Penulis menyetujui pendapat ahli ini bahwa apabila suatu obyek ruang angkasa dimiliki sebuah organisasi internasional maka besar kemungkinan organisasi akan memikul tugas mendaftarkan obyek tersebut untuk dirinya. KAMENETSKAYA yakin bahwa hal demikian akan terjadi terutama apabila organisasi itu sendiri yamg meluncurkan obyek tersebut. Namun, penulis ingin menekankan bahwa dalam hal-hal tertentu pendaftaran oleh organisasi internasional sendiri tidak disyaratkan, misalnya apabila anggota organisasi itu bukan Peserta *Registration Convention* atau *Space Treaty*. Selain itu, pendaftaran demikian tampaknya bukan merupakan keharusan apabila sebuah obyek milik organisasi internasional diluncurkan oleh sebuah negara ketiga, seperti dalam kasus *Space Lab* ESA, yang diluncurkan oleh Amerika Serikat dengan menyertakan dalam *space* *shuttle*.

Dalam pembukaan *Registration Convention* disebutkan juga *Liability* *Convention*, dan dengan penyebutan ini menggaris bawahi fakta bahwa dalam hal peraturan-peraturan dan prosedur tanggung negara peluncur untuk kerugian yang ditimbulkan oleh obyek-obyek ruang angkasanya akan tetap berlaku, dan tidak akan diubah atau diganti oleh ketentuan tambahan tentang pendaftaran.[[226]](#footnote-226) Pendaftaran pesawat udara sudah merupakan praktek yang cukup mapan. *Registration* *Convention* masih merupakan suatu langkah ke depan di mana juga mencakup ketentuan-ketentuan kompensasi untuk kerugian yang ditimbulkan olek pesawat ruang angkasa.

1. **Asuransi Pesawat Udara**

1. Peranan Asuransi

 Dalam kaitan tanggung jawab, pemanfaatan asuransi baik bagi pesawat udara maupun pesawat ruang angkasa dapat memberikan suatu jaminan yang layak terhadap kepentingan-kepentingan semua pihak. Asuransi banyak membantu meringankan resiko atas tanggung jawab pengangkut yang bergerak dalam bidang penerbangan, yang seperti lazimnya, menutup resiko-resiko yang berkenaan dengan pengangkutan barang dan penumpang juga yang menyangkut bahan-bahan material yang menyusun struktur pesawat udara. Mengingat biaya-biaya menyangkut cara-cara pengangkutan ini, dan kerugian berskala besar yang mungkin timbul, maka suatu polis asuransi yang komprehensif untuk melindungi pengangkut merupakan keharusan. Polis demikian juga penting untuk orang yamg mempercayakan jiwa dan barang-barangnya pada pengangkut.

 Polis asuransi penerbangan yang pertama di keluarkan di London oleh sebuah sindikat asuransi Lloyd. Peristiwa itu terjadi tahun 1921, dan polis-polis serupa itu terutama dikeluarkan untuk melindungi Zappelins.

 Asuransi penerbangan mengenai tiga tahap risiko:

1. Bahaya-bahaya yang normal dihadapi oleh pesawat udara;
2. Keadaan di mana bahaya-bahaya potensial menjadi kenyataan dan berlanjut menjadi ancaman besar terhadap pesawat udara; dan
3. Tahap di mana faktor penyebab kerugian dan akibat-akibat yang timbul daripadanya dihilangkan oleh sebab-sebab alamiah atau dihilangkan oleh faktor-faktor penghambat lainnya.

 Sifat pesawat udara yang sedemikian rupa memungkinkan suatu malapetaka dapat terjadi dalam tahap kedua tersebut; di mana suatu keadaan yang nyaman tiba-tiba dapat berubah menjadi suasana sangat berbahaya, yang membawa perubahan besar dalam faktor risiko akibat-akibat genting dapat saja timbul hanya karena suatu gangguan ringan; di samping itu, pada sarana pengangkutan lain akan lebih mudah memberikan bantuan dan pertolongan kepada para penumpang dan awaknya. Berkenaan dengan balon-balon, bahaya kebakaran timbul karena adanya gas-gas yang mudah terbakar, akan tetapi di bidang penerbangan sekarang balon-balon tidak hanya memainkan peranan penting.

 Kerugian total, yang pada sarana angkutan lain hanya terjadi secara sporadis, sangat umum terjadi dalam kecelakaan-kecelakaan penerbangan; oleh karena itu, dunia penerbangan mempunyai risiko khusus. Dengan demikian, kondisi-kondisi eksternal yang tersangkut dalam penerbangan pesawat udara juga harus diperhitungkan, seperti penerbangan malam hari, penerbangan-penerbangan di atas wilayah pegunungan, dan lain-lain.

 Perusahaan penerbangan *scheduled* lebih memudahkan penutupan jaminan pertanggungan, karena umumnya perusahaan demikian diakui memiliki reputasi baik; selain itu, operasi bisnis charter organisasi perusahaan mereka biasanya lebih kecil dalam ruang lingkup dan pengurusan modal yang sederhana. Lebih lanjut, semua perusahaan penerbangan charter tidak sama tingkatnya. Mereka sering berusaha untuk memperoleh pemasukan setinggi-tingginya dari pesawat udara yang mereka sediakan tanpa memperhatikan standar-standar keselamatan, yang mana hal ini turut mempengaruhi premi asuransi. Pabrik-pabrik pesawat udara mengasuransikan dirinya terhadap bahaya yang terjadi dalam penerbangan, pengujian dan penyerahan pesawat. Penerbangan-penerbangan tersebut secara individu diasuransikan dalam setiap hal. Demikian pula, pesawat udara yang melakukan survei-survei udara penyemprotan atau penebaran benih tanaman, dan operasi-operasi penyelamatan yang menyangkut penerbangan rendah di atas wilayah yang belum dikenal, semuanya mengandung risiko yang lebih besar, akibatnya harus dibayar premi yang lebih tinggi.

 Bahaya paling besar berhubungan dengan penerbangan militer, karena mereka sering dituntut untuk terbang dibawah keadaan di mana pertimbangan- pertimbangan keselamatan memainkan suatu peran kecil. Sebagian besar kecelakaan terjadi pada saat mendarat dan tinggal landas; di udara, bahaya yang mengancam hampir tidak sebesar itu. Berdasarkan statistik penerbangan, tampak bahwa sebagian besar kecelakan penerbangan disebabkan kesalahan pilot. Walaupun kesalahan-kesalahan yang berasal dari pelayanan di darat (*ground services*)seperti kurang memadaikan peralatan bandar udara udara dan kelalaian personil juga turut andil dalam sejumlah besar kecelakaan.[[227]](#footnote-227)

2. Kategori-Kategori Asuransi

 Asuransi penerbangan dapat dibagi ke dalam tiga kategori, yaitu:

1. Asuransi material (contohnya badan pesawat udara dan barang-barang yang diangkut);
2. Asuransi tanggung jawab yang dipikul operator yang timbul sebagai akibat keikutsertaannya dalam dunia penerbangan; dan
3. Asuransi jiwa orang-orang (penumpang dan personil pesawat) terhadap bahaya-bahaya yang menyertai penerbangan.

 Pihak asuransi penerbangan mengurus ketiga tipe asuransi itu: terutama menyangkut badan pesawat dan asuransi tanggung jawab, tetapi juga penutupan jaminan kecelakaan terhadap orang. Resiko-resiko penerbangan dalam asuransi jiwa masih ditangani oleh perusahaan-perusahaan asuransi jiwa.

 Prinsip-prinsip umum hukum dari hukum asuransi juga berlaku terhadap asuransi penerbangan. Namun, tampaknya perlu untuk menyusun ketentuan-ketentuan khusus mengenai definisi bahaya *(danger)* dan, juga ketentuan-ketentuan mengenai penaksiran *(valuation).* Asuransi tubuh pesawat dapat dibandingkan dengan asuransi tubuh kapal *(maritime hull insurance)*, dan asuransi tanggung jawab untuk kendaraan darat *(automobile).* Asuransi kecelakaan kargo dan jiwa manusia, di bidang penerbangan, sama dengan asuransi pengangkut laut dan kecelakaan laut.

 Dalam asuransi badan pesawat *(aviation hull insurance)*, pesawat udara yang diasuransikan merupakan obyek yang diancam bahaya dan diatur ketentuan asuransi. Polis-polis dewasa ini menyatakan bahwa pesawat udara terdiri dari badan *(hull)* berikut mesin-mesinnya, serta alat-alat pelengkap *(accessory)*. Polis-polis itu harus memuat suatu deskripsi pesawat udara, berikut kekhususan-kekhususannya, dan juga tujuan pemakaian pesawat udara tersebut. Batas-batas geografis dan kadang-kadang juga nama-nama pilot, atau pilot-pilot, yang menerbangkan pesawat udara juga dimasukkan.

 Kadang-kadang, polis-polis itu memuat klausula umum mengenai sertifikat pilot dan jumlah jam terbang. Klausula ini kadang-kadang berisi informasi bahwa pilot yang bersangkutan adalah pilot yang disetujui oleh pemegang polis.

 Dalam hukum ruang angkasa, di masa-masa mendatang, pengangkut akan bertanggung jawab sendiri untuk mengasuransikan dirinya terhadap risiko sehubungan dengan pengangkutan barang dan penumpang. Pada saat ini, terdapat perjanjian-perjanjian asuransi khusus. Di luar masalah itu ada keperluan di pihak yang banyak terlibat dalam pembuatan dan pengoperasian obyek-obyek tersebut untuk mengasuransikan dirinya terhadap kerusakan, dan kerugian, atas peralatan-peralatan mereka, dan terhadap tuntutan-tuntutan tanggung jawab bagi kematian, luka-luka, atau kerugian terhadap harta benda yang merupakan akibat dari aktivitas-aktivitas mereka di ruang angkasa.

 Meskipun pihak asuransi-asuransi telah mempersiapkan diri untuk menanggung risiko kerugian terhadap pihak-pihak ketiga di permukaan bumi yang ditimbulkan oleh obyek-obyek ruang angkasa sedini mungkin, tetapi polis pertama untuk menutup kerugian demikian yang menimpa suatu obyek ruang angkasa belum lama dibuat. Sebagaimana dikemukakan oleh MARGO,[[228]](#footnote-228) kendaraan peluncur yang membawa satelit komunikasi *Early Bird* (intelsat I) diasuransikan tahun 1965 terhadap kerugian fisik sebelum peluncuran.

 Karena alasan-alasan tertentu, asuransi satelit sejak semula, dan hingga saat ini, sebagian besar dipertanggungkan di pasaran penerbangan London; meskipun akhir-akhir ini sudah tampak perkembangan tingkat keikutsertaan dari pihak pasaran pelayaran.

 Pada awalnya, karena kesulitan dalam menaksir risiko-risiko, tidak ada asuransi yamg bersedia untuk menanggung risiko kemungkinan gagalnya peluncuran, tetapi pada tahun 1968 perusahaan-perusahaan Inggris dan Amerika Serikat sepakat untuk menjamin satelit-satelit Intelisat III terhadap risiko kegagalan peluncurannya. Semenjak itu asuransi satelit berkembang pesat.

 Apabila diperbandingkan, di bidang penerbangan sebagian besar asuransi masuk dalam kelompok-kelompok *(pools)*. Pembagian risiko berdasar atas pembentukan kelompok ini; oleh karena itu, kelompok-kelompok demikian terdiri atas sejumlsh perusahaan asuransi. Berdasarkan perjanjian ini, dana-dana dikumpulkan dari pihak-pihak yang dijamin, dan risiko dibagi di antara anggota-anggota sesuai proporsi saham perusahaan di dalam kelompok itu. Dalam kenyataan,ini merupakan suatu *joint-venture* asuransi yang dibentuk oleh perusahaan-perusahaan asuransi yang membuat perjanjian.

 Sejauh menyangkut pesawat ruang angkasa, dapat juga dibedakan bentuk-bentuk risiko:

1. Risiko kerusakan atau kerugian obyek ruang angkasa;
2. Risiko kerusakan atau kerugian peralatan dalam pesawat; dan
3. Resiko tanggung jawab terhadap pihak ketiga dan yang ikut di dalam pesawat ruang angkasa.

 Sejak peluncuran Sputnik I tanggal 4 Oktober 1957, sekitar 11.366 buah obyek ruang angkasa telah diluncurkan ke dalam orbit sekeliling bumi. Pergerakan-pergerakan obyek ruang angkasa itu di ruang angkasa dapat dikontrol dari permukaan bumi, dan garis edar orbit obyek ruang angkasa ini dapat berubah, juga pada saat setelah peluncurannya ke dalam orbit.

 Cukup banyak bukti bahwa dengan sedemikian banyaknya obyek ruang angkasa yang mengorbit bumi, risiko-risiko terjadinya tabrakan di ruang angkasa akan lebih meningkat, akan tetapi dengan pemantauan yang konstan atas obyek-obyek ruang angkasa memberi jaminan bahwa dalam banyak hal perubahan garis edar yang tidak dikehendaki dapat dideteksi dan diperbaiki sebelun menimbulkan kerugian.

 Dalam hal-hal yang merupakan kekecualian, seperti *Cosmos 954* dan *Skylab*, sebuah obyek ruang angkasa mungkin keluar dari kendali. Dalam situasi begini, sangat sukar untuk menduga apa yang terjadi dan kadang-kadang tidak mungkin untuk memperbaiki. Dalam hal tersebut, kemungkinan risiko meninpa keseluruhan obyek, dan atas semua peralatan di dalam obyek tersebut, sangat besar. Namun demkian, mengingat tingkat rata-rata kecelakaan yang rendah dan dengan memperhitungkan kecilnya kemungkinan kecelakaan karena kecanggiha teknologi dan sistem penunjang yang disertakan dalam satelit-satelit komersial, tidak ada masalah lagi kecuali masalah risiko yang diasuransikan dan premi-premi yang tidak begitu tinggi.

 Secara perbandingan juga, risiko-risiko yang termasuk dalam asuransi badan pesawat udara dibagi dalam tiga tipe, yaitu resiko-resiko *flight, taxii* dan *ground risk.* Pengertian istilan “*in flight*” didefinisikan dalam polis-polis sesuai dengan Konvensi Roma 1952. Risiko *taxi* tidak merupakan risiko independen; risiko ini ada kaitannya dengan “*ground risk*” ataupun “*flight risk*”, karena tidak selalu mungkin untuk menentukan secara tegas kapan waktunya “*taxiing*”, atau yang dimaksud dengan istilah selam pendaratan atau kapan mulainya dan berakhirnya tinggal landas.

 Pada awalnya pihak asuransi-asuransi penerbangan membatasi tanggung jawab mereka pada bentuk kerugian yang paling umum, yaitu kerugian yang timbul dari tabrakan. Meski, makna kata “tabrakan” *(collision)* yang dinyatakan dalam polis-polis asuransi sangat longgar. “*Ground risk*” terdiri dari bahaya-bahaya sebagai berkut:

1. Kerusakan atau kerugian yang disebabkan oleh tabrakan atau perbuatan jahat;
2. Kerugian akibat kebakaran, “*self ignition*” atau ledakan;
3. Kerugian yang ditimbulkan oleh pencuri atau tindakan pengancaman.

 Dalam hukum ruang angkasa ada tiga bentuk asuransi yang diperuntukkan bagi satelit. Yang pertama, asuransi *Satellite Ground Property*. Bentuk pertanggungan ini ditunjukkan untuk menjamin kerusakan (kemusnahan) atau kerugian pada setiap pesawat ruang angkasa yang dimaksudkan untuk dipergunakan kembali dalam satu rangkaian peluncuran; setiap kendaraan peluncur, lengkap maupun tidak lengkap, yang dimaksudkan untuk dipakai dalam peluncuran pesawat ruang angkasa, dan perangkat peluncuran yang terkait yang ditempatkan di lokasi peluncuran, dapat dijamin oleh asuransi ini. Bentuk/tipe polis ini menjamin semua risiko kerusakan fisik dan/atau kerugian yang ditimbulkan oleh sebab apapun, sesuai dengan syarat-syarat, pembebanan-pembebanan dan pengecualian-pengecualian yang dimuat dalam polis.

 Bentuk asuransi yang Kedua adalah *Launch Failure insurance.* Tipe jaminan ini mulai berlaku bersamaan waktunya dengan dihentikannya pemanasan *(pre-ignition)* pada saat percobaan peluncuran. Untuk menghindari kesenjangan waktu penjaminan, kata-kata yang dipakai untuk mulai memberlakukan polis asuransi kegagalan peluncuran adalah sama dengan yang dipakai untuk *asuransi satelitte ground property.* Asuransi Kegagalan Peluncuran seringkali disertai ketentuan tentang “*no loss return premium*”. Menurut ketentuan ini, dalam hal tidak terjadi kerugian yang diasuransikan maka suatu presentase premi dapat dikembalikan.

 Tipe yang ketiga dari asuransi itu adalah *Satelitte life insurance*, yang mulai berlakunya jaminan bersamaan dengan terhentinya jaminan asuransi *launch failure*. Jaminan asuransi ini tetap berlaku selama tiga tahun setelah waktu berlakunya. Mengingat fakta bahwa daya hidup sebagian besar satelit terbatas untuk jangka waktu tiga tahun maka perlu kiranya untuk menghapus dan meninjau kembali polis pada setiap habis masa berlakunya untuk memastikan kelanjutan jaminan berakhirnya program peluncuran.

 Ada dua metode guna menetapkan batas pertanggungan. Metode yang pertama adalah untuk mengembalikan uang senilai harga sarana/kendaraan peluncur, jasa peluncuran dan satelit. Metode lainnya didasarkan atas perkiraan kerugian pendapatan yang disebabkan karena kerusakan satelit.

 Dalam bidang asuransi pesawat ruang angkasa, hingga saat ini, tidak ada bentuk asuransi untuk menjamin penumpang; “polis tanggung jawab penumpang satelit” tidak terdapat pada saat ini. Namun, untuk mengantisipasi pengoperasian *spacle shutlle* – yang menurut fakta akan terwujud pada awal tahun 1981 dan mengingat perkembangan-perkembangan lain yang timbul dalam pengangkutan penumpang/orang di luar angkasa, pihak-pihak asuransi mulai memusatkan perhatiannya terhadap risiko kemungkinan luka-luka atau kematian penumpang pesawat serta anggota awak pesawat, dengan menetapkan untuk menjadi risiko-risiko ini.[[229]](#footnote-229)

**DAFTAR PUSTAKA**

Aggarwala N., *Political Aspect of Hijacking*, Vol. 585, International Councilation, 1971.

Almond, *General Principes of the Law: An appraisal of the Correspondence of Principles Relating to the High Seas to Outer Space*, I.I.S.L., 1985 di Stockholm.

Bin Cheng, *Convention on International Liability for Damage Caused by Space Object*, dalam Jasentuliyana/Lee, *Manual on Space Law,* 1979, Vol. I.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, “*Nationality and Registration of Aircraft* – Art. 77 of *Chicago Convention*”, JALC 1966.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, *Manual of Space Law*, 1979, Vol.I.

E. Suherman, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan (Himpunan Makalah 1961-1965)*, Bandung: Mandar Maju, 2000.

Eddy Setyabudi, Aspek Politik Juridis Pertanggungjwaban Internasional tentang Jatuhnya Benda-Benda Buatan Manusia Yang Diluncurkan Ke Antariksa, *Makalah seminar Nasional Hukum Antariksa*, LAPAN, 1985.

Gerald J. Mossinghoff, “Managing Tort Liability Risk in the Era of the Space Shuttle”, *Journal of Space Law 7* 1979.

Horvits, J.F., “Arab Terorits an International Aviation Deterence the Political Act”*, Vol 24 chitty ‘Law Journal* 145, 1976.

Ivan A. E., *Air Hijacking: its Cause and Cure, Vol 63 American Journal & International Law* (AJIL) 700, 1969.

J. C. Verplaetse, *International Law in Vertical Space*, 1960.

J. P. Honig, *the Legal Status of Aircraft*, 1956.

J. Pfeifer, *International Liability for Damage Caused by Space Object*, Zeitscrift fur Luft und Weltraumsrecht, 1981.

John C. Cooper, *Aerospace Law- Subject Matter and Terminology,* JALC 1963.

Juajir Sumardi, *Hukum Ruang Angkasa (Suatu Pengantar*), Jakarta: PT Pradnya Paramita, 1996.

K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*, Alumni, Bandung, 1987.

Kieken P.J Van *Hijacking and Asylum* Vol.22. *The Netherlands* *International Law,* 1975.

Komar Kantaatmadja, *Ganti Rugi Internasional Pencemaran Minyak di Laut*, Bandung: Alumni, 1981.

L.V. Berkner. 1958. *Manual on Rockets and Satelites*, *Annals of the International Geophysical Year*. New York: Pergamon Press.

M. Benko dkk, *Space Law in United Nations*, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 1985.

M. D. Werro, *Die Haftung aus Zusammentoss von Flugzeugen*, Thesis, Zurich 1978.

M. Lach, *the International Law of Uoter Space, 113,* Recueil des cours, 1964.

M. Le Goff, *Manua de Droit Aerien, Droit Public,* Paris, 1954.

M. Milde, “Tenth International Conference on Air Law”, *Air Law 4*, 1979.

Manfred Lachs, *the Law of Outer Space,* Leiden, 1972.

Martono, H. K dan Amad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik,* Raja Grafindo Persada.

Martono, H. K, *Pembajakan Udara (Aircraft Hijacking)*: Pidato Ilmiah dibacakan pada Lustrum VII Universitas Islam Jakarta, 1987.

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

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, *Annals of Air and Space Law*, Vol.XVIII-1993 Part.I, Toronto: the Carswell Company Limited, 1993.

Mieke Komar Kanta Atmadja, Segi-Segi Hukum Perjanjian Internasional dalam Masalah Ratifikasi Perjanjian Internasional Bidang Keantariksaan, *Makalah Pertemuan Ilmiah Nasional Hukum Antariksa* tanggal 18-19 Desember 1985, LAPAN Jakarta.

Mochtar Kusumaatmadja, *Pengantar Hukum Internasional, buku-I bagian Umum,* Bandung, 1976.

Naniwati, “Tinjauan Kepentingan Nasional dalam Ratifikasi terhadap Konvensi Internasional tentang *Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space*”, *Makalah Pertemuan Ilmiah Hukum Antariksa* 18-19 Desember 1985 di LAPAN.

Nicolas Matesco MATTE, *Space Activities and Emerging International Law,* Canada: MicGill University, 1984.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, *Space Policy and Programmes Today and Tomorow,* Toronto: the Carswell Company Ltd, 1980.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, *Aerospace Law*, 1977.

P. P. C. Haanappel, “Some Observation on the Crash of Cosmos 954”, *Journal of Space Law* 6, 1978.

P. Van Fenema, “the 1972 Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects”*, Master’s Thesis*, Montreal: McGill University.

Paul G. Dembling, “Cosmos 954 and the Space Treaties” *Journal of Space Law 6,* 1978.

Pramono Agus, *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa,* Ghalia Indonesia, 2011.

Priyatna Abdurrasyid, *Beberapa Bentuk Hukum sebagai Pengaturan Menuju Indonesia Emas 2020.*

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, *Pengantar Hukum Ruang Angkasa dan Space Treaty 1967,* BPHN, Bandung: Bina Cipta, 1967.

