

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara merupakan subjek hukum internasional yang utama, sebab negara dapat melakukan hubungan-hubungan internasional dalam segala bidang kehidupan masyarakat internasional, baik dengan sesama negara maupun dengan subjek-subjek hukum internasional lainnya. Hubungan internasional dengan negara lain atau subjek hukum internasional yang lain diperlukan karena tidak ada satu negarapun yang mampu memenuhi semua kebutuhannya tanpa kerjasama dengan pihak lainnya.¹

Hubungan Diplomatik merupakan hubungan yang dijalankan antara negara satu dengan negara lainnya untuk saling memenuhi kebutuhan masing-masing negara, hal ini sudah dilakukan sejak berabad-abad yang lalu. Agar dapat melakukan hubungan diplomatik dengan negara lain, perlu ada pengakuan (*recognition*) terlebih dahulu terhadap negara tersebut, terutama oleh negara yang akan menerima perwakilan diplomatik suatu negara (*Receiving State*). Tanpa adanya pengakuan terhadap negara tersebut, maka pembukaan hubungan perwakilan diplomatik tidak bisa dilakukan.²

Suatu negara dalam melakukan penyelenggaraan hubungan tersebut diperlukan adanya perwakilan diplomatik dari tiap-tiap negara yang berfungsi sebagai penghubung kepentingan antar negara yang diwakili dengan negara

¹ Pembukaan *Vienna Convention On Diplomatic Relations 1961*.

² Sumaryo Suryokusumo, 2013, *Hukum Diplomatik dan Konsuler*, Jilid I, Tatanusa, Jakarta, hlm. