



LAPORAN PENELITIAN
DIPA PNBP UNIVERSITAS AIRLANGGA
TAHUN ANGGARAN 2007

**KEBERADAAN SAN REMO MANUAL DALAM KAITANNYA
DENGAN UNCLOS 1982**

Peneliti:

Enny Narwati, SH.,MH.
Lina Hastuti, SH.,MH.

**LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT
UNIVERSITAS AIRLANGGA**

Dibiayai oleh DIPA Penerimaan Negara Bukan Pajak
Universitas Airlangga Tahun Anggaran 2007
SK Rektor Universitas Airlangga Nomor 4960/J03/PG/2007
Tanggal 4 Juni 2007
Nomor Kontrak 678/J03.2/PG/2007
Tanggal 7 Juni 2007
Nomor Urut: 23

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS AIRLANGGA**

November, 2007

HUMANITARIAN LAW



LAPORAN PENELITIAN
DIPA UNIVERSITAS AIRLANGGA
TAHUN ANGGARAN 2007

KKB
KK
LP 09/09
Mar
k

KEBERADAAN SAN REMO MANUAL 1994 DALAM KAITANNYA DENGAN UNCLOS 1982



Peneliti:
ENNY NARWATI, SH., MH.
LINA HASTUTI, SH., MH.

LEMBAGA PENELITIAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

Dibiayai oleh DIPA Universitas Airlangga Tahun 2007

Nomor SK Rektor : 4960/J.O3/TG/2007

Tanggal 4 Juni 2007

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS AIRLANGGA**

Desember 2008

MILIK
PERPUSTAKAAN
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA



UNIVERSITAS AIRLANGGA

LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT

IDENTITAS DAN PENGESAHAN
LAPORAN AKHIR HASIL PENELITIAN

1.	Judul Penelitian	:	Keberadaan San Remo Manual 1994 Dalam Kaitannya Dengan UNCLOS 1982		
	a. Macam Penelitian	:	<input type="checkbox"/> Fundamental	<input type="checkbox"/> Terapan	<input type="checkbox"/> Pengembangan
	b. Kategori Penelitian	:	<input type="checkbox"/> I	<input type="checkbox"/> II	<input type="checkbox"/> III
2.	Kepala Proyek Penelitian				
	a. Nama lengkap dan Gelar	:	Enny Narwati, S.H.,M.H.		
	b. Jenis Kelamin	:	Perempuan		
	c. Pangkat/Golongan/NIP	:	Penata Tk. I / IIIId / 131 878 387		
	d. Jabatan Sekarang	:	Lektor		
	e. Fakultas/Puslit/Jurusan	:	Hukum / Hukum Internasional		
	f. Univ./Ins/Akademi	:	Universitas Airlangga		
	g. Bidang ilmu yang diteliti	:	Hukum Humaniter Internasional		
3.	Jumlah Tim Peneliti	:	2 (Dua) orang		
4.	Lokasi Penelitian	:	Surabaya dan Jakarta		
5.	Kerjasama dengan Instansi Lain				
	a. Nama Instansi	:	-		
	b. Alamat	:	-		
6.	Jangka waktu penelitian	:	6 (Enam) bulan		
7.	Biaya yang diperlukan	:	Rp 6.000.000,00 (Enam Juta Rupiah)		
8.	Seminar Hasil Penelitian				
	a. Dilaksanakan Tanggal	:	5 Desember 2008		
	b. Hasil Penelitian	:	<input type="checkbox"/> Baik Sekali	<input checked="" type="checkbox"/> Baik	
		:	<input type="checkbox"/> Sedang	<input type="checkbox"/> Kurang	

Surabaya, 22 Desember 2008

Mengetahui/Mengesahkan
a.n. RektorKetua Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat
Universitas Airlangga,Prof. Dr. Bambang Sektiari Lukiswanto, DEA.,drh.
NIP 131 837 004

RINGKASAN PENELITIAN

Judul Penelitian	: Keberadaan San Remo Manual 1994 Dalam Kaitannya Dengan UNCLOS 1982
Ketua Peneliti	: Enny Narwati
Anggota Peneliti	: Lina Hastuti
Disiplin Ilmu	: Hukum
Sumber biaya	: DIPA PNBPN Unair 2007 SK Rektor Nomor : 4960/J.O3/TG/2007 Tanggal : 4 Juni 2007

ISI RINGKASAN

Perkembangan pengaturan hukum perang di darat mengalami kemajuan yang berarti dengan diterbitkannya Protokol Tambahan I dan II Tahun 1977. Tetapi, sebaliknya perkembangan hukum perang di laut bisa dikatakan tidak semudah perang di darat. Bisa dikatakan bahwa perkembangan hukum perang di laut tidak berhasil dilakukan, bahkan bisa dikatakan stagnan setelah Konvensi Den Haag 1907.

Berkaitan dengan hal-hal tersebut di atas, maka mulai ada usaha-usaha dari negara-negara untuk mengatur sarana dan metode perang di laut. Hal ini tidak mudah dilakukan, namun pada tahun 1994, akhirnya para ahli berhasil membentuk suatu pedoman yang bisa digunakan oleh negara-negara yang sedang melaksanakan perang di laut. Pedoman tersebut bernama *San Remo Manual on International Law applicable to Armed Conflict at Sea* atau disebut *San Remo Manual*, yang diadopsi pada bulan Juni 1994 dalam pertemuan yang diadakan oleh International Institute of Humanitarian Law di San Remo, Italia.

Penelitian ini bertujuan untuk menambah wawasan tentang hukum humaniter internasional, khususnya tentang hukum perang di laut, mengetahui kedudukan San Remo Manual 1994 menurut hukum internasional dan mengetahui penerapan San Remo Manual dalam peraturan perundang-undangan Negara Republik Indonesia. Dari

kegi manfaat, penelitian ini diharapkan dapat dicapainya pemahaman tentang hukum perang di laut dan pengetahuan tentang kedudukan San Remo Manual 1994 menurut hukum internasional.

Berkaitan dengan uraian di atas maka yang akan menjadi kajian dalam penelitian ini adalah :

- Apakah kaitan San Remo Manual 1994 dengan UNCLOS 1982?
- Apakah upaya-upaya yang telah dilakukan oleh Indonesia terhadap keberlakuan San Remo Manual 1994?

Pendekatan masalah dalam penelitian ini dikaji secara yuridis normatif melalui pengkajian peraturan perundang-undangan yang ada, baik yang bersifat nasional maupun internasional, di bidang hukum humaniter internasional dan hukum laut internasional, khususnya yang mengatur hukum perang di laut. Bahan hukum primer dikumpulkan melalui studi kepustakaan yang berupa konvensi-konvensi internasional dan peraturan perundang-undangan nasional yang berkenaan dengan pengaturan perang di laut. Bahan hukum sekunder diperoleh melalui buku-buku dan literatur lain serta pendapat para ahli yang kompeten dalam masalah yang dikaji. Bahan hukum penunjang diperoleh dari wawancara yang mendalam mengenai segala sesuatu yang berkaitan dengan permasalahan. Dari bahan hukum yang tersedia kemudian dilakukan analisa secara deskriptif normatif dengan mengaitkan pada asas, konsep dan teori yang ada. Dalam penelitian ini dilakukan analisa secara kualitatif dan tidak menggunakan analisa secara kuantitatif.

Sebagai kesimpulan, *pertama* bahwa tidak ada pertentangan antara San Remo Manual dengan UNCLOS 1982, karena keduanya merupakan ketentuan hukum yang saling berbeda ruang lingkup pengaturannya. Salah satu tujuan dibuatnya San Remo Manual adalah untuk menyelaraskan ketentuan-ketentuan mengenai hukum perang di laut dengan hukum laut yang berlaku saat ini, yaitu UNCLOS 1982; *kedua*, Indonesia, khususnya TNI Angkatan Laut telah menggunakan San Remo Manual sebagai dasar pelatihan bagi para prajurit dan juga dalam kegiatan-kegiatan lainnya. Agar San Remo Manual mempunyai kekuatan hukum yang mengikat, sebaiknya ada persetujuan diantara negara-negara untuk menjadikan San Remo Manual suatu perjanjian internasional.

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji syukur ke hadirat Allah SWT atas segala berkat dan rahmat-Nya, penulis dapat menyelesaikan laporan penelitian dengan judul **KEBERADAAN SAN REMO MANUAL DALAM KAITANNYA DENGAN UNCILOS 1982**. Penulisan laporan ini terlaksana dengan biaya DIPA UNAIR Tahun 2007 dengan Surat Rektor ..., tanggal ...

Harapan penulis, semoga penelitian ini membawa manfaat bagi mereka yang membutuhkan dan sebagaimana kita sadari, tak ada gading yang tak retak, maka penulis senantiasa mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan penulisan laporan ini.

Akhir kata, ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada Rektor Universitas Airlangga Surabaya, Ketua Lembaga Penelitian Universitas Airlangga Surabaya, Armada Indonesia Bagian Timur, Ujung, Surabaya dan semua pihak yang membantu terlaksananya penelitian ini.

Surabaya, Desember 2008

Penulis

DAFTAR ISI

ngakasan Penelitian	i
ta Pengantar	iii
ftar Isi	iv
B I	PENDAHULUAN
	I.1. Latar Belakang
	1
	I.2. Rumusan Masalah
	7
B II	TINJAUAN PUSTAKA
	II. 1. United Nations Convention on the Law of The Sea
	(UNCLOS) 1982
	8
	II.2. San Remo Manual 1994
	19
B III	TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN
	III.1. Tujuan Penelitian
	23
	III.2. Manfaat Penelitian
	23
B IV	METODE PENELITIAN
	24
B V	PEMBAHASAN
	V.1. Hubungan San Remo Manual dengan UNCLOS 1982
	V.1.1. Perang dan Hukum Perang
	26
	V.1.2. Keterkaitan antara San Remo dengan UNCLOS 1982 ...
	28
	V.2. Penerapan San Remo Manual di Indonesia
	33
B VI	PENUTUP
	VI.1. Kesimpulan
	36
	VI.2. Saran
	36
tar Pustaka	
mpiran	: San Remo Manual 1994

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Hukum internasional pada dasarnya dibagi menjadi dua, yaitu hukum yang berlaku pada masa damai dan hukum yang berlaku pada saat perang. Hukum yang berlaku pada masa damai terdiri dari berbagai cabang hukum internasional, misalnya hukum laut internasional, hukum diplomatik dan konsuler, hukum perdagangan internasional, dan lain-lain. Sedangkan hukum yang berlaku pada saat perang hanya ada satu, yaitu hukum humaniter internasional. Hukum Humaniter Internasional berisi kumpulan peraturan yang mencakup semua ketentuan internasional yang berasal dari perjanjian dan kebiasaan internasional; yang bermaksud untuk mengatasi segala masalah kemanusiaan yang timbul pada waktu pertikaian bersenjata internasional maupun non-internasional; ketentuan tersebut membatasi atas dasar kemanusiaan, hak pihak yang terlibat dalam pertikaian bersenjata untuk menggunakan senjata dan metode perang tertentu; atau yang terkena pertikaian bersenjata melindungi orang yang menjadi korban maupun harta benda yang terkena akibat pertikaian bersenjata.¹

Secara garis besar Hukum Humaniter Internasional terdiri dari Hukum Jenewa dan Hukum Den Haag. Hukum Jenewa meliputi serangkaian ketentuan yang diterapkan selama pertempuran dan setelah pertempuran berakhir. Hukum ini mencakup semua

¹ Anne Sophie Gindroz, Sejarah dan Sumber Hukum Humaniter Internasional, *Course Material on International Humanitarian Law*, Kerjasama Pusat Studi Hukum Humaniter Fakultas Hukum Trisakti dengan *International Committee of the Red Cross (ICRC)* dalam rangka Penataran Hukum Humaniter, Cipuyung, 15 – 19 April 1996, hal 1.



perlindungan bagi pihak baik penduduk sipil maupun kombatan yang telah *horsed out of combat*. Hukum Den Haag merupakan serangkaian ketentuan yang berlaku dalam peperangan. Hukum ditujukan kepada para komandan militer beserta anak buahnya, yang menentukan hak dan kewajiban peserta tempur, dan oleh karena itu penerapannya terbatas pada waktu pertempuran sedang berlangsung.

Perkembangan pengaturan hukum perang di darat mengalami kemajuan yang berarti dengan diterbitkannya Protokol Tambahan I dan II Tahun 1977. Tetapi, kiranya perkembangan hukum perang di laut bisa dikatakan tidak semudah perang di darat. Bisa dikatakan bahwa perkembangan hukum perang di laut tidak berhasil dilakukan, bahkan bisa dikatakan stagnan setelah Konvensi Den Haag 1907.

Sebenarnya negara-negara sudah berusaha untuk melakukan revisi terhadap Konvensi Den Haag 1907 untuk menyesuaikan dengan perkembangan yang ada, namun hal tersebut tidak membuahkan hasil. Berbagai peraturan telah dibuat, tetapi sampai dengan sekarang ini belum pernah ada perjanjian/konvensi internasional yang mempunyai kekuatan hukum mengikat.

Hal-hal yang menghambat perkembangan hukum perang di laut, diantaranya meliputi:

Pertama, adanya Pasal 2 (4) Piagam PBB. Pasal tersebut berbunyi : " *all members shall refrain in their international relation from the threat or use of force against the territorial integrity or political independence of any state, or in any other manner inconsistent with the purposes of the United Nations*". Walaupun pasal ini tidak secara langsung melarang negara-negara untuk menggunakan kekuatan bersenjata, tetapi kewenangan negara-negara tersebut sudah sangat dibatasi. Hal ini mengakibatkan negara-

negara enggan untuk membicarakan hukum perang karena khawatir disebut sebagai negara agresor.

Kedua, adanya Pasal 51 Piagam PBB tentang self defence, yang berbunyi :

" Nothing in the present Charter shall impair the inherent right of individual or collective self-defence if an armed attack occurs against a Member of the United Nations, until the Security Council has taken measures necessary to maintain international peace and security. Measure taken by Members in the exercise of this right of self-defence shall be immediately reported to the Security Council and shall not in any way affect the authority and responsibility of the Security Council under the present Charter to take in any time such action as it deems necessary in order to maintain or restore international peace and security. " ².

