



## Daftar Isi

Kata Pengantar	ii
Daftar Isi	iii
<b>Bab I. Pendahuluan</b>	<b>1</b>
A. Pengertian dan Batasan Hukum Internasional	1
B. Subjek Hukum Internasional	3
C. Sumber-sumber Hukum Internasional	6
D. Dasar-dasar Mengikatnya Hukum internasional	1
E. Tujuan dan Fungsi Hukum Internasional	12
F. Perbedaan Hukum Nasional dan Hukum Internasional	14
G. Hubungan Hukum Nasional Dan Hukum Internasional	16
<b>Bab II. Hukum Udara Internasional</b>	<b>18</b>
A. Ruang Udara dan Angkasa	18
B. Definisi Hukum Udara	19
C. Sumber-sumber Hukum Penerbangan Internasional	20
D. Istilah-istilah dan Penegertian yang relevan dalam Hukum Penerbangan	23
E. Tanggungjawab Pada Penerbangan Angkutan Udara	25
F. Prinsip Tanggungjawab Pada Angkutan Udara	
G. Besarnya Ganti Rugi Menurut Hukum Penerbangan Internasional	28
<b>Bab III. Hukum Udara di Indonesia</b>	
A. Pengangkutan Udara di Indonesia	31
B. Hukum Udara Indonesia dan Aspek-aspeknya	32
C. Tanggungjawab Pengangkut terhadap Penumpang	33
D. Tanggungjawab Pengangkut Terhadap Barang	35
E. Surat Perjanjian antara Penumpang dan Pengangkut	36
F. Beberapa Kasus yang Diajukan Oleh Penumpang terhadap Pengangkut	38
<b>Bab IV. Hukum Udara dan Wawasan Nusantara</b>	<b>43</b>
A. Udara (Air), Angkasa (Space) dan Konsep Wawasan Nusantara	45
B. Hukum Udara dan Kepentingan Nasional Indonesia	49
a. Pengertian Kepentingan dan Kepentingan Nasional Indonesia	49
b. Jenis-jenis Kepentingan Nasional Negara-negara	55
<b>Bab V. Penutup</b>	<b>60</b>
Daftar Pustaka	61

## Kata Pengantar

Puji syukur Penulis aturkan kepada Tuhan yang Mahaesa, yang telah memberikan hidayahnya kepada penulis dalam menyelesaikan penulisan sebuah buku yang berjudul **Pengantar Hukum Udara Internasional dan Indonesia.**

Buku ini berisikan informasi tentang hukum udara internasional dan Indonesia. Hukum udara dapat dibagi atas dua yaitu hukum yang mengatur penggunaan ruang angkasa (Space) diatur oleh hukum angkasa (Space Law) dan hukum yang mengatur tentang penggunaan udara (air) diatur oleh hukum udara (air Law). Dalam pelaksanaannya hukum udara ini ditekankan pada hukum penerbangan. Jadi dapat disimpulkan bahwa hukum penerbangan adalah hukum udara dalam arti sempit.

Buku ini ditujukan sebagai buku penunjang bagi mahasiswa yang sedang mengambil mata kuliah Hukum dan Hubungan Internasional. Hal ini perlu, karena buku-buku penunjang untuk mata kuliah tersebut dirasakan masih kurang baik diperpustakaan maupun dipasaran.

Akhirnya Penulis mohon saran dan kritik dari Pembaca terhadap buku ini demi kesempurnaan dimasa datang

Padang, Oktober 1997

Penulis.

## **Bab I**

### **PENDAHULUAN**

Hukum Internasional adalah hukum yang mengatur hubungan antar negara secara global, regional atau bilateral yang ditujukan untuk menciptakan dunia yang tertib dan damai dimana setiap negara dapat melakukan usaha-usaha guna memenuhi tujuan nasionalnya masing-masing. Hukum Internasional sangat penting untuk memberikan pedoman, tuntunan dan arahan agar setiap negara dalam melakukan usaha-usaha untuk mewujudkan tujuan nasional baik jangka panjang atau jangka pendek, yang lazim disebut dengan kepentingan nasional, agar tidak berbenturan atau berselisih dengan negara lain. Dengan demikian akan tercipta dunia yang aman, damai dan tertib.

Hukum udara adalah bagian dari hukum internasional karena hukum ini juga bertujuan mengatur bagaimana sebuah negara memanfaatkan wilayah udara negaranya untuk mendukung tujuan nasional negara tersebut. Namun sebelumnya penulis akan memberikan ulasan tentang pengertian hukum internasional secara umum, karena untuk sampai kepada pembahasan hukum udara kita terlebih dahulu harus mengerti terlebih dahulu tentang segala sesuatu yang berkaitan dengan hukum internasional.

#### **A. Pengertian Dan Batasan Hukum Internasional**

Hukum Internasional (hukum antar Bangsa/ hukum antar negara) adalah kaidah-kaidah dan norma-norma yang berlaku positif yang wilayahnya meliputi seluruh dunia. Hal ini berarti

seluruh negara/bangsa harus mengakui dan terikat dengan hukum internasional tersebut.

Untuk jelasnya kita kutip pendapat dari dua orang ahli tentang hukum internasional.

Muchtar Kusumaatmaja (1982, p. 14) mengemukakan definisi Hukum Internasional sebagai berikut

Hukum Internasional adalah keseluruhan kaidah-kaidah dan azaz-azaz yang mengatur hubungan atau persoalan yang melintasi batas-batas negara, antara :

- a. Negara dengan negara
- b. Negara dengan subjek hukum lain bukan negara atau subjek hukum bukan negara satu sama lain.

Kemudian JG. Starke ( 1976, p. 1) mengemukakan pula definisi Hukum Internasional sebagai berikut

Hukum Internasional dapat dirumuskan sebagai seluruh hukum yang sebagian besar terdiri dari azaz-azaz dan peraturan-peraturan tingkah laku yang mengikat negara-negara dan karena itu biasanya ditaati dalam hubungan satu negara satu sama lain dan juga meliputi :

- a. Peraturan-peraturan hukum mengenai pelaksanaan fungsi lembaga-lembaga dan organisasi-organisasi itu masing-masing serta hubungan dengan negara-negara dan individu-individu, dan;
- b. Peraturan-peraturan hukum tertentu mengenai individu-individu dan kesatuan-kesatuan bukan negara supaya hak-hak atau kewajiban individu dan kesatuan itu merupakan masalah persekutuan internasional (internasional community).

Dari pendapat dua ahli hukum internasional yang dikemukakan di atas, kiranya dapat disimpulkan bahwa hukum internasional adalah kaidah/aturan/ norma yang mengatur hubungan:

- a. Negara dengan negara, Contohnya : Hubungan internasional antara Indonesia dengan negara lain seperti Jepang, Amerika Serikat, Jerman dan sebagainya.

- b. Negara dengan subjek hukum bukan negara, contohnya hubungan Indonesia dengan Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB), ASEAN, OPEC dan lain-lain.
- c. Mengatur hubungan subjek hukum bukan negara dengan subjek hukum bukan negara. Satu sama lain, contohnya : PBB dengan ASEAN, PBB dengan NATO, PBB dengan OPEC dan lain-lain.

Disamping itu para ahli hukum internasional juga membedakan antara hukum publik dan hukum perdata internasional. Hukum perdata internasional adalah keseluruhan kaidah-kaidah dan norma-norma yang mengatur hubungan hukum perdata dimana pelaku hukum tunduk pada hukum perdata nasional yang berlainan. Sedangkan hukum publik internasional adalah keseluruhan kaidah-kaidah dan azaz-azaz hukum yang mengatur hubungan atau persoalan yang melintasi batas-batas negara-negara dalam hal non-perdata. Dengan demikian jelaslah kiranya bahwa hukum internasional adalah hukum yang mengatur hubungan antar negara dengan segala aspeknya agar tercipta dunia yang tertib, aman dan damai.

## **B. Subjek Hukum Internasional .**

Kalau kita lihat pengertian subjek hukum dalam hukum internasional, tidaklah jauh berbeda dengan pengertian subjek hukum secara umum (hukum positif Indonesia). Perbedaan diantara keduanya hanya pada pendukung hak dan kewajiban saja, dimana dalam hukum positif Indonesia ialah manusia (person) dan badan hukum, maka pada hukum internasional adalah negara dan badan-badan organisasi internasional yang baik yang bersifat antar

pemerintah (governmental) maupun non-governmental. Hal ini sejalan dengan yang dikemukakan oleh JG. Starke (1976, p. 29) yang mengemukakan :

Subjek Hukum Internasional berarti :

1. Pemegang hak dan kewajiban dalam hukum Internasional.
2. Pemegang hak istimewa prosedural untuk mengadakan tuntutan di depan mahkamah internasional.
3. Pemilik kepentingan yang diatur oleh hukum internasional .

Berdasarkan batasan yang dikemukakan oleh Starke di atas, maka seluruh pemegang hak dan kewajiban dalam hukum internasional, pemegang hak prosedural dan pemegang kepentingan yang timbul oleh adanya hukum internasional dapat dikatakan sebagai subjek hukum internasional. Oleh sebab itu yang menjadi subjek hukum internasional adalah :

#### 1. Negara.

Negara dengan berbagai statusnya seperti negara merdeka, comenwealth, dominion, perwalian dan lain-lain adalah sebagai subjek dalam hukum internasional. Hal ini berarti negara adalah sebagai subjek yang dianggap sebagai pemegang hak dan kewajiban dalam hukum internasional. Negara, umpamanya, dapat mengadakan tuntutan di depan pengadilan internasional. Hal ini dilakukan oleh Amerika Serikat yang menuntut para penjahat perang balkan (Bosnia) diadili di pengadilan internasional di Belanda.

#### 2. Tahta Suci ( Vatican).

Yaitu suatu tahta suci yang terletak ditengah kota Roma (Italia).Vatican adalah pusat agama Katolik dunia, dan secara historis berperan sebagai pusat perkembangan peradaban manusia sesudah abad pertengahan. Maka samapai saat ini Vatican masih diakui sebagai suatu negara dan otomatis sebagai subjek hukum internasional.

### 3. Palangmerah Internasional (International Red Cross atau IRC).

Yaitu suatu organisasi internasional yang bersifat netral yang bergerak dalam bidang kemanusiaan dan berpusat di kota Genewa (Swiss). Secara historis, organisasi ini berperan dalam menyelamatkan umat manusia dari penderitaan yang tidak perlu dalam peperangan. Maka berdasarkan konvensi internasional, IRC diakui sebagai subjek hukum Internasional.

### 4. Organisasi Internasional (Global dan Regional).

Seluruh organisasi-organisasi internasional baik yang sifatnya global (umum) maupun yang regional, semuanya adalah subjek hukum internasional. Contohnya : PBB dan semua organisasi khususnya, ASEAN, MEE, OPEC, NATO dan lain-lain.

5. Orang perseorangan/Individual. Didalam perjanjian Versailles (1919) diakui bahwa seseorang (person) adalah subjek hukum internasional dan dapat mengadu atau dituntut di depan Mahkamah Internasional. Sebagai contoh dapat dikemukakan bahwa penjahat-penjahat perang diadaili berdasarkan hukum internasional di Jerman Barat dan Tokyo. Hal yang sama juga terjadi pada tahun 1997, dimana penjahat perang dalam Perang Bosnia, diadili di depan Mahkamah Internasional di Belanda.

6. Pemberontak atau pihak-pihak yang bersengketa (Billi Gerent). Pihak-pihak yang bersengketa, baik secara nasional (satu negara) atau internasional (antar negara) secara otomatis menjadi subjek hukum Internasional. Contoh adalah PLO di Palestina, MORO di Filipina selatan.





Demikianlah dalam hukum internasional ada enam subjek yang merupakan pemegang hak dan kewajiban dalam hukum internasional. Keenam subjek ini akan berperan dalam hukum internasional, guna menentukan iklim internasional apakah dunia akan mengarah pada terciptanya perdamaian atau tidak.

### **C. Sumber-sumber Hukum Internasional**

Pengertian sumber hukum dalam hukum internasional adalah bahan-bahan aktual yang dipergunakan oleh para ahli hukum internasional untuk menciptakan dan menetapkan hal yang berlaku dalam hubungan antara para pendukung hak dan kewajiban dalam hukum internasional, umpamanya dalam:

- Hubungan diplomatik antar negara.
- Hukum perang/ gencatan senjata.
- Hukum udara atau penerbangan dan lain-lain.

Sehubungan dengan hal itu, pasal 38 piagam Mahkamah Internasional menegaskan bahwa sumber hukum internasional adalah sebagai berikut :

#### **1. Kebiasaan-kebiasaan Internasional**

Kebiasaan-kebiasaan internasional dijadikan salah satu sumber hukum internasional oleh para ahli hukum antar bangsa. Kebiasaan Internasional diangkat menjadi sumber hukum internasional dalam bidang: yurisdiksi negara, wilayah negara, tanggung jawab negara dan lain-lain. Sehubungan dengan ini, para ahli membedakan antara kebiasaan (custom) dan adat-istiadat (usage). Kebiasaan dimulai dimana adat-istiadat berhenti. Starke (1976)

mengatakan kebiasaan dimana-mana adalah sama, akan tetapi adat-istiadat pasti berbeda dan adanya tidak usah dibuktikan.