Rein, B., A *Governement Perspective*, Vol.37, *Journal of Air Law and Commerce*, 1971.

Ruman Sudrajat H. Hidayat, “Tinjauan Kemungkinan Ratifikasi Perjanjian Internasional Mengenai Pertanggungjwaban Terhadap Kerugian yang disebabkan oleh Objek Ruang Angkasa yang diluncurkan ke Antariksa (*Liabilitty Convention* 1972) untuk Kepentingan Nasional”, *Makalah Seminar Hukum Antariksa Nasional 18-19 Desember 1981 di LAPAN.*

S. M. Williams, “The Role of Equity in the Law of Outer Space”, *International Relations* Davies Memorial Institute of International Studies, England, Vol.V, 1975.

Samuel A, “Crimes Committed on Board Aircraft: Tokyo Convention Act” Vol. 42 *British Yearbook of International Law*, 1967

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, the Legal Problems: *An Introduction*”, Vol. 37, *Journal Airlaw and Commerse*, 1971.

Shubber S, *Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft*, The Hague: Martinus Nijhoff. 1973.

Soegiyono, “Analisis Sistem Pertanggungjawaban Negara Peluncur Atas Kerugian yang Ditimbulkan oleh Jatuhnya Benda Antariksa”, *Jurnal Media Hukum*, Volume 16 Nomor 2 Tahun 2009.

Th. E. Wolcott, “Some Aspects of Third Party Liability in Space Shuttle Operation” *Akron Law Review 13,* 1980.

W. P. Heere, “Air Cushion Vehicles, A Legal Puzzle”, *Netherlands Yearbook of International Law*, 1971.

Yasidi Hambali, “Masalah Nasional dan Internasional Megenai Pendaftaran Benda-Benda Buatan Manusia Yang Diluncurkan ke Ruang Angkasa”*, Makalah Seminar Nasional Hukum Antariksa* tanggal 18-19 Desember 1985 di LAPAN.

*Montreal Protocol* ICAO Doc.9257, Montreal 23 September 1978.

*Conference de Droit Prive Aerien International*, Rome, September-Oktober 1952, proce-verbaux.

Nottebohm Cases (Lichtenstein v. Guetemala), Tahap kedua, ICJ Report 1955.

Duchemin v. Pan American World Airways, Cour de Cassation (Ch.civ) *Daloz Jur* 441.

Fruit Stand Incident: Vincent d’anna v. United States (four cases) CCA 4, 11 April 1950, USA v. R 1950.

Crocodile Incident: *Florida Newspapers*, Tampe, 21 September 1975.

Laporan *Staff on the United States Senate Committee on Aeronautical and Space Science, Convention on International Liability for Damage Caused by Space Object: Analysis and Background Data, Committee Print*, 92nd Congress 2nd Session, Mei 1972.

E. R. Finch dalam *Settlement of Space Law Disputes, The Present State of the Law and Perspective of Further Development,* laporan sebuah Kolokium internasional (Cologne, September 1979), diedit oleh K.H. Bockstiegel.

Laporan *Staff of United States Senate Committe*, *Supra*.

John C. Cooper, “International Control of Outer Space – Some Preliminary Problems”, 3rdColloquium, Stockholm, 1960.

John Kish, *the Law of International Space*, A.W. Sijthoff Leiden, 1973.

Advisor Opinion of the International Court of Justice (21 Juni 1971), *ICJ Reports* 1971.

*The Aeronautical Journal* (Royal Aeronautics Society) Vol.73 (1969), hal 753.

*Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage*, (Vienna, 21 Mei 3) IAEO Doc. CN-12/46 (1963) dan ILM.2 (1963).

NASA Act 1958, 42 US: 2458 (b), section 308 (a) (*Public Law* 96-48, 8 Agustus 1979, 93 Stat.348).

G.P. Sloup, “Liability and Insurance Aspects of the Space Transportation System Under the New Section 308 of the National Aeronauticts and Space Act”, Annals of Air and Space Law, Vol.IV (1979).

Bodenschatz, “the Convention on the International Liability for Damage Caused by Space Object from an Aviation Insurer’s Point of View”, 15th *Colloquium,* Vienna, 1972.

C. Q. Christol, “International Liability for Damage Caused by Space Objects”, A. C.L. 74, 1980.

M. Bodenschatz, “Roma Convention: Quo Vadis”, *International Law Association*, Laporan Konferensi-55, New York, 1972.

S.Gorove, “Legal Aspects of Solar Power Satellites: Focus on Microwave Exposure Standard”, 22nd Cplloquium, Munich, 1979.

C.C. Okolie, “Solar Energy Bank for Mankind in Contemporary International Space Law”, 22nd Colloquium Munich, 1979.

Douglas Keith Eyborg, “Air Transportation of Radio Active Materials”, JALC, 1974.

Mircea M. Matte, “Cosmos 954: pour une’zone orbitale de securite”, Annals of Air and Space Law, Vol.III, 1970.

C.Q. Christol, “the Use of a Nuclear Power Sources (NPS) in Outer Space”, Zeitschrift fur Iuft-und Weltraumrecht, 1981.

Verbatim Record, UNCOPUOS meeting, UNDoc.A/AC.105/PV.187, 13 Juli 1978.

*Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, *signed at The Hague on December 1970.*

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

*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.*

*Convention on the Marking of Plastic Explosive for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991.*

Konvensi Wina tahun 1961 tentang Hubungan Diplomatik

*International Herald Tribune* 13-14 Desember 1969.

*International Tribune* tanggal 19 Maret 1970.

*The Time* 2 Februari 1966.

Majalah *Time* tanggal 10 Februari 1968.

Majalah *Time* tanggal 10 Februari 1970.

*Magna Charta*, 1215.

*Habeas Corpus Act*, 1679.

*Bill of Right*, 689.

*Declaration Des Droit de L’home at Du Citoyen*, 1789.

*Virginia Bill of Rights*, 1776.

*Declaration of Independence*, 1776.

*The Four Freedoms*, 1941.

*The International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights.*

*International Covenant on Civil and Political Rights.*

*The Universal Declaration of Human Right.*

*Convention on International Human Rights on* 1966.

ICAO Doc. 8920: *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft,* signed at *The Hague* on 16 December 1970.

*Trakat Mexico City of 1902*.

Konvensi Buenes Aires 1920.

Perjanjian Quito 1935.

Konvensi Janewa 1935.

Konvensi Washingtong D.C. 1971.

Konvensi Washington DC 1077.

*Department of Transport, Federal Aviation Administration (FAA) Office of Civil Aviation Security US and Foreign Regisstered Aircraft Hijacking.*

*Lihat ICAO Doc.9327 Annual Report of the Council-1980: Documentation for the Session of the Assembly in 1981, 1981*.

Departement of Transport FAA USA, *the Third International Civil Aviation Security Conference*, 1982.

*Terorist Skyjacking: A Statistical Overview of Terorist Skyjacking from January 1968 - June 1982.*

*Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, signed at Tokyo on 14 September 1963.

*United Nations* *Treaties Series* Volume 704 No.10106 tentang *The Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16* Desember 1970.

*United Nations* *Treaties Series Volume* 860 No.12325 tentang *Convention for the Suppression of* *Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation*, *signed at* Montreal *on* 23 September 1971.

*United Nations Series Volume* 974 No. 14118 tentang *Convention* *on the Prevention* *and* *Punishment of Crimes against Internationally Protected* *Persons*, *Including Diplomatic Agents*, *adopted in* New York on 17 Desember 1979.

*United Nations Resolution* No.34/146 Annex, tentang *the Convention on the Physical* *Protection* *of Nuclear Material*, *adopted at* Vienna *on* 3 *March* 1980.

*Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airport Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention to the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 Februari 1988.*

*Convention of the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, done at Rome on 10 March 1988.*

*Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platform Lacated on the Continental Self, done at Rome on 10 March 1988.*

*Protocol on the Authentic Trilingual* *Text of the Convention on International Civil Aviation, signed* *at* Montreal, on 30 September 1977.

Ch.S.Sheldon dan B.M.De Vue, “*United Nations Registry of Space Vehicles*”, 13th *Colloquium*, *Constance*, 1970.

E.Galloway. 1975. *Staff Report of US Senate Committee on Aeronautical |and Space Sciencs, Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space: Analysis and Background Data, Committe Print,* 94th *Congress*, 1st *Session.*

Resolusi PBB 20 Desember 1961, No.1721B (XVI).

S.Gorove, “*Convention* *on* *Registration* *of Object Launched Into Outer Space: Analist* *and* *Commentary* “19th *Colloquium*, Anaheim, 1976.

Menter, “Relationship of Air and Space Law” 19th *Colloquium*, Anaheim, 1976.

I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, “*The United Nations Registration of Spacecraft*”, *13rdColloquium*, Constante, 1970.

A.A. Cocca, “*Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space*”, dalam Jasentuliyana/Lee, *Manual on Space Law*, 1979, Vol.I.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, “*El Registro de Objetos Espaciales*, *Cuarta Etapa de la Codification Del Derecho del* *Espacio*”, *Beitrage zum luft –und weltraumrecht*, *Festshrijft zu Ehren von Alex Meyer Cologne*, 1975.

R. R. Nys “*Etude Sur la nationalite des aeronefs*”, *refue francaise de droid* *aerien*, 1964.

Kamenetskaya, “Large *Space System belonging to International Organization*: *Certain* *Problems of Registration, Jurisdiction and Control: 23rd colloquium*, Tokyo, 1980.

Lemoine*, Traite de droit aerien, Paris 1947. Dan lihat juga A. van Wijk, Aircraft Accident Inquiry in the Netherlands*, 1947.

R. D. Margo, “Some Aspects of Insuring Satellites” *The Insurance Law Journal*, 1979.

UNGA Resolution 1348 (XIII) December 13, 1958.

UNGA Resolution 1802 (XVII), December 1962, *Cooperation in the Peaceful Uses of Outer Space*.

UN Doc. A/Res/34/68, December 1970. *Agreement Governing the Activities of State on the Moon and Other Celestial Bodies*.

He Qizhi, *Annals of Air and Space Law*, ICASL McGill University, Montreal, Canada, Vol.XIV, 1989.

Annex A: Statement of Claim, yang dilakukan oleh pemerintah Kanada pada pemerintah Uni Soviet mengenai jatuhnya satelit Cosmos 95 tahun 1978.

J.G Strake, *An Introduction to International Law*, Disadur oleh F. Isjwara Alumni, Bandung, 1972.

Laporan Delegasi RI pada sidang ke-19 Sub Komite Ilmiah dan Teknik Ruang Angkasa PBB (UN-COPUOS), New York 11 s/d 12 Januari 1989.