Dari ketentuan pasal ini dapat dikatakan bahwa negara boleh berperang hanya karena melaksanakan *self defence* (pembelaan diri). Hal ini berarti *self defence* hanya boleh digunakan kalau sudah ada armed attack (serangan bersenjata) dari negara lain. Yang sering terjadi adalah negara yang bersangkutan akan melakukan serangan balasan. Dengan adanya serangan balasan ini maka dapat dikatakan negara yang bersangkutan sudah tidak lagi melakukan self defence. Dengan kata lain, kalau sudah terdapat armed attack, maka prinsip self defence sudah tidak dapat digunakan lagi. Jadi harus ada definisi tentang armed attack.³

Walaupun terdapat beberapa hambatan seperti tersebut di atas, tetapi situasi yang berkembang kemudian memaksa negara-negara dan para ahli untuk melakukan perubahan atau penyesuaian ketentuan-ketentuan hukum perang di laut. Faktor-faktor yang mempengaruhi diadakannya perubahan ketentuan hukum perang dilaut yang

² Pasal 51 Piagam PBB : Tidak ada suatu ketentuan dalam Piagam ini yang boleh merugikan hak perseorangan atau bersama untuk membela diri apabila suatu serangan bersenjata terjadi terhadap suatu anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa, sampai Dewan Keamanan mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan untuk memelihara perdamaian serta keamanan internasional. Tindakan-tindakan yang diambil oleh Anggota-anggota dalam melaksanakan hak membela diri ini harus segera dilaporkan kepada Dewan Keamanan dan dengan cara bagaimanapun tidak dapat mengurangi kekuasaan dan tanggung jawab Dewan Keamanan menurut Piagam ini untuk pada setiap waktu mengambil tindakan yang dianggap perlu untuk memelihara atau memulihkan perdamaian serta keamanan internasional.

³ GPH Haryomataram, Ceramah pada Penataran Hukum Humaniter, tanggal 25 Juli 1995, diselenggarakan oleh Pusat Studi Hukum Humaniter Fakultas Hukum Trisakti, Jakarta, 17 – 28 Juli 1995.

meliputi :

Pertama, adanya konvensi hukum laut internasional yang baru, yaitu *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982)*. Dengan berlakunya UNCLOS 1982 ini maka wilayah laut dibagi-bagi menjadi beberapa zona, yang disetiap zona berlaku prinsip hukum yang berbeda. Hal ini secara langsung mempengaruhi daerah operasi perang di laut yang telah berlaku selama ini. Disamping itu berdasarkan UNCLOS 1982, terdapat hak negara lain untuk melakukan lintasan di wilayah laut suatu negara, yang berupa hak lintas damai, hak lintas transit dan hak lintas alur laut kepulauan, yang dalam keadaan-keadaan tertentu dibedakan antara kapal niaga dan kapal perang.

Kedua, adanya Pasal 1 (4) Protokol Tambahan I tahun 1977. Pasal ini mengatur mengenai keadaan-keadaan tertentu yang dikategorikan sebagai konflik bersenjata yang bersifat internasional (*international armed conflict*), yang meliputi *CAR⁴ conflict*. Hal ini berarti bahwa para pihak dalam *international armed conflict* tidak hanya negara saja, tapi juga meliputi *people* (bangsa) yang sedang menuntut hak menentukan nasib sendiri (*right to self determination*) melalui perang kemerdekaan (*war of national liberation*). Apabila hal ini dikaitkan dengan pasal 29 UNCLOS 1982 maka akan terjadi suatu ketidakpastian, karena menurut pasal ini, kapal perang hanya dapat dimiliki oleh negara. Karena hanya negara yang dapat memiliki kapal perang, maka kemudian terjadi suatu kekosongan hukum yang berkaitan dengan status 'kapal perang' yang dimiliki oleh bangsa-bangsa yang menjadi pihak dalam *international armed conflict* yang termasuk dalam kategori *CAR conflict* tersebut.

Ketiga, adanya jenis persenjataan-persenjataan baru yang digunakan oleh para-negara dalam berperang. Dalam dua dekade terakhir telah ditemukan berbagai

⁴ CAR singkatan dari *colonial domination, alien occupation, racist regime*

enis senjata baru yang digunakan dalam berperang. Sebagai misal, dalam perang di laut, negara-negara menggunakan kapal selam yang tidak dikenal sebelumnya. Demikian pula dengan persenjataan lainnya, seperti penggunaan torpedo, ranjau, dan lain-lain.

Berkaitan dengan hal-hal tersebut di atas, maka mulai ada usaha-usaha dari negara-negara untuk mengatur sarana dan metode perang di laut. Hal ini tidak mudah dilakukan, namun pada tahun 1994, akhirnya para ahli berhasil membentuk suatu pedoman yang bisa digunakan oleh negara-negara yang sedang melaksanakan perang di laut. Pedoman tersebut bernama *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflict at Sea* atau disebut *San Remo Manual*, yang diadopsi pada bulan Juni 1994 dalam pertemuan yang diadakan oleh International Institute of Humanitarian Law di San Remo, Italia. Sejak awal pembentukannya, para ahli memang sudah sepakat bahwa *San Remo Manual* tidak dibuat dalam bentuk perjanjian internasional yang mengikat negara-negara, tetapi hanya dibuat dalam bentuk manual saja, yang akan menjadi pedoman bagi negara-negara dalam menjalankan perang di laut. Hal ini berdasarkan pada latar belakang bahwa telah beberapa kali diupayakan untuk membuat suatu perjanjian internasional dalam bidang ini yang mengikat negara-negara, tetapi tidak berhasil.

San Remo Manual mengatur tentang hak dan kewajiban negara dalam melaksanakan perang di laut, yang meliputi: (a) laut teritorial, perairan pedalaman, wilayah daratan, zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen, serta bila ada, perairan kepulauan dari negara-negara yang berperang; (b) laut lepas, dan zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen negara-negara netral. Selain mengatur mengenai kawasan operasi peperangan yang diperbolehkan, *San Remo Manual* juga mengatur tentang sarana dan metode peperangan di laut, yang antara lain mengatur tentang persenjataan yang boleh

digunakan bagi para pihak yang berperang.

Di sisi lain, pengaturan hukum laut internasional pada saat ini telah tertuang dalam UNCLOS 1982, dimana semua ketentuan yang diatur hanya berlaku untuk masa-masa damai. Tidak ada satu ketentuanpun dalam UNCLOS 1982 yang memberi peluang kepada negara untuk melakukan perang di laut.

2. Rumusan Masalah

Pengaturan hukum laut internasional saat ini didasarkan pada *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* 1982, dan telah berlaku secara universal sejak Juli 1994. Konvensi ini sama sekali tidak mengatur mengenai kemungkinan penggunaan kekerasan ataupun peperangan di laut. Berkaitan dengan uraian pada latar belakang di atas maka yang akan menjadi kajian dalam penelitian ini adalah :

- Apakah kaitan San Remo Manual 1994 dengan UNCLOS 1982?
- Apakah upaya-upaya yang telah dilakukan oleh Indonesia terhadap keberlakuan San Remo Manual 1994?

BAB II

TINJAUAN KEPUSTAKAAN

I. 1. United Nations Convention on the Law of The Sea (UNCLOS) 1982

Salah satu alasan dibentuknya San Remo Manual adalah adanya konvensi hukum laut internasional yang baru, yaitu United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982). UNCLOS 1982 merupakan hasil dari Konferensi Hukum Laut III yang diselenggarakan oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa, diotandayangi pada tanggal 0 Desember 1982 di Montego Bay, Jamaika. Pada tanggal 14 Juli 1994 UNCLOS 1982 telah berlaku secara universal karena telah diratifikasi oleh 60 negara.

Dengan berlakunya UNCLOS 1982 ini maka wilayah laut dibagi-bagi dalam beberapa zona, dimana disetiap zona berlaku prinsip hukum yang berbeda pula. Zona-zona tersebut meliputi :

a. Perairan Pedalaman

Perukuran zona-zona laut dimulai dari garis pangkal. Penentuan garis pangkal dibuat pada saat air laut paling surut. Perairan pedalaman merupakan perairan yang berada di antara daratan dan garis pangkal. Selain itu, perairan pedalaman juga meliputi wilayah teluk, perairan yang berada di sebelah dalam suatu teluk, delta maupun mulut sungai. Terhadap perairan pedalaman ini berlaku kedaulatan negara pantai sama seperti kedaulatan negara di wilayah daratan.

b. Laut Teritorial

Laut territorial merupakan wilayah laut yang berbatasan dengan garis pangkal.

UNCLOS 1982 pasal 2 menyatakan bahwa :

1. *The sovereignty of a coastal State extends, beyond its land territory and internal waters and, in the case of an archipelagic State, its archipelagic waters, to an adjacent belt of sea, described as the territorial sea.*
2. *This sovereignty extends to the air space over the territorial seas as well as to its bed and subsoil.*
3. *The sovereignty over the territorial sea is exercised subject to this Convention and to other rules of international law.*

Kedaulatan negara pantai atas laut territorial bersifat vertikal, mulai dari wilayah udara

diatas laut territorial, perairan, serta dasar laut dan tanah di bawahnya. Lebar maksimum

laut territorial yang boleh diklaim oleh suatu negara adalah 12 mil laut yang diukur dari

garis pangkal. Tetapi yang perlu diperhatikan adalah kedaulatan negara atas laut

territorial tidak sama seperti kedaulatan atas perairan pedalaman dan wilayah daratan. Di

laut territorial, kapal-kapal negara asing mempunyai hak untuk melintas tanpa diganggu

oleh negara pantai. Mengenai hal ini akan dibicarakan lebih lanjut pada sub bab di

bawah.

c. Perairan Kepulauan

yang dimaksud dengan perairan kepulauan adalah :⁵

1. *The sovereignty of an archipelagic State extends to the waters enclosed by the archipelagic baselines drawn in accordance with article 47, described as archipelagic waters, regardless of their depth or distance from the coast.*
2. *This sovereignty extends to the air space over the archipelagic waters, as well as to their bed and subsoil, and the resources*

Pasal 49 UNCLOS 1982.

contained therein.

3. ...

4. ...

Status perairan kepulauan hampir sama dengan laut territorial, yaitu berlaku kedaulatan negara kepulauan, hanya saja atas perairan kepulauan selain terdapat hak lintas damai bagi kapal asing, juga terdapat hak lintas alur laut kepulauan. Mengenai hak lintas alur kepulauan ini akan dibahas lebih lanjut pada sub bab di bawah.

d. Zona Tambahan

Zona tambahan merupakan suatu zona peralihan dari laut territorial, dimana berlaku kedaulatan negara pantai, ke laut bebas dimana berlaku asas kebebasan di laut. Terhadap zona tambahan ini negara pantai tidak lagi mempunyai kedaulatan, tetapi negara pantai masih diperbolehkan untuk melaksanakan yurisdiksinya atas pelanggaran-pelanggaran sea culai, fiscal, saniter dan imigrasi yang dilakukan oleh kapal asing. Mengenai hal ini Pasal 33 UNCLOS 1982 mengatakan bahwa:

1. In a zone contiguous to its territorial sea, described as the contiguous zone, the coastal State may exercise the control necessary to:

- a) prevent infringement of its custom, fiscal, immigration or sanitary laws and regulations within its territory or territorial sea;*
- b) punish infringement of the above laws and regulations committed within its territory or territorial sea*

2. ...

e. Zona Ekonomi Eksklusif

Pasal 55 UNCLOS 1982 mengatakan bahwa :

The economic exclusive zone is an area beyond and adjacent to the territorial sea, subject to the specific legal regime established in this Part, under which the

rights and jurisdiction of the coastal State and the rights and freedoms of other States are governed by the relevant provisions of this Convention.

Kewenangan negara atas ZEE meliputi hak berdaulat untuk keperluan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber kekayaan alam, yang meliputi perairan di atas dasar laut, dasar laut dan tanah di bawahnya. Kewenangan yang lain adalah memberlakukan yurisdiksi dalam hal pembuatan dan pemakaian pulau buatan, riset ilmiah kelautan dan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut.

Pasal 58 menegaskan bahwa diluar kewenangan Negara yang telah disebut dalam pasal sebelumnya, maka bagi semua Negara, baik berpantai maupun tidak berpantai, berhak menikmati kebebasan pelayaran dan penerbangan, serta kebebasan meletakkan kabel dan pipa bawah laut, dan penggunaan laut lain yang sah menurut hukum internasional yang berkaitan dengan pengoperasian kapal, pesawat udara dan kabel serta pipa bawah laut. Pasal-pasal yang mengatur tentang penggunaan laut bebas juga berlaku di zona ekonomi eksklusif.

f. Landas Kontinen

Landas kontinen sebenarnya merupakan bagian dari ZEE, yang khusus meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya, sebagaimana disebutkan dalam pasal 76. Karena merupakan bagian dari ZEE, maka segala ketentuan yang ada di ZEE secara otomatis berlaku juga di landas kontinen, sepanjang tidak diatur secara khusus dalam pengaturan mengenai landas kontinen.

g. Laut Bebas

Pasal 86 tentang laut bebas mengatakan bahwa :

"... apply to all parts of the sea that are not included in the exclusive economic zone, in the territorial sea or in the internal waters of a state, or in the archipelagic waters of an archipelagic state. ..."

Selanjutnya pasal 88 mengatakan bahwa :

"The high seas shall be reserved for peaceful purposes."

h. Area

Area merupakan daerah dasar laut dan tanah di bawahnya yang berada di luar

jurisdiksi suatu Negara. Kegiatan di Area meliputi segala kegiatan eksplorasi dan eksploitasi sumber-sumber kekayaan alam non-hayati. Kegiatan di Area tidak akan mempengaruhi status hukum perairan yang ada di atasnya ataupun ruang udara yang mengikutinya. Prinsip hukum yang berlaku di Area adalah *common heritage of mankind*, yang berarti bahwa segala kekayaan dan kegiatan di Area merupakan warisan bersama umat manusia, yang harus memberi manfaat bagi keseluruhan umat manusia yang ada di bumi tercinta ini.

Disamping pembagian zona-zona laut di atas, kapal asing suatu negara mempunyai hak untuk melintas di laut territorial, perairan kepulauan dan selat internasional suatu negara. Hak lintas tersebut adalah:



1. Hak lintas damai

Mengenai hak lintas damai di laut territorial diatur dalam UNCLOS 1982 Bab II, Bagian 2, mulai pasal 17 – 32. Untuk lintas damai yang dilakukan di selat yang biasa digunakan untuk pelayaran internasional tercantum dalam pasal 45, sedangkan lintas damai yang dilakukan di perairan kepulauan diatur dalam pasal 52.

Berdasarkan pasal 17, kapal semua negara, baik negara berpantai atau tidak, berhak menikmati hak lintas damai melalui laut territorial suatu negara. Yang dimaksud dengan lintas adalah navigasi melalui laut teritorial untuk kepentingan : (a) melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut, atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman; atau (b) berlaku ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan tersebut.

Lintas yang dilakukan oleh kapal negara asing harus terus menerus, langsung dan cepat mungkin, Tetapi, untuk hal-hal tertentu, lintas juga mencakup berhenti dan muat sauh, tetapi hanya sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang lazim atau perlu dilakukan karena force majeure atau mengalami kesulitan atau guna memberikan pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang dalam bahaya atau kesulitan.⁶

Pasal 19 memberikan pengertian mengenai lintas damai. Ayat 1 mengatakan bahwa lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982 dan peraturan hukum internasional lainnya. Lintas suatu kapal harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai apabila

Lihat UNCLOS 1982 pasal 18 ayat 2

kapal tersebut melakukan salah satu kegiatan berikut:⁷

- a) setiap ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;
- b) setiap latihan atau praktek senjata macam apapun;
- c) setiap perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan negara pantai;
- d) setiap perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan negara pantai;
- e) peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal;
- f) peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer;
- g) bongkar atau muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan perundang-undangan bea cukai, fiscal, imigrasi atau saniter negara pantai;
- h) setiap perbuatan pencemaran dengan sengaja dan parah yang bertentangan dengan ketentuan UNCLOS 1982;
- i) setiap kegiatan perikanan;
- j) kegiatan riset atau survey;
- k) setiap perbuatan yang mengganggu setiap system komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya negara pantai;
- l) setiap kegiatan lainnya yang tidak berhubungan dengan lintas.

Dalam melakukan lintas damai, kapal selam dan kendaraan bawah air lainnya harus berlayar di atas permukaan air dan menunjukkan benderanya, sebagaimana tercantum dalam pasal 20.

Dalam hal lintas damai ini, negara pantai diberi hak untuk membuat peraturan perundang-undangan mengenai :

- a) keselamatan navigasi dan pengaturan lalu lintas maritim;
- b) perlindungan alat-alat bantu dan fasilitas navigasi serta fasilitas atau instalasi lainnya;
- c) perlindungan kabel dan pipa bawah laut;
- d) konservasi kekayaan hayati laut;
- e) pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan perikanan negara pantai;

lihat UNCLOS 1982 pasal 19 ayat 2

- f) pelestarian lingkungan negara pantai dan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemarannya;
- g) penelitian ilmiah kelautan dan survei hidrografi
- h) pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter negara pantai⁸.

Disamping mempunyai hak, negara pantai juga mempunyai kewajiban untuk tidak menghalangi lintas damai yang dilakukan oleh kapal asing melalui laut teritorialnya, dengan persyaratan yang secara praktis berakibat penolakan atau pengurangan hak lintas damai, atau mengadakan diskriminasi formal atau nyata terhadap kapal negara manapun. Kewajiban yang lainnya, negara pantai harus mengumumkan secara tepat bahaya apapun bagi navigasi dalam laut teritorial yang diketahuinya.⁹

2. Hak lintas transit

Pengaturan mengenai lintas transit tercantum dalam Bab III, Bagian 2, pasal 37 – UNCLOS 1982. Lintas transit berlaku bagi selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, antara satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut bebas atau suatu zona ekonomi eksklusif lainnya¹⁰. Selain itu juga tidak menutup kemungkinan bagi lintas melalui selat untuk maksud memasuki, meninggalkan atau kembali dari suatu Negara yang berbatasan dengan selat tersebut. Lintas ini merupakan pelaksanaan dari prinsip kebebasan pelayaran dan penerbangan dan harus dilakukan secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin.

Pasal 39 ayat (1) berisi kewajiban kapal dan pesawat udara sewaktu melakukan lintas transit, yang meliputi:

⁸ UNCLOS 1982 pasal 21 ayat (1).
⁹ UNCLOS 1982 pasal 24 ayat (1) dan (2).
¹⁰ UNCLOS 1982 pasal 37.

- a) lewat dengan cepat melalui atau di atas selat;
- b) menghindari diri dari ancaman atau penggunaan kekerasan apapun terhadap kedaulatan wilayah atau kemerdekaan politik Negara yang berbatasan dengan selat, atau dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas hukum internasional yang tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;
- c) menghindari diri dari kegiatan apapun selain transit secara terus menerus, langsung dan secepat mungkin dalam cara normal kecuali diperlukan karena *force majeure* atau karena kesulitan;
- d) memenuhi ketentuan lain Bab ini yang relevan.

Mengenai kapal yang digunakan untuk melakukan riset ilmiah kelautan dan kapal survey hidrografi, pada waktu melakukan lintas transit, tidak boleh melakukan kegiatan riset atau survey apapun tanpa ijin sebelumnya dari Negara tepi selat.¹¹

Negara tepi selat mempunyai hak untuk menentukan alur laut yang akan digunakan untuk lintas transit dan juga menetapkan skema pemisah lalu lintas untuk pelayaran di selat. Hak lain yang dimiliki oleh Negara tepi selat adalah membuat peraturan perundangan-undangan yang bertalian dengan pelaksanaan lintas transit melalui selat.

Kewajiban Negara tepi selat dicantumkan dalam pasal 44 yang mengatakan bahwa Negara tepi selat tidak diperbolehkan menghambat pelaksanaan lintas transit yang dilakukan oleh kapal asing dan harus mengumumkan dengan tepat setiap adanya bahaya bagi pelayaran atau penerbangan di dalam atau di atas selat.

3. Hak lintas alur laut kepulauan

Pada dasarnya hak lintas alur kepulauan sama dengan hak lintas transit. Apabila lintas transit dilaksanakan di selat yang biasa digunakan untuk pelayaran internasional, lintas alur laut kepulauan digunakan oleh kapal dan pesawat udara asing di perairan

Lihat UNCLOS 1982 pasal 40.

kepulauan suatu negara kepulauan. Hak lintas alur laut kepulauan bagi kapal asing diberikan sebagai kompensasi dari diakuinya konsepsi negara kepulauan. Hal ini karena dengan diterimanya konsepsi negara kepulauan oleh dunia internasional maka wilayah perairan yang sebelumnya berstatus sebagai laut bebas atau zona ekonomi eksklusif, dengan adanya konsep negara kepulauan maka statusnya berubah menjadi perairan kepulauan yang tunduk pada kedaulatan negara kepulauan. Perubahan status ini tentu saja sangat merugikan negara-negara maritim besar yang telah terbiasa melakukan pelayaran di tempat tersebut. Untuk mengakomodasi kepentingan-kepentingan negara-negara maritim tersebut maka diciptakanlah hak lintas alur laut kepulauan.

Hak lintas alur laut kepulauan diatur dalam pasal 53. Dikatakan bahwa suatu negara kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan untuk lintas kapal dan pesawat udara asing yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya dan laut teritorial yang berdampingan dengannya.¹² Dalam melaksanakan hak lintas tersebut, kapal dan pesawat udara harus menghormati alur laut yang berlaku. Dalam hal negara kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional¹³.

Selanjutnya dikatakan bahwa semua kapal dan pesawat menikmati hak lintas alur laut kepulauan. Dalam hal ini negara kepulauan tidak boleh melakukan diskriminasi terhadap kapal dari negara tertentu. Jadi hak tersebut harus diberikan kepada semua kapal dan pesawat udara tanpa kecuali.¹⁴

Hak lintas alur laut merupakan hak pelayaran dan penerbangan, dengan cara yang

Lihat UNCLOS 1982 pasal 53 ayat (1)
 Lihat UNCLOS 1982 pasal 53 ayat (12)
 Lihat UNCLOS 1982 pasal 53 ayat (2)

normal semata-mata untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang antara satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif lainnya. Dari ketentuan ini dapat ditarik kesimpulan bahwa untuk kapal selam yang didesain untuk berlayar di bawah permukaan air laut, maka pada waktu melakukan hak lintas alur laut kepulauan diperbolehkan untuk tidak berlayar di atas permukaan air.

Seluruh pasal-pasal yang terdapat dalam UNCLOS 1982 berisi ketentuan yang berlaku pada masa damai. Tidak ada satupun pasal yang mengatur tentang penggunaan kekerasan ataupun peperangan. Pasal 88 mengatakan bahwa laut bebas dicadangkan untuk maksud damai. Dari ketentuan ini dapat dikatakan bahwa penggunaan laut harus tetap dijaga hanya untuk tujuan-tujuan damai. Tetapi, dalam pasal 87 dikatakan bahwa laut bebas terbuka untuk semua negara, kebebasan laut bebas dilaksanakan berdasarkan syarat-syarat yang ditentukan dalam Konvensi dan ketentuan lain hukum internasional.

Disamping pasal yang mengatur tentang laut bebas, ketentuan serupa yang juga mengatur tentang penggunaan damai laut bebas terdapat dalam pasal 58 yang berlaku di zona ekonomi eksklusif. Pasal ini mengatakan bahwa di zona ekonomi eksklusif, semua negara, baik negara berpantai atau tak berpantai, menikmati, dengan tunduk pada ketentuan yang relevan Konvensi ini, kebebasan-kebebasan pelayaran dan penerbangan, serta kebebasan meletakkan kabel dan pipa bawah laut yang disebut dalam pasal 87 dan penggunaan laut lain yang sah menurut hukum internasional yang bertalian dengan kebebasan-kebebasan ini, seperti penggunaan laut yang berkaitan pengoperasian kapal, pesawat udara, dan kabel serta pipa bawah laut, dan sejalan dengan ketentuan-ketentuan Konvensi ini.

II.2. San Remo Manual 1994

Disisi lain, San Remo Manual 1994 dalam pasal 1 menentukan bahwa para pihak yang terlibat dalam konflik bersenjata di laut terikat oleh prinsip dan ketentuan hukum humaniter internasional yang berlaku sejak kekuatan bersenjata mulai digunakan.

Selanjutnya, pasal 10 mengatur tentang daerah peperangan di laut, yang terdiri dari :

- a. laut teritorial, perairan pedalaman, wilayah daratan, zona eksklusif dan landas kontinen, serta bila ada, perairan kepulauan dari negara-negara yang berperang;
- b. laut lepas, dan
- c. zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen negara-negara netral.

Medan perang di laut yang dilarang untuk dijadikan kawasan operasi adalah wilayah Negara netral. Selain itu juga daerah laut dimana terdapat ekosistem yang langka atau habitat yang dilindungi, spesies atau bentuk lainnya kehidupan lingkungan laut yang dalam bahaya atau yang terancam.¹⁵ Lebih lanjut hal tersebut diatur dalam pasal 44 yang mengatakan:

Sarana dan metode peperangan harus dipergunakan dengan memperhatikan sebagaimana mestinya lingkungan alam sesuai yang diatur pada aturan hukum internasional. Pengrusakan atau penghancuran lingkungan alam yang tidak dibenarkan oleh kepentingan militer dan dilakukan dengan sengaja adalah dilarang.

Pada Bab II tentang Kawasan Operasi, Bagian I tentang Perairan Pedalaman, Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan, dikatakan bahwa :

Perairan netral terdiri dari perairan pedalaman, laut teritorial dan, bila ada, perairan kepulauan negara-negara netral. Ruang udara netral terdiri dari ruang di atas perairan netral dan wilayah daratan negara-negara netral.¹⁶

San Remo pasal 11.
San Remo pasal 14

Didalam dan diatas perairan netral, termasuk perairan netral yang didalamnya terdapat selat internasional dan perairan dimana hak lintas laut alur kepulauan dapat dilaksanakan, aksi-aksi tempur oleh kekuatan-kekuatan bersenjata pihak yang berperang adalah dilarang. Negara netral harus mengambil beberapa tindakan, seperti pengamatan, untuk mencegah adanya pelanggaran tentang kenetralannya atau kekuatan-kekuatan bersenjata pihak yang berperang.¹⁷ Larangan tersebut tidak menghilangkan hak bagi kapal asing, termasuk kapal dan pesawat udara pihak yang berperang untuk tetap menikmati hak lintas damai, hak lintas transit dan hak lintas alur laut kepulauan. Sejalan dengan hal tersebut, Negara netral tidak diperbolehkan menanggukhkan pelaksanaan ketiga hak lintas tersebut. Hal ini diatur dalam pasal 23, 27, 28, 29, 31 dan 33. Pasal-pasal tersebut mengatakan bahwa :

pasal 23 :

Perairan netral terdiri dari perairan pedalaman, laut teritorial dan, bila ada, perairan kepulauan negara-negara netral. Ruang udara netral terdiri dari ruang di atas perairan netral dan wilayah daratan negara-negara netral.

pasal 27 :

Hak lintas transit dan lintas alur laut kepulauan yang berlaku di selat internasional dan perairan kepulauan pada masa damai tetap berlaku pada masa konflik bersenjata. Hukum dan peraturan dari negara-negara yang berbatasan dengan selat dan negara kepulauan yang berkaitan dengan lintas transit dan lintas alur laut kepulauan yang ditetapkan berdasar hukum internasional umum tetap diberlakukan.

pasal 28:

Kapal perang atas air, kapal selam, dan pesawat udara pihak yang berperang dan netral memiliki hak lintas transit dan lintas alur laut kepulauan melalui, dibawah, dan di atas semua selat dan perairan kepulauan dimana hak ini berlaku secara umum.

Lihat San Remo pasal 15.

Pasal 29:

Negara netral tidak diperbolehkan menanggihkan, mempersulit, atau dengan kata lain menghalangi hak lintas transit atau hak lintas alur laut kepulauan.

Pasal 31:

Sebagai tambahan pada pelaksanaan hak lintas transit dan lintas alur laut kepulauan, kendaraan air dan kendaraan air serbaguna pihak yang berperang, dengan tunduk pada ketentuan paragraf 19 dan 21, dapat melaksanakan tindakan hak lintas damai di selat internasional netral dan perairan kepulauan sesuai dengan hukum internasional umum.

Pasal 33:

Hak lintas damai tanpa penangguhan di selat internasional tertentu yang diakui oleh hukum internasional, tidak dapat ditunda selama berlangsung konflik bersenjata.

Dalam pasal 10 dikatakan bahwa salah satu kawasan peperang yang diperbolehkan adalah zona ekonomi eksklusif negara netral. Hal tersebut diatur lebih lengkap dalam pasal 34 dan 35. Adapun bunyi dari kedua pasal tersebut adalah sebagai berikut,

Pasal 34:

Bila aksi tempur dilaksanakan dalam zona ekonomi eksklusif atau pada landas kontinen negara netral, sebagai tambahan adanya ketentuan-ketentuan lain yang berlaku dalam hukum konflik bersenjata, pihak yang berperang harus menghormati sebagaimana mestinya hak dan kewajiban negara pantai, antara lain dalam eksplorasi dan eksploitasi sumber-sumber ekonomi di zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen dan perlindungan serta pelestarian lingkungan laut. Mereka secara khusus, harus menghormati sebagaimana mestinya pulau-pulau buatan, instalasi bangunan serta kawasan aman yang ditetapkan negara netral di zona ekonomi eksklusif dan di landas kontinen.

Pasal 35:

Bila pihak yang berperang menganggap perlu untuk menyebar ranjau di zona ekonomi eksklusif atau dilandas kontinen suatu negara netral, pihak yang berperang harus memberitahu kepada negara tersebut, dan harus menjamin antara lain bahwa luas daerah sebaran ranjau dan jenis ranjau yang digunakan tidak akan membahayakan pulau-pulau buatan, instalasi dan bangunan atau tidak akan mengganggu akses ke tempat tersebut dan harus menghindari sejauh mungkin gangguan yang timbul terhadap eksplorasi dan eksploitasi di zona tersebut yang dilakukan negara netral. Harus juga memperhatikan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut.