Diantara kebiasaan-kebiasaan yang dikristaliris menjadi hukum internasional adalah antara lain :

a. Hubungan diplomatik antar negara. Terlaksananya hubungan diplomatik antar negara pada masa sekarang ini adalah berdasarkan hukum kebiasaan yang bermula dari selesainya perang seratus tahun. Maka sampai saat ini, setiap negara mempunyai perwakilan resmi dinegara lain yang bersahabat.

b. Praktek-praktek organisasi internasional. Lahirnya organisai internasional juga berakar dari kebiasaan internasional. Sebagai contoh dapat dikemukakan UNICEF adalah organisasi yang bergerak dalam bidang pendidikan anak-anak, ILO adalah organisasi yang mengurus masalah perburuhan internasional.

c. Dan banyak lagi masalah hukum internasional yang berasal dari kebiasaan internasional seperti halnya hak negara lain untuk menggunakan wilayah udara negara lain untuk lalulintas damai. Hal ini akan dibahas dalam bagian berikutnya dalam tulisan ini.

## 2. Traktat (perjanjian/persetujuan internasional).

Traktat adalah perjanjian yang ditanda tangani antar negara baik bersifat bilateral, regional ataupun global. Apabila suatu perjanjian telah ditandatangani oleh beberapa negara dan kemudian diratifikasi oleh parlemen negara-negara tersebut, maka negara-negara penandatanganan sudah terikat oleh petrjanjian tersebut. Sebagai sumber hukum internasional, Traktat dapat dibedakan atas dua:

a. Traktat yang membentuk hukum ( Law Making Treaty). Adalah traktat atau perjanjian yang mengikat negara-negara walaupun negara itu tidak ikut menandatangani perjanjian itu (berlaku umum). Contohnya adalah Piagam PBB, Piagam Hak Azasi Manusia dan lain-lain.

b. Treaty Contract. Adalah traktat atau perjanjian antar negara yang mengikat negara-negara yang ikut menandatangani saja. Negara yang tidak ikut menandatangani tidak terikat, kecuali negara itu mengikatkan diri dan tunduk pada perjanjian itu. Contohnya adalah piagam berdirinya ASEAN, OPEC dan lain-lain. Piagam kerjasama Asean, contohnya, hanya mengikat negara Asia Tenggara yang ikut menandatangani piagam itu dan tidak mengikat negara lain yang tidak ikut menandatangani.

Negara-negara harus tunduk kepada hukum internasional berdasarkan azas *Pacta Sunt Servanda*. Dalam tahun 1871, Inggris, Perancis, Itali, Rusia dan Turki, mengadakan kongres di kota London. Diantara keputusan yang diambil adalah azas *pacta sunt servanda* adalah azas esensial dari hukum antar bangsa yang artinya negara-negara tidak dapat menarik diri dari ikatan-ikatan traktat. Ataupun merubah ketentuannya kecuali dengan persetujuan pihak-pihak yang berjanji dalam suasana persahabatan. Demikianlah traktat sebagai salah satu sumber hukum internasional, mewngikat negara-negara dan harus dipatuhi berdasarkan azas *pacta sunt servanda*.

### 3. Keputusan Badan-badan Arbitrasi dan Pengadilan

#### a. Keputusan Mahkamah Internasional

Keputusan Mahkamah Internasional, sebagai pengadilan tertinggi di dunia, dapat mengikat negara-negara karena mungkin diperlukan dalam penyelesaian perselisihan internasional



yang timbul. Umpamanya, keputusan internasional military tribunal 1946 yang mengatur tentang penjahat-penjahat perang (kejahatan terhadap perdamaian).

b. Keputusan Pengadilan Nasional

Keputusan pengadilan nasional suatu negara kadang-kadang juga dapat dianggap sebagai sumber hukum internasional. Sebagai contoh dapat dikemukakan keputusan Mahkamah Agung Amerika Serikat tentang tabrakan kapal di laut.

c. Keputusan Badan Arbitrasi Internasional.

Adalah Keputusan yang dibuat oleh suatu badan Arbitrasi internasional secara netral untuk menyelesaikan suatu perselisihan antar negara. Badan arbitrasi biasanya terdiri dari beberapa negara yang ditunjuk untuk menyelesaikan suatu sengketa secara damai.

Contohnya adalah badan arbitrasi yang bertugas dalam pengalihan pemerintahan Irian Jaya dari Belanda kepada Indonesia tahun 1963. Badan itu bernama UNTEA (United Nations Temporary Executive Authority) yang berperan sebagai perantara antara Belanda dan Indonesia dalam masalah Irian Barat atau Irian Jaya sekarang.

#### 4. Karya-karya hukum.

Pasal 38 piagam Mahkamah Internasional menegaskan:

Mahkamah harus menggunakan ajaran-ajaran publishis-publishis yang cakap dari berbagai bangsa sebagai alat subsidi penentuan hukum. Ketentuan-ketentuan ini menekankan karya-karya hukum sebagai pembuktian.

Pasal ini menegaskan bahwa hukum internasional dapat juga bersumber dari karya-karya hukum yang lahir dari ahli-ahli hukum dari berbagai bangsa di dunia ini. Contoh yang sangat populer adalah ajaran seorang ahli hukum Belanda Grotius tentang ajarannya yang disebut dengan *Mere Liberium* (laut bebas tidak boleh dimiliki) oleh negara atau

perorangan. Hal ini berarti laut bebas tidak boleh dijadikan laut territorial oleh suatu negara dan harus dapat digunakan oleh negara manapun juga.

#### **D Dasar Mengikatnya Hukum Internasional**

Hukum Internasional adalah hukum yang mengatur hubungan atau persoalan-persoalan yang melintasi batas-batas negara. Oleh sebab itu pertanyaan yang mungkin timbul adalah “apakah yang menjadi dasar berlakunya hukum internasional tersebut?” Pertanyaan ini mungkin timbul karena hukum internasional adalah hukum yang tidak mempunyai suatu lembaga yang bisa memaksa subjek-subjek hukum internasional untuk mematuhi norma-norma hukum internasional tersebut. Ada beberapa teori yang dipakai oleh para ahli untuk memberuikan penjelasan sehubungan dengan hal ini.

##### **1. Teori Hukum Alam**

Teori hukum alam mengatakan bahwa “Hukum Internasional itu tidak lain dari pada hukum alam yang diterapkan pada kehidupan masyarakat bangsa-bangsa” (Mughtar, et.al. 1991, p. 42). Menurut pandangan teori ini, hukum internasional itu mengikat karena hukum internasional adalah melihat sejak adanya negara-negara jadi harus dipatuhi, karena hukum alam lebih tinggi. Pendukumh teori ini adalah Grotius dan Vattel.

##### **2. Teori Kehendak negara.**

Teori kehendak negara mengatakan bahwa “mengikatnya hukum internasional adalah atas kehendak negara itu sendiri yang tunduk kepada hukum internasional” (Mughtar et.al. 1991, p. 42). Jadi menurut teori ini, tunduk dan terikatnya suatu negara pada hukum internasional

karena kehendak negara yang bersangkutan untuk patuh. Disini dapat dilihat dalam praktek zaman sekarang dimana hukum internasional mengikat suatu negara apabila negara itu ikut meratifikasi hukum itu dan tentunya suatu negara dapat keluar atau mencabut ratifikasinya berdasarkan persetujuan bersama. Pelopor teori ini adalah Jellinek dan Zorn.

### 3. Teori Varen Barung

Pandangan teori Varen Barung mengatakan bahwa "hukum Internasional itu mengikat bagi negara-negara bukan kehendak satu persatu negara tersebut, melainkan karena adanya kehendak bersama yang lebih tinggi dari kehendak negara masing-masing negara untuk terikat kepada hukum internasional (Muchtar, et al. 1991, p. 43). Pandangan teori ini dapat kita lihat bahwa pada hakekatnya lahirnya suatu hukum (aturan) karena adanya kekuatan bersama. Jadi disini tertutup kemungkinan suatu negara melepaskan diri secara sendiri-sendiri karena perjanjian atau hukum itu dibuat secara bersama dan tentunya pembatalannya juga dibuat secara bersama pula. Tokoh yang terkenal dari aliran ini adalah Triepel.

### 5. Teori Mazhab Wina

Teori ini menganggap bahwa hukum internasional berdasarkan premis "suatu kaidah yang lebih tinggi, terikat pula kepada kaidah yang lebih tinggi, demikian seterusnya sampai pada puncak piramid (Muchtar et al. 1991, p. 43). Jadi pandangan ini melihat semua norma hukum datang dari sumber yang sama dan tentunya juga mempunyai hakekat yang sama. Hal ini harus diterima sebagai kebenaran filosofis, karena hukum yang lebih rendah pasti berdasarkan hukum yang lebih tinggi demikianlah seterusnya. Akhirnya dasar mengikatnya hukum internasional tentu kembali pada rasa keadilan dan moral universal yang harus dipatuhi oleh semua bangsa-bangsa.

## 5. Teori Mazhab Perancis

Teori mazhab Perancis mengatakan bahwa “hukum internasional itu mengikat karena terdapat kenyataan sosial bahwa hukum itu perlu dan mutlak diperlukan oleh manusia atau bangsa-bangsa untuk hidup bermasyarakat” (Mughtar et.al. 1991, p. 44). Menurut mazhab ini hukum internasional adalah hukum yang dibutuhkan oleh manusia guna hidup bermasyarakat. Tokoh yang terkenal ialah Duguit.

## 6. Teori Necessity

Secara sederhana teori ini mengatakan bahwa dasar berlakunya hukum internasional adalah karena dalam hubungan antar bangsa hukum itu diperlukan (Mughtar, et.al 1991). Jadi agar kehidupan manusia secara internasional aman dan tenteram maka semua negara harus mematuhi hukum internasional karena hukum itu dibutuhkan. Tokoh yang terkenal adalah Mughtar Kusunaatmaja.

## **E Tujuan dan Fungsi Hukum Internasional**

Hukum yang dibuat oleh manusia mempunyai tujuan dan fungsi. Secara hakekat tujuan dan fungsi hukum internasional, seperti halnya hukum secara umum, adalah untuk menjamin keadilan dan perdamaian dunia. Dalam hal ini piagam PBB, menegaskan tujuan hukum internasional sebagai berikut.

1. Mempertahankan perdamaian dan keamanan internasional secara usaha bersama dan menyelesaikan perselisihan-perselisihan yang mungkin membahayakan perdamaian.

2. Menegakkan kepentingan umum dari warga masyarakat internasional dan mengembangkan kesejahteraan umum umat manusia.
3. Mengembangkan hubungan-hubungan persahabatan dan kerjasama disegala bidang anantara bangsa-bangsa.
4. Mengembangkan kekuatan atas hak-hak kebebasan hak-hak azazi manusia, rule of law dan keadilan.
5. Menyelenggarakan kehidupan masyarakat internasional sehingga memberi kemungkinan bagi umat manusia untuk menyempurnakan keperibadian dan memajukan derajat kehidupan disegala bidang sebagai bangsa-bangsa yang beradab.

Jadi disini jelas terlihat bahwa tujuan dirbentuknya hukum internasional adalah untuk menjamin keselamatan dan kesejahteraan umat manusia dalam segala beidang kehidupan.

Sehubungan dengan tujuan di atas, maka hukum internasional mengemban dua fungsi yaitu fungsi esensial dan fungsi ideal (Muchtari et.al 1991). Fungsi esensial dari hukum internasional adalah menyelenggarakan jaringan kerangka hukum dalam mana hubungan internasional dapat dilakukan dengan seksama. Sedangkan secara ideal hukum internasional adalah menyempurnakan aturan-aturan dan norma-norma yang berdasarkan atas beberapa azaz, antara lain :

1. Menghormati keadilan serta kewajiban-kewajiban internasional
2. Menghormati kepentingan bersama
3. Menghormati kemerdekaan bangsa dan keutuhan wilayah suatu negara.
4. Menghormati kemerdekaan hak menentukan nasib sendiri
5. Menghormati persamaan kedudukan hukum dari semua bangsa sebagai negara



berdaulat.

6. Menghormati martabat dan nilai-nilai manusia abadi ( disarikan dari Muchtar et.al 1991).

## **F Perbedaan dan Hubungan Hukum Nasional dan Hukum Internasional**

Seperti telah disinggung dalam bagian awal tulisan ini bahwa hukum dapat kita artikan sekumpulan peraturan-peraturan yang berisikan perintah atau larangan yang mengharuskan suatu masyarakat hukum untuk mematuhi dan apabila ada pelanggaran atau ketidaktaatan terhadap peraturan tadi akan dikenakan sanksi yang jelas atau nyata. Jadi dalam hukum ketidaktaatan (delict) dan sanksi adalah dua hal yang sangat penting. Kalau kita perluas konsep ini, maka ada dua lingkup ruang berlakunya hukum secara formal yaitu negara nasional dan internasional. Kedua hukum ini sangat dibutuhkan oleh manusia untuk mewujudkan cita-citanya.

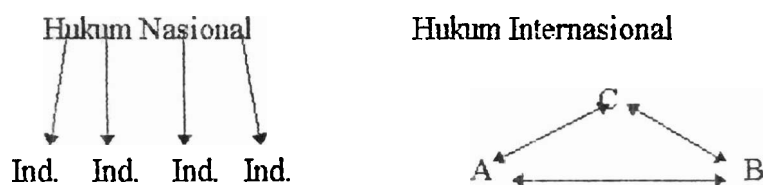
### **Perbedaan hukum Nasional dan Internasional**

1. Perbedaan pertama ialah bahwa subjek utama hukum nasional adalah individu-individu anggota masyarakat negara nasional sedangkan subjek utama hukum internasional adalah negara-negara (negara anggota masyarakat internasional).
2. Hukum internasional adalah negara yang berdaulat (sovereignty) sedangkan subjek hukum nasional tidak memiliki kedaulatan bahkan harus tunduk kepada negara secara nasional.
3. Perbedaan ketiga terletak pada sumber kedua hukum tersebut. Pada umumnya yang



menjadi sumber hukum nasional adalah kebiasaan-kebiasaan yang berkembang karena hubungan antar individu-individu dari pada masyarakat suatu negara. Akan tetapi hukum internasional bersumber pada kebiasaan-kebiasaan internasional yang menjadi kebiasaan internasional (international customary law) yang timbul dari hubungan antar negara yang masing-masing memiliki kedaulatan.