1. Lihat Matte N.M., *Treaties on Air-Aeronautical Law.* Toronto: The Carswell Company Limited. [↑](#footnote-ref-1)
2. M.le Goff, *Manua de Droit Aerien, Droit Public,* Paris 1954. Menurut Lemoine, Hukum Udara adalah cabang hukum yang menentukan dan mempelajari hukum dan peraturan hukum mengenai lalu lintas udara dan penggunaan pesawat udara dan juga hubungan-hubungan yang timbul dari hal tersebut, M. Lemoine, *Traite de Droit Aerien, Paris 1974.* [↑](#footnote-ref-2)
3. M.Lach, *The International Law of Uoter Space, 113* Recueil des cours 1964 , III, hal 33., lihat juga John C. Cooper, *Aerospace Law- Subject Matter and Terminology,* JALC 1963, Hal. 89 dan seterusnya. [↑](#footnote-ref-3)
4. *Air law is a body of rules governing the use of airspace and its benefit for aviation, the general public and nation of the world,* lihat Verschoor, *An Introduction to Air Law. The Netherlands,* Kluwer Law. [↑](#footnote-ref-4)
5. Priyatna Abdurrasyid, *Beberapa Bentuk Hukum sebagai Pengaturan Menuju Indonesia Emas 2020,* Fikahati Anesha bekerja sama dengan Badan Arbitrase Nasional Indonesia, 2008, hal 424. [↑](#footnote-ref-5)
6. *Ibid,* hal. 125. [↑](#footnote-ref-6)
7. Pramono Agus, *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa,* Ghalia Indonesia, 2011, hal 8. [↑](#footnote-ref-7)
8. *Treaty for the Extradition of Criminals and For Protection Against Anarchism*, Mexico City, January 28th, 1902; *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 Prevention and Punishment of Terrorism*, Geneve, November 16th, 1937; *Convention for the Creation of an International Criminal Court*, Geneve November 16th 1937; *International Air Services Transit Agreement*; Signed at Chicago on 7 December 1944; *International Air Transport Agreement*, signed at Chicago on 7 December 1944; *Convention on Offences and Certain Other Act Committed on Board Aircraft*, signed at Tokyo on 14 September 1963; *Convention for the Suppression of Unlawful sezure of Aircraft*, signed at The Haque on December 16th, 1979; *Convention to Prevent and Punish the Acts of Terrorism Taking the Form of Crimes Against Persons and Related Extortion That Are of International Significance*, signed at Washington, DC., on February 2nd, 1971; *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*, signed at Montreal on September 23rd, 1971; *Convention on the Prevention and Punishment of Crime Against Internationally Protected Persons, Including Diplomatic Agents*, signed at Washington, DC., on December 14th 1973; *Convention of European on the Suppression of Terrorism*, signed at Strasbourg, on January 27th 1977; *Convention on the Marking of Plastice Explosive for the purpose of Detection*, signed at Montreal on 1 March 1991. [↑](#footnote-ref-8)
9. 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 Darussalam, Bulgaria, Czekoslovakia, Denmark, Hongaria, India, Inggris, Italia, Jepang, Jerman, Kamboja, Korea Selatan, Libanon, Malaysia, Thailand, Myanmar, Norwegia, Selandia Baru, Prancis, Pakistan, Papua New Guenia, Filipina, Polandia, RRC, Rumania, Swiss, Singapura, Spanyol, Swedia, Sri Lanka, Taiwan, Yordania, Bangladesh, Turki, Uni Emerat Arab, Slovakia, Rusia, Vietnam, Mauritius, Kyrghysztan, Kuwait, Madagaskar, Uzbekistan, Hong Kong, Oman, Qatar, Canada, Ukraina. [↑](#footnote-ref-9)
10. Pasal 1 Konvensi Paris 1919 berbunyi “*The high Contracting Paries recognize that every power has complete and exlusive sovereignty over the airspace above its territory.”* [↑](#footnote-ref-10)
11. Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 berbunyi “*The high Contracting Paries recognize that every sovereign state has complete and exclusive sovereignty over airspace above its territory”.* [↑](#footnote-ref-11)
12. *Air Defence Identification Zone (ADIZ)* adalah penunjukan ruang udara khusu dimensi tertentu di mana semua pesawat udara diharuskan mematuhi identifikasi khusus dan/atau prosedur tambahan yang berkenaan dengan lalu lintas udara. [↑](#footnote-ref-12)
13. Martono, H.K dan Amad Sudiro. *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik.* Raja Grafindo Persada. Hal 6. [↑](#footnote-ref-13)
14. Filosofi di dalam dunia penerbangan adalah “*safety first”*. [↑](#footnote-ref-14)
15. Sumber hukum udara nasional sebagai implementasi Undang-Undang Dasar 1945 antara lain Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, stb. 1939-100, Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1946, Undnag-Undang No 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 dan seterusnya. Disamping itu, berbagai peraturan pada tataran regulasi terdapat berbagai peraturan seperti keputusan mengenai kendaraan, keselamatan penerbangan, lalu lintas udara, angkutan udara, teknik perawatan pesawat udara dan lain-lain, semuanya sebagai sumber hukum udara nasional. [↑](#footnote-ref-15)
16. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 13/S/1971 tanggal 18 Januari 1971 tentang Syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan Mengenai Penggunaan Pesawat Udara untuk komersial di Indonesia; Keputusan Menteri Perhubungan Nomor SK 295/C/1970 tentang Penerbitan Penumpang Pesawat Udara; instruksi Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 1/1970 tentang Pelaksanaan Tata Tertib Penumpang Pesawat Uadara; Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/315/V/1973 tentang Panitia Penrtiban Angkutan Udara dan Pengamanan Bandara Udara; Keputusan Direktur Jenderal perhubungan Udara Nomor SKEP/1274/VII/1975 tentang Bantuan pelaksanaan Tindak Anti Hijacking pada tingkat preventif oleh Perusahaan Penerbangan; Keputusan Direktur Jenderal Nomor SKEP/293/XI/ Tahun 199 tentang sertifikat kecakapan petugas pengaman pengangkutan dan / atau Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara; Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/275/XII/1998 tentang Pengangkutan Barang-Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara; Instruksi Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor INS/01/98 tentang Peningkatan Sistem Perhubungan dan Panglima Angkutan Bersenjata Republik Indonesia Nomor KM 71 Tahun 1989, Nomor KEP/09/11/1989 tantang Penyelenggaraan Pemerliharaan keamanan dan ketertiban di Daerah Lingkungan Kerja Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta; Peraturan Pemerintah Noomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselematan Tentang Surat Tanda Kecakapan Opperator Peralatan Sekuriti dan Petugas Pemeriksa Penumpang; Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/40/II/95 tentang petunjuk Pelaksanaan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 1989 tentang Penerbitan Penumpang, Barang dan Kargo yang Diangkut Dengan Pesawat Udara. [↑](#footnote-ref-16)
17. Lihat Pasal 5-6 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. [↑](#footnote-ref-17)
18. Transportasi adalah suatu perjanjian timbale balik secara lisan maupun tertulis antara perusahaan penerbangan dengan penumpang dan/atau pengirim baran, di mana perusahaan penerbangan mengikatkan diri untuk mengangkut oenumpang dan/atau barang. Sebaliknya, penumpang dan/atau pengirim barang membayar biaya ongkos transportasi. Perusahaan penerbangan berhak menerima pembayaran ongkos transportasi yang merupakan kewajiban bagi penumpang dan/atau pengirim barang, sebaliknya penumpang dan/atau pengirim barang berhak menikmati transportasi sampai di tempat tujuan. [↑](#footnote-ref-18)
19. Pasal 3 ayat (2) ….*if the carrier accepts a passenger without a passenger ticket having been delivered he shall no be entitled to avail himself of those provisions this Convention which exclude or limit his liability.*  [↑](#footnote-ref-19)
20. Pasal 3 huruf (e), *a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention*. [↑](#footnote-ref-20)
21. Pasal 22 Ayat (1) *in the carriage of passenger the liability of the carrier for each passenger id limited to the sum of 125,000 francs.*  [↑](#footnote-ref-21)
22. Pasal 155 UU RI No.1 Tahun 2009. [↑](#footnote-ref-22)
23. Pasal 156 UU RI No.1 Tahun 2009. [↑](#footnote-ref-23)
24. Pasal 157 UU RI No.1 Tahun 2009. [↑](#footnote-ref-24)
25. Pasal 158 UU RI No.1 Tahun 2009. [↑](#footnote-ref-25)
26. Pasal 159 UU RI No.1 Tahun 2009. [↑](#footnote-ref-26)
27. Pasal 161 UU RI No.1 Tahun 2009. [↑](#footnote-ref-27)
28. Pasal 161 UU RI No.1 Tahun 2009. [↑](#footnote-ref-28)
29. Pasal 162 UU RI No.1 Tahun 2009. [↑](#footnote-ref-29)
30. Pasal 163 UU RI No.1 Tahun 2009. [↑](#footnote-ref-30)
31. Pasal 164 UU RI No.1 Tahun 2009. [↑](#footnote-ref-31)
32. *Montreal Protocol* ICAO Doc. 9257, Montreal 23 September 1978. [↑](#footnote-ref-32)
33. M.Milde, “Tenth International Conference on Air Law”, *Air Law 4*, (1979) hal.4 [↑](#footnote-ref-33)
34. Pasal XII Montreal Protocol, yang menggantikan Pasal 23 Ayat 1 Konvensi Roma. [↑](#footnote-ref-34)
35. Pasal 23 Ayat 2, Konvensi Roma. [↑](#footnote-ref-35)
36. Lihat *Conference de Droit Prive Aerien International*, Rome, September-Oktober 1952, proce-verbaux, hal.12-15 da 53-60. [↑](#footnote-ref-36)
37. ICAO Doc. 8582 LC/153-1 dan LC/153-2,1964. [↑](#footnote-ref-37)
38. Untuk masalah ini, lihat M.D. Werro, *Die Haftung aus Zusammentoss von Flugzeugen*, Thesis, Zurich 1978. [↑](#footnote-ref-38)
39. Pasal 24 Konvensi Roma. [↑](#footnote-ref-39)
40. Lihat Bin Cheng, “Convention on International Liability for Damage Caused by Space Object”, dalam Jasentuliyana/Lee, *Manual on Space Law,* 1979, Vol. I, hal.112 dst. Lihat juga J. Pfeifer, “International Liability for Damage Caused by Space Object”, Zeitscrift fur Luft und Weltraumsrecht, 1981 hal.215-257. [↑](#footnote-ref-40)
41. Pasal VII *Liability Convention*. [↑](#footnote-ref-41)
42. Nottebohm Cases (lichtenstein v. Guetemala), Tahap kedua, ICJ Report, 1955, hal.4 dst [↑](#footnote-ref-42)
43. Duchemin v.Pan American World Airways, Cour de Cassation (Ch.civ) Daloz Jur.441. Lihat juga *Air Law*, 1980,hal.52 (Schoner’s Digest). [↑](#footnote-ref-43)
44. Fruit Stand Incident: Vincent d’anna v. United States (four cases) CCA 4, 11 April 1950, USA v. R 1950, hal. 282. [↑](#footnote-ref-44)
45. Crocodile Incident: *Florida Newspapers*, Tampe, 21 September 1975. [↑](#footnote-ref-45)
46. Laporan *Staff on the United States Senate Committee on Aeronautical and Space Science, Convention on International Liability for Damage Caused by Space Object*: Analysis and Background Data, Committee Print, 92nd Congress 2nd Session, Mei 1972 (laporan ini dipersiapkan oleh D.H. Zafren). [↑](#footnote-ref-46)
47. Nicholas Mateesco Matte, *Aerospace Law*, 1977, hal.154. [↑](#footnote-ref-47)
48. UN Doc. A/AC.105/C.2/SR.131,hal.197. [↑](#footnote-ref-48)
49. Lihat E.R.Finch dalam *Settlement of Space Law Disputes, The Present State of the Law and Perspective of Further Development,* laporan sebuah Kolokium internasional (Cologne, September 1979), diedit oleh K.H. Bockstiegel, hal.77-78. [↑](#footnote-ref-49)
50. J.C. Verplaetse, *International Law in Vertical Space*, 1960, hal,372 dalam catatan kaki no.239; dalam Vincent d’Anna v. United States. [↑](#footnote-ref-50)
51. Lihat laporan Staff of United States Senate Committee, *supra* catatan no.20 hal.24. [↑](#footnote-ref-51)
52. John C.Cooper, “International Control of Outer Space –Some Preliminary Problems”,3rdColloquium, Stockholm, 1960, hal.21 dst. [↑](#footnote-ref-52)
53. Lihat *Advisor Opinion of the International Court of Justice* (21 Juni 1971), *ICJ Reports* 1971, hal.21 (Namibia/South West Africa Case). [↑](#footnote-ref-53)
54. Lihat mengenai masalah ini W.P. Heere, “Air Cushion Vehicles, A Legal Puzzle”, *Netherlands Yearbook of International Law*,1971, hal.108-121. [↑](#footnote-ref-54)
55. S.M. Williams, “The Role of Equity in the Law of Outer Space”, *International Relations* Davies Memorial Institute of International Studies, Englan), Vol.V (1975) No.1 hal.787. [↑](#footnote-ref-55)
56. *The Aeronautical Journal* (Royal Aeronautics Society) Vol.73 (1969), hal 753. [↑](#footnote-ref-56)
57. Mengenai masalah ini lihat P.van Fenema, *The 1972 Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects,*Master’s Thesis, McGill University, Montreal, 1973, Bab VIII. [↑](#footnote-ref-57)
58. Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, (Vienna, 21 Mei 3) IAEO Doc. CN-12/46 (1963) dan ILM.2 (1963), hal 727. [↑](#footnote-ref-58)
59. NASA Act 1958, 42 US: 2458(b), section 308(a) (Public Law 96-48, 8 Agustus 1979, 93 Stat.348). Lihat Gerald J. Mossinghoff, “Managing Tort Liability Risk in the Era of The Space Shuttle”, *Journal of Space Law 7* (1979), hal 121-130, juga G.P. Sloup, “Liability and Insurance Aspects of the Space Transportation System Under the New Section 308 of the National Aeronauticts and Space Act”, Annals of Air and Space Law, Vol.IV (1979), hal. 639 dst. [↑](#footnote-ref-59)
60. Mengenai masalah ini, lihat Th.E. Wolcott, “Some Aspects of Third Party Liability in Space Shuttle Operation” *Akron Law Review 13* (1980) hal.613-612. [↑](#footnote-ref-60)
61. Lihat Bodenschatz, “The Convention on The International Liability for Damage Caused by Space Object from an Aviation Insurer’s Point of View”, 15th *Colloquium,* Vienna, 1972, hal.88-91. [↑](#footnote-ref-61)