Penggunaan laut bebas sebagai kawasan operasi yang diperbolehkan bagi para pihak melakukan peperangan diatur dalam pasal 36 dan 37 yang mengatakan sebagai berikut:

Pasal 36:

Aksi-aksi tempur dilaut lepas harus dilaksanakan dengan memperhatikan sebagaimana mestinya pelaksanaan hak eksplorasi dan eksploitasi sumber kekayaan alam dasar laut, dan dasar samudera, dan tanah di bawahnya yang berada di luar yurisdiksi nasional suatu negara netral.

Pasal 37:

Pihak yang berperang harus hati-hati untuk menghindari kerusakan kabel dan jaringan pipa dasar laut yang tidak semata-mata digunakan untuk kepentingan pihak yang berperang.

BAB III

TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

II.1. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan :

Menambah wawasan tentang hukum humaniter internasional, khususnya tentang hukum perang di laut;

Mengetahui kedudukan San Remo Manual 1994 menurut hukum internasional;

Mengetahui penerapan San Remo Manual dalam peraturan perundang-undangan Negara Republik Indonesia.

II.2. Manfaat Penelitian

Dari segi kontribusi, penelitian ini diharapkan:

Dapat dicapainya pemahaman tentang hukum perang di laut;

Dapat dicapainya pengetahuan tentang kedudukan San Remo Manual 1994 menurut hukum internasional.

BAB IV

METODE PENELITIAN

pendekatan masalah dikaji secara yuridis normatif melalui *satute approach* dengan mengkajian peraturan perundang-undangan yang ada, baik yang bersifat nasional maupun internasional, di bidang hukum humaniter internasional dan hukum laut internasional, khususnya yang mengatur hukum perang di laut. Pada tahap pertama, akan dibuat perbandingan antara ketentuan-ketentuan yang ada dalam San Remo Manual dengan UNCLOS 1982. Dari perbandingan kedua konvensi tersebut diharapkan akan dapat menjawab pertanyaan apakah keberadaan San Remo Manual tidak bertentangan dengan UNCLOS 1982 yang merupakan ketentuan hukum yang lebih bersifat umum. Tahap selanjutnya, mengkaji peraturan perundangan-undangan nasional untuk mengetahui apakah Negara Kesatuan Republik Indonesia telah menerapkan San Remo Manual dalam pengaturan perang di laut.

Yang pertama kali dilakukan adalah melakukan inventarisasi bahan hukum yang diperlukan. Sumber bahan hukum terdiri dari bahan hukum primer, sekunder dan penunjang. Bahan hukum primer dikumpulkan melalui studi kepustakaan yang berupa konvensi-konvensi internasional dan peraturan perundang-undangan nasional yang berkenaan dengan pengaturan perang di laut. Bahan hukum sekunder diperoleh melalui buku-buku dan literatur lain serta pendapat para ahli yang kompeten dalam masalah yang dikaji. Bahan hukum penunjang diperoleh dari wawancara yang mendalam mengenai segala sesuatu yang berkaitan dengan permasalahan. Wawancara akan dilakukan dengan

Markas Besar TNI AL Jakarta sebagai lembaga yang sangat berkepentingan terhadap masalah terkait.

Dari bahan hukum yang tersedia kemudian dilakukan analisa secara deskriptif normatif dengan mengaitkan pada asas, konsep dan teori yang ada. Dalam penelitian ini dilakukan analisa secara kualitatif dan tidak menggunakan analisa secara kuantitatif.

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

V.1. Hubungan San Remo Manual dengan UNCLOS 1982

V.1.1. Perang dan Hukum Perang

Hukum perang sama tuanya dengan perang itu sendiri, dan perang sama tuanya dengan peradaban manusia di bumi. Jean Pictet mengatakan bahwa : *"In reality, the laws of war are as old as war itself, and war is old as life on earth"*.¹⁸ Lebih lanjut beliau mengatakan bahwa pengaturan pertama kali tentang perang sudah dimulai sejak 2.000 M. Pada zaman tersebut, diantara bangsa-bangsa Sumeria, perang sudah merupakan suatu lembaga yang terorganisir. Hal ini ditandai dengan adanya pernyataan perang, kemungkinan mengadakan arbitrase, kekebalan utusan musuh dan perjanjian perdamaian.¹⁹ Dalam kebudayaan Mesir kuno sebagaimana disebutkan dalam *Seven Fork of Mercy*, menggambarkan adanya perintah untuk memberikan makanan, minuman, pakaian dan perlindungan kepada musuh, juga perintah untuk merawat yang sakit dan menguburkan mereka yang mati. Seorang tamu, bahkan musuhpun tak boleh diganggu.²⁰ Contoh lain pengaturan perang pada zaman kuno adalah apa yang terdapat dalam kebudayaan bangsa Hatitie. Pada masa itu, perang sudah dilakukan dengan cara-cara yang sangat manusiawi. Hukum yang mereka miliki didasarkan atas keadilan dan integritas. Mereka juga menandatangani pernyataan perang dan traktat. Para penduduk yang menyerah, yang berasal dari kota, tidak diganggu. Kota-kota yang telah diduduki,

Jean Pictet, *Development and Principles of International Humanitarian Law*, Martinus Nijhoff Publishers, 1985, h. 6.

Ibid, h.7.

Ibid, h. 7-8

imana penduduknya kemudian melakukan perlawanan, akan ditindak tegas.²¹ Peperangan antara Mesir dan Hatitie diakhiri dengan perjanjian perdamaian pada tahun 269 SM.

Pengaturan mengenai peperangan juga dapat ditemukan di India. Dalam Undang-Undang Manu, yang merupakan pengaturan hukum internasional India kuno, diatur mengenai hak-hak tentara pendudukan, senjata yang dilarang dan perlakuan tawanan perang yang mirip dengan ketentuan hukum humaniter pada masa kini.

Pada abad-abad tengah, hukum perang dipengaruhi oleh ajaran-ajaran Agama Kristen, Islam dan juga asas kesatriaan. Ajaran Kristen memberikan sumbangan terhadap konsep perang yang adil atau just war. Ajaran Islam tentang perang antara lain dapat dilihat dalam Al Quran surat Al Bacará: 190, 191; an Anfal: 39; at Taubah: 5; al Haj:39, yang memandang perang sebagai sarana pembelaan diri, dan menghapuskan kemungkarannya. Adapun prinsip kesatriaan yang berkembang pada masa ini misalnya mengajarkan tentang pentingnya pengumuman perang dan larangan penggunaan senjata-senjata tertentu.²²

Pada zaman modern, dimulai dengan perang Napoleón sampai dengan terbentuknya Konvensi Den Haag 1899 dan 1907 dan Konvensi Jenewa 1949. Konvensi Den Haag 1899 dan 1907 berisi pengaturan tentang bagaimana perang dilakukan dengan benar, hak kewajiban para pihak dalam peperangan serta metode dan sarana berperang yang diperbolehkan. Sedangkan Konvensi Jenewa 1949 berisi ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang pemberian perlindungan bagi para sorban peperangan, baik dari kalangan sipil maupun militer.

Ibid., h.8.

Arlina Permanasari, dkk., Pengantar Hukum Humaniter, ICRC, Jakarta, 1999, h. 15.

Disisi lain, sebenarnya hukum internasional sudah berupaya untuk membatasi negara-negara dalam menggunakan kekerasan bersenjata, mulai Konvensi Den Haag 1907, Briand-Kellogg Pact 1928 sampai Piagam PBB. Walaupun begitu, yang terjadi dalam kenyataan yang ada, peperangan masih tetap terjadi sampai saat ini.

7.1.2. Keterkaitan antara San Remo dengan UNCLOS 1982

Seperti yang telah disebutkan pada awal tulisan, hukum internasional pada dasarnya dibagi menjadi dua, yaitu hukum yang berlaku pada masa damai dan hukum yang berlaku pada saat perang. Hukum yang berlaku pada masa damai terdiri dari berbagai cabang hukum internasional, misalnya hukum laut internasional, hukum diplomatik dan konsuler, hukum perdagangan internasional, dan lain-lain. Sedangkan hukum yang berlaku pada saat perang hanya ada satu, yaitu hukum humaniter internasional. UNCLOS 1982 merupakan salah satu hukum yang berlaku di masa damai, sedangkan San Remo Manual merupakan hukum yang berlaku pada masa perang.

Sejak tahun 1994 UNCLOS 1982 sudah menjadi suatu perjanjian internasional yang bersifat universal yang mengikat semua negara di dunia, tidak hanya bagi negara anggota, tetapi juga meliputi bukan negara anggota. Salah satu alasan mengapa UNCLOS 1982 harus berlaku universal, karena tidak mungkin dalam zona-zona yang ada berlaku hukum yang berbeda. Harus ada satu kesatuan hukum agar terjamin adanya suatu kepastian hukum. Seluruh pasal-pasal yang terdapat dalam UNCLOS 1982 berisi ketentuan yang berlaku pada masa damai. Tidak ada satupun pasal yang mengatur tentang penggunaan kekerasan ataupun peperangan.

Disisi lain, San Remo Manual merupakan suatu pedoman yang bisa digunakan oleh negara-negara dalam melaksanakan peperang di laut. Walaupun hanya berupa Manual, tetapi saat ini San Remo Manual telah digunakan oleh negara-negara dalam ketentuan hukum nasionalnya masing-masing. Hal ini oleh Laksamana Pertama Sunaryo, Kepala Dinas Hukum Markas Besar Angkatan Laut RI dalam acara Pelatihan yang diselenggarakan bersama antara Angkatan Laut RI dengan ICRC, tahun 2006.

Dari adanya dua ketentuan hukum di atas, yaitu UNCLOS 1982 dan San Remo Manual 1994, berkaitan dengan adanya keharusan satu kesatuan hukum yang berlaku dalam suatu daerah, maka dapat dipertanyakan, apakah hal itu dapat dikatakan bahwa San Remo Manual 1994 bertentangan dengan UNCLOS 1982? Untuk menjawab pertanyaan peneliti berusaha mengkaji dalam beberapa hal :

. Dalam teori hukum, untuk menguji apakah terjadi konflik norma, dalam hal ini antara norma ketentuan yang terdapat dalam UNCLOS 1982 dengan San Remo Manual 1994, dapat digunakan beberapa macam cara. Salah satu cara adalah menggunakan asas preferensi²³. Asas preferensi dalam teori hukum ada 3, yaitu:

- *Lex speciali(s) derogat legi generali(s)*, yaitu norma yang bersifat khusus mengalahkan norma yang bersifat umum. Contoh dalam hal ini adalah ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Landas Kontinen mengalahkan ketentuan-ketentuan yang ada dalam Zona Ekonomi Eksklusif. Hal ini karena Landas Kontinen merupakan bagian dari Zona Ekonomi Eksklusif, sehingga segala ketentuan yang ada dalam Zona Ekonomi Eksklusif berlaku secara mutatis mutandis bagi Landas Kontinen, sepanjang tidak diatur secara khusus oleh Landas Kontinen.

Philpus Mandiri Hadjon dan Tatiek Sri Djatmiati, *Argumentasi Hukum*, Gajah Mada University Press, Jakarta, 2005, h. 31.

- *Lex posteriori derogat legi priori*, yaitu bahwa ketentuan hukum yang kemudian mengalahkan ketentuan hukum yang terdahulu. Contoh : ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam UNCLOS 1982 mengalahkan ketentuan-ketentuan yang ada dalam Konvensi Jenewa 1958 tentang Hukum Laut yang mengatur hal yang sama, yaitu hukum laut internasional.

- *Lex superior derogat legi inferiori*, yaitu ketentuan hukum yang kedudukannya lebih tinggi mengalahkan ketentuan hukum yang lebih rendah. Contoh : 1993 FAO Agreement to Promote Compliance with International Conservation and Management Measures by Fishing Vessel on The High Seas tidak boleh bertentangan dengan UNCLOS 1982 karena kedudukan UNCLOS 1982 lebih tinggi Agreement yang dilakukan FAO dan juga Agreement tersebut untuk melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ada dalam UNCLOS 1982, khususnya mengenai perikanan di Laut Bebas.

Asas-asas preferensi tersebut di atas dapat digunakan untuk membandingkan antara dua ketentuan hukum yang mengatur hal yang sama dan dalam ruang lingkup yang sama. Dalam kaitan hubungan antara San Remo Manual 1994 dengan UNCLOS 1982, tidak tepat untuk menggunakan asas preferensi karena, pertama, San Remo Manual 1994 bukan merupakan bagian UNCLOS 1982 dan kedua, San Remo Manual 1994 dan UNCLOS 1982 tidak mengatur hal yang sama, sehingga antara keduanya tidak dapat dibandingkan. Yang menjadi persamaan antara keduanya hanya media yang digunakan adalah laut. UNCLOS 1982 merupakan ketentuan yang berlaku pada masa damai, sedangkan San Remo Manual 1994 merupakan ketentuan yang berlaku pada saat terjadi pertikaian bersenjata. Sehingga tidak bisa dikatakan saling bertentangan karena masing-masing mempunyai ruang lingkup yang berbeda, persamaannya hanya

kejadiannya di laut.

2. San Remo Manual 1994 justru menyelaraskan dengan ketentuan yang ada dalam UNCLOS 1982, terutama mengenai kawasan operasi dan penggunaan metode dan sarana berperang di laut. Salah satu tujuan dibuatnya San Remo Manual adalah karena zona-zona laut sudah dibagi-bagi sedemikian rupa oleh UNCLOS 1982. Begitu juga dengan hak dan kewajiban negara-negara, seperti ketentuan tentang kewajiban terhadap pelestarian dan pengelolaan lingkungan laut, pelaksanaan hak lintas damai, lintas transit dan alur laut kepulauan. Pengaturan yang ada di dalam UNCLOS 1982 tersebut secara langsung mempengaruhi pelaksanaan sengketa bersenjata di laut. Hal ini dapat dilihat dari Explanation dari San Remo Manual 1994 yang mengatakan bahwa :

”...

Fourthly, given the important developments in other branches of international law, since the beginning of this century, namely, the law of the sea, the United Nations Charter, environmental law and air law, it was considered essential to evaluate the extent to which the law applicable to armed conflicts at sea is affected by such developments.”²⁴

Penyesuaian tersebut dapat dilihat dari ketentuan tentang kawasan operasi yang meliputi wilayah laut para pihak yang berperang, juga tentang pelaksanaan hak lintas bagi kapal asing. San Remo Manual, Bab II tentang Kawasan Operasi merupakan perpaduan dari adaptasi doktrin dan prinsip-prinsip tradisional dalam perang dilaut yang berlaku selama ini, khususnya mengenai hubungan para pihak yang berperang dengan negara netral di bawah yurisdiksi negara netral, dengan pengaturan yang ada di dalam UNCLOS 1982, khususnya mengenai pelaksanaan hak lintas damai, hak lintas transit dan

Louise Doswald – Beck, editor, San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, Explanation, Prepared by International Lawyers and Naval Experts convened by the IIHL, San Remo, Italy, Adopted in June 1994, h.62.

ak lintas alur laut kepulauan.