4. Didalam masyarakat internasional tidak dikenal suatu lembaga legislatif yang membuat hukum internasional, sedangkan dalam negara nasional ada suatu lembaga legislatif yang bertugas membuat hukum (undang-undang). Maka konsekwensinya adalah terhadap kekuatan berlakunya hukum tersebut. Hukum nasional itu berlakunya diatas (above) individu-individu atau dengan kata lain hukum itu wajib dipatuhinya, sedangkan hukum internasional terletak diantara (between) negara-negara sebagai anggota masyarakat internasional dan negara wajib mematuhi tapi negara tidak bisa dipaksa untuk itu. Skema dibawah ini menggambarkan perbedaan berlakunya hukum nasional dan internasional :



5. Didalam hukum nasional dikenal adanya badan peradilan (yudikatif) untuk menjatuhkan sanksi bagi anggota masyarakat yang melanggar hukum dan sanksi itu bersifat mutlak dan bisa dipaksakan. Tetapi dalam hukum internasional tidak mempunyai badan yudikatif yang efektif walaupun sudah ada mahkamah internasional (international Court of Justice) akan tetapi keputusannya belum berlaku secara efektif. Alasan klasik yang sering dikemukakan oleh negara adalah bahwa sesuatu itu adalah urusan dalam negaranya (Sastroamidjoyo 1971).

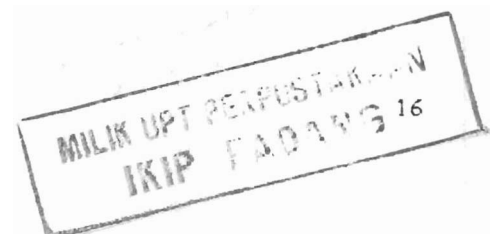
Demikianlah perbedaan antara hukum nasional dan hukum internasional yang keduanya sama-sama bertugas mengatur kehidupan manusia untuk mencapai cita-cita.

### **G Hubungan Hukum Nasional dan Hukum Internasional**

Dalam hal ini terdapat dua teori yang mempunyai pandangan yang berlainan tentang bagaimana hubungan hukum nasional suatu negara dengan hukum internasional. Kedua teori itu adalah:

#### **a. Teori Monisme**

Menurut pandangan teori monisme hukum nasional dan hukum internasional merupakan satu kesatuan yang tunggal terutama ditinjau dari struktur sistem hukum. Penganut teori ini mengatakan bahwa “apabila diterima hukum internasional itu benar-benar hukum tak mungkinlah didisangkal bahwa kedua sistem itu merupakan bagian dari ilmu hukum yang disatukan itu” (Starke 1972, p. 37). Jadi menurut pandangan teori monisme baik hukum nasional maupun hukum internasional adalah dua aspek hukum yang sama yaitu mengikat individu bahkan penganut teori ini mengatakan bahwa hukum internasional dan hukum nasional keduanya merupakan bagian himpunan peraturan-peraturan yang universal yang mengikat semua orang secara kolektif atau individual. Pelopor teori ini antara lain adalah Prof. Lauterpacht



1054/K/98-p1/2  
341,756 702 6  
Hina  
p ①

## b. Teori Dualism

Menurut teori dualisme hukum nasional dan hukum internasional adalah dua hukum yang berbeda. Menurut Triepel perbedaan itu antara lain : ada dua perbedaan fundamental antara sistem hukum nasional dan sistem hukum internasional:

a. Subjek hukum nasional adalah individu sedangkan subjek hukum internasional adalah negara.

b. Perbedaan dalam sumber-sumber hukum nasional dan hukum internasional. Hukum nasional bersumber pada kemauan negara itu sendiri-sendiri, sedangkan hukum internasional bersumber pada kemauan bersama dari negara-negara (Starke 1972, p. 36).

Teori ini memandang bahwa hukum nasional dan hukum internasional adalah dua hal yang berbeda. Bahkan teori juga menjelaskan bahwa hukum nasional adalah perundangan nasional yang ditaati sedangkan hukum internasional harus ditaati berazaskan *pacta sunt servanda* (perjanjian internasional harus dihormati). Teori ini dipelopori oleh dua sarjana hukum internasional terkemuka yaitu Triepel dan Azilotti.

Demikianlah secara singkat tentang pengertian dan batasan hukum internasional yang menekankan pada pentingnya hukum internasional guna mengatur masalah-masalah yang melintasi batas negara. Hukum internasional sangat penting dalam hal memberikan kerangka landasan dan memberikan aturan agar dalam mencapai cita-citanya setiap bangsa dan negara dapat berusaha dengan aman dan tertib dan lebih dari itu hukum internasional sangat penting untuk menciptakan perdamaian dan keamanan internasional.

Bagian berikutnya adalah kita mulai membahas hukum udara internasional yang merupakan salah satu aspek dari hukum internasional.

MILIK UPT PERPUSTAKAAN  
IKIP PADANG

## Bab II

### HUKUM UDARA INTERNASIONAL

#### A. Ruang Udara dan Angkasa

Dalam membahas hukum udara internasional kita terlebih dahulu harus memahami dua istilah yang sering digunakan dalam membahas hukum udara. Kedua istilah itu ialah “ruang udara (air) dan ruang angkasa (space)”. Kedua istilah ini sangat penting dibedakan karena dua istilah ini menunjuk kepada dua hal yang berbeda dan tentunya juga diatur oleh hukum yang berbeda pula. Ruang angkasa diatur oleh hukum ruang angkasa (space law) dan ruang udara diatur oleh hukum udara (air law).

Salah satu hukum ruang angkasa yang paling terkenal adalah perjanjian ruang angkasa tahun 1967 (Space Treaty 1967) yang ditandatangani di Washington, London dan Moskow pada tanggal 27 Januari 1967 (Abdurrasyid 1977). Space Treaty 1967 menegaskan bahwa ruang angkasa adalah terbuka bagi semua negara (pasal 1), dan hukum angkasa tidak dibahas secara mendalam dalam tulisan ini.

Hukum udara adalah hukum yang mengatur tentang udara dimana negara yang memiliki udara merasa berdaulat atas udara itu. Masalah yang sangat terkenal adalah apa yang membedakan angkasa dan udara. Untuk menjawab hal ini kita harus

mengklarifikasikan apa yang dimaksud dengan angkasa terlebih dahulu. Harsono (1971, p. 341) mengatakan bahwa :

Ruang angkasa adalah ruang yang hanya dipakai untuk menunjukkan angkasa luar atau antariksa, dalam arti bahwa ruang angkasa adalah ruang di mana gaya berat bumi tidak berlaku lagi dan tidak terdapat lagi udara sehingga kapal terbang biasa tidak dapat terbang di dalamnya.

Jadi jelaslah kiranya bahwa ruang angkasa adalah ruang di atas permukaan bumi yang dimulai dari lapisan tidak terdapatnya gaya tarik bumi. Berdasarkan pendapat Harsono (1971) yang dikutip di atas, kiranya ruang udara dapat didefinisikan sebagai ruang udara dimana masih terdapat gaya tarik bumi dan pesawat terbang biasa dapat terbang di dalamnya.

Demikianlah perbedaan antara udara dan angkasa, namun keduanya tidak dapat dipisahkan secara fungsional karena untuk menuju ruang angkasa harus ditempuh lewat ruang udara. Akan tetapi kedua hal itu diatur oleh dua hukum yang berbeda.

## **B. Definisi Hukum Udara**

Untuk lebih mendalami pengertian hukum udara, berikut ini akan dikemukakan dua definisi hukum udara. Otto Riese dan Jean T. Laccour dalam Suherman (1979a, p. 5) menuliskan "Hukum udara adalah seluruh norma-norma hukum yang khusus mengenai penerbangan, pesawat-pesawat terbang dan ruang udara dalam peranannya sebagai unsur yang perlu bagi penerbangan". Kemudian Suherman (1979) mendefinisikan hukum udara sebagai keseluruhan ketentuan yang mengatur ruang udara dan penggunaannya untuk penerbangan.

Dari dua definisi di atas kiranya dapat disimpulkan bahwa hukum udara adalah segala aturan tentang udara salah satunya adalah hukum penerbangan. Jadi dapat disimpulkan bahwa hukum penerbangan adalah hukum udara dalam arti sempit. Buku ini akan difokuskan pada hukum penerbangan, karena hampir semua perjanjian-perjanjian internasional tentang udara semuanya mengatur masalah penerbangan. Oleh sebab itu yang dimaksud dengan hukum penerbangan adalah “hukum yang mengatur pengangkutan melalui udara, termasuk dians-dinas bantuan di darat, pegawai-pegawai dan alat-alat penerbangan serta orang-orang dan barang-barang yang diangkut”(Suherman 1979a, p. 6). Jadi hukum penerbangan adalah hukum yang mengatur masalah penerbangan baik didalam suatu negara (domestik) ataupun antar negara (internasional).

### **C. Sumber-sumber hukum Penerbangan Internasional**

Hukum udara internasional bersumber pada perjanjian-perjanjian internasional yang diratifikasi oleh banyak negara didunia. Perjanjian-perjanjian tentang hukum udara internasional akan dikemukakan sebagai berikut :

#### **1. Perjanjian Warsawa 1929**

Perjanjian warsawa ditandatangani pada tanggal 12 oktober 1929 di Warsawa Polandia. Dalam istilah bahasa inggeris perjanjian ini dinamakan “ Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air”. Perjanjian bersikan dua hal utama dalam hukum perenerbangan yaitu tentang dokumen angkutan udara dan tentang tanggung jawab pengangkut udara internasional.

## 2. Perjanjian Genewa 1948

Perjanjian ini tentang "international recognition of rights in aircraft". Indonesia tidak turut serta meratifikasi perjanjian ini, tetapi secara umum perjanjian ini juga berlaku dalam penerbangan internasional.

## 3. Perjanjian Roma 1952

Perjanjian ini yang nama lengkapnya adalah "Convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on surface" yang ditandatangani di Roma (Itali) tanggal 7 oktober 1952. Perjanjian berisikan tentang peraturan yang mengatur bagaimana tanggung jawab pengangkut tentang kerugian pihak ketiga di darat kalau terjadi kecelakaan pesawat terbang.

## 4. Perjanjian Haque tahun 1955

Perjanjian ini adalah revisi terhadap perjanjian Warsawa tahun 1929 tentang besarnya ganti rugi terhadap kecelakaan penumpang yang dirasakan tidak memadai lagi. Perjanjian ini ditandatangani pada tanggal 28 september 1955. Diantara point penting dari perjanjian ini adalah dinaikannya limit ganti rugi menjadi 250.000 gold france per penumpang.

## 5. Perjanjian Guadalajara 1961

Perjanjian ini ditandatangani pada tanggal 18 September 1961. Perjanjian ini mengatur tentang tanggung jawab terhadap penumpang khususnya dalam charter pesawat terbang. Maka perjanjian ini membedakan antara actual carries dan contracting carries.





## 6. Perjanjian Montreal 1966

Perjanjian ini bukanlah perjanjian internasional antar negara, akan tetapi adalah perjanjian internasional antara IATA dan perusahaan-perusahaan penerbangan yang tergabung didalkannya dengan pemerintahan Amerika Serikat.

## 7. Protokol Guatemala 1971

Protokol Guatemala bermula dari ketidakpuasan Amerika Serikat yang menganggap ganti rugi sebesar \$ 75.000 masih terlalu rendah. Pertemuan ini membahas usulan Selandia Baru tentang enam hal yang menyangkut masalah penerbangan yaitu:

1. Pengangkut bertanggung jawab secara mutlak (absolutely liability) untuk penumpang yang tewas atau luka kecuali jikalau penumpang bersalah atau turut bersalah dalam hal terjadinya kecelakaan itu.
2. tanggung jawab pengangkut terbatas samapai \$ 100.000
3. Limit \$100.000 tidak dapat dilampaui dalam hal apapun juga.
4. Limit secara otomatis dinaikan dengan \$2.500 setiap tahun selama 12 tahun.
5. Suatu incentive untuk penyelesaian cepat oleh pengangkut
6. Tambahan satu forum yaitu pengadilan dinegara dimana penumpang mempunyai domisili atau tempat tinggal tetap.

Dalam konferensi hukum udara tingkat diplomatik dari tanggal 9 Februari- 9 Maret 1971 di Guatemala, gagasan Selandia Baru dibahas dan direrima sebagai bagian dari protokol Guatemala. Ketentuan-ketentuan lain yang menarik dalam protokol Guatemala ialah antara lain bahwa untuk tanggung jawab terhadap angkutan barang tetap dipergunakan sistim

tanggung jawab menurut perjanjian warsawa tahun 1929, sedangkan untuk bagasi baik tercatat atau tidak digunakan sistim yang sama dengan angkutan penumpang.