62. Pasal X Liability Convention. [↑](#footnote-ref-62)
63. Pasal 2 Konvensi Roma 1952. [↑](#footnote-ref-63)
64. Pasal II *Liability Convention.* [↑](#footnote-ref-64)
65. Pasal IV *Liability Convention.* [↑](#footnote-ref-65)
66. Pasal 7 Konvensi Roma 1952. [↑](#footnote-ref-66)
67. Pasal 15 Konvensi Roma 1952. [↑](#footnote-ref-67)
68. Pasal 16 (1) Konvensi Roma 1952. [↑](#footnote-ref-68)
69. Pasal 19 Konvensi Roma 1952 [↑](#footnote-ref-69)
70. Agar tidak terjadi kelambatan dalam penyelesaian kasus pada pengadilan-pengadilan nasional (yang kemungkinan berlarut-larut) dan ada kemungkinan bahwa, jika suatu negara mempunyai perundang-undangan yang membatasi tanggungjawabnya terhadap kerugian yang disebabkan oleh kegiatan negara, korban mungkin tidak akan memperoleh ganti rugi sepenuhnya: maka Pasal XI meniadakan prasyarat menurut hukum domestik dalam mengajukan tuntutan berdasarkan konvensi ini. [↑](#footnote-ref-70)
71. Pasal XV *Liability Convention*. [↑](#footnote-ref-71)
72. Pasal XVIII *Liability Convention* Komisi tidak hanya akan mempertimbangkan prinsip-prinsip hukum internasional yang berlaku, tetapi juga akan memutuskan berdasarkan fakta terkait dengan tuntutan itu dan menentukan besarna ganti rugi. [↑](#footnote-ref-72)
73. Pasal XIX *Liability Convention*. Negara-negara blok Soviet menentang suatu ketentuan begi keputusan yang mewajibkan penyelesaian sengketa yang mengarah kepada keputusan yang mengikat: karenanya ketentuan-ketentuan kompromistis inilah yang berhasil dicapai. Lihat juga Bin Cheng mengenai konvensi ini dalam *Manual of Space Law*, 1979, Vol.I, hal.83-172. [↑](#footnote-ref-73)
74. Bin Cheng dalam *Manual of Space Law*, 1979, Vol.I pada halaman 137 dst. [↑](#footnote-ref-74)
75. C.Q. Christol, “International Liability for Damage Caused by Space Objects”, A. C.L. 74 (1980) hal.346-371. [↑](#footnote-ref-75)
76. M. Bodenschatz, “Roma Convention: Quo Vadis”, *International Law Association*, Laporan Konverensi-55, New York 1972, hal. 741e-742j. [↑](#footnote-ref-76)
77. S.Gorove, “Legal Aspects of Solar Power Satellites: Focus on Microwave Exposure Standard”, 22nd Cplloquium, Munich, 1979, hal.1-3. Juga C.C. Okolie, “Solar Energy Bank for Mankind in Contemporary International Space Law”, 22nd Colloquium Munich, 1979, hal 11-22 [↑](#footnote-ref-77)
78. Douglas Keith Eyborg, “Air Transportation of Radio Active Materials”, JALC, 1974, hal.681 dst. [↑](#footnote-ref-78)
79. Lihat Mircea M. Matte, “Cosmos 954: pour une’zone orbitale de securite”, Annals of Air and Space Law, Vol.III (1970), hal.483-509. Juga lihat C.Q. Christol, “the Use of a Nuclear Power Sources (NPS) in Outer Space”, Zeitschrift fur Iuft-und Weltraumrecht, 1981, hal.47-49. [↑](#footnote-ref-79)
80. Paul G. Dembling, “Cosmos 954 and the Space Treaties” *Journal of Space Law 6* (1978), hal.134. Dan juga Verbatim Record, UNCOPUOS meeting, UNDoc.A/AC.105/PV.187, pada hal.66, (13 Juli 1978). [↑](#footnote-ref-80)
81. P.P.C. Haanappel, “Some Observation on the Crash of Cosmos 954”,*journal of Space Law* 6 (1978) hal.147-149. [↑](#footnote-ref-81)
82. *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, signed at The Hague on December 1970 [↑](#footnote-ref-82)
83. Organisasi Penerbangan Sipil Internasional didirikan berdasarkan Pasal 43 Konvensi Chicago 1944 tentang *Convention of International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944.* [↑](#footnote-ref-83)
84. *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Agains the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.* [↑](#footnote-ref-84)
85. *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.* [↑](#footnote-ref-85)
86. *Convention on the Marking of Plastic Explosive for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991.* [↑](#footnote-ref-86)
87. Pasal 3 Ayat (1), *The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board aircraft.* [↑](#footnote-ref-87)
88. Matte N.M.Ed., *Annals of Air and Space Law*. Vol.XVIII-1993 Part.I. Toronto: The Carswell Company Limited, 187-191 (1993). [↑](#footnote-ref-88)
89. A Contracting State which is not the state of registration may not interfere with an aircraft in flight in order to excercise its criminal jurisdiction over an offences commited on board except in thefollowing 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 manuver of aircraft in force in such state; (e) the exercise of juridiction is necessary to ensure the observance of any obligation of such state under a multilateral international agreement. [↑](#footnote-ref-89)
90. Menurut hukum kebiasaan internasional yurisdiksi terhadap tindak pidana pelanggaran dalam pesawat udara terdiri dari *territorial jurisdiction principle dan extra-territorial jurisdiction principle.* Hal yang terakhir inimeliputi *active nationality juridiction principle, passive nationality jurisdiction principle dan the universal jurisdiction principle. Lihat Sami Shubber hlm. 75-83.* [↑](#footnote-ref-90)
91. Pasal 3 (Ayat 91), *The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed onboard.* [↑](#footnote-ref-91)
92. 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. [↑](#footnote-ref-92)
93. 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 aircraft, an offence or act contemplaid in Article 1, paragraph 1, impose upon such person reasonable measures including restraint which are necessary......(b) to maintain good order and diciplin on board;or......*  [↑](#footnote-ref-93)
94. 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 persone against whom the actions were taken.* [↑](#footnote-ref-94)
95. 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 persone against whom the action were taken. [↑](#footnote-ref-95)
96. Pasal 14 Ayat (1), *When any person has been disambarked in accordance withArticle8, paragraf 1, or delivered in accordance with article 9, paragraf 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 redident or that state, return him to the teritory of the state in which he began journey his journey by air.* [↑](#footnote-ref-96)
97. Pasal 13 Ayat (3), *Any person in custody persuant to the provious paragraph shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national.* [↑](#footnote-ref-97)
98. Lihat Konvensi Wina tahun 1961 tentang Hubungan Diplomatik [↑](#footnote-ref-98)
99. Pasal 13 Ayat (5), *When astate, persuant ti this Atricle, has taken a person into custody* *it shall immediately notify the state of registration of the aircraftand the State of nationality of the detained the person and, if it considers it advisable, an other interested State if the fact thet such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which makes the preliminary onquiry contemplated in paragraph 4 of this Article shall promptly report its findings to the said states and shall indicate weather it intends exercise jurisdiction.* [↑](#footnote-ref-99)
100. Pasal 11 Konvensi Tokyo 1963, (1) , *When a percon on board has unlawfully committed by force or threat thereof an act of interserence, seizure, or other wrongful excercise of control of 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 lawfull commander or to preserve his control of the aircraft; (2) in the case contemplatedin the presseding paragraph, the ContractingState in which the aircraft lands shall permit its passengers and crew to continue their journeys as soon as practicable, and shall return the aircraft and its cargo to the person awfully entitle to prossession.* [↑](#footnote-ref-100)
101. Yang dimaksud dengan senjata adalah segala sesuatu yang dapat digunakan untuk membunuh, melukai atau membuat seseorang tidak berdaya. [↑](#footnote-ref-101)
102. Penumpang gelap adalah penumpang yang tidak dilengkapi dengan dokumen perjalanan seperti tiket pesawat udara. [↑](#footnote-ref-102)
103. Pesawat udara milik *Korean Airlines* (KAL) dari Korea Selatan pada tanggal 12 Desember 1969 dibajak ke Korea Utara oleh kapten penerbang sendiri. Lihat International Herald Tribune (13-14 Desember 1969) seperti dikutip oleh Sami Shubber [↑](#footnote-ref-103)
104. Pasal 1 Ayat (3) Konvensi Tokyo 1963, *For the purpose of this Confrntion, 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 end* [↑](#footnote-ref-104)
105. Seorang penerbang yang sedang melakukan penerbangan Jakarta-Schippol, Belanda diancam oleh pembajak apabila kapten penerbang tidak mau memenuhi tuntutannya, akan dibuka rahasia pribadinya yang sangat membahayakan dirinya atau diancam keluarganya di Jakarta akan diculik. [↑](#footnote-ref-105)
106. 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 bard 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*. [↑](#footnote-ref-106)
107. Pasal 21 Ayat (1), As soon at twelve of the signatory States have deposited their instruments of this convention, it shall come into force between them on the ninetieth day after the date of 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 or ratification. [↑](#footnote-ref-107)
108. Pasal 1 Ayat (1) huruf (a), this convention shall apply in respect of (a) offences against penal law; [↑](#footnote-ref-108)
109. This convention shall apply in respect of :.. jeopardize good order and discipline on board. [↑](#footnote-ref-109)
110. Pasal 2 Konvensi Tokyo 1963, Without prejudice to the provisiona of Article 4 and except when the safety of the aircraft or person 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 radical or religious discrimination. [↑](#footnote-ref-110)
111. Memang dalam konvensi Tokyo 1963 tidak ada pengertian yang dimaksudkan dengan *political offences, tetapi* pengertian tersebut dapat dipinjam dari *The Havard Research on Extradition, Castioni Case (1891); Meuner Case (1894)* dan *Lord Harvard Research on Extradition, Castioni 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 Governmentof their own choice on the other, and that, if the offence is committed by one side or the other [ersuance of that object, it is a political offences, otherwise not.* [↑](#footnote-ref-111)
112. Aggarwala N., *Political Aspect of Hijacking*. Vol. 585 International Councilation 7-27 (1971). [↑](#footnote-ref-112)
113. Dalam perkembangannya, pembajakan udara tidak hanya bermotif politik seperti pembajakan sesudah Perang Dunia Kedua. ada berbagai motif pembajakan udara, misalnya motif (a) kejahatan biasa yang dilakukan terhadap TWA Juni 1970 menuntut tebusan US$ 100,000.00, (b) sakit jiwa (*mentally disturb people*) jenis pembajakan ini mudah ditangkap, (c) keluarga berantakan (*broken* *home*) seperti pembajakan yang dilakukan Ekanayaka Sapala warga negara Sri Lanka membajak B747 milik Alitalia 30 Juni 1982, ia menuntut istrinya dikumpulkan, kemudian menyerahkan diri, (d) rindu tanah air (*home sick*) para pembajak menuntut dipulangkan ke Havana, Cuba karena rindu tanah air, tetapi tidak mempunyai uang. Jenis pembajakan ini paling kecil risikonya, karena itu TWA menginstruksikankepada para *crew*-nya untuk memenuhi tuntutan pembajak untuk memperkecil risiko, (e) penculikan seperti pembajakan yang dilakukan terhadap Perdana Menteri Congo Moise Tshombe yang dibajak dalam pesawat udara HS125 tanggal 30 Juni 1967 dan mendarat di Aljazair, demikian pula 19 pejabat Guinea diculik oleh Gana pada saat *Pan Am* mendarat di Bandara Accra, (f) politik merupakan pembajakan yang paling kejam dan paling seru terjadi pada 6 September 1969. Dalam satu hari 5 pesawat udara dibajak oleh PFLF, 3 pesawat udara milik *Swiss Air*, BOAC dan TWA sekaligus diledakkan di *Downsonfield*, Jordania, satu pesawat udara B747 yang tidak dapat mendarat di *Downsonfield* diledakkan di mesir dan EL AL mendarat di Heathrow, Inggris yang dibajak oleh Leila Khaled ditangkap dan ditukar dengan para sandera, (g)cinta buta dilakukan oleh seorang pemuda terhadap pesawat udara *Bouraq Indonesia Airlines*, karena cintanya tidak dilayani oleh wanita pujaannya. Pemuda itu selalu mengikuti wanita pujaannya dengan membawa bensin dan korek api untuk bersama-sama bunuh diri. [↑](#footnote-ref-113)
114. Kadang-kadang istilah “*hijacking*” disamakan dengan “*air piracy*”, seperti berlaku dalam hukum laut internasional klasik, khususnya di dalam hukum laut internasional, mempunyai konotasi yang berbeda. Menurut Pasal 15 (1) Konvensi Geneve 1958 yang dimaksud “*piracy*” merupakan tindak pidana kejahatan yang melanggar hukum nasional maupun internasional (*internal crimes*) yang secara universal diterima dan dianggap sebagai musuh manusia . menurut Konvensi Geneve 1958 “*piracy*” mempunyai unsur-unsur(a) ancaman kekerasan, (b) melawan hukum nasional maupun hukum internasional (*universal law*), (c) negara manaoun berhak mengadili, (d) tidak ada negara mana pun yang akan melindungi perompak (pirate), (e) perampasan harta benda untuk kepentingan pribadi (*private goal*), (f) dilakukan oleh penumpang atau awak kapal dari kapal yang lain, (g) dilakukan di laut lepas (*high seas*), (h) perompakan (*piracy*) merupakan kejahatan musuh manusia, sedangkan “*hijacking*” (a) belum tentu merupakan kejahatan, karena “hijacking” dianggap sebagai salah satu sarana mencapai tujuan politik. Syria pernah mengeluarkan prangko dua orang pembajak dengan latar belakang pesawat udara yang sedang dibakar, sebagai simbol kepahlawanannya,