Dalam UNCLOS 1982 sudah ditegaskan bahwa negara pantai tidak boleh menangguk pelaksanaan hak lintas kapal asing di perairan yang berada di bawah kedaulatannya, termasuk juga hak lintas yang dilakukan oleh kapal asing yang sedang menjadi pihak dalam peperangan. Tetapi, di sisi lain, kapal asing yang sedang menikmati hak lintas juga harus menghormati hak-hak negara pantai dan dilarang melakukan aksi tempur. Termasuk dalam menghormati negara pantai, misalnya pada saat melakukan pntasan kapal tersebut harus menyimpan rapat-rapat persenjataannya dan menghindarkan diri dari kegiatan-kegiatan yang membahayakan negara pantai/netral. Hal-hal berikut termasuk dalam kategori aksi tempur :

Menyerang atau menangkap orang atau obyek yang berlokasi di laut dan atau udara di atas perairan atau daerah negara netral.

Menggunakan wilayah negara netral untuk pangkalan operasi, termasuk menyerang atau menangkap orang atau obyek yang berlokasi di luar perairan netral, bila penyerangan atau penyitaan dilakukan oleh kekuatan-kekuatan bersenjata pihak yang berperang berlokasi di laut dan atau udara di atas perairan netral.

Menyebarkan ranjau, atau

Memeriksa, mencari keterangan, membelokkan arah atau menangkap.

Salah satu daerah yang boleh digunakan untuk pelaksanaan perang di laut adalah zona ekonomi eksklusif negara netral. Secara sepintas hal ini sepertinya melanggar hak negara netral atas zona ekonomi eksklusifnya. Seperti diketahui bahwa kewenangan negara pantai di zona ekonomi eksklusif meliputi hak berdaulat untuk melakukan inservasi dan pengelolaan sumber-sumber kekayaan alam, termasuk di dalamnya

risdiksi eksklusif atas pulau-pulau buatan dan instalasi-instalasi lepas pantai, riset ilmiah kelautan dan perlindungan serta pelestarian lingkungan laut. Diluar kewenangan negara pantai tersebut, maka yang berlaku adalah ketentuan-ketentuan tentang laut bebas, khususnya meliputi kebebasan pelayaran dan penerbangan, dan kebebasan meletakkan kabel dan pipa bawah laut. Sehingga ini berarti daerah tersebut bebas digunakan oleh negara-negara lain, termasuk di dalamnya untuk kawasan operasi perang. Secara disional, salah satu kawasan operasi perang di laut yang paling menonjol adalah laut bebas. Dengan adanya UNCLOS 1982 maka terdapat perkembangan baru dimana negara pantai mempunyai hak berdaulat di wilayah laut di luar laut teritorial, sehingga pelaksanaan hukum perang di laut juga harus menyesuaikan dengan ketentuan tersebut. Penyesuaian tersebut kemudian diatur dalam pasal 34 dan 35 San Remo Manual 1994 yang pada dasarnya mengatakan bahwa zona ekonomi eksklusif negara netral boleh digunakan sebagai kawasan operasi para pihak yang bertikai, tetapi tetap harus memperhatikan hak-hak negara pantai yang ada di zona tersebut.

4. Penerapan San Remo Manual di Indonesia

Negara Kesatuan Republik Indonesia saat ini telah meratifikasi UNCLOS 1982 dan Konvensi Jenewa 1949. Hal ini membawa konsekuensi bahwa Indonesia mempunyai kewajiban untuk melaksanakan segala ketentuan yang diamanatkan oleh kedua konvensi tersebut. San Remo Manual merupakan ketentuan lebih lanjut dari hukum humaniter internasional mengenai perang di laut.

Dewasa ini dapat dikatakan bahwa San Remo Manual 1994 sudah digunakan oleh Indonesia, khususnya TNI Angkatan Laut. Hal ini bisa dilihat dari berbagai kegiatan yang menggunakan San Remo Manual 1994 sebagai dasar pelaksanaan berbagai kegiatan tersebut.

Pada tahun 2002, Markas Besar TNI Angkatan Laut, bersama-sama dengan ICRC telah berhasil menerjemahkan San Remo Manual 1994 dalam edisi Bahasa Indonesia. Dalam Kata Sambutan, Kepala Staf TNI Angkatan Laut pada saat itu, Laksamana TNI Bernad Kent Sondakh, mengatakan bahwa : *'dengan diterbitkannya buku ini, saya harapkan setiap prajurit TNI AL dapat mempedomaninya untuk semakin memahami dan mengerti hal-hal yang boleh dilakukan dan wajib dilakukan serta yang tidak boleh dilakukan dalam menjalankan tugasnya sehingga dapat menghindari kegagalan pelaksanaan tugas dan aspek hukum.'*

Pada tahun 2003, TNI AL bekerja sama dengan ICRC membuat buku Bahan Ajar Berperang Dengan Benar yang ditujukan kepada segenap prajurit TNI Angkatan Laut, termasuk didalamnya lembaga-lembaga pendidikannya. Bahan Ajar tersebut merupakan penjabaran dari Hukum Perang, baik meliputi Konvensi Den Haag, Konvensi Jenewa maupun San Remo Manual yang berlaku untuk perang di laut, sehingga buku tersebut merupakan bekal besar bagi seluruh prajurit perwira, bintara dan tamtama sesuai tingkatan yang bertugas di kapal, pesawat udara, pangkalan, staf serta pasukan (marinir)

Diseminasi atau sosialisasi yang dilakukan oleh TNI Angkatan Laut ataupun yang melibatkan TNI Angkatan Laut kepada para prajurit maupun staf pengajar di perguruan tinggi seluruh Indonesia.

Dalam seminar-seminar dan pelatihan-pelatihan yang diadakan oleh TNI Angkatan Laut atau yang melibatkan TNI Angkatan Laut, dimana peneliti sering hadir, selalu menggunakan San Remo Manual sebagai dasar pembicaraan topik terkait.

BAB VI

PENUTUP

VI.1. Kesimpulan

- a. Salah satu tujuan dibuatnya San Remo Manual adalah untuk menyelaraskan ketentuan-ketentuan mengenai hukum perang di laut dengan hukum laut yang berlaku saat ini, yaitu UNCLOS 1982. Hal ini bisa dilihat pada pengaturan kawasan operasi perang di laut yang dilakukan di zona ekonomi eksklusif negara netral dan pelaksanaan hak lintas di wilayah kedaulatan negara netral.
- b. Indonesia, khususnya TNI Angkatan Laut telah menggunakan San Remo Manual sebagai dasar pelatihan bagi para prajurit dan juga dalam kegiatan-kegiatan lainnya.

VI.2. Saran

Agar San Remo Manual mempunyai kekuatan hukum yang mengikat, sebaiknya ada persetujuan diantara negara-negara untuk menjadikan San Remo Manual suatu perjanjian internasional.

DAFTAR BACAAN

- Permanasari dkk., Pengantar Hukum Humaniter, ICRC, Jakarta, 1999.
- Churchill, V., Lowe, The Law of the Sea, third edition, Manchester University Press, Great Britain, 1999.
- Departemen Luar Negeri RI, United Nations Convention on the Law of the Sea (Bahasa Inggris dan Indonesia).
- Direktorat Jendral Hukum dan Perundang-undangan Departemen Kehakiman, Terjemahan Konvensi Jenewa Tahun 1949, Direktorat Jendral Hukum dan Perundang-undangan Departemen Kehakiman, Jakarta, 1999.
- Green, L.C., The Contemporary Law of Armed Conflict, Second Edition, Juris Publishing, Manchester University Press, Great Britain, 2000.
- Harjomataram, GPH., Sekelumit tentang Hukum Humaniter, Sebelas Maret University Press, Surakarta, 1994.
- International Institute of International Law, San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, Prepared by international lawyers and naval experts convened by the International Institute of International Law, San Remo, Italy, June, 1994.
- Dooswald-Beck, editor, , San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, Prepared by international lawyers and naval experts convened by the International Institute of International Law, Explanation, International Institute of International Law San Remo, Italy, June, 1994.
- International Review of the Red Cross, ICRC, No. 322, March 1998.
- Shooven, Fritz, and Liesbeth Zegveld, Constraints on the Waging of war, An Introduction to International Humanitarian Law, ICRC, Geneva, 2001.
- Markas Besar TNI Angkatan Laut, San Remo Manual tentang Hukum Internasional Yang Berlaku Untuk Perang Di Laut, Jakarta, 2002.
- Boer, Dr., Hukum Internasional, Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global, Penerbit Akumni, Bandung, 2001
- Jean, Development and Principles of International Humanitarian Law, Martinus Nijhoff Publishers, Geneva, 1985.
- Pietro, Dictionary of the International Law of Armed Conflict, ICRC, 1992.

full text

San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea, 12 June 1994

PART I : GENERAL PROVISIONS

SECTION I : SCOPE OF APPLICATION OF THE LAW

1. The parties to an armed conflict at sea are bound by the principles and rules of international humanitarian law from the moment armed force is used.
2. In cases not covered by this document or by international agreements, civilians and combatants remain under the protection and authority of the principles of international law derived from established custom, from the principles of humanity and from the dictates of the public conscience.

SECTION II : ARMED CONFLICTS AND THE LAW OF SELF-DEFENCE

3. The exercise of the right of individual or collective self-defence recognized in Article 51 of the Charter of the United Nations is subject to the conditions and limitations laid down in the Charter, and arising from general international law, including in particular the principles of necessity and proportionality.
4. The principles of necessity and proportionality apply equally to armed conflict at sea and require that the conduct of hostilities by a State should not exceed the degree and kind of force, not otherwise prohibited by the law of armed conflict, required to repel an armed attack against it and to restore its security.
5. How far a State is justified in its military actions against the enemy will depend upon the intensity and scale of the armed attack for which the enemy is responsible and the gravity of the threat posed.
6. The rules set out in this document and any other rules of international humanitarian law shall apply equally to all parties to the conflict. The equal application of these rules to all parties to the conflict shall not be affected by the international responsibility that may have been incurred by any of them for the outbreak of the conflict.

SECTION III : ARMED CONFLICTS IN WHICH THE SECURITY COUNCIL HAS TAKEN ACTION

7. Notwithstanding any rule in this document or elsewhere on the law of neutrality, where the Security Council, acting in accordance with its powers under Chapter VII of the Charter of the United Nations, has identified one or more of the parties to an armed conflict as responsible for resorting to force in violation of international law, neutral States:
 - (a) are bound not to lend assistance other than humanitarian assistance to that State; and
 - (b) may lend assistance to any State which has been the victim of a breach of the peace or an act of aggression by that State.
8. Where, in the course of an international armed conflict, the Security Council has taken preventive or enforcement action involving the application of economic measures under Chapter VII of the Charter, Member States of the United Nations may not rely upon the law of neutrality to justify conduct which would be incompatible with their obligations under the Charter or under decisions of the Security Council.

9. Subject to paragraph 7, where the Security Council has taken a decision to use force, or to authorize the use of force by a particular State or States, the rules set out in this document and any other rules of international humanitarian law applicable to armed conflicts at sea shall apply to all parties to any such conflict which may ensue.

SECTION IV : AREAS OF NAVAL WARFARE

10. Subject to other applicable rules of the law of armed conflict at sea contained in this document or elsewhere, hostile actions by naval forces may be conducted in, on or over:

- (a) the territorial sea and internal waters, the land territories, the exclusive economic zone and continental shelf and, where applicable, the archipelagic waters, of belligerent States;
- (b) the high seas; and
- (c) subject to paragraphs 34 and 35, the exclusive economic zone and the continental shelf of neutral States.

11. The parties to the conflict are encouraged to agree that no hostile actions will be conducted in marine areas containing:

- (a) rare or fragile ecosystems; or
- (b) the habitat of depleted, threatened or endangered species or other forms of marine life.

12. In carrying out operations in areas where neutral States enjoy sovereign rights, jurisdiction, or other rights under general international law, belligerents shall have due regard for the legitimate rights and duties of those neutral States.

SECTION V : DEFINITIONS

13. For the purposes of this document:

- (a) international humanitarian law means international rules, established by treaties or custom, which limit the right of parties to a conflict to use the methods or means of warfare of their choice, or which protect States not party to the conflict or persons and objects that are, or may be, affected by the conflict;
- (b) attack means an act of violence, whether in offence or in defence;
- (c) collateral casualties or collateral damage means the loss of life of, or injury to, civilians or other protected persons, and damage to or the destruction of the natural environment or objects that are not in themselves military objectives;
- (d) neutral means any State not party to the conflict;
- (e) hospital ships, coastal rescue craft and other medical transports means vessels that are protected under the Second Geneva Convention of 1949 and Additional Protocol I of 1977;
- (f) medical aircraft means an aircraft that is protected under the Geneva Conventions of 1949 and Additional Protocol I of 1977;
- (g) warship means a ship belonging to the armed forces of a State bearing the external marks distinguishing the character and nationality of such a ship, under the command of an officer duty commissioned by the government of that State and whose name appears in the appropriate service list or its equivalent, and manned by a crew which is under regular armed forces discipline;
- (h) auxiliary vessel means a vessel, other than a warship, that is owned by or under the exclusive control of the armed forces of a State and used for the time being on government non-commercial service;
- (i) merchant vessel means a vessel, other than a warship, an auxiliary vessel, or a State vessel such as a customs or police vessel, that is engaged in commercial or private service;
- (j) military aircraft means an aircraft operated by commissioned units of the armed forces of a State having the military marks of that State, commanded by a member of the armed forces and manned by a crew subject to regular armed forces discipline;
- (k) auxiliary aircraft means an aircraft, other than a military aircraft, that is owned by or under

passage is exercised.

22. Should a belligerent State be in violation of the regime of neutral waters, as set out in this document, the neutral State is under an obligation to take the measures necessary to terminate the violation. If the neutral State fails to terminate the violation of its neutral waters by a belligerent, the opposing belligerent must so notify the neutral State and give that neutral State a reasonable time to terminate the violation by the belligerent. If the violation of the neutrality of the State by the belligerent constitutes a serious and immediate threat to the security of the opposing belligerent and the violation is not terminated, then that belligerent may, in the absence of any feasible and timely alternative, use such force as is strictly necessary to respond to the threat posed by the violation.

SECTION II : INTERNATIONAL STRAITS AND ARCHIPELAGIC SEA LANES

General rules

23. Belligerent warships and auxiliary vessels and military and auxiliary aircraft may exercise the rights of passage through, under or over neutral international straits and of archipelagic sea lanes passage provided by general international law.