#### **D. Istilah-Istilah dan Pengertian-Pengertian yang Relevan dalam Hukum**

##### **Penerbangan**

Untuk memantapkan pengertian kita tentang hukum udara, maka perlu kita memahami beberapa istilah yang sering digunakan dalam hukum penerbangan.

##### **1. Dokumen Angkutan**

Yang dimaksud dengan dokumen angkutan dalam hukum udara adalah "tiket penumpang, tiket bagasi dan surat muatan udara" (Suherman 1979b, p. 32). Dokumen ini bukan berarti perjanjian antara penumpang dan pengangkut akan tetapi merupakan bukti adanya perjanjian angkutan. Dokumen ini penting karena berkaitan dengan adanya tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian yang mungkin diderita oleh pihak-pihak pengguna angkutan.

##### **2. Penumpang**

Menurut konvensi Warsawa 1929, penumpang (Passanger) adalah "setiap orang yang diangkut dalam pesawat terbang kecuali orang-orang yang merupakan anggota awak pesawat, termasuk pramugari/pramugara" (Suherman 1979b, p. 35). Menurut definisi ini, seorang pegawai pengangkut udara, baik dalam tugas maupun tidak, dianggap sebagai penumpang, kecuali bila ia anggota awak pesawat.

### 3. Bagasi

Dalam hukum udara yang dimaksud dengan bagfasi adalah “Semua barang kepunyaan atau dibawah kekuasaan penumpang yang olehnya atau atas namanya, sebelum ia menumpang pesawat terbang, diminta untuk diangkut melalui udara (Suherman 1979b, p. 35).

### 4. Barang/Muatan

Barang/muatan adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara. Jadi walaupun itu barang yang diangkut oleh pesawat charter tetap juga disebut dengan barang/mutatan (Suherman 1979b).

### 5. Pengirim dan Penerima Barang/muatanm

Dalam Konferensi Warsawa 1919, pengirim disebut “Consignor” dan Penerima disebut “Consegguee” ialah pihak-pihak yang mungkin berhak atas ganti rugi, dalam hal muatan hilang, rusak atau musnah (Suherman 1979b).

### 6. Pengangkut

Pengangkut (air carries) ialah “orang atau badan yang mengadakan persetujuan untuk mengangkut penumpang, bagasi atau barang dengan pesawat terbang” (Suherman 1979b, p. 37).

### 7. Operator

Menurut Konvensi Roma, operator diartikan :

Orang yang mempergunakan pesawat udara ketika kerugian yang ditimbulkan, dengan ketentuan bahwa kontrol atas navigasi, pesawat udara tetap dipegang oleh pihak yang memberikan kuasa untuk mempergunakan pesawat udara, baik langsung maupun tidak langsung (Suherman 1979b, p. 38).

## 8. Pihak Ketiga

Menurut Konvensi Roma yang dimaksud dengan pihak ketiga adalah “pihak yang tidak mempunyai sangkut paut apa-apa dengan suatu penerbangan tertentu, kecuali bahwa ia menderita kerugian karena penerbangan tersebut (Suherman 1979b, p. 39). Jadi pihak ketiga itu dapat pemilik bangunan didarat, pemilik kapal atau pesawat lain, serta orang didarat, dilaut atau dipesawat lain.

## 9. Pengangkutan oleh Beberapa Pengangkut Berturut-turut

Yaitu apabila untuk sampai pada suatu tujuan seorang penumpang menggunakan lebih dari satu pengangkut (carrier). Sebagai contoh dikemukakan oleh Suherman (1979b) bahwa pengangkut dapat menyerahkan pengangkut lain untuk seorang penumpang. Sebagai contoh A membeli tiket Garuda Jakarta Hobart (Australia). Maka dalam tiket penumpang akan tertulis Jakarta-Denpasar dengan Garuda, Denpasar-Melbourne dengan Garuda dan Melbourne-Hobart dengan Qantas.

10. Perjanjian antar Perusahaan Penerbangan. Yaitu perjanjian antara pengangkut untuk melaksanakan kegiatan penerbangan dari suatu tempat ke tempat lain.

## E. Tanggung Jawab Pada Penerbangan Angkutan Udara

Sejalan dengan tujuan diciptakanya hukum internasional secara umum, maka hukum udara dibuat secara internasional dimaksudkan untuk menjamin keadilan keamanan para pemakai jasa angkutan udara dari resiko-resiko yang unguin timbul dalam pelaksanaan pengangkutan

tersebut. Contoh yang paling ekstrim adalah dalam sebuah kecelakaan pesawat udara. Kalau kita lihat dalam sebuah kecelakaan pesawat udara, pihak-pihak yang dirugikan adalah:

1. Pemilik pesawat, berupa kehilangan pesawat udara.
2. Penumpang atau ahli warisnya (jika penumpang meninggal dunia).
3. Pemilik barang/muatan yang diangkut.
4. Pihak ketiga dipermukaan bumi (Suherman 1979).

Dalam hal terjadinya suatu kecelakaan pesawat siapa yang harus bertanggung jawab.

Diantara pihak-pihak yang mungkin bertanggung jawab adalah :

1. Pembuat pesawat udara apabila ternyata kecelakaan disebabkan oleh kesalahan konstruksi atau mutu bahan yang digunakan.
2. Pembuat bahan bakar
3. Perusahaan penerbangan atau pegawainya termasuk awak pesawat.
4. Pengatur lalu lintas udara.
5. Penumpang sendiri, kalau ia menyebabkan atau turut menyebabkan terjadinya kecelakaan.
6. Pemilik barang/muatan sendiri, kalau kecelakaan disebabkan oleh sifat barang/muatan.
7. Pihak ketiga yang menyebabkan kecelakaan.

Dari ketujuh pihak-pihak yang mungkin bertanggung jawab pada sebuah kecelakaan pesawat terbang, yang baru diatur oleh hukum penerbangan internasional adalah tanggungjawab pengangkut dan penumpang atau pemilik barang (Suherman 1979b). Oleh sebab itu yang akan diuraikan dalam bagian ini adalah yang berkaitan dengan hal-hal yang telah diatur oleh hukum penerbangan internasional dimaksud.



## **F. Prinsip Tanggung Jawab Pada Angkutan Udara.**

Dalam konvensi Warsawa 119, Konvensi Roma, Protokol Guatemala dan Protokol Guadalajara mengenal beberapa prinsip dalam tanggung jawab pemngangkutan udara yaitu:

1. Prinsip "Presumption of liability"
2. Prinsip "Presumption of non-liability"
3. Prinsip "Absolute of liability"
4. Prinsip "Limitation of liability"

Prinsip-prinsip ini secara ringkas akan dibahas pada uraian selanjutnya.

### **1. Prinsip Presumption of Liability**

Menurut prinsip ini "Pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan pada penumpang atau pengirim atau penerima barang dengan tekanan pada kata dianggap" (Suherman 1979b, p. 21).

### **2. Prinsip Presumption of non-liability**

Prinsip ini menganggap pengangkut bertanggung jawab pada semua kerugian yang mungkin timbul pada penggunaan jasa angkutan udara termasuk bagasi tangan (unchecked bagage).

### **3. Prinsip Absolute liability**

Prinsip ini mewajibkan pengangkut menanggung semua kerugian yang timbul kecuali, tanpa kemungkinan mengelak, kecuali kerugian itu timbul akibat kesalahan penumpang sendiri.

### **4. Prinsip limitaiion of liability**

Menurut prinsip ini tanggung jawab pengangkut dibatasi pada jumlah limit tertentu berdasarkan atas kerugian yang diderita oleh penumpang atau pemilik barang.

## **G Besarnya Ganti Rugi Menurut Hukum Penerbangan Internasional**

Seperti telah disinggung sebelumnya, pengguna pesawat terbang dapat menderita kerugian apabila terjadi kecelakaan. Kerugian itu dapat menimpa penumpang (luka atau meninggal dunia) barang (hilang atau terlambat) dan mungkin juga menimpa pihak ketiga didarat. Berkaitan dengan itu hukum penerbangan internasional telah menggariskan besarnya ganti rugi yang harus diterima oleh pihak-pihak yang mungkin dirugikan.

### **1. Penumpang**

Perjanjian Warsawa 1929 menggariskan besarnya ganti rugi yang harus diterima oleh seorang yang meninggal dunia yaitu 125.000 gold franc atau \$ 8300 (Hoesen 1985). Namun demikian pembayaran ganti rugi harus dianalisa kasus per kasus, karena syarat pembayaran ganti rugi itu harus memakai ketentuan seperti sikorban tidak punya andil yang menyebabkan kecelakaan itu, tidak ada kesengajaan atau kelalaian dari pengangkut dan faktor lainnya seperti cuaca dan lain-lain.

Namun kalau dilihat besarnya limit ganti rugi yang harus dibayar oleh pihak pengangkut terus mengalami peningkatan. Perjanjian Warsawa menetapkan 125.000 gold franc atau \$ 8300, Protokol Haque menjadi \$ 16.000, kemudian dalam Montreal Agreement \$ 75.000 dan dalam protokol Guatemala menjadi 1000.000 gold franc atau \$ 100.000 (Suherman 1979a).

Jadi besarnya ganti rugi yang harus diterimama oleh ahli waris bagi penumpang yang meninggal dunia dalam kecelakaan penerbangan internasional adalah US \$ 100.000, jika dikalikan dengan kurse konversi Bank Indonesia (tanggal 11 Oktober 1996 sebesar satu dolar Amerika Rp 2320,-) maka besarnya ganti rugi yang harus diterima adalah Rp 232.000.000 ( dua ratus tiga puluh dua juta rupiah).

Jadi dalam hal ini, setiap penumpang dari sebuah pesawat yang meninggal dunia akibat kecelakaan, tidak secara otomatis menerima sebesar Rp 232.000.000, akan tetapi itu adalah limit tertinggi dari ganti rugi yang diatur oleh konvensi Guadalajara dan diperkuat oleh persetujuan Montreal. Jadi berapa jumlah yang harus diterima oleh seorang ahli waris penumpang tentu ditentukan oleh analisa kasus per kasus dari sebuah kecelakaan. Namun dapat kita lihat bahwa tanggung jawab penerbangan ini sangat memperhatikan nilai kemanusiaan yang otomatis memaksa pihak pengangkut untuk hati-hati dalam melaksanakan tugasnya dalam melaksanakan pengangkutan melalui udara.

## 2. Bagasi dan Barang

Penumpang pesawat terbang juga berhak menerima ganti rugi atas kehilangan, rusak atas bagasi atau barang. Dalam hal ini konprensi warsawa selalu menerapkan prinsip “presumtion of liability” atau anggapan bahwa pengangkut selalu bertanggung jawab.

Seperti telah disinggung dibagian terdahulu, bahwa bagasi adalah semua barang kepunyaan atau dibawah pengawasan seorang penumpanag yang olehnya dan atas namanya dimintakan untuk diangkut serbelum penumpang itu melakukan perjalanan udara (Husein 1985). Dalam pengertian ini tidak termasuk bagasi yang dibawa oleh penumpang naik ke pesawat



bersamannya (bagasi tangan), sebab hal ini diatur oleh ketentuan tersendiri. Untuk bagasi protokol Guatemala menetapkan besarnya ganti rugi untuk bagasi adalah 15.000 golg france atau US \$ 1000.

Barang adalah barang yang dikirim oleh seorang dengan pesawat udara sefangkan pemilik tidak ikut serta barang tersebut (Husen 1985). Dalam hal barang yang dikirim rusak, terlambat atau hilang pengangkut mengganti kerugian sesuai dengan ketentuan dalam perjanjian internasional yaitu sebesar US \$ 20 per kilogram (Husen 1985).

Demikianlah secara umum gambaran dari hukum penerbangan internasional yang mengatur segala kemungkinan kerugian yang akan diderita oleh penumpang kalau terjadi kecelakaan pesawat udara dalam hal penerbangan internasional (international flight). Namun, pada hakekatnya, hukum penerbangan juga menjamin kemanan dunia, karena masalah penerbangan adalah masalah international yang diatur oleh hukum internasional. Sebuah negara berhak menolak masuknya maskapai penerbangan asing kalau maskapai penerbangan itu dinilai tidak memenuhi standar keamanan penerbangan internasional. Sebagai contoh adalah Amerika serikat mempertanyakan dan menuntut standar keamanan yang dipakai pesawat Garuda Indonesia yang memasuki wilayahnya sesuai dengan standar Amerika (FAA).



### BAB III

#### HUKUM UDARA DI INDONESIA

##### **A. Pengangkutan Udara di Indonesia**

Negara Republik Indonesia, secara geografis terdiri dari 13.667 pulau dan terletak di sekitar wilayah khatulistiwa, panjangnya dari Barat ke Timur adalah 5.110 km atau hampir sama dengan seperdelapan lingkaran Bumi dan lebarnya dari Utara ke Selatan kira-kira 1900 km (Soejipto 1977). Indonesia adalah salah satu negara yang sedang berkembang yang tingkat kemajuannya mencapai 7-8 persen per tahun. Pesatnya perkembangan ekonomi tentu saja diikuti oleh tingginya mobilitas penduduk dan barang antar pulau, antar kota dan antara kota-kota di Indonesia dan kota-kota di negara lain. Oleh sebab itu pembangunan transportasi darat, laut dan udara adalah aspek yang tidak bisa dihindari, guna mengantisipasi pertumbuhan ekonomi yang diikuti oleh peningkatan arus barang, jasa dan manusia baik secara domestik (dalam negara) dan Internasional.