(b) tujuan hijacking adalah 65% bukan untuk kepentingan pribadi (*private end*), melainkan untuk tujuan politik, (c) pembajakan selalu mendarat di negara berdaulat, tidak pernah mendarat di tempat yang tak bertuan, (d)dilakukan di dalam pesawat udara, baik dilakukan oleh penumpang maupun awak pesawat udara sendiri, (e) pembajakan udara tidak merupakan kejahatan internasional (international crime) maupun universal crime, (f) mayoritas pembajak tidak akan diekstradisikan, terutama bagi negara-negara berkembang, lihat Samuel A.,Crimes Committed on board aircraft: Tokyo Convention Act. Vol.42 British Yearbook of International Law 271-277 (1967) dan the legal Problems: *An Introduction*. Vol.37 *Journal Airlaw and Commerse* 167-170 (1971). [↑](#footnote-ref-114)
115. Pasal 16 (2) Konvensi Tokyo 1963 “*Without prejudice to the provision of the proceding paragraph, nothing in this convention shall be deemed to create an obligation to grant extradition*. [↑](#footnote-ref-115)
116. Dalam penjelasannya terdapat pernyataan “ ... *In both countries the case had occured where some persone had attempted, in the same cases successfully, to seizure the control of the aircraft and to the passengers to destinations other than those which the lawful owners had intended. This had been done in such a manner as to jeopardize seriously the lives of the person on board*. [↑](#footnote-ref-116)
117. 1. *When person on board has unlawfully committed by forced on threat there of an act of interfence 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 contemplatedin the proceding 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 possession.* [↑](#footnote-ref-117)
118. Ciri-ciri pembajakan udara pada umumnya dengan kekerasan, tetapi dalam hal-hal tertentu misalnya seseorang mencampurkan minuman penerbang yang dapat memabukkan kemudian mengambil alih kendali pesawat udara atau seseorang menipu penerbang bahwa dia diperintahkan oleh perusahaan untuk mengambil alih kendali pesawat udara dapat tergolong sebagai pembajakan menurut Konvensi Tokyo 1963. [↑](#footnote-ref-118)
119. Pada tanggal 12 Desember 1969 kapten penerbang (*pilot in command*) *Korean Airlines* (KAL) membajak pesawat udara dari Korea Selatan ke Korea Utara, lihat International Herald Tribune 13-14 Desember 1969. [↑](#footnote-ref-119)
120. Menurut Konvensi Jenewa 1958 yang dimaksud pembajakan (perompakan) (*sea piracy*) adala setiap tindakan illegal, penahanan, atau tindakan-tindakan lain perompakan yang dilakukan seorang awak kapal atau penumpang terhadap kapal dagang untuk keperluan pribadi atau pesawat udara sipil lain atau terhadap awak kapal atau penumpang atau harta benda di dalam kapal dagang atau pesawat udara sipil; atau terhadap kapal dagang atau pesawat udara sipil atau penumpang atau harta benda yang berlangsung di laut lepas atau di luar yurisdiksi suatu negara berdaulat. [↑](#footnote-ref-120)
121. Pesawat udara Korean *Airlines dipaksa* mendarat dan penerbang serta awak pesawat udara ditembak dan dua orang penumpang lainnya luka parah dalam bulan april 1958; Dalam usaha percobaan pembajakan udara milik *Eastern Airlines* dalam bulan Maret 1970 *co-pilot* dan kapten penerbang ditembak luka parah, lihat International Tribune tanggal 19 Maret 1970; Selama pembajakan pesawat udara *Aeroflot* seorang pramugari dibunuh dan penerbang ditembak luka parah, lihat *International Tribune* tanggal 16 Oktober 1970 [↑](#footnote-ref-121)
122. Pembajakan yang dilakukan terhadap pesawat udara *Eithopian Airlines* dalam bulan Februari 1966 kapten penerbang diancam untuk mendarat tanpa menggunakan ancaman kekerasan, lihat *The Time* 2 Februari 1966; Dalam bulan Agustus 1966 dua orang penumpang mengancan penumpang yang lain dan penumpang ketiga mengancam penerbang tanpa mennggunakan kekerasan, tetapi ancaman tersebut gagal; Perdana Mentri Tshombe dibajak tanpa menggunakan kekerasan (*The Ibserver 2 July 1967*); Seseorang bocah disandera oleh pembajak tanpa kekerasan dalam pembajakan pesawat udara Amerika Serikat di Vietnam Selatan tanggal 10 Februari 1968; [↑](#footnote-ref-122)
123. Lihat majalah *Time* tanggal 10 Februari 1968 [↑](#footnote-ref-123)
124. Lihat majalah *Time* tanggal 9 Januari 1970 [↑](#footnote-ref-124)
125. Pasal 16 Konvensi Tokyo 1963, (1) *offences committed on aircraft register in a contracting State, shall be treated, for the purpose of extradition, as it they had been committed not only in the place in which they have occured but also in the territory of the statey of registration of the aircraft;* (2) *without prejudice to yhe provision of the preceeding paragraph, nothing in this convention shall be deemed to created an obligation to grant extradition.* [↑](#footnote-ref-125)
126. Undang-undang no 1 tahun 1979 tentang Ekstradisi, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1979. [↑](#footnote-ref-126)
127. Dasar hukum yang kuat hak-hak asasi manusia tercantum dalam Revolusi PBB dengan judul The *universal Declaration of Human Rights*. Deklarasi tersebut merupakan dasar yang kuat lahirnya *The International Covenant on Human Right* of 1966, *Declaration of Human Rights*, merupakan pedoman dalam pergaulan hidup bangsa-bangsa di dunia untuk melindungi hak-hak asasi manusia, walaupun tidak mempunyai daya hukum yang mengikat. [↑](#footnote-ref-127)
128. *Magna Charta* (1215), *Habeas Corpus Act* (1679) dan *Bill of Right* (689). [↑](#footnote-ref-128)
129. *Declaration Des Droit de L’home at Du Citoyen* (1789). [↑](#footnote-ref-129)
130. Virginia Bill of Rights (1776), Declaration of Independence (1776); The Four Freedoms (1941) [↑](#footnote-ref-130)
131. Konvesi-konvensi Internasional yang mengatur hak-hak asasi manusia adalah *The International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights; International Covenant on Civil and Political Rights; The Universal Declaration of Human Right; Convention on International Human Rights oh* 1966. [↑](#footnote-ref-131)
132. Pasal 8 Ayat (2), *if a countracting states with 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 condition provided by the law of the requested State.* [↑](#footnote-ref-132)
133. Syria pernah mengeluarkan prangko seorang pembajak dilatarbelakangi pesawat yang sedang dibakar, sebagai penghormatan kepahlawanan pembajak. [↑](#footnote-ref-133)
134. Lihat ICAO Doc.8920: *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft,* signed at The Hague on 16 December 1970. [↑](#footnote-ref-134)
135. Martono K., Pembajakan Udara (*Aircrafct Hijackung*). Pidato Ilmiah Yang dibackan pada Lustrum Islam jakarta,1987. Tidaak diterbitkan. [↑](#footnote-ref-135)
136. Disamping Organisasi nasional maupun internasional yang menyadari dari kerawnan pembajakan udara anatara lain *The Air law Group Of the Royal Aeronautical Society,The Assembly Of zcouncil of Europe, International Air transport Association* (IATA), *International law Association* (ILA), *the United Nations* (UN), *International federation of Airlines Pilot Association* (IFALPA), lihat Shubber S. Jurisdiction Over Crimes on Board Aircraft.The Hauge: Martinus Nijhoff.1973. [↑](#footnote-ref-136)
137. Indonesia telah meratifikasi Konvensi Tokto 1963 pada tahun 1976 berdasarkan Undang-undang nomor 2 Tahun 1976. [↑](#footnote-ref-137)
138. Sub-komite hukum terdiri dari negara-negara Aljeria, kanada Colombia, Denmark, Prancis, India, Israel, Jepang Nigeria, Swiss, Tunisia, Inggris, dan Amerika Seerikat, Lihat Shubber S.Jurisdiction Over crimes on Board Aircraft. The Hague: Martinus Nijohff,1973. [↑](#footnote-ref-138)
139. *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*. [↑](#footnote-ref-139)
140. 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*”....... [↑](#footnote-ref-140)
141. Pasal 1 (2) Konvensi Roma 1952 “*for the purpose of this convention, an aircraft is consodered to 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 case of an aircraft lighter than air the expression ”in flight” relates to period from the moment when it becomes detached from the surface until it becomes again attached thereto”* [↑](#footnote-ref-141)
142. Pasal 1 paragraf dan (b) Konvensi *The Hague* 1970 mengatakan ... *is an accomplice* (ditekankan oleh penulis) *of as person who performs or attempts to performs any such act committs an offence (hereinafter reffered to as “the offence”*) [↑](#footnote-ref-142)
143. Martono K., Pembajakan Udara (*Aircraft Hijacking*): Pidato Ilmiah dibacakan pada Lustrum VII Universitas Islam Jakarta, 1987. Halaman 13, tidak diterbitkan [↑](#footnote-ref-143)
144. Pasal 1 Paragraph (a) Konvensi The Hague 1970 “ ...  *unlawfully, by force or threat, or by any other form of intimidation, seizes, of exercises control, that aircraft, or attempts (ditekankan penulis) to perform any such act, or* ... [↑](#footnote-ref-144)
145. Ivan A. E., *Air Hijacking: its Cause and Cure. Vol 63 American Journal & International Law* (AJIL) 700 (1969). [↑](#footnote-ref-145)
146. 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 exercise control of, that aircraft, of attempts to performs any such act, or *...*  [↑](#footnote-ref-146)
147. Penumpang gelap adalah penumpang pesawat udara yang tidak dilindungi oleh dokumen transportasi udara. [↑](#footnote-ref-147)
148. Awak pesawat udara cadangan (*extra crew*) adalah awak pesawat udara yang belum bertugas, mereka akan ditugaskan pada jadwal dan rute yang lain. [↑](#footnote-ref-148)
149. Pasal 3 paragraf *3 Konvensi The Hague 1970 “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 commited is situated outside the terrority of the State of registration of that of aircraft”.* [↑](#footnote-ref-149)
150. Pasal 3 paragraf 5 Konvensi The Hague 1970 “*Nowithstanding 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 of registration of that aircraft.* [↑](#footnote-ref-150)
151. Perusahaan penerbangan yang mengoperasikan pesawat udara bersama secara internasional adalah *Schandinavian Airlines System* (SAS) dimana saham perusahaan penerbangan tersebut dimiliki oleh negara-negara Swedia, Norwegia, dan Denmark. Pasal ini lahir sebagai realisasi Pasal 77 Konvensi Chicago 1944. Pasal tersebut diilhami usul gabungan antara Australia dan New Zealand pada saat diadakan konverensi penerbangan sipil internasional di Chicago dalam tahun 1944. [↑](#footnote-ref-151)
152. Menurut Pasal 31 dan 32 Konvensi Chicago 1944 yang berhak mengeluarkan sertifikan kelaikan udara (*certificate of* *airworthiness*) dan sertifikat kecakapan (*certificate of competency*) adalah negara tempat pesawat udara didaftarkan [↑](#footnote-ref-152)
153. Pasal 8 paragraf (1) Konvensi *The Hague* 1970 “*the offence shall be deemed to be included as an extraditable offence in any extradition treaty existing between Contracting States. Contracting ctates undertake to include the offence as an extraditable offence in every extradition treaty to be concluded between them.* [↑](#footnote-ref-153)
154. Pasal 9 paragraf (1) Konvensi *The Hague* 1970 “*when any of the acts mention in Article 1 (a) has occured or is about to occur, Contracting States shall take all appropriate measures to restore control of the aircraft to its lawful commander of to preserve his control of the aircraft* (ditekankan penulis). [↑](#footnote-ref-154)
155. Pasal 9 paragraf (2) Konvensi The Hague 1970 ”*in the case contemplated by the preceding paragraf, any Contracting State in wich the aircraft or its passengres 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. [↑](#footnote-ref-155)
156. Pasal 11 Konvensi The Hague 1970 “*each ContractingState shall in accordance with its national law report to the Council of International Civil Aviation Organization as proptly as possible and 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 result of any extradition proceedings or other legal proceedings.* [↑](#footnote-ref-156)
157. Konvensi-konvensi tersebut antara lain Trakat Mexico City of 1902, konvensi Buenes Aires 1920, Perjanjian Quito 1935, Konvensi Janewa 1935, Konvensi Washingtong D.C. 1971 dan Konvensi Washington DC 1077. [↑](#footnote-ref-157)
158. Istilah “*aircraft hijacking*” paling populer digunakan, disamping istilah *skyjacking*, *air piracy*, *aerial* *skyjacking, illegal deversion of aircraft*, bahkan kadang-kadang menggunakan istilah *air banditism*. [↑](#footnote-ref-158)
159. Tidak semua negara menganggap pembajakan udara sebagai kejahatan (*crime*) sebab ada negara-negara yang menganggap pembajak justru dianggap sebagai pahlawan. Syria pernah membuat prangko seorang pembajak dengan latar belakang pesawat udara sedang diledakkan sebagai simbol kepahlawanan pembajak. [↑](#footnote-ref-159)
160. Rein, B., A *Governement Perspective*. Vol.37 *Journal of Air Law and Commerce* 183 (1971). [↑](#footnote-ref-160)
161. Organisasi Internasional yang dimaksudkan adalah *International Civil Aviation Organization* (ICAO), *United Nations Organization* (UNO), *International Airtransport Asociation* (IATA), *International Federation of Airlines Pilot Asociation (*IFALPA*), International Air Trafic Control Association (*IFATCA*), International Police Crime Organization (*INTERPOL*).* [↑](#footnote-ref-161)
162. Banyaknya korban jiwa akibat pembajakan udara dapat dibaca:

Horvits, J.F., Arab *Terorits an International Aviation Deterence the Political Act. Vol 24 chitty ‘Law Journal* 145 (1976). [↑](#footnote-ref-162)
163. Samual, A., *the Legal Problems: an introduction*. Vol. 37 Journal *of Airlaw and Commerce* 163 (1971). [↑](#footnote-ref-163)
164. Evan, A.E., *Airhijacking: its Cause* *Cure*. Vol. 63 *American Journal* & *International Law* 701 (1969). [↑](#footnote-ref-164)
165. Pembajak bernama Key Jean dan Mena membajak *Pakistan International Airlines* tanggal 3 Desember 1970, namun pembajakan dapat diringkus. [↑](#footnote-ref-165)
166. Dalam drama pembajakan Kuwait Airways dari Bangkok ke Kuwait dengan 97 penumpang dan 15 awak pesawat udara 2 orang ditembak pembajak dan beberapa penumpang lain dipukul. [↑](#footnote-ref-166)
167. Negara yang pernah menolak izin pendaratan pesawat yang sedang dibajak adalah Libanon. Pemertah Libanon menolak pesawat udara *Trans World Airlines* (TWA) yang sedang dibajak oleh *Popular Front for the Liberation of Palestine* dengan pertimbangan apabila diizinkan mendarat aan timbul masalah ekstradisi sebagai akibat pendaratan tersebut. lihat Anggarwala N., *Political Aspects of Hijacking.* Vol 585 *International Counciliation* 31 (1971). Penolakan juga pernah dilakukan oleh Malaysia terhadap pesawat udara Wayla milik Garuda Indonesia. [↑](#footnote-ref-167)
168. Perusahaan penerbangan di Indonesia pernah 2 kali dibaja masing-masing *Vicker Viscount* milik *Merpati Nusantara Airlines* tanggal 5 Februari 1972 di Yogyakarta DC-9 Wayla milik Garuda tanggal 28 Maret 1981 di Bangkok. Kedua pembajak tersebut pelakunya dapat ditangkap. Lihat *Department of Transport, Federal Aviation Administration (FAA) Office of Civil Aviation Security US and Foreign Regisstered Aircraft Hijacking Pages 34 dan 91.* [↑](#footnote-ref-168)
169. Berbagai motif pembajakan udara dapat dibaca Anggarwala., *Political Aspect of Hijacking*. 585 *International Conciliation* 7-27 (1971). Kieken P.J Van *Hijacking and Asylum* Vol.22. *The Netherlands* *International Law View* 6 (1975). [↑](#footnote-ref-169)
170. Menurut data yang dapat ditemukan pembajakan udara terbanyak terdapat dalam tahun 1970 sebanyak 83 kali pembajakan disiusul 70 kali dalam tahun 1969. Lihat *Agarwala Ibid*. [↑](#footnote-ref-170)
171. Pada tataran internasional perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) telah mengeluarkan berbagai resolusi yang bermaksud untuk mencegah dan memberantas kejahatan penerbangan. Resolusi-resolusi tersebut antara lain UNGA Res 2551 (XXIV) December 12th 1967, UNGA Res. 2645 (XXV) Novenber 25th 1970, UNGA Res 32/8 November 3rd 1977, sedangkan dewan keamanan juga mengeluarkan *Sec Council* 286 (1970) September 9th 1970 *Sec. Council* June 20th 1972; sidang umum ICAO juga mengeluarkan ICAO As.Res.A20-2 September 23rd 1973 disamping itu juga mengesahkan Konvensi Tokyo 1963, The Hague 1970, Montreal 1971, Protokol Montreal 1988 dan Konvensi Montreal 1991, ICAO Council mengeluarkan ICAO Council Res. April 10th 1963, ICAO Council Res.June 19th 1972 dan ICAO Council Res.August 20th 1973 [↑](#footnote-ref-171)
172. Di samping itu Amerika Serikat juga telah meratifikasi *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Convention for the Suppression of Unlawful Acts Againts the Safety of Civil Aviation. Lihat ICAO Doc.9327 Annual Report of the Council-1980: Documentation for the Session of the Assembly in 1981 Pages 186-189 (1981*) [↑](#footnote-ref-172)
173. Pada tanggal 20-22 Juli 1982 Departement of Transport FAA USA mengadakan *The Third International Civil Aviation Security Conference*. Dari seminar tersebut dapat diketahui terdapat berbagai kelompok teroris internasional. [↑](#footnote-ref-173)
174. *Bonn Declaration* adalah suatu kesepakatan yang ditandatangani oleh 7 negara masing-masing Amerika Serikat, Kanada, Inggris, Italia, Jepang, Perancis, dan Jerman Barat. Kesepakatan tersebut menyatakan bahwa mereka akan mengekstradisikan pembajak yang terdapat di wilayahnya. Apabila negara anggota melanggar kesepakatan, semua penerbangan dari /atau ke negara tersebut akan dihentikan. Lihat Schwenk, W., *the Bonn Declaration of Hijacking*, dalam Matte N. M.,Ed. *Annal of Air Space Law*. Vol IV *The Carswell Company Limited*. Toronto : Kanada *pages* 308-322, (1978) [↑](#footnote-ref-174)
175. Sebagai gambaran betapa besarnya transportasi udara di Amerika Serikat, dalam tahun 1980 jumlah transportasi udara Amerika Serikat mencapai 38%, Uni Soviet 14%, sisanya 48% dibagi oleh 180 negara. [↑](#footnote-ref-175)
176. Tiga orang yang membajak Boeing 720 milik *Pakistan International Airlines* tanggal 2 Maret 1991, menuntut pembebasan rekan-rekan mereka yang dipenjara oleh Pakistan. [↑](#footnote-ref-176)
177. Sesuai dengan Pasal 14 *Convention of Human Right* *of 1966,* setiap orang alami (*natural person*), berhak untuk minta perlindungan kepada negara manapun yang dianggap mampu melindungi. [↑](#footnote-ref-177)
178. Di Jawa dikenal dengan istilah “Kecu.” [↑](#footnote-ref-178)
179. *Organisasi-organisasi teroris internasional tersebut antara lain Abd al-Nasir Movement (Mesir), Al-Sadre Brigade (Libanon), Arab Nationalist Youth Organization for The Liberation of Palestin (ANYOLP), Armed Comunist League (Mexico), Armed Revolutionary Vanguard of Palemores (Brazilia), Badera Roja (Venezuela), Black September Organization (Palestine), Coating National Liberation Forces, Dal Khasa (India), Darul Islam Holy War Command (Indonesia), Democrate front for the Liberation of Palestine (DF LP), Dev Sol (Turki), Dominican Republic Leftist revolusionaries (Domica), DutchRevolutionaries (Belanda), Eagle of National Unity (Yaman), Eritrean Liberation Front (Ethiopia), Freedom for the Serbian Fatherland, Honduran Revolutionary Union (Honduras), International Organ of the Proletariat (Venezuela), Japanese Red Army (Jepang), Foranian Free Officer Movement (Jordan), Kabatang Makabayan (Philipina), Kashmir Liberation Front (India), Komando Jehad* *(Indonesia), Kurdish Sympathizers, Leftist Command of Chile (Chili), Lorenzo Zelaya Popular Revolutionary Force (Honduras), Moro National Liberation Front (Philipina), National Liberation Alliance (Brazilia), National Liberation Army (ELN-Columbia), National Liberation Party (Lebanon), Napelist Communist Party (Nepal), Organization for Struggle Against World Imperialism, Pakistan Liberation Army (PLA-Pakistan), Palestine Popular Struggle Front People’s Liberation Army (Colombia), People’s Revolutionary Army (Argentina), Popular Front for the Liberation of Palestine (PFLP), PFLP-General Command, Popular Liberation Movement (Djubouti), Provisional Irish Republican Army, Revolutionary Youth Movement (Tanzania), Revolutionary Movement of the Left (Chili), Turkish People’s Liberation Army, 19th Movement (M-19 Colombia) (Lihat: Terorist Skyjacking: A Statistical Overview of Terorist Skyjacking from January 1968-June 1982.* [↑](#footnote-ref-179)
180. Konvensi internasional yang bersifat multilateral telah disahkan Konvensi Tokyo 1963, The Hague 1970, Montreal 1971, Protokol Montreal 1988, dan Konvensi Montreal 1991. [↑](#footnote-ref-180)
181. Perjanjian ekstradisi antara Indonesia dengan Filipina memuat ekstradisi pembajakan udara. [↑](#footnote-ref-181)
182. *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 to the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed* *at Montreal 24 Februari 1988.* [↑](#footnote-ref-182)
183. *Convention on the Marking of Plastice Explossive for the Purpose of Detection, signed at Montreal on March 1991*. [↑](#footnote-ref-183)
184. Resolution 2625 (XXV) Annex tentang the Declaration on Strengthening of International Security [↑](#footnote-ref-184)