24. The neutrality of a State bordering an international strait is not jeopardized by the transit passage of belligerent warships, auxiliary vessels, or military or auxiliary aircraft, nor by the innocent passage of belligerent warships or auxiliary vessels through that strait.

25. The neutrality of an archipelagic State is not jeopardized by the exercise of archipelagic sea lanes passage by belligerent warships, auxiliary vessels, or military or auxiliary aircraft.

26. Neutral warships, auxiliary vessels, and military and auxiliary aircraft may exercise the rights of passage provided by general international law through, under and over belligerent international straits and archipelagic waters. The neutral State should, as a precautionary measure, give timely notice of its exercise of the rights of passage to the belligerent State.

Transit passage and archipelagic sea lanes passage

27. The rights of transit passage and archipelagic sea lanes passage applicable to international straits and archipelagic waters in peacetime continue to apply in times of armed conflict. The laws and regulations of States bordering straits and archipelagic States relating to transit passage and archipelagic sea lanes passage adopted in accordance with general international law remain applicable.

28. Belligerent and neutral surface ships, submarines and aircraft have the rights of transit passage and archipelagic sea lanes passage through, under, and over all straits and archipelagic waters to which these rights generally apply.

29. Neutral States may not suspend, hamper, or otherwise impede the right of transit passage nor the right of archipelagic sea lanes passage.

30. A belligerent in transit passage through, under and over a neutral international strait, or in archipelagic sea lanes passage through, under and over neutral archipelagic waters, is required to proceed without delay, to refrain from the threat or use of force against the territorial integrity or political independence of the neutral littoral or archipelagic State, or in any other manner inconsistent with the purposes of the Charter of the United Nations, and otherwise to refrain from any hostile actions or other activities not incident to their transit. Belligerents passing through, under and over neutral straits or waters in which the right of archipelagic sea lanes passage applies are permitted to take defensive measures consistent with their security, including launching and recovery of aircraft, screen formation steaming, and acoustic and electronic surveillance. Belligerents in transit or archipelagic sea lanes passage may not, however, conduct offensive operations against enemy forces, nor use such neutral waters as a

place of sanctuary nor as a base of operations.

Innocent passage

31. In addition to the exercise of the rights of transit and archipelagic sea lanes passage, belligerent warships and auxiliary vessels may, subject to paragraphs 19 and 21, exercise the right of innocent passage through neutral international straits and archipelagic waters in accordance with general international law.

32. Neutral vessels may likewise exercise the right of innocent passage through belligerent international straits and archipelagic waters.

33. The right of non-suspendable innocent passage ascribed to certain international straits by international law may not be suspended in time of armed conflict.

SECTION III : EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE AND CONTINENTAL SHELF

34. If hostile actions are conducted within the exclusive economic zone or on the continental shelf of a neutral State, belligerent States shall, in addition to observing the other applicable rules of the law of armed conflict at sea, have due regard for the rights and duties of the coastal State, inter alia, for the exploration and exploitation of the economic resources of the exclusive economic zone and the continental shelf and the protection and preservation of the marine environment. They shall, in particular, have due regard for artificial islands, installations, structures and safety zones established by neutral States in the exclusive economic zone and on the continental shelf.

35. If a belligerent considers it necessary to lay mines in the exclusive economic zone or the continental shelf of a neutral State, the belligerent shall notify that State, and shall ensure, inter alia, that the size of the minefield and the type of mines used do not endanger artificial islands, installations and structures, nor interfere with access thereto, and shall avoid so far as practicable interference with the exploration or exploitation of the zone by the neutral State. Due regard shall also be given to the protection and preservation of the marine environment.

SECTION IV : HIGH SEAS AND SEA-BED BEYOND NATIONAL JURISDICTION

36. Hostile actions on the high seas shall be conducted with due regard for the exercise by neutral States of rights of exploration and exploitation of the natural resources of the sea-bed, and ocean floor, and the subsoil thereof, beyond national jurisdiction.

37. Belligerents shall take care to avoid damage to cables and pipelines laid on the sea-bed which do not exclusively serve the belligerents.

PART III : BASIC RULES AND TARGET DISCRIMINATION

SECTION I : BASIC RULES

38. In any armed conflict the right of the parties to the conflict to choose methods or means of warfare is not unlimited.

39. Parties to the conflict shall at all times distinguish between civilians or other protected persons and combatants and between civilian or exempt objects and military objectives.

40. In so far as objects are concerned, military objectives are limited to those objects which by their nature, location, purpose or use make an effective contribution to military action and whose total or partial destruction, capture or neutralization, in the circumstances ruling at the time, offers a definite military advantage.

41. Attacks shall be limited strictly to military objectives. Merchant vessels and civil

aircraft are civilian objects unless they are military objectives in accordance with the principles and rules set forth in this document.

42. In addition to any specific prohibitions binding upon the parties to a conflict, it is forbidden to employ methods or means of warfare which:

- (a) are of a nature to cause superfluous injury or unnecessary suffering; or
- (b) are indiscriminate, in that:
 - (i) they are not, or cannot be, directed against a specific military objective; or
 - (ii) their effects cannot be limited as required by international law as reflected in this document.

43. It is prohibited to order that there shall be no survivors, to threaten an adversary therewith or to conduct hostilities on this basis.

44. Methods and means of warfare should be employed with due regard for the natural environment taking into account the relevant rules of international law. Damage to or destruction of the natural environment not justified by military necessity and carried out wantonly is prohibited.

45. Surface ships, submarines and aircraft are bound by the same principles and rules.

SECTION II : PRECAUTIONS IN ATTACK

46. With respect to attacks, the following precautions shall be taken:

- (a) those who plan, decide upon or execute an attack must take all feasible measures to gather information which will assist in determining whether or not objects which are not military objectives are present in an area of attack;
- (b) in the light of the information available to them, those who plan, decide upon or execute an attack shall do everything feasible to ensure that attacks are limited to military objectives;
- (c) they shall furthermore take all feasible precautions in the choice of methods and means in order to avoid or minimize collateral casualties or damage; and
- (d) an attack shall not be launched if it may be expected to cause collateral casualties or damage which would be excessive in relation to the concrete and direct military advantage anticipated from the attack as a whole; an attack shall be cancelled or suspended as soon as it becomes apparent that the collateral casualties or damage would be excessive.

Section VI of this Part provides additional precautions regarding civil aircraft.

SECTION III : ENEMY VESSELS AND AIRCRAFT EXEMPT FROM ATTACK

Classes of vessels exempt from attack

47. The following classes of enemy vessels are exempt from attack:

- (a) hospital ships;
- (b) small craft used for coastal rescue operations and other medical transports;
- (c) vessels granted safe conduct by agreement between the belligerent parties including:
 - (i) cartel vessels, e.g., vessels designated for and engaged in the transport of prisoners of war;
 - (ii) vessels engaged in humanitarian missions, including vessels carrying supplies indispensable to the survival of the civilian population, and vessels engaged in relief actions and rescue operations;
- (d) vessels engaged in transporting cultural property under special protection;
- (e) passenger vessels when engaged only in carrying civilian passengers;
- (f) vessels charged with religious, non-military scientific or philanthropic missions, vessels collecting scientific data of likely military applications are not protected;
- (g) small coastal fishing vessels and small boats engaged in local coastal trade, but they are subject to the regulations of a belligerent naval commander operating in the area and to

inspection;

- (h) vessels designated or adapted exclusively for responding to pollution incidents in the marine environment;
- (i) vessels which have surrendered;
- (j) life rafts and life boats.

Conditions of exemption

48. Vessels listed in paragraph 47 are exempt from attack only if they:

- (a) are innocently employed in their normal role;
- (b) submit to identification and inspection when required; and
- (c) do not intentionally hamper the movement of combatants and obey orders to stop or move out of the way when required.

Loss of exemption

Hospital ships

49. The exemption from attack of a hospital ship may cease only by reason of a breach of a condition of exemption in paragraph 48 and, in such a case, only after due warning has been given naming in all appropriate cases a reasonable time limit to discharge itself of the cause endangering its exemption, and after such warning has remained unheeded.

50. If after due warning a hospital ship persists in breaking a condition of its exemption, it renders itself liable to capture or other necessary measures to enforce compliance.

51. A hospital ship may only be attacked as a last resort if:

- (a) diversion or capture is not feasible;
- (b) no other method is available for exercising military control;
- (c) the circumstances of non-compliance are sufficiently grave that the hospital ship has become, or may be reasonably assumed to be, a military objective; and
- (d) the collateral casualties or damage will not be disproportionate to the military advantage gained or expected.

All other categories of vessels exempt from attack

52. If any other class of vessel exempt from attack breaches any of the conditions of its exemption in paragraph 48, it may be attacked only if:

- (a) diversion or capture is not feasible;
- (b) no other method is available for exercising military control;
- (c) the circumstances of non-compliance are sufficiently grave that the vessel has become, or may be reasonably assumed to be, a military objective; and
- (d) the collateral casualties or damage will not be disproportionate to the military advantage gained or expected.

Classes of aircraft exempt from attack

53. The following classes of enemy aircraft are exempt from attack:

- (a) medical aircraft;
- (b) aircraft granted safe conduct by agreement between the parties to the conflicts; and
- (c) civil airliners.

Conditions of exemption for medical aircraft

54. Medical aircraft are exempt from attack only if they:

- (a) have been recognized as such;
- (b) are acting in compliance with an agreement as specified in paragraph 177;
- (c) fly in areas under the control of own or friendly forces; or
- (d) fly outside the area of armed conflict.

In other instances, medical aircraft operate at their own risk.

Conditions of exemption for aircraft granted safe conduct

55. Aircraft granted safe conduct are exempt from attack only if they:

- (a) are innocently employed in their agreed role;
- (b) do not intentionally hamper the movements of combatants; and
- (c) comply with the details of the agreement, including availability for inspection.

Conditions of exemption for civil airliners

56. Civil airliners are exempt from attack only if they:

- (a) are innocently employed in their normal role; and
- (b) do not intentionally hamper the movements of combatants.

Loss of exemption

57. If aircraft exempt from attack breach any of the applicable conditions of their exemption as set forth in paragraphs 54-56, they may be attacked only if:

- (a) diversion for landing, visit and search, and possible capture, is not feasible;
- (b) no other method is available for exercising military control;
- (c) the circumstances of non-compliance are sufficiently grave that the aircraft has become, or may be reasonably assumed to be, a military objective; and
- (d) the collateral casualties or damage will not be disproportionate to the military advantage gained or anticipated.

58. In case of doubt whether a vessel or aircraft exempt from attack is being used to make an effective contribution to military action, it shall be presumed not to be so used.

SECTION IV : OTHER ENEMY VESSELS AND AIRCRAFT

Enemy merchant vessels

59. Enemy merchant vessels may only be attacked if they meet the definition of a military objective in paragraph 40.

60. The following activities may render enemy merchant vessels military objectives:

- (a) engaging in belligerent acts on behalf of the enemy, e.g., laying mines, minesweeping, cutting undersea cables and pipelines, engaging in visit and search of neutral merchant vessels or attacking other merchant vessels;
- (b) acting as an auxiliary to an enemy's armed forces, e.g., carrying troops or replenishing warships;
- (c) being incorporated into or assisting the enemy's intelligence gathering system, e.g., engaging in reconnaissance, early warning, surveillance, or command, control and communications missions;
- (d) sailing under convoy of enemy warships or military aircraft;
- (e) refusing an order to stop or actively resisting visit, search or capture;
- (f) being armed to an extent that they could inflict damage to a warship; this excludes light individual weapons for the defence of personnel, e.g., against pirates, and purely defective

systems such as chaff ; or

(g) otherwise making an effective contribution to military action, e.g., carrying military materials.

61. Any attacks on these vessels is subject to the basic rules set out in paragraphs 38-46.

Enemy civil aircraft

62. Enemy civil aircraft may only be attacked if they meet the definition of a military objective in paragraph 40.

63. The following activities may render enemy civil aircraft military objectives:

(a) engaging in acts of war on behalf of the enemy, e.g., laying mines, minesweeping, laying or monitoring acoustic sensors, engaging in electronic warfare, intercepting or attacking other civil aircraft, or providing targeting information to enemy forces;

(b) acting as an auxiliary aircraft to an enemy's armed forces, e.g., transporting troops or military cargo, or refuelling military aircraft;

(c) being incorporated into or assisting the enemy's intelligence-gathering system, e.g., engaging in reconnaissance, early warning, surveillance, or command, control and communications missions;

(d) flying under the protection of accompanying enemy warships or military aircraft;

(e) refusing an order to identify itself, divert from its track, or proceed for visit and search to a belligerent airfield that is safe for the type of aircraft involved and reasonably accessible, or operating fire control equipment that could reasonably be construed to be part of an aircraft weapon system, or on being intercepted clearly manoeuvring to attack the intercepting belligerent military aircraft;

(f) being armed with air-to-air or air-to-surface weapons; or

(g) otherwise making an effective contribution to military action.

64. Any attack on these aircraft is subject to the basic rules set out in paragraphs 38-46.

Enemy warships and military aircraft

65. Unless they are exempt from attack under paragraphs 47 or 53, enemy warships and military aircraft and enemy auxiliary vessels and aircraft are military objectives within the meaning of paragraph 40.

66. They may be attacked, subject to the basic rules in paragraphs 38-46.

SECTION V : NEUTRAL MERCHANT VESSELS AND CIVIL AIRCRAFT

Neutral merchant vessels

67. Merchant vessels flying the flag of neutral States may not be attacked unless they:

(a) are believed on reasonable grounds to be carrying contraband or breaching a blockade, and after prior warning they intentionally and clearly refuse to stop, or intentionally and clearly resist visit, search or capture;

(b) engage in belligerent acts on behalf of the enemy;

(c) act as auxiliaries to the enemy's armed forces;

(d) are incorporated into or assist the enemy's intelligence system;

(e) sail under convoy of enemy warships or military aircraft; or

(f) otherwise make an effective contribution to the enemy's military action, e.g., by carrying military materials, and it is not feasible for the attacking forces to first place passengers and crew in a place of safety. Unless circumstances do not permit, they are to be given a warning, so that they can re-route, off-load, or take other precautions.

68. Any attack on these vessels is subject to the basic rules in paragraphs 38-46.

69. The mere fact that a neutral merchant vessel is armed provides no grounds for attacking it.

Neutral civil aircraft

70. Civil aircraft bearing the marks of neutral States may not be attacked unless they:

- (a) are believed on reasonable grounds to be carrying contraband, and, after prior warning or interception, they intentionally and clearly refuse to divert from their destination, or intentionally and clearly refuse to proceed for visit and search to a belligerent airfield that is safe for the type of aircraft involved and reasonably accessible;
- (b) engage in belligerent acts on behalf of the enemy;
- (c) act as auxiliaries to the enemy's armed forces;
- (d) are incorporated into or assist the enemy's intelligence system; or
- (e) otherwise make an effective contribution to the enemy's military action, e.g., by carrying military materials, and, after prior warning or interception, they intentionally and clearly refuse to divert from their destination, or intentionally and clearly refuse to proceed for visit and search to a belligerent airfield that is safe for the type of aircraft involved and reasonably accessible.