Pembangunan pengangkutan melalui udara, akhir-akhir ini terlihat terlihat dengan diizinkan pihak penerbangan swasta nasional seperti Garuda, Sempati dan Bouraq untuk menggunakan pesawat bermesin jet yang lebih cepat dan relatif lebih aman. Dengan demikian, pengangkutan orang dan barang melalui udara oleh pesawat terbang pada saat ini tidak masalah lagi, karena setiap waktu tersedia penerbangan reguler, harian, mingguan dari dan ke kota diseluruh nusantara.

## **B. Hukum Udara Indonesia dan Aspek-aspeknya**

Pertumbuhan pengangkutan udara yang demikian cepat tidak diiringi oleh perkembangan hukum udara yang mutakhir, karena pada hukum udara Indonesia hanya ada dua undang-undang yang mengatur tentang perkembangan yaitu :

1. Ordonansi pengangkut udara (OPU) STB. 1929 No. 100
2. Undang-undang No. 83/1958 tentang penerbangan, tanggal 31 desember 1958

Karena sangat langkanya hukum yang mengatur perkembangan tentang hukum udara, maka kita lihat berbagai kasus dalam dunia penerbangan Indonesia, hanya diselesaikan melalui permintaan maaf dari pihak pengangkut. Kalau terjadi kelambatan (delay) atau masalah - masalah dalam pelaksanaan pengangkutan penumpang melalui udara, maka pihak penumpang atau atau pengirim barang berada pada pihak yang lemah. Bahkan tidak jarang masalah penundaan pesawat hanya diselesaikan dengan permintaan maaf dari pihak pengangkut. Pada hal mungkin ada kerugian yang diderita oleh penumpang yang diakibatkan oleh penundaan itu.

Berikut ini akan dikemukakan beberapa aspek penting dari hukum udara Indonesia sesuai dengan kedua perundang-undangan yang ada. Perlu ditegaskan bahwa sejauh ini Indonesia hanya ikut menandatangani dan meratifikasi perjanjian warsawa tanggal 12 Oktober 1929 dan mulai berlaku di Indonesia tanggal 29 September 1933. Kemudian kedua jenis hukum positif Indonesia sekarang, mengacu pada ketentuan-ketentuan yang ada dalam perjanjian Warsawa dimaksud.

### **C. Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Penumpang**

Ordonansi pengangkutan udara Indonesia Stb. 1939 No. 100 menegaskan bahwa pengangkut (perusahaan penerbangan) bertanggung jawab penuh terhadap kerugian-kerugian yang mungkin timbul kalau terjadi kecelakaan penerbangan. Hal ini tidak diatur dengan jelas oleh undang-undang No. 83/1958. Maka dalam hal ini disimpulkan bahwa dalam hal tanggung jawab terhadap penumpang tetap mengacu pada Stb. 1939 No. 100 dan tentunya tentang besarnya ganti rugi yang akan diterima hanya mengacu pada perjanjian Warsawa tahun 1929.

Untuk jelasnya Ordonansi pengangkutan udara Stb. 1939 No. 100 pasal 24 menegaskan sebagai berikut:

1. Pengangkut bertanggungjawab untuk kerugian sebagai akibat dari luka atau jejas-jejas lain pada tubuh yang diderita oleh seorang penumpang, bila kecelakaan yang menimbulkan kerugian itu ada hubungannya dengan pengangkutan udara dan terjadi diatas pesawat terbang atau selama melakukan suatu tindakan dalam hubungan dengan naik ke atau turun dari pesawat terbang.
2. Apabila luka tersebut mengakibatkan kematian, maka suami atau isteri dari simati, anak-anaknya atau orang tuanya, yang menjadi tanggungan simati, dapat menuntut ganti kerugian, yang dinilai sesuai dengan kedudukan dan kekayaan mereka yang bersangkutan serta sesuai dengan keadaan.

Kemudian untuk besarnya ganti rugi yang harus diterima oleh seorang ahli waris dari penumpang pesawat terbang dijelaskan dalam pasal 30 ayat 1 ordonansi pengangkutan udara Stb. 1939 No. 100. Bunyinya sebagai berikut:

1. Pada pengangkutan penumpang tanggung jawab pengangkut terhadap tiap-tiap penumpang atau terhadap terhadap keluarganya yang disebutkan ayat 2 fasal 24 bersama-sama dibatasi sampai jumlah dua belas ribu lima ratus rupiah (Rp. 12.500,0-). Jika ganti kerugian ditetapkan sebagai bunga, maka jumlah uang pokok yang dibungakan itu tak boleh melebihi jumlah di atas. Tetapi penumpang dapat mengadakan persetujuan khusus dengan pengangkut untuk meninggikan batas tanggung jawab itu.

Dengan demikian jelaslah kiranya, besarnya uang ganti rugi yang harus ditreima oleh ahli waris dari penumpang yang mendapat kecelakaan, sangat kecil karena perundang-undangan Indonesia masih mengacu pada perjanjian Warsawa tahun 1929 walaupun nilai besarnya ganti rugi telah disesuaikan dengan kurs konversi rupiah terhadap uang asing yang berlaku pada saat ini.

Sebagai ilustrasi, dapat dikemukakan masalah ganti rugi yang dibayarkan oleh pihak jasaraharja terhadap korban kecelakaan pesawat garuda GA.152 di Medan tanggal 26 September 1997. Jasaraharja hanya membayar 40 juta rupiah (Kompas, 30-9-1997, p.2). Hal ini jauh lecih kecil kalau dibandingkan dengan ganti rugi yang diatur oleh protokol Guatemala 1971 yaitu sebesar \$ 100.000,-. Hal ini terjadi karena undang-undang

no.83/1958 dan Ordanansi pengangkutan udara (Stb. 1939/100) hanya mengacu pada konvensi Warsawa 1929.

Bertolak dari hal ini, maka ada baiknya besarnya ganti rugi yang akan dibayar kepada pihak ahli waris korban dinaikan dengan mengikuti protokol guatemala 1971.

#### **D. Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang**

Tanggung jawan pengangkuit terhadap barang diatur dalam Stb. 1939 No. 100 pasal 25.

Bunyinya pasal 25 ayat 1 dan 2 sebagai berikut:

1. Pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang terjadi sebagai akibat dari kemusnahan, kehilangan atau kerusakan bagasi atau barang, bilamana kejadian yang menyebabkan kerugian itu terjadi selama pengangkutan udara.
2. Pengangkutan udara seperti dimaksud oleh ayat di atas, meliputi juga waktu bagasoi atau barang tersebut berada dibawah pengawasan penbngangkut; baik dolapangan terbang, atau dimmana saja dalam hal pendaratan diluar suatu lapangan terbang atau dalam pesawat terbang.

Tentang besarnya gantu rugi terhadap barang diatur oleh pasal 30 ayat 2 Stb. 1939 No. 100.

Bunyinya sebagai berikut :

1. Pada pengangkutan bagasi dan barang tanggung jawab pengangkut dibatasi sampai jumlah duapuluh lima ribu rupiah (Rp.25,-) per kg. Kecuali, bila ada pernyataan khusus tentang harga barang pada waktu penyerahan dari pengirim kepada pengangkut dan dengan

pembayaran tarif yang lebih tinggi. Dalam hal ini pengangkut wajib untuk membayar sampai jumlah dari harga yang dinyatakan itu, kecuali bila ia dapat membuktikan bahwa harga ini melebihi harga sebenarnya bagi pengirim pada waktu penyerahan.

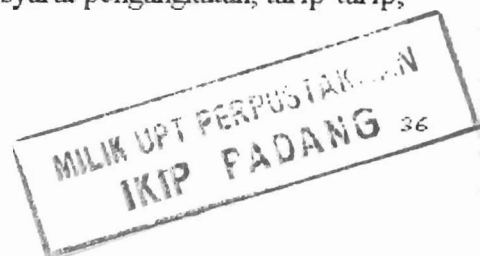
Jadi dapat kita lihat bahwa besarnya ganti rugi yang harus diterima atas kehilangan atau kerusakan barang juga masih tergolong rendah walaupun nilai rupiah telah mengalami penyesuaian dengan keadaan sekarang.

#### **E. Surat perjanjian antara Penumpang dan Pengangkut .**

Seperti telah dikemukakan terdahulu bahwa dokumen angkutan adalah tiket penumpang, tiket bagasi dan surat muatan udara yang merupakan bukti adanya perjanjian pengangkutan anantara pengangkut dengan penumpang, pemilik barang ( Suherman 1979b). Jadi para penumpang dan pemilik barang harus menyadari bahwa tiket penumpang atau surat muatan udara atau tiket bagasi adalah wujud perjanjian antara pengangkut dengan pihak-pihak pengguna jasa pengangkutan udara.

Di Indonesiam tiket penumpang sebagai wujud perjanjian antara penumpang dan pengangkut dapat dapat diamabil beberapa point penting tentang apa yang tertera dalam tiket pesawat Garuda Indonesia tentang syarat-syarat perjanjian pengangkutan penumpang dalam negeri.

1. Perjanjian pengangkutan ini tunduk kepada ketentuan-ketentuan Ordonansi pengangkutan udara Indonesia (Stb. 1939 No. 100) serta kepada syarat-syarat pengangkutan, tarip-tarip,



peraturan-peraturan dinas (kecuali waktu-waktu berangkat dan waktu-waktu tiba yang tersebut didalamnya) dan peraturan-peraturan lain dari pengangkut yang merupakan bagian yang tak dapat dipisahkan dari perjanjian ini dan yang dapat diperiksa di kantor-kantor pasasi pengangkut.

6. a. Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian-kerugian yang timbul pada penumpang dan bagasi dengan mengingat pada syarat-syarat dan batas-batas yang ditentukan dalam Ordonansi pengangkutan udara Indonesia (Stb. 1939 No.100) dan syarat-syarat umum pewngnagkutan dari pengangkut.

c. ...Tanggung jawab terbatas untuk kehilangan dan kerusakan bagasi ditetapkan sejumlah maksimum Rp.20.000,- (duapuluh ribu rupiah) per kilogram.

Dapat dilihat bahwa dalam tiket penerbangan dalam negeri PT Garuda Indonesia dengan lugas mencantumkan bahwa pengangkut baik untuk ganti rugi penumpang dan barang tetap memakai Ordnansi pengangkutan udara Indonesia St. 1939 No. 100 dan tentunya mengacu pada perjanjian Warsawa 1929. Dilihat dari perkembangan hukum udara Internasional, jelas perkembangan hukum udara Indonesia sangat ketinggalan baik dalam hal besarnya ganti rugi yang harus diterima oleh ahli waris penumpang atau pengirim barang maupun dalam hal tanggung jawab pengangkut terhadap keduanya kalau terjadi kecelakaan pesawat udara.



## **F. Beberapa Kasus Yang Diajukan Oleh Penumpang Terhadap Pengangkut**

Hukum penerbangan adalah peraturan-peraturan yang berisi perintah dan larangan dalam hubungan antara pengangkut dan pengguna jasa pengangkutan melalui udara. Hal ini berkaitan dengan adanya ketentuan dari pengguna jasa terhadap pihak pengangkut dalam hal ini perusahaan penerbangan. Berikut ini Penulis akan mengambil beberapa surat pembaca dari surat kabar yang terbit di Jakarta yang berisi pengaduan pengguna jasa penerbangan yang berkaitan dengan masalah ketidakpuasan penumpang yang patut mendapat perhatian dari perusahaan penerbangan.

Harian Republika tanggal 8 Agustus 1996.

### **Bouraq (Korban Kecelakaan Terlantar)**

Hari Kamis 11 Juli 1996 kami menggunakan jasa penerbangan Bouraq dari Ambon tujuan Ternate. Namun belum sampai ketempat tujuan pesawat tersebut mengalami gagal lepas landas dan masuk ke kali. Untung para penumpang dan seluruh awak pesawat semuanya selamat meskipun ada yang mengalami cedera ringan maupun luka parah. Sayangnya setelah mengalami kecelakaan dan dievakuasi, pihak Bouraq tidak mempedulikan kami sebagaimana layaknya yang dilakukan masyarakat dalam berbagai peristiwa musibah yang menimpa banyak korban. Kami justru dibiarkan terlantar, bahkan kami yang selamat dan ingin melanjutkan perjalanan pada esok hari tidak diteruskan keberangkatan dengan menggunakan pesawat lain. Pada hal kondisi kami masih trauma dan lemah. Selain itu petugas Bouraq tidak mempedulikan barang tentangan kami yang tertinggal di kabin sehingga barang bawaan kami yang berharga hilang begitu saja. Untuk ini kami sudah berupaya menghubungi manjerial operasional Bouraq canag Ambon, Arie Sahetapy, untuk meminta biaya pemeriksaan dokter serta biaya penginapan yang setahui kami menjadi tanggungan Bouraq. Kami hanya memperoleh janji-janji muluk....