185. Resolution 2734 (XXV) tentang The Definition of Aggression. [↑](#footnote-ref-185)
186. Resolution 3314 (XXIX) Annex tentang Instrument on International Humaniterian Law Applicable in Amred Conflict. [↑](#footnote-ref-186)
187. *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, signed at Tokyo on 14 September 1963. [↑](#footnote-ref-187)
188. *United Nations* *Treaties Series* Volume 704 No.10106 tentang *The Convention For the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16* Desember 1970. [↑](#footnote-ref-188)
189. *United Nations* *Treaties Series Volume* 860 No.12325 tentang *Convention for The Suppression of* *Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*, *signed at* Montreal *on* 23 September 1971, [↑](#footnote-ref-189)
190. *United Nations Series Volume* 974 No. 14118 tentang *Convention* *on the Prevention* *and* *Punishment of Crimes Against Internationally Protected* *Persons*, *Including Diplomatic Agents*, *Adopted in* New York on 17 Desember 1979. [↑](#footnote-ref-190)
191. *United Nations Resolution* No.34/146 Annex, tentang *The Convention on The Physical* *Protection* *of Nuclear Material*, *Adopted at* Vienna *on* 3 *March* 1980. [↑](#footnote-ref-191)
192. *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airport Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention to the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 Februari 1988.* [↑](#footnote-ref-192)
193. *Convention of the Suppression of Unlawful Acts Against the Savety of Maritime Nafigation, done at Rome on 10 March 1988.* [↑](#footnote-ref-193)
194. *Protocol for the Suppression of unlawful acts Against the Safety of Fixed Platform Lacated on the Continental Self, done at Rome on 10 March 1988.* [↑](#footnote-ref-194)
195. *Judulnya “Preparation of a new legal instrumen regarding the marking of explossive for detect ability.* [↑](#footnote-ref-195)
196. *Protocol on the Authentic Trilingual* *Text of the Convention on International Civil Aviation, signed* *at* Montreal, on 30 September 1977. [↑](#footnote-ref-196)
197. *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, done at Montreal, on 23 September 1971,signed at Montreal on 24 Februari 1988; 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 at Gudalajara, on 18 September 1961.* [↑](#footnote-ref-197)
198. Pasal II Konvensi Montreal 1991 “ *Each State Party shall take the necessary and effective measures to prohibit and prevent manufacture in its territory of unmarked explosive*. [↑](#footnote-ref-198)
199. Pasal II Konvensi Montreal 1991. [↑](#footnote-ref-199)
200. Pasal III Konvensi Montreal 1991. [↑](#footnote-ref-200)
201. Pasal IV paragraf (1) Konvensi Montreal 1991. [↑](#footnote-ref-201)
202. Pasal Konvensi Chicago 1944 “*The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its terrority.”* [↑](#footnote-ref-202)
203. Undang-Undang No.15 Tahun 2003 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang No.1 Tahun 2002 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme, menjadi Undang-Undang. [↑](#footnote-ref-203)
204. *Terorism is global threat affects.... its consequences affect every aspect of the UN agenda – from development to peace to human rights and the rules of law..... by its very nature, terrorism is an assault of the fundamental principles of law, order, human right, and peaceful settlement of disputes upon which the UN is established*. [↑](#footnote-ref-204)
205. Pasal 5 Undang-Undang Nomor 15 tahun 2003 berbunyi “Tindak pidana terorisme yang diatur dalam peraturan pemerintah pengganti undang-undang ini dikecualikan dari tindak pidana politik, tindak pidana yang berkaitan dengan tindakan politik, tindakan pidana dengan motif politik dan tindak pidana dengan tujuan politik yang menghambat proses ekstradisi. [↑](#footnote-ref-205)
206. Kejahatan politik biasanya dilakukan oleh suatu organisasi tertentu yang bermaksud untuk mengubah struktur pemerintahan yang sah dengan struktur pemerintahan yang baru. [↑](#footnote-ref-206)
207. Konvensi Chicago 1944, khususnya Pasal 20 dan 21. [↑](#footnote-ref-207)
208. Lihat Ch.S.Sheldon dan B.M.De Vue, “*United Nations Registry of Space Vehicles*”, 13th *Colloquium*, *Constance*, 1970, hal.129 dst. [↑](#footnote-ref-208)
209. Lihat Bin Cheng “*Nationality and Registration of Aircraft* – Art. 77 of *Chicago Convention* “, JALC 1966, Hal.551-563| padahal pada hal 556-557. [↑](#footnote-ref-209)
210. *Staff Report of US Senate Committee on Aeronautical |and Space Sciencs, Convention on Registration of Objects Launched Into Outer Space: Analysis and Background Data, Committe Print,* 94th *Congress*, 1st *Session* Juli 1975. (oleh E.Galloway). [↑](#footnote-ref-210)
211. “*Manual on Rockets and Satelites*”, *Annals of the International Geophysical Year*, Vol.VI Edited by L.V. Berkner, New York (Pergamon Press), 1958. [↑](#footnote-ref-211)
212. Resolusi PBB 20 Desember 1961, No.1721B (XVI). [↑](#footnote-ref-212)
213. S.Gorove, “*Convention* *on* *Registration* *of Object Launched Into Outer Space: Analist* *and* *Commentary* “19th *Colloquium*, Anaheim, 1976, Hal 290 dst. [↑](#footnote-ref-213)
214. *Ibid* [↑](#footnote-ref-214)
215. Mengenai hal ini lihat juga J.P.Honig, *The Legal Status of Aircraft*, 1956 [↑](#footnote-ref-215)
216. Lihat M.Menter, “Relationship Of Air And Space Law” 19th *Colloquium*, Anaheim, 1976, hal.164 dst. [↑](#footnote-ref-216)
217. Tokyo Convention (14 September 1963), *The Hague Convention* (16 desember 1970) dan *Montreal* *Convention* (24 September 1973). [↑](#footnote-ref-217)
218. Lihat juga J.C.Verplaetse, *Internatonal Law In Vertical Space*,1960. hal.62. [↑](#footnote-ref-218)
219. Lihat I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, “*The United Nations Registration of Spacecraft*”, *13rdColloquium*, Constante, 1970, hal 142 dst. [↑](#footnote-ref-219)
220. *UN Resolution*, 20 Desember 1961, No. 1721B (XVI). [↑](#footnote-ref-220)
221. Lihat A.A. Cocca, “*Convention on Registration of Objects Launched Into Outer Space*”, dalam Jasentuliyana/Lee, *Manual on Space Law*, 1979, Vol.I, hal.173 dst. [↑](#footnote-ref-221)
222. Registration Convention; teks lengkapnya juga dapat dijumpai dalam buku Jesentuliyana/Lee Manual on Space Law, 1979, Vol.II hal.23 dst. Dan juga dalam *Staff report United States* *Senate* *Committee on Aeronautical and Space Sciences*, *Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space: Analysis and Background Data*. [↑](#footnote-ref-222)
223. A.A. Cocca, “*El Registro de Objetos Espaciales*, *Cuarta Etapa de la Codification del Derecho del* *Espacio*”, *Beitrage zum luft –und weltraumrecht*, *Festshrijft zu Ehren von Alex Meyer Cologne*, 1975, hal. 267. [↑](#footnote-ref-223)
224. *Legal committee* ICAO, 16 th *session*, Paris, 1967 (doc.8787-LC/156-1 dan *doc*.8787-LC/156-2). Lihat juga Bin Cheng, Op.cit dan R.R.Nys “*Etude Sur la nationalite des aeronefs*”, *refue francaise de droid* *aerien*, 1964, hal.159. [↑](#footnote-ref-224)
225. Lihat kamenetskaya, “Large *Space System belonging to International Organization*: *Certain* *Problems of Registration, Jurisdiction and Control: 23rd colloquium*, Tokyo, 1980, hal.179-181. [↑](#footnote-ref-225)
226. Pasal VII *Space Treaty*. [↑](#footnote-ref-226)
227. Lihat Lemoine*, Traite de droit aerien, Paris 1947.* Dan lihat juga *A. van Wijk, Aircraft Accident Inquiry in the Netherlands*, 1947. [↑](#footnote-ref-227)
228. Lihat R.D. Margo, “Some Aspects of Insuring Satellites” *The Insurance Law Journal*, 1979, hal. 555 dst. [↑](#footnote-ref-228)
229. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-229)