71. Any attack on these aircraft is subject to the basic rules in paragraphs 38-46.

SECTION VI : PRECAUTIONS REGARDING CIVIL AIRCRAFT

72. Civil aircraft should avoid areas of potentially hazardous military activity.

73. In the immediate vicinity of naval operations, civil aircraft shall comply with instructions from the belligerents regarding their heading and altitude.

74. Belligerent and neutral States concerned, and authorities providing air traffic services, should establish procedures whereby commanders of warships and military aircraft are aware on a continuous basis of designated routes assigned to or flight plans filed by civil aircraft in the area of military operations, including information on communication channels, identification modes and codes, destination, passengers and cargo.

75. Belligerent and neutral States should ensure that a Notice to Airmen (NOTAM) is issued providing information on military activities in areas potentially hazardous to civil aircraft, including activation of danger areas or temporary airspace restrictions. This NOTAM should include information on:

- (a) frequencies upon which the aircraft should maintain a continuous listening watch;
- (b) continuous operation of civil weather-avoidance radar and identification modes and codes;
- (c) altitude, course and speed restrictions;
- (d) procedures to respond to radio contact by the military forces and to establish two-way communications; and
- (e) possible action by the military forces if the NOTAM is not complied with and the civil aircraft is perceived by those military forces to be a threat.

76. Civil aircraft should file the required flight plan with the cognizant Air Traffic Service, complete with information as to registration, destination, passengers, cargo, emergency communication channels, identification modes and codes, updates en route and carry certificates as to registration, airworthiness, passengers and cargo. They should not deviate from a designated Air Traffic Service route or flight plan without Air Traffic Control clearance unless unforeseen conditions arise, e.g., safety or distress, in which case appropriate notification should be made immediately.

77. If a civil aircraft enters an area of potentially hazardous military activity, it should comply with relevant NOTAMs. Military forces should use all available means to identify and

warn the civil aircraft, by using, inter alia, secondary surveillance radar modes and codes, communications, correlation with flight plan information, interception by military aircraft, and, when possible, contacting the appropriate Air Traffic Control facility.

PART IV : METHODS AND MEANS OF WARFARE AT SEA

SECTION I : MEANS OF WARFARE

Missiles and other projectiles

78. Missiles and projectiles, including those with over-the-horizon capabilities, shall be used in conformity with the principles of target discrimination as set out in paragraphs 38-46.

Torpedoes

79. It is prohibited to use torpedoes which do not sink or otherwise become harmless when they have completed their run.

Mines

80. Mines may only be used for legitimate military purposes including the denial of sea areas to the enemy.

81. Without prejudice to the rules set out in paragraph 82, the parties to the conflict shall not lay mines unless effective neutralization occurs when they have become detached or control over them is otherwise lost.

82. It is forbidden to use free-floating mines unless:

- (a) they are directed against a military objective; and
- (b) they become harmless within an hour after loss of control over them.

83. The laying of armed mines or the arming of pre-laid mines must be notified unless the mines can only detonate against vessels which are military objectives.

84. Belligerents shall record the locations where they have laid mines.

85. Mining operations in the internal waters, territorial sea or archipelagic waters of a belligerent State should provide, when the mining is first executed, for free exit of shipping of neutral States.

86. Mining of neutral waters by a belligerent is prohibited.

87. Mining shall not have the practical effect of preventing passage between neutral waters and international waters.

88. The minelaying States shall pay due regard to the legitimate uses of the high seas by, inter alia, providing safe alternative routes for shipping of neutral States.

89. Transit passage through international straits and passage through waters subject to the right of archipelagic sea lanes passage shall not be impeded unless safe and convenient alternative routes are provided.

90. After the cessation of active hostilities, parties to the conflict shall do their utmost to remove or render harmless the mines they have laid, each party removing its own mines. With regard to mines laid in the territorial seas of the enemy, each party shall notify their position and shall proceed with the least possible delay to remove the mines in its territorial sea or otherwise render the territorial sea safe for navigation.

91. In addition to their obligations under paragraph 90, parties to the conflict shall endeavour to reach agreement, both among themselves and, where appropriate, with other States and with international organizations, on the provision of information and technical and material assistance, including in appropriate circumstances joint operations, necessary to remove minefields or otherwise render them harmless.

92. Neutral States do not commit an act inconsistent with the laws of neutrality by clearing mines laid in violation of international law.

SECTION II : METHODS OF WARFARE

Blockade

93. A blockade shall be declared and notified to all belligerents and neutral States.

94. The declaration shall specify the commencement, duration, location, and extent of the blockade and the period within which vessels of neutral States may leave the blockaded coastline.

95. A blockade must be effective. The question whether a blockade is effective is a question of fact.

96. The force maintaining the blockade may be stationed at a distance determined by military requirements.

97. A blockade may be enforced and maintained by a combination of legitimate methods and means of warfare provided this combination does not result in acts inconsistent with the rules set out in this document.

98. Merchant vessels believed on reasonable grounds to be breaching a blockade may be captured. Merchant vessels which, after prior warning, clearly resist capture may be attacked.

99. A blockade must not bar access to the ports and coasts of neutral States.

100. A blockade must be applied impartially to the vessels of all States.

101. The cessation, temporary lifting, re-establishment, extension or other alteration of a blockade must be declared and notified as in paragraphs 93 and 94.

102. The declaration or establishment of a blockade is prohibited if:

(a) it has the sole purpose of starving the civilian population or denying it other objects essential for its survival; or

(b) the damage to the civilian population is, or may be expected to be, excessive in relation to the concrete and direct military advantage anticipated from the blockade.

103. If the civilian population of the blockaded territory is inadequately provided with food and other objects essential for its survival, the blockading party must provide for free passage of such foodstuffs and other essential supplies, subject to:

(a) the right to prescribe the technical arrangements, including search, under which such passage is permitted; and

(b) the condition that the distribution of such supplies shall be made under the local supervision of a Protecting Power or a humanitarian organization which offers guarantees of impartiality, such as the International Committee of the Red Cross.

104. The blockading belligerent shall allow the passage of medical supplies for the civilian population or for the wounded and sick members of armed forces, subject to the right to prescribe technical arrangements, including search, under which such passage is permitted.

Zones

105. A belligerent cannot be absolved of its duties under international humanitarian law by establishing zones which might adversely affect the legitimate uses of defined areas of the sea.

106. Should a belligerent, as an exceptional measure, establish such a zone:

- (a) the same body of law applies both inside and outside the zone;
- (b) the extent, location and duration of the zone and the measures imposed shall not exceed what is strictly required by military necessity and the principles of proportionality;
- (c) due regard shall be given to the rights of neutral States to legitimate uses of the seas;
- (d) necessary safe passage through the zone for neutral vessels and aircraft shall be provided:
 - (i) where the geographical extent of the zone significantly impedes free and safe access to the ports and coasts of a neutral State;
 - (ii) in other cases where normal navigation routes are affected, except where military requirements do not permit; and
- (e) the commencement, duration, location and extent of the zone, as well as the restrictions imposed, shall be publicly declared and appropriately notified.

107. Compliance with the measures taken by one belligerent in the zone shall not be construed as an act harmful to the opposing belligerent.

108. Nothing in this Section should be deemed to derogate from the customary belligerent right to control neutral vessels and aircraft in the immediate vicinity of naval operations.

SECTION III : DECEPTION, RUSES OF WAR AND PERFIDY

109. Military and auxiliary aircraft are prohibited at all times from feigning exempt, civilian or neutral status.

110. Ruses of war are permitted. Warships and auxiliary vessels, however, are prohibited from launching an attack whilst flying a false flag, and at all times from actively simulating the status of:

- (a) hospital ships, small coastal rescue craft or medical transports;
- (b) vessels on humanitarian missions;
- (c) passenger vessels carrying civilian passengers;
- (d) vessels protected by the United Nations flag;
- (e) vessels guaranteed safe conduct by prior agreement between the parties, including cartel vessels;
- (f) vessels entitled to be identified by the emblem of the red cross or red crescent; or
- (g) vessels engaged in transporting cultural property under special protection.

111. Perfidy is prohibited. Acts inviting the confidence of an adversary to lead it to believe that it is entitled to, or is obliged to accord, protection under the rules of international law applicable in armed conflict, with intent to betray that confidence, constitute perfidy. Perfidious acts include the launching of an attack while feigning:

- (a) exempt, civilian, neutral or protected United Nations status;
- (b) surrender or distress by, e.g., sending a distress signal or by the crew taking to life rafts.

PART V : MEASURES SHORT OF ATTACK: INTERCEPTION, VISIT, SEARCH, DIVERSION AND CAPTURE

SECTION I : DETERMINATION OF ENEMY CHARACTER OF VESSELS AND AIRCRAFT

112. The fact that a merchant vessel is flying the flag of an enemy State or that a civil aircraft bears the marks of an enemy State is conclusive evidence of its enemy character.

113. The fact that a merchant vessel is flying the flag of a neutral State or a civil aircraft bears the marks of a neutral State is prima facie evidence of its neutral character.

114. If the commander of a warship suspects that a merchant vessel flying a neutral flag in fact has enemy character, the commander is entitled to exercise the right of visit and search, including the right of diversion for search under paragraph 121.

115. If the commander of a military aircraft suspects that a civil aircraft with neutral marks in fact has enemy character, the commander is entitled to exercise the right of interception and, if circumstances require, the right to divert for the purpose of visit and search.

116. If, after visit and search, there is reasonable ground for suspicion that the merchant vessel flying a neutral flag or a civil aircraft with neutral marks has enemy character, the vessel or aircraft may be captured as prize subject to adjudication.

117. Enemy character can be determined by registration, ownership, charter or other criteria.

SECTION II : VISIT AND SEARCH OF MERCHANT VESSELS

Basic rules

118. In exercising their legal rights in an international armed conflict at sea, belligerent warships and military aircraft have a right to visit and search merchant vessels outside neutral waters where there are reasonable grounds for suspecting that they are subject to capture.

119. As an alternative to visit and search, a neutral merchant vessel may, with its consent, be diverted from its declared destination.

Merchant vessels under convoy of accompanying neutral warships

120. A neutral merchant vessel is exempt from the exercise of the right of visit and search if it meets the following conditions:

- (a) it is bound for a neutral port;
- (b) it is under the convoy of an accompanying neutral warship of the same nationality or a neutral warship of a State with which the flag State of the merchant vessel has concluded an agreement providing for such convoy;
- (c) the flag State of the neutral warship warrants that the neutral merchant vessel is not carrying contraband or otherwise engaged in activities inconsistent with its neutral status; and
- (d) the commander of the neutral warship provides, if requested by the commander of an intercepting belligerent warship or military aircraft, all information as to the character of the merchant vessel and its cargo as could otherwise be obtained by visit and search.

Diversion for the purpose of visit and search

121. If visit and search at sea is impossible or unsafe, a belligerent warship or military aircraft may divert a merchant vessel to an appropriate area or port in order to exercise the right of visit and search.

Measures of supervision

122. In order to avoid the necessity of visit and search, belligerent States may establish reasonable measures for the inspection of cargo of neutral merchant vessels and certification that a vessel is not carrying contraband.

123. The fact that a neutral merchant vessel has submitted to such measures of supervision as the inspection of its cargo and grant of certificates of non-contraband cargo by one belligerent is not an act of unneutral service with regard to an opposing belligerent.

124. In order to obviate the necessity for visit and search, neutral States are encouraged to enforce reasonable control measures and certification procedures to ensure that their merchant vessels are not carrying contraband.

SECTION III : INTERCEPTION, VISIT AND SEARCH OF CIVIL AIRCRAFT

Basic rules

125. In exercising their legal rights in an international armed conflict at sea, belligerent military aircraft have a right to intercept civil aircraft outside neutral airspace where there are reasonable grounds for suspecting they are subject to capture. If, after interception, reasonable grounds for suspecting that a civil aircraft is subject to capture still exist, belligerent military aircraft have the right to order the civil aircraft to proceed for visit and search to a belligerent airfield that is safe for the type of aircraft involved and reasonably accessible.

If there is no belligerent airfield that is safe and reasonably accessible for visit and search, a civil aircraft may be diverted from its declared destination.

126. As an alternative to visit and search:

- (a) an enemy civil aircraft may be diverted from its declared destination;
- (b) a neutral civil aircraft may be diverted from its declared destination with its consent.

Civil aircraft under the operational control of an accompanying neutral military aircraft or warship

127. A neutral civil aircraft is exempt from the exercise of the right of visit and search if it meets the following conditions:

- (a) it is bound for a neutral airfield;
- (b) it is under the operational control of an accompanying:
 - (i) neutral military aircraft or warship of the same nationality; or
 - (ii) neutral military aircraft or warship of a State with which the flag State of the civil aircraft has concluded an agreement providing for such control;
- (c) the flag State of the neutral military aircraft or warship warrants that the neutral civil aircraft is not carrying contraband or otherwise engaged in activities inconsistent with its neutral status; and
- (d) the commander of the neutral military aircraft or warship provides, if requested by the commander of an intercepting belligerent military aircraft, all information as to the character of the civil aircraft and its cargo as could otherwise be obtained by visit and search.

Measures of interception and supervision

128. Belligerent States should promulgate and adhere to safe procedures for intercepting civil aircraft as issued by the competent international organization.

129. Civil aircraft should file the required flight plan with the cognizant Air Traffic Service, complete with information as to registration, destination, passengers, cargo, emergency communication channels, identification modes and codes, updates en route and carry certificates as to registration, airworthiness, passengers and cargo. They should not deviate from a designated Air Traffic Service route or flight plan without Air Traffic Control clearance.

unless unforeseen conditions arise, e.g., safety or distress, in which case appropriate notification should be made immediately.

130. Belligerents and neutrals concerned, and authorities providing air traffic services, should establish procedures whereby commanders of warships and military aircraft are continuously aware of designated routes assigned to and flight plans filed by civil aircraft in the area of military operations, including information on communication channels, identification modes and codes, destination, passengers and cargo.

131. In the immediate vicinity of naval operations, civil aircraft shall comply with instructions from the combatants regarding their heading and altitude.

132. In order to avoid the necessity of visit and search, belligerent States may establish reasonable measures for the inspection of the cargo of neutral civil aircraft and certification that an aircraft is not carrying contraband.

133. The fact that a neutral civil aircraft has submitted to such measures of supervision as the inspection of its cargo and grant of certificates of non-contraband cargo by one belligerent is not an act of unneutral service with regard to an opposing belligerent.