Kompas Minggu 29 September 1996 (Kecewa dengan Garuda Indonesia)

Saya kecewa terhadap pelayanan maskapai penerbangan Garuda. Saya salah seorang penumpang Garuda dengan nomor penerbangan 962 tujuan Singapura, yang berangkat dari Cengkareng Jakarta tanggal 24 Juni 1996. Seharusnya pesawat berangkat pukul 9.50, namun tanpa alasan yang jelas penerbangan ditunda sampai pukul 21.00. Selain itu, Selama waktu penantian kebetangkatan pesawat, kondisi calon penumpang tidak diperhatikan. Kalau calon penumpang tidak menanyakan, mereka tak mendapat makan siang. Makan siang baru diberikan sore hari. Selama masa penantian tersebut, saya juga mencoba mencari tahu mengapa jadwal penerbangan harus ditunda. Saya menemui petugas di kantor operasional yang terletak di belakang counter check-in, namun penjelasan yang diberikan oleh petugas terkesan ragu-ragu. Petugas mengatakan, kami akan berangkat dengan pesawat airbus dari Manado pukul 19.00, namun nyatanya pukul 19.00 kami belum juga berangkat. Saya bukan baru kali ini mengalami peristiwa semacam dengan Garuda. Akibat pelayanan Garuda, saya harus rugi banyak, mulai dari Hotel, urusan terbengkalai dan sebagainya

Teddy Ichsan Arifin

Jakarta

Dari surat pembaca yang telah dikemukakan oleh pengguna jasa penerbangan di atas, jelas bahwa semuanya berisi tuntutan agar perusahaan pengangkut dalam negeri meningkatkan kinerjanya guna memberikan pelayanan yang memuaskan kepada calon penumpang.

Berikut ini adalah surat pembaca yang berisikan tuntutan ganti rugi terhadap tiket perjalanan lanjutan yang ditanggapi secara positif dan penuh simpati oleh perusahaan penerbangan.

Kompensasi dari Merpati (Republika 8-8-1996)

Tanggal 15 - 16 Juni 1996, saya bersama dua anggota keluarga ada urusan keluarga di Padang, Sumatra Barat. Untuk perjalanan Jakarta -

Padang- Jakarta, saya percayakan pada perusahaan penerbangan Merpati Nusantara Airlines.

Penerbangan Jakarta Padang berangkat 14 Juni 1996, dengan nomor penerbangan MZ 232. Sedangkan untuk Padang - Jakarta, 17 Juni 1996 dengan nomor penerbangan MZ 233.

Mengingat dua anggota keluarga saya harus meneruskan perjalanan ke Solo, maka saya juga memesan tiket Kereta Api Senja Utama Solo kelas Bisnis untuk tanggal 17 Juni 1996, berangkat dari Gambir jam 19.40 untuk dua orang seharga Rp 59.000.

Tanggal 13 Juni 1996, status tiket untuk semua penerbangan OK. Saya tidak merasa perlu untuk membatalkan tiket kereta Api. Penerbangan Jakarta-Padang walau terlambat 30 menit, tidak ada masalah.

Di Padang tanggal 16 Njuni 1996, saya melakukan Re-confirm, ke kantor MNA di Hotel Muara Padang. Untuk penerbangan Padang Jakarta tanggal 17 Juni 1996 dengan nomor penerbangan MZ 233, saya peroleh informasi, pesawat yang mestinya berangkat 13.00 ditunda menjadi jam 14.50, tiba di Jakarta jam 16.30. Pada tanggal 17 Juni 1996, jam 13.00 saya melakukan boarding pass di Bandara tabing Padang. Disini saya peroleh informasi, pesawat dengan nomor penerbangan MZ 233, tidak dapat diberangkatkan sesuai jadwal sesuai jadwal pukul 14.50. Akhirnya, pukul 18.00 pesawat baru di berangkatkan dari Bandara Tabing. Sampai di Cengkareng, jam 19.30. Dengan buru-buru, saya teruskan perjalanan ke Stasiun Gambir, Sampai di gambir, jam 20.30, Kereta api seja utama Solo sudah berangkat. Dan tiket kereta api saya dinyatakan hangus.

Sebagai konsumen MNA, saya merasa dirugikan secara materil dalam bentuk hangusnya tiket kereta api senja utama Solo untuk dua orang akibat keterlambatan MNA. Karena itu saya menuntut MNA memberi ganti rugi.

Apabila, 14 hari sejak diterimanya surat pengaduan pengaduan ini tidak ada penjelasan tertulis dari MNA, kasus ini akan (1) saya serahkan ke bidang pengaduan YLKI, dan (2) dan rubrik surat pembaca harian Kompas.

Demikian, isi pengaduan konsumen kepada MNA, yang tembusanya dikirim ke YLKI

(Konsumen Merpati, tinggal di Bekasi)

Tanggapam MNA( Republika 8-8-1996).

Kepala dinas pelayanan pelanggan kantor pusat MNA, H.Benny Achmad, dalam tanggapan tertulis kepada Konsumen yang kopinya dikirim ke YLKI, menyatakan :

1. Merpati mohon maaf yang sebesar-besarnya atas pelayanan yang kurang berkenan sehingga menyebabkan perjalanan terganggu dan tidsak sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.
2. Kejadian pada tanggal 17 Juni 1996 di Bandara Tabing Padang, dikarenakan alasan tehnis sehingga penerbangan penerbangan dari Jakrta- terlambat dan berakibat keterlambatan pula penerbangan Padang-Jakrta.
3. Sehubungan dengan tuntutan ganti rugi untuk pembelian dua tiket kereta api jurusan Solo yang sudah tidak dapat dipakai lagi/hapus, pada perinsipnya Merpati tidak berkeberatan untuk mengganti rugi. Untuk realisasi pembayaran ganti rugi, konsumen dapat menghubungi Area Manager PT MNA Jakarta.
4. Merpati sangat berterimakasih atas surat konsumen. Bagi Merpati, pengaduan ini dapat jadi bahan masukan untuk perbaikan pelayanan Merpati kepada konsumen dimasa datang.

Berkaitan dengan surat pengaduan terhadap pengangkut seperti yang dikirimkan oleh pengguna jasa di atas, pihak pengangkut menanggapinya hanya berdasarkan pertimbangan moral dan etika kerja, karena untuk hal-hal seperti yang dikeluhkan penumpang tersebut belum ada belum ada aturannya secara tertulis atau belum ada undang-undang yang mengatur. Sebagai contoh dapat dikemukakan dalam hal penundaan penerbangan. Apakah pengangkut harus memberi tahu alasan penundaan dengan jelas, apakah pengangkut harus memberi kompensasi seperi makanan, tempat menginap, menuntut pengembalian uang tiket atau bagi penumpang transit harus menjadwal ulang penerbangan lanjutan. Hal-hal seperi ini belum diatur oleh undang-undang hukum udara Indonesia.

Oleh sebab itu, karen pada masa datang, pertumbuhan pengangkutan udara semakain cepat, hendaknya, pembangunan hukum tentang penerbangan juga duilakukan, kalau tidak hal-hal



tetentu yang merugikan penumpang tidak bisa dijamin, karena konsumen atau pengguna jasa penerbangan berada pada pihak yang lemah.

Jadi mungkin saja, banyak kasus dalam penerbangan Indonesia, dan pihak pengangkut tidak ingin memperbaiki kinerjanya, karena undang-undang yang mengatur masalah ini belum ada, dan tentunya pengangkut hanya secara moral dan etika saja merasa perlu bertanggung jawab, sedangkan secara hukum tidak perlu, karena undang-undang yang mengatur masalah itu belum ada.

## Bab IV

### Hukum Udara Dan Wawasan Nusantara

Kalau dilihat secara historis, hukum udara sudah dikenal sejak dimana zaman Romawi, yaitu dengan adanya prinsip “Civics est solum, euis est usque ad coelum” yang berarti seseorang yang memiliki tanah, memiliki juga udara di atasnya sampai ke langit (Suherman 1979, p.104). Masalah ini semakin terasa penting pada permulaan abad ke 20, terutama setelah Wilbir dan Ovelle Wright (1903) berhasil terbang dengan pesawat yang lebih berat dari udara (Suherman 1979). Sebab sebelum tahun 1903, manusia hanya bisa terbang dengan menggunakan Balon yang diisi dengan gas yang lebih ringan dari udara. Dengan demikian mulai tahun 1903 lompatan teknologi pesawat udara maju pesat dan pada akhir abad ke 20, manusia sudah bisa menciptakan pesawat super jumbo seperti Boing dan Airbus.

Selubungan dengan itu, Indonesia yang merupakan negara kepulauan yang membentang sejauh 5110 km dari barat ke timur dan membujur dari utara ke selatan sejauh 1900 km, tentu saja memerlukan ketentuan-ketentuan yang mengatur penggunaan udara teritorialnya guna menjamin persatuan kesatuan bangsa Indonesia. Sesuai dengan konsep wawasan nusantara, bahwa Indonesia adalah terwujud kedalam satu kesatuan ideologi, politik, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Hal ini sudah mulai diantisipasi oleh undang-undang No. 83/1958 dimana telah mengatur masalah penggunaan ruang udara Indonesia oleh pihak-pihak asing dan pelanggarannya (undang-undang No.83/1958) tentu saja sebagai hal pelanggaran kedaulatan udara yang berarti pula pelanggaran kedaulatan Republik Indonesia.

Berikut ini akan di analisa tentang pasal-pasal penting dari undang-undang No. 83/1958 tentang penerbangan.

Secara umum dapat dikemukakan bahwa undang-undang No.83/1958 yang mengatur tentang penerbangan di Indonesia lebih banyak memperhatikan ketentuan umum tentang penerbangan seperti pendaftaran pesawat terbang, izin penggunaan pesawat terbang, pelabuhan udara dan lain-lain. Oleh sebab itu pasal-pasal yang berkaitan dengan wawasan nusantara adalah pasal 3 dan pasal 8. Pasal-pasal ini akan dikemukakan sebagai berikut.

Pasal 3. (1) Pesawat udara yang akan berangkat ke atau tiba dari luar negeri, hanya diperbolehkan bertolak dari atau mendarat dilapangan terbang internasional sebagai dimaksud dalam pasal 14.

(2) Kecuali dalam hal darurat pesawat udara termaksud dalam ayai 1 dilarang mendarat dilain lapangan terbang yang terletak diantara lapangan internasional tersebut diatas dan perbatasan wilayah Republik Indonesia

Pasal ini mengatur tentang masuknya pesawat udara dalam penerbangan internasional hanya boleh mendarat dilapangan terbang yang ditunjuk berstatus internasional oleh menteri perhubungan. Hal ini mengandung pengecualian bahwa pesawat terbang yang memerlukan pelayanan darurat harus dilayani tanpa harus memperhatikan pasal ini.

Pasal 8 (1) Pengangkutan orang dan/atau barang dengan memungut pembayaran dengan menggunakan pesawat udara, baik didalam wilayah Republik Indonesia, maupun antara

suatu tempat didalam wilayah Republik Indonesia dan lain tempat di luar negeri hanya diselenggarakan dengan konsesi dari menteri.

(2) Konsesi termaksud dalam ayat 1 hanya dapat diberikan dengan syarat-syarat tertentu.

Pasal ini menegaskan bahwa izin bagi perusahaan penerbangan agar dapat beroperasi di Indonesia dapat dilakukan oleh menteri perhubungan.

Jadi undang-undang No.83/1958 yang dibuat berdasarkan undang-undang dasar sementara 1950 (UUDS 1950), lebih menekankan pada masalah administrasi pesawat udara ketimbang jaminan ganti rugi terhadap pengguna jasa penerbangan ataupun terhadap pihak ketiga yang berada di darat. Disini juga dapat ditegaskan bahwa kepentingan nasional Indonesia yang berhubungan dengan ganti rugi terhadap penumpang dan pengirim barang atau pihak ketiga di darat masih tetap mengacu pada Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) Stb. 1939/100.

#### **B. Udara (air), Angkasa (Space) dan Konsep Wawasan Nusantara.**

Konsep wawasan nusantara mengandung arti bahwa setiap warganegara Indonesia harus melihat diri dan lingkungan sebagai satu kesatuan yang tidak bisa dipisahkan atau sebagai satu kesatuan yang utuh. Satu kesatuan yang utuh berarti bahwa tanah, air dan udara harus diakui sebagai bagian atau unsur yang tidak terpisahkan dari negara Republik Indonesia. Lebih jauh dapat ditegaskan bahwa negara Republik Indonesia memiliki wilayah daratan, lautan dan udara, dimana negara Indonesia berdaulat atas ketiga unsur wilayah itu.



Atas ketiga unsur ruang ini berlaku hukum yang berbeda. Terhadap wilayah laut berlaku hukum laut, terhadap wilayah daratan berlaku berbagai hukum mengenai tanah dan terhadap hukum udara berlaku hukum udara. Khusus tentang hukum udara berlaku adagium "Usque Ad Coloem" yang artinya negara berdaulat atas udara dengan batas tidak terhingga. Permasalahan yang timbul adalah bahwa dalam kenyataan suatu negara hanya berdaulat terhadap udara di atasnya dan tidak berdaulat terhadap ruang angkasa, karena dalam hukum udara membedakan dua istilah udara dan angkasa.

Para ahli hukum internasional, seperti Starke dan Brierly mengatakan bahwa pada mulanya sehubungan dengan udara di atas wilayah teritorial suatu negara berlaku azas Usque Ad Coleum yaitu doktrin kedaulatan negara sampai tinggi yang tak terbatas. Kemudian dengan perkembangan teknologi ruang angkasa maka ajaran ini tidak berlaku lagi karena yang diakui adalah suatu negara berdaulat atas udara dan bukan terhadap ruang angkasa (Starke 1972).