134. In order to obviate the necessity for visit and search, neutral States are encouraged to enforce reasonable control measures and certification procedures to ensure that their civil aircraft are not carrying contraband.

SECTION IV : CAPTURE OF ENEMY VESSELS AND GOODS

135. Subject to the provisions of paragraph 136, enemy vessels, whether merchant or otherwise, and goods on board such vessels may be captured outside neutral waters. Prior exercise of visit and search is not required.

136. The following vessels are exempt from capture:

- (a) hospital ships and small craft used for coastal rescue operations;
- (b) other medical transports, so long as they are needed for the wounded, sick and shipwrecked on board;
- (c) vessels granted safe conduct by agreement between the belligerent parties including:
 - (i) cartel vessels, e.g., vessels designated for and engaged in the transport of prisoners of war; and
 - (ii) vessels engaged in humanitarian missions, including vessels carrying supplies indispensable to the survival of the civilian population, and vessels engaged in relief actions and rescue operations;
- (d) vessels engaged in transporting cultural property under special protection;
- (e) vessels charged with religious, non-military scientific or philanthropic missions; vessels collecting scientific data of likely military applications are not protected;
- (f) small coastal fishing vessels and small boats engaged in local coastal trade, but they are subject to the regulations of a belligerent naval commander operating in the area and to inspection, and
- (g) vessels designed or adapted exclusively for responding to pollution incidents in the marine environment when actually engaged in such activities.

37. Vessels listed in paragraph 136 are exempt from capture only if they:

- (a) are innocently employed in their normal role;
- (b) do not commit acts harmful to the enemy;
- (c) immediately submit to identification and inspection when required; and
- (d) do not intentionally hamper the movement of combatants and obey orders to stop or move out of the way when required.

138. Capture of a merchant vessel is exercised by taking such vessel as prize for adjudication. If military circumstances preclude taking such a vessel as prize at sea, it may be diverted to an appropriate area or port in order to complete capture. As an alternative to capture, an enemy merchant vessel may be diverted from its declared destination.

139. Subject to paragraph 140, a captured enemy merchant vessel may, as an exceptional measure, be destroyed when military circumstances preclude taking or sending such a vessel for adjudication as an enemy prize, only if the following criteria are met beforehand:

(a) the safety of passengers and crew is provided for; for this purpose, the ship's boats are not regarded as a place of safety unless the safety of the passengers and crew is assured in the prevailing sea and weather conditions by the proximity of land or the presence of another vessel which is in a position to take them on board;

(b) documents and papers relating to the prize are safeguarded; and

(c) if feasible, personal effects of the passengers and crew are saved.

140. The destruction of enemy passenger vessels carrying only civilian passengers is prohibited at sea. For the safety of the passengers, such vessels shall be diverted to an appropriate area or port in order to complete capture.

SECTION V : CAPTURE OF ENEMY CIVIL AIRCRAFT AND GOODS

141. Subject to the provisions of paragraph 142, enemy civil aircraft and goods on board such aircraft may be captured outside neutral airspace. Prior exercise of visit and search is not required.

142. The following aircraft are exempt from capture:

(a) medical aircraft; and

(b) aircraft granted safe conduct by agreement between the parties to the conflict.

143. Aircraft listed in paragraph 142 are exempt from capture only if they:

(a) are innocently employed in their normal role;

(b) do not commit acts harmful to the enemy;

(c) immediately submit to interception and identification when required;

(d) do not intentionally hamper the movement of combatants and obey orders to divert from their track when required; and

(e) are not in breach of a prior agreement.

144. Capture is exercised by intercepting the enemy civil aircraft, ordering it to proceed to a belligerent airfield that is safe for the type of aircraft involved and reasonably accessible and, on landing, taking the aircraft as a prize for adjudication. As an alternative to capture, an enemy civil aircraft may be diverted from its declared destination.

145. If capture is exercised, the safety of passengers and crew and their personal effects must be provided for. The documents and papers relating to the prize must be safeguarded.

SECTION VI : CAPTURE OF NEUTRAL MERCHANT VESSELS AND GOODS

146. Neutral merchant vessels are subject to capture outside neutral waters if they are engaged in any of the activities referred to in paragraph 67 or if it is determined as a result of visit and search or by other means, that they:

(a) are carrying contraband;

(b) are on a voyage especially undertaken with a view to the transport of individual passengers who are embodied in the armed forces of the enemy;

(c) are operating directly under enemy control, orders, charter, employment or direction;

- (d) present irregular or fraudulent documents, lack necessary documents, or destroy, deface or conceal documents;
- (e) are violating regulations established by a belligerent within the immediate area of naval operations; or
- (f) are breaching or attempting to breach a blockade.

Capture of a neutral merchant vessel is exercised by taking such vessel as prize for adjudication.

147. Goods on board neutral merchant vessels are subject to capture only if they are contraband.

148. Contraband is defined as goods which are ultimately destined for territory under the control of the enemy and which may be susceptible for use in armed conflict.

149. In order to exercise the right of capture referred to in paragraphs 146(a) and 147, the belligerent must have published contraband lists. The precise nature of a belligerent's contraband list may vary according to the particular circumstances of the armed conflict. Contraband lists shall be reasonably specific.

150. Goods not on the belligerent's contraband list are 'free goods', that is, not subject to capture. As a minimum, 'free goods' shall include the following:

- (a) religious objects;
- (b) articles intended exclusively for the treatment of the wounded and sick and for the prevention of disease;
- (c) clothing, bedding, essential foodstuffs, and means of shelter for the civilian population in general, and women and children in particular, provided there is not serious reason to believe that such goods will be diverted to other purpose, or that a definite military advantage would accrue to the enemy by their substitution for enemy goods that would thereby become available for military purposes;
- (d) items destined for prisoners of war, including individual parcels and collective relief shipments containing food, clothing, educational, cultural, and recreational articles;
- (e) goods otherwise specifically exempted from capture by international treaty or by special arrangement between belligerents; and
- (f) other goods not susceptible for use in armed conflict,

151. Subject to paragraph 152, a neutral vessel captured in accordance with paragraph 146 may, as an exceptional measure, be destroyed when military circumstances preclude taking or sending such a vessel for adjudication as an enemy prize, only if the following criteria are met beforehand:

- (a) the safety of passengers and crew is provided for; for this purpose the ship's boats are not regarded as a place of safety unless the safety of the passengers and crew is assured in the prevailing sea and weather conditions, by the proximity of land, or the presence of another vessel which is in a position to take them on board;
- (b) documents and papers relating to the captured vessel are safeguarded; and
- (c) if feasible, personal effects of the passengers and crew are saved.

Every effort should be made to avoid destruction of a captured neutral vessel. Therefore, such destruction shall not be ordered without there being entire satisfaction that the captured vessel can neither be sent into a belligerent port, nor diverted, nor properly released. A vessel may not be destroyed under this paragraph for carrying contraband unless the contraband, reckoned either by value, weight, volume or freight, forms more than half the cargo. Destruction shall be subject to adjudication.

152. The destruction of captured neutral passenger vessels carrying civilian passengers is prohibited at sea. For the safety of the passengers, such vessels shall be diverted to an

appropriate port in order to complete capture provided for in paragraph 146.

SECTION VII : CAPTURE OF NEUTRAL CIVIL AIRCRAFT AND GOODS

153. Neutral civil aircraft are subject to capture outside neutral airspace if they are engaged in any of the activities in paragraph 70 or if it is determined as a result of visit and search or by any other means, that they:

- (a) are carrying contraband;
- (b) are on a flight especially undertaken with a view to the transport of individual passengers who are embodied in the armed forces of the enemy;
- (c) are operating directly under enemy control, orders, charter, employment or direction;
- (d) present irregular or fraudulent documents, lack necessary documents, or destroy, deface or conceal documents;
- (e) are violating regulations established by a belligerent within the immediate area of naval operations; or
- (f) are engaged in a breach of blockade.

154. Goods on board neutral civil aircraft are subject to capture only if they are contraband.

155. The rules regarding contraband as prescribed in paragraphs 148-150 shall also apply to goods on board neutral civil aircraft.

156. Capture is exercised by intercepting the neutral civil aircraft, ordering it to proceed to a belligerent airfield that is safe for the type of aircraft involved and reasonably accessible and, on landing and after visit and search, taking it as prize for adjudication. If there is no belligerent airfield that is safe and reasonably accessible, a neutral civil aircraft may be diverted from its declared destination.

157. As an alternative to capture, a neutral civil aircraft may, with its consent, be diverted from its declared destination.

158. If capture is exercised, the safety of passengers and crew and their personal effects must be provided for. The documents and papers relating to the prize must be safeguarded.

PART VI : PROTECTED PERSONS, MEDICAL TRANSPORTS AND MEDICAL AIRCRAFT GENERAL RULES

159. Except as provided for in paragraph 171, the provisions of this Part are not to be construed as in any way departing from the provisions of the Second Geneva Convention of 1949 and Additional Protocol I of 1977 which contain detailed rules for the treatment of the wounded, sick and shipwrecked and for medical transports.

160. The parties to the conflict may agree, for humanitarian purposes, to create a zone in a defined area of the sea in which only activities consistent with those humanitarian purposes are permitted.

SECTION I : PROTECTED PERSONS

161. Persons on board vessels and aircraft having fallen into the power of a belligerent or neutral shall be respected and protected. While at sea and thereafter until determination of their status, they shall be subject to the jurisdiction of the State exercising power over them.

162. Members of the crews of hospital ships may not be captured during the time they are in the service of these vessels. Members of the crews of rescue craft may not be captured while engaging in rescue operations.

163. Persons on board other vessels or aircraft exempt from capture listed in paragraphs 136 and 142 may not be captured.

164. Religious and medical personnel assigned to the spiritual and medical care of the wounded, sick and shipwrecked shall not be considered prisoners of war. They may, however, be retained as long as their services for the medical or spiritual needs of prisoners of war are needed.

165. Nationals of an enemy State, other than those specified in paragraphs 162-164, are entitled to prisoner-of-war status and may be made prisoners of war if they are:

- (a) members of the enemy's armed forces;
- (b) persons accompanying the enemy's armed forces;
- (c) crew members of auxiliary vessels or auxiliary aircraft;
- (d) crew members of enemy merchant vessels or civil aircraft not exempt from capture, unless they benefit from more favourable treatment under other provisions of international law; or
- (e) crew members of neutral merchant vessels or civil aircraft that have taken a direct part in the hostilities on the side of the enemy, or served as an auxiliary for the enemy.

166. Nationals of a neutral State:

- (a) who are passengers on board enemy or neutral vessels or aircraft are to be released and may not be made prisoners of war unless they are members of the enemy's armed forces or have personally committed acts of hostility against the captor;
- (b) who are members of the crew of enemy warships or auxiliary vessels or military aircraft or auxiliary aircraft are entitled to prisoner-of-war status and may be made prisoners of war;
- (c) who are members of the crew of enemy or neutral merchant vessels or civil aircraft are to be released and may not be made prisoners of war unless the vessel or aircraft has committed an act covered by paragraphs 60, 63, 67 or 70, or the member of the crew has personally committed an act of hostility against the captor.

167. Civilian persons other than those specified in paragraphs 162-166 are to be treated in accordance with the Fourth Geneva Convention of 1949.

168. Persons having fallen into the power of a neutral State are to be treated in accordance with Hague Conventions V and XIII of 1907 and the Second Geneva Convention of 1949.

SECTION II : MEDICAL TRANSPORTS

169. In order to provide maximum protection for hospital ships from the moment of the outbreak of hostilities, States may beforehand make general notification of the characteristics of their hospital ships as specified in Article 22 of the Second Geneva Convention of 1949. Such notification should include all available information on the means whereby the ship may be identified.

170. Hospital ships may be equipped with purely defective means of defence, such as chaff and flares. The presence of such equipment should be notified.

171. In order to fulfil most effectively their humanitarian mission, hospital ships should be permitted to use cryptographic equipment. The equipment shall not be used in any circumstances to transmit intelligence data nor in any other way to acquire any military advantage.

172. Hospital ships, small craft used for coastal rescue operations and other medical transports are encouraged to implement the means of identification set out in Annex I of Additional Protocol I of 1977.

173. These means of identification are intended only to facilitate identification and do not,

of themselves, confer protected status.

SECTION III : MEDICAL AIRCRAFT

174. Medical aircraft shall be protected and respected as specified in the provisions of this document.
175. Medical aircraft shall be clearly marked with the emblem of the red cross or red crescent, together with their national colours, on their lower, upper and lateral surfaces. Medical aircraft are encouraged to implement the other means of identification set out in Annex I of Additional Protocol I of 1977 at all times. Aircraft chartered by the International Committee of the Red Cross may use the same means of identification as medical aircraft. Temporary medical aircraft which cannot, either for lack of time or because of their characteristics, be marked with the distinctive emblem should use the most effective means of identification available.
176. Means of identification are intended only to facilitate identification and do not, of themselves, confer protected status.
177. Parties to the conflict are encouraged to notify medical flights and conclude agreements at all times, especially in areas where control by any party to the conflict is not clearly established. When such an agreement is concluded, it shall specify the altitudes, times and routes for safe operation and should include means of identification and communications.
178. Medical aircraft shall not be used to commit acts harmful to the enemy. They shall not carry any equipment intended for the collection or transmission of intelligence data. They shall not be armed, except for small arms for self-defence, and shall only carry medical personnel and equipment.
179. Other aircraft, military or civilian, belligerent or neutral, that are employed in the search for, rescue or transport of the wounded, sick and shipwrecked, operate at their own risk, unless pursuant to prior agreement between the parties to the conflict.
180. Medical aircraft flying over areas which are physically controlled by the opposing belligerent, or over areas the physical control of which is not clearly established, may be ordered to land to permit inspection. Medical aircraft shall obey any such order.
181. Belligerent medical aircraft shall not enter neutral airspace except by prior agreement. When within neutral airspace pursuant to agreement, medical aircraft shall comply with the terms of the agreement. The terms of the agreement may require the aircraft to land for inspection at a designated airport within the neutral State. Should the agreement so require, the inspection and follow-on action shall be conducted in accordance with paragraphs 182-183.
182. Should a medical aircraft, in the absence of an agreement or in deviation from the terms of an agreement, enter neutral airspace, either through navigational error or because of an emergency affecting the safety of the flight, it shall make every effort to give notice and to identify itself. Once the aircraft is recognized as a medical aircraft by the neutral State, it shall not be attacked but may be required to land for inspection. Once it has been inspected, and if it is determined in fact to be a medical aircraft, it shall be allowed to resume its flight.
183. If the inspection reveals that the aircraft is not a medical aircraft, it may be captured, and the occupants shall, unless agreed otherwise between the neutral State and the parties to the conflict, be detained in the neutral State where so required by the rules of international law applicable in armed conflict, in such a manner that they cannot again take part in the hostilities.

INTERNATIONAL HUMANITARIAN LAW