Maka dengan tidak berlakunya adagium Usque ad Coloem, Indonesia yang memiliki konsepsi wawasan nusantara, hendaklah meletakkan atauran hukum internasional secara proporsional. Hal ini berarti, wawasan nusantara secara konseptual memadukan tanah, laut dan udara sebagai kesatuan yang bulat, tetapi khusus dibidang udara negara hanya berdaulat terhadap udara dan bukan ruang angkasa. Hal ini juga didukung oleh suatu kenyataan bahwa sampai saat ini Indonesia belum mampu mengontrol secara efektif wilayah angkasanya. Maka ada suatu prinsip yang bertentangan dengan adagium Usque ad Coloem yaitu bahwa ruang angkasa adalah wilayah bebas dan setiap negara boleh memanfaatkan ruang angkasa untuk tujuan-tujuan damai (Kantaatmaja 1984).



Wilayah Angkasa (Space) ini juga telah diatur oleh hukum tersendiri yaitu hukum ruang angkasa (Space Law). Salah satu perjanjian internasional yang bertujuan mengatur tentang pemanfaatan ruang angkasa adalah perjanjian ruang angkasa 1967 (Space treaty 1967). Pasal satu (1) dari perjanjian ini mengatakan bahwa segala aktifitas diruang angkadsa harus digunakan untuk tujuan-tujuan damai.

Sehubungan dengan konsep wawasan nusantara, Indonesia hanya berdaulat terhadap ruang udara saja dan tidak berdaulat atas ruang angkasa diatas wilayahnya. Hal ini akan lebih jelas apabila kita melihat pasal 1 dan 2 perjanjian ruang angkasa (Space treaty 1967).

Pasal 1 berbunyi:

The exploration and use of outer space, including the moon and other celestial bodies, shall be carried out for the benefit and in the interests of all copuntries, irrespective of their degree of economic or scientific development and shall be the province of all mankind.

Outetr space, including the moon and other celestial bodies, shall be free for the exploration and use by all states wihout discrimination of any kind, on a basis of equality and in accordance woith international law, and there shall be free access to all areas of celestial bodies

There shall be freedom of scientific investigation in outer space, including the moon and other celestial bodies, and states shall facilitate and encourage international co-operation in such investigation.

Pasal ini menegaskan bahwa semua negara mempunyai hak yang sama dalam mempergunakan ruang angkasa dan hasil yang dicapai harus ditujukan untuk kemaslahatan ekonomi atau perkembangan ilmu pengetahuan.

Pasal 2 berbunyi:

Outer space, including the moon and other celestial bodies, is not subject to national appropriation by claim of sovereignty, by means of use or occupation, or by any other means.

Pasal ini menegaskan bahwa ruang angkasa dan benda-benda langit lainnya tidak boleh diklaim oleh sebuah negara sebagai wilayah teritorialnya dalam penggunaan, diduduki atau untuk tujuan-tujuan lainnya. Jadi secara eksplisit perjanjian ruang angkasa 1967 (Space treaty 1967) ini melarang suatu negara mengklaim ruang angkasa atau benda-benda langit lainnya sebagai bagian dari wilayahnya. Dan aktifitas yang dilakukan harus ditujukan untuk tujuan-tujuan damai dan dalam melakukan penelitian di ruang angkasa dilarang menggunakan benda atau bahan-bahan yang bisa membahayakan umat manusia atau merusak lingkungan hidup.

Kalau hal ini kita bawa kembali pada konsep wawasan nusantara, hendaknya kita juga mengakui bahwa di atas wilayah Indonesia dapat dipergunakan sebagai tempat lewat bagi berbagai jenis pesawat ruang angkasa dan bahkan mungkin ada satelit milik negara lain yang menempati geo stasioner di ruang angkasa di atas wilayah republik Indonesia.

## **C. Hukum Udara dan Kepentingan Nasional Indonesia**

### **a. Pengertian Kepentingan Nasional dan Kepentingan Nasional Indonesia.**

Morgenthau (1990, pp. 27-31) mendefinisikan kepentingan nasional sebagai kekuasaan (power). Kekuasaan dimaksud adalah pengendalian tindakan dan pikiran orang lain (para pemimpin negara lain). Prawirasaputra (1989, p. 7) mengatakan bahwa kepentingan nasional adalah tujuan negara dalam satu kurun waktu.

Identifikasi kepentingan nasional berhubungan erat dengan masalah persepsi, prioritas dan bersifat tetap. Kepentingan nasional memiliki beberapa dimensi tergantung pada sudut pandang atau frame of refernce. Ia bisa bersifat global atau regional, permanen atau temporal, unilateral atau multilateral ( Fifield 1979, p. 19). Kepentingan nasional berkaitan dengan kelangsungan hidup sebuah negara. Kepentingan nasional berkaitan dengan masa lalu, masa kini dan masa yang akan datang (Fifield 1979). Kepentingan nasional suatu negara adalah hal yang dipengaruhi oleh ideal sebuah negara, masa lalu sebuah negara serta pengalaman-pengalaman yang yang dimilikinya. Kepentingan nasional bersifat dinamis serta senantiasa dipengaruhi oleh pengalaman masa lau dan kebutuhan masa kini (Rourke 1986).

Dari pendapat para ahli yang telah diuraikan terdahulu dapat diambil beberapa kesimpulan penting. Pertama, kepentingan nasional adalah merupakan tujuan negara dalam satu kurun waktu. Tujuan negara dalam satu kurun waktu biasanya dijabarkan dari tujuan nasional

sebuah negara yang bersangkutan. Untuk mewujudkan tujuan tersebut diperlukan adanya kekuasaan yang dimiliki oleh negara dapat mempengaruhi negara dan orang-orang lain guna membantu terwujudnya tujuan negara tersebut. Dengan demikian kekuatan nasional sebuah negara dan tujuan-tujuan satu kurun waktu adalah dua hal yang sejalan.

Kedua, kepentingan nasional sebuah negara dapat bersifat global atau regional, permanen atau temporal, unilateral atau multilateral; maksudnya adalah bahwa kepentingan nasional suatu negara itu bersifat tidak tetap dalam perwujudannya. Perwujudan kepentingan nasional tergantung kepada kebutuhan masa kini dari sebuah negara. Maka pergaulan antar bangsa atau hubungan internasional berlaku suatu adagium bahwa tidak ada kawan yang tetap yang ada adalah kepentingan yang tetap. Maka kepentingan nasional suatu negara adalah bersifat aktif guna mendukung pencapaian tujuan nasional suatu negara. Maka tak heran, dua negara yang bersahabat dimasa lalu, maka pada masa kini negara-negara tersebut bisa saja menjadi bermusuhan karena terjadinya perubahan kepentingan nasional negara tersebut.

Ketiga, kepentingan nasional berkaitan erat dengan kelangsungan hidup sebuah negara. Hal ini berarti, kalau suatu negara telah menetapkan kepentingan nasional untuk satu kurun waktu, maka negara tersebut akan berusaha sekuat tenaga untuk mencapainya. Apalagi kepentingan nasional itu bersifat vital, maka kepentingan nasional sudah berhubungan dengan hidup atau matinya suatu negara.

Keempat, kepentingan nasional sebuah negara tidak bersifat statis akan tetapi senantiasa berubah sesuai dengan perkembangan negara yang bersangkutan dan kebutuhan-kebutuhan

masa tertentu. Hal ini berarti kalau sebuah negara menyatakan kepentingan nasionalnya berkaitan dengan sebuah negara lain, maka negara tadi akan bersahabat dengan negara tersebut. Persahabatan dua negara bisa diwujudkan dalam bentuk kerjasama bilateral dengan perjanjian-perjanjian tertentu yang mengikat dua negara. Akan tetapi apabila kepentingan tersebut tidak lagi dianggap penting di negara tadi mungkin saja dua negara akan bermusuhan.

Kelima, kepentingan nasional sebuah negara berkaitan erat dengan masa yang akan datang atau masa depan sebuah negara. Maka suatu negara akan memprediksi suatu kebutuhan-kebutuhan negara dalam masa yang akan datang yaitu masa lima tahun, sepuluh tahun atau dua puluh lima tahun. Suatu negara akan selalu menganalisa situasi nasional. Regional atau global serta mengidentifikasi faktor-faktor pendukung atau penghambat bagi kelangsungan hidup sebuah negara. Hal ini penting karena sebuah negara tidak akan pernah dihancurkan oleh negara lain akan tetapi negara itu akan hancur oleh bangsa itu sendiri (Arismunandar, Kompas, 27-4-93, p. 1).

Dari penjelasan-penjelasan yang telah diuraikan di atas, maka dapatlah diidentifikasi kepentingan-kepentingan nasional Indonesia pada masa kini dan masa yang akan datang.

Kepentingan nasional Indonesia pada dekade 1980-1990 dapat dilihat dalam

Kusumaatmaja (1983, p. 7) yang menyatakan :

Adapun kepentingan nasional kita dewasa ini dapat dirumuskan kedalam tiga hal pokok sebagai berikut:

1. Pembangunan nasional yang menyeluruh dengan prioritas utama ialah pembangunan ekonomi yang terarah sesuai dengan Pelita

2. Keamanan dan kestabilan dalam negeri yang harus ditingkatkan ke wilayah sekeliling Indonesia untuk dapat menjamin berlangsungnya pembangunan nasional.

3. Menjaga keutuhan wilayah Indonesia untuk menjamin kelangsungan hidup bangsa Indonesia dalam alam demokrasi Pancasila.

Kepentingan nasional ini juga sesuai dengan garis-garis besar haluan negara (GBHN) yang merupakan petunjuk pelaksanaan pembangunan Indonesia yang ditetapkan oleh pemegang kedaulatan rakyat sekali dalam lima tahun. GBHN menegaskan adanya tiga azas utama pembangunan yaitu yang terkenal dengan azas trilogi pembangunan nasional yaitu pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya; pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi dan stabilitas nasional yang makin mantap.

Dari uraian di atas dapat diambil beberapa point penting. Pertama, pembangunan ekonomi merupakan kepentingan nasional Indonesia yang bersifat permanen. Pembangunan ekonomi berarti negara Indonesia berusaha meningkatkan kesejahteraan warganya untuk mewujudkan masyarakat adil dan makmur. Pembangunan ekonomi adalah suatu aspek pembangunan yang sangat penting dan memiliki spektrum yang sangat luas. Pembangunan ekonomi mengandung pengertian bahwa negara bertugas meningkatkan kesejahteraan warganya secara menyeluruh. Untuk itu dilahirkan berbagai kebijaksanaan dan usaha-usaha baik yang diarahkan ke luar negeri maupun ke dalam negeri sendiri.

Kedalam negeri yang dilaksanakan ialah antara lain peningkatan pengadaan pangan, sandang, papan dan beberapa kegiatan ekonomi lainnya. Luar negeri dikembangkan perdagangan yaitu dengan mengekspor hasil-hasil Indonesia baik yang berupa minyak dan gas bumi serta barang-barang produksi hasil industri yang bersifat non-minyak dan gas.

Salah satu kegiatan ekonomi yang diarahkan keluar negeri yang sangat urgen bagi pembangunan ekonomi Indonesia ialah usaha menarik modal asing agar ditanamkan di Indonesia. Dengan demikian akan membuka lapangan kerja serta terjadinya proses alih teknologi dari luar negeri kepada rakyat Indonesia. Semua ini bertujuan menciptakan masyarakat adil dan makmur di Indonesia.

Kedua, Keamanan dan kestabilan nasional. Keamanan dan kestabilan nasional adalah unsur yang sangat penting guna mendorong pembangunan suatu bangsa. Hal ini bertujuan memberikan iklim yang kondusif bagi pelaksanaan pembangunan itu sendiri. Masalah stabilitas dan keamanan itu juga dapat kita tinjau dari dua dimensi. Dimensi pertama, ialah dimensi dalam negeri; yaitu kemampuan suatu negara untuk menciptakan dan membina iklim politik dalam negeri agar dapat menjadi stabil. Hal ini tentu saja dipengaruhi oleh berbagai hal antara lain sistem politik yang berlaku, ideologi yang diyakini, kualitas pemerintah serta beberapa faktor lainnya. Dimensi kedua, ialah dimensi luar negeri yaitu berkaitan dengan situasi negara yang berada disekeliling suatu negara. Inilah yang dimaksud dengan regional oleh kajian hubungan internasional. Stabilitas regional akan berpengaruh terhadap stabilitas dan keamanan suatu negara baik secara langsung ataupun tidak.

Kalau kita tinjau secara mendalam, maka aspek keamanan dan stabilitas sebuah negara berkaitan erat dengan pertumbuhan ekonomi yang ingin diwujudkan. Tanpa stabilitas dan keamanan yang mantap maka ekonomi yang merupakan motor penggerak adalah rakyat, tidak akan berfungsi dengan baik. Maka produksi tidak akan dihasilkan secara maksimal, akibatnya taraf hidup akan menurun sebab rakyat tidak bisa bekerja. Maka dalam era



pembangunan, maka stabilitas dan keamanan mutlak diperlukan. Masih dalam kaitannya dengan pembangunan ekonomi, maka negara lain tidak akan bersedia melakukan investasi pada suatu negara kalau stabilitas keamanan tidak terjamin. Karena para pemilik modal tentu saja memikirkan kelangsungan usaha yang ingin dibangun dan profit yang diharapkannya. Maka banyaknya modal yang ditanam di suatu negara berkorelasi secara positif dengan tingkat keamanan dan kestabilan suatu negara.

Ketiga, menjaga keutuhan wilayah Indonesia. Hal ini erat kaitannya dengan doktrin nasional sebuah negara. Suatu negara akan tetap lestari apabila negara yang bersangkutan senantiasa berusaha mengantisipasi segala macam ancaman, tantangan, gangguan dan hambatan-hambatan yang dapat mengancam kelangsungan hidup suatu negara (Hankam 1979).

Ancaman terhadap kelangsungan hidup suatu bangsa dapat pula berasal dari dua arah. Pertama, dari luar negeri dan kedua dari dalam negeri. Semua ini adalah tugas pemerintah bersama-sama dengan rakyat untuk menjamin kelangsungan hidup suatu bangsa.

Jadi dengan demikian, jelaslah bahwa kepentingan nasional suatu negara dibangun berdasarkan cita-cita negara tersebut. Cita-cita itu mewarnai kebijaksanaan kenegaraan baik yang diarahkan ke dalam negeri dan maupun yang diarahkan keluar negeri. Namun apapun warnanya tetap didasari oleh pencapaian tujuan nasional suatu negara baik masa kini maupun masa yang akan datang. Bangsa Indonesia telah menetapkan tujuan pembangunannya yaitu masyarakat adil dan makmur, maka negara Indonesia akan berusaha mewujudkan itu dan akan mewarnai kebijaksanaan luar negeri Indonesia dan politik dalam negeri Indonesia.

Sehubungan dengan hal ini, maka hukum udara memegang peranan penting, karena untuk menjamin stabilitas, pertumbuhan ekonomi memerlukan dua hal kalau ditinjau dari konteks hukum udara atau hukum penerbangan ini. Pertama, adanya hukum udara yang menjamin kepastian hukum dalam hal penerbangan seperti ganti rugi, santunan kecelakaan, keterlambatan dan sebagainya, akan memajukan industri penerbangan Indonesia baik secara domestik ataupun secara internasional. Kedua, undang-undang hukum udara yang lengkap akan menjamin kedaulatan wilayah Indonesia karena undang-undang itu akan mengatur masalah penerbangan dan masalah angkasa diatas wilayah Indonesia.

#### **b. Jenis-jenis Kepentingan Nasional Negara-negara.**

Seperti telah dikemukakan pada bagian terdahulu bahwa kepentingan nasional adalah tujuan nasional pada suatu kurun waktu tertentu. Tujuan itu berkaitan dengan masa lalu, masa kini dan masa yang akan datang. Oleh sebab itu kepentingan nasional tersebut dapat dikelompokkan kedalam jenis-jenis tertentu. Ukuran dalam pengelompokan kepentingan nasional suatu negara adalah intensitas suatu tujuan atau kepentingan terhadap pencapaian tujuan nasional sebuah negara. Oleh sebab itu dapat dikatakan bahwa kepentingan nasional suatu negara adalah bersifat subjektif dari negara yang bersangkutan. Suatu hal adalah penting bagi suatu negara, mungkin bagi negara lain hal itu tidak penting. Berkaitan dengan itu Fifield( 1979) mengemukakan tiga skala untuk mengukur intensitas kepentingan nasional negara-negara. Skala itu ialah *skala Vital*, *skala important* dan *skala peripheral*. Untuk jelasnya berikut ini ketiga skala itu akan diuraikan satu persatu.

**1. Skala Vital.** Kepentingan nasional sebuah negara menduduki skala vital apabila kepentingan nasional tersebut berkaitan langsung dengan kelangsungan hidup suatu negara (national survival). Hal ini dapat berupa ancaman militer luar negeri (invasi), ancaman senjata nuklir, ancaman terhadap ideologi suatu negara dan ancaman terhadap ekonomi sebuah negara.

Apabila kita lihat dalam hubungan antar bangsa, kalau kepentingan nasional yang menduduki skala vital sedang terancam, artinya negara itu berhadapan pada pilihan hidup atau mati. Maka negara akan mengerahkan sekuat tenaga untuk membela kepentingan nasional yang bersifat vital tersebut.

Untuk melengkapi uraian ini akan dikemukakan suatu contoh kepentingan nasional Indonesia yang bersifat vital. Salah satunya adalah pusat-pusat produksi minyak bumi dan Gas Indonesia seperti di propinsi Riau (Sumatra), Bontang (Kalimantan). Ini adalah aspek vital bagi Indonesia untuk membangun dan sebagai sumber utama bagi ekonomi. Kalau hal ini terganggu atau diancam oleh sebuah kekuatan baik yang berasal dari dalam atau luar negeri, maka Indonesia akan menggunakan semua kemampuan untuk mempertahankannya. Demikian komitmen negara untuk membela kepentingan nasionalnya yang bersifat vital.

**2. Skala Important .** Kepentingan nasional yang menduduki skala important apabila suatu kepentingan atau peristiwa yang terjadi, memerlukan tindakan yang efektif untuk menangannya, kalau tidak akan mendatangkan bahaya bagi kelangsungan hidup sebuah negara. Jadi hal ini berkaitan secara tidak langsung terhadap kelangsungan hidup sebuah negara. Sebagai contoh dapat kita kemukakan dalam bidang keamanan dan kestabilan suatu

negara. Dua buah negara yang berbatasan langsung (bertetangga), salah satu diantaranya sedang bergolak atau perang saudara. Maka negara yang satu harus berupaya menyelesaikan pergolakan itu, kalau tidak tentu saja akan mengganggu stabilitas dan keamanan negara lain. Inilah yang diusahakan oleh negara-negara yang tergabung dalam Asean, dimana Asean berusaha keras menyelesaikan masalah Kamboja yang berlaut-larut., Karena masalah Kamboja adalah masalah berkaitan dengan masalah stabilitas kawasan Asia Tenggara (regional). Disamping itu Thailand yang tergabung dalam Asean, dan bertetangga langsung dengan Kamboja, selalu menuntut masalah ini diselesaikan dengan baik agar tidak sampai mengganggu negara lain. Kiranya dapat dikatakakan disini, bahwa kepentingan nasional Indonesia terhadap masalah Kamboja adalah masalah kepentingan nasional yang berskala impoirtant.

**3. Skala Peripheral** . Kepentingan nasional berada dalam skala peripheral apabila suatu kepentingamn atau peristiwa international tidak berkaitan secara langsung dengan kelangsungan hidup sebuah bangsa. Kepentingan peripheral tersebut hanya berupa suatu peristiwa internasional yang hanya perlu diikuti perkembnagnanya oleh suatu negara untuk diketahui dan kalau mungkin membantu menyelesaikan masalah itu. Sebagai contoh dapat dikemukakan adalah masalah Bosnia. Bagi negara Indonesia, tragedi itu adalah kepentingan nasional secara peripheral, karena itu Indonesia terus mengikuti perkembanganya dan ikut serta memecahkan masalah itu.

Itulah tiga skala kepentingan nasional negara-negara. Negara secara sendiri-sendiri meletakkan kepentingan nasionalnya yang mnegacu kepada pencapaian tujuan nasional negara yang bersangkutan. Kepentingan nasional adalah bersifat subjektif bagi negara yang

bersangkutan. Negara lain tidak bisa menilai mengapa hal itu menjadi kepentingan nasionalnya. Sebagai contoh dapat kita kemukakan bahwa kepentingan nasional Amerika Serikat. Pertama, *Economic well being*. Kedua, *Defend of home land*. Ketiga, *Favorable world order* dan keempat *promotion of American Values*. Mengapa hal tersebut menjadi kepentingan nasional Amerika, jawabnya yang pasti adalah Amerika Serikat sendiri yang mengetahui, karena itu kepentingan nasional itu bersifat subjektif bagi Amerika Serikat.

Berhubungan dengan konsep kepentingan nasional di atas, maka hukum udara bagi Indonesia adalah suatu yang vital, karena untuk menjamin kepentingan nasional yang merupakan langkah nyata untuk mewujudkan tujuan nasional Indonesia, dirasa perlu untuk menyempurnakan hukum udara yang sudah ada. Sebab banyak hal yang berkaitan dengan hukum udara itu. Hal itu ialah antara lain :

1. Untuk menjamin keamanan wilayah udara Indonesia kiranya perlu penegasan terhadap kedudukan wilayah udara Indonesia.
2. Untuk menarik pariwisata datang ke Indonesia, mungkin dirasa perlu undang-undang pengangkutan udara yang lebih menjamin keselamatan dan jumlah ganti rugi yang memadai.
3. Adanya hukum udara yang menjamin kepastian hukum, akan mengangkat citra Indonesia dalam masyarakat internasional, karena penerbangan itu bersifat internasional. Kalau terjadi sebuah kecelakaan pesawat udara, maka dunia internasional akan mengetahuinya.

Jadi kepentingan nasional Indonesia, yang dijabarkan dari tujuan nasional negara Republik Indonesia, memerlukan hukum udara yang sempurna guna menunjang tercapainya tujuan nasional dimaksud.

Untuk itu sudah sepantasnyalah dilakukan penyesuaian-penyesuaian terhadap hukum udara/penerbangan nasional Indonesia yang sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan zaman. Suherman (1979a, p.170) menegaskan :

Untuk pengangkutan udara dalam negeri berlaku ordonansi pengangkutan udara (staatsblad No.100/1939) yang praktis merupakan terjemahan semata-mata dari perjanjian warsawa, dengan beberapa penyimpangan dan dengan catatan bahwa Prejanjian Warsawa 1929 telah dianggap usang terutama dari serjulah ganti rugi dan karenanya telah diamendir oleh dua protokol , yaitu protokol The Haque tahun 1955 dan Protokol Guatemala 1971.

Jadi jelaslah kiranya bahwa hukum Udara Indonesia yang ada sekarang sudah harus disesuaikan dengan hukum udara Internasional yang kontemporer.

## Bab V

### Penutup

Dalam buku ini telah diuraikan pengertian dasar dari hukum internasional secara umum, mulai dari pengertian, subjek dan sumbernya. Hal ini penting karena sebelum menguraikan hukum udara secara mendalam, kita perlu mengerti terlebih dahulu hukum internasional secara umum. Kemudian buku ini telah menguraikan pengertian hukum udara (penerbangan) dan hukum angkasa (ruang angkasa). Maka hukum penerbangan adalah hukum udara dalam arti sempit. Maka hukum penerbangan internasional, telah diatur oleh perjanjian-perjanjian internasional, yang mengatur masalah ganti rugi, dan tanggung jawab lainnya dari pihak perusahaan penerbangan.

Buku ini juga telah menguraikan tentang hukum penerbangan Indonesia yang berdasarkan Ordonansi Pengangkutan Udara (OPU) St. 1939 No. 100 dan Undang-undang No. 83/1958. Hukum penerbangan Indonesia, dalam hal tanggung jawab penerbangan terhadap pengguna jasa penerbangan masih berdasarkan perjanjian Warsawa 1929. Artinya adalah hukum penerbangan Indonesia sudah waktunya untuk diperbaharui, karena aspek ganti ruginya jauh lebih kecil dari protokol Guatemala 1971. Lebih dari itu, hukum penerbangan yang lebih baik akan sangat membantu terwujudnya kepentingan nasional Indonesia khususnya dalam hal penerbangan komersial dari dan ke Indonesia.

## Daftar Pustaka

- Abdurrasyid, P. (1977) *Pengantar Ruang Angkasa dan "Space Treaty 1967"*, Bandung : Binacipta.
- Fifield, R.H.(1979) *National and Regional Interests in Asean : Competition dan Cooperation in International Politics*, Singapore : Institute of Southeast Asian Studies.
- Harsono, B. (1971) *Undang-undang Pokok Agraria, Jilid II*, Jakarta : Djambatan.
- Hoesin, S.(1985) *Tinjauan Tentang Tanggung jawab Angkutan Udara Internasional Pada Penerbangan Indonesia (Case Study Hukum Udara Internasional)*, Padang : Skripsi di Fakultas Hukum-Universitas Andalas (unpublished).
- Kantaatmaja, M.K.(1984) *Berbagai Masalah Hukum Udara dan Angkasa*, Bandung : Remaja Karya.
- Kusumaatmaja, M.(1982) *Pengantar Hukum Internasional*, Bandung : Alumni
- Kusumaatmaja, M.(1983) *Politik Luar Negeri Indonesia dan Pelaksanaanya Dewasa Ini*, Bandung : Alumni
- Morgenthau, H.J.(1990) *Politik Antar Bangsa*, Alih Bahasa S.Maimoen, Buku I, Jakarta : Yayasan Obor Indonesia.
- Muchtar, Et.al (1991) *Hukum Internasional Publik : Suatu Pengantar*, Padang : Fakultas Hukum- Universitas Andalas.
- Ordonansi Pengangkutan Udatra Indonesia (OPU) Stb.1939/100.*
- Prawirasaputra, S.(1984) *Politik Luar Negeri Republik Indonesia*, Bandung: Remaja Karya
- Rourke, J.T.(1986) *International Politics on The World Stage*, Monterey(Ca): BrookCole Pub. Company.
- Sastroamidjoyo, A.(1971) *Pengantar Hukum Internasional*, Jakarta : Bharatara.
- Soetjipto, R.(Ed)(1977) *Ilmu Pengetahuan Sosial Untuk Sekolah Pendidikan Guru*, Jilid I, Jakarta : Depdikbud RI
- Suherman, E. (1979a) *Hukum Udara Indonesia & Internasional*, Bandung : Alumni





Suherman, E. (1979b) *Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan (Kumpulan Karangan)*, Bandung : Alumni.

Starke, J.G.(1976) *Pengantar Hukum Internasional*, disadur oleh Isywara, Bandung : Alumni

*Undang-Undang No.1983/1958.*

*Kompas*, 27 April 1993.

*Kompas*, 24 September 1996.

*Kompas*, 29 September 1996

*Republika*, 8 Agustus 1996

*Kompas*, 30 September 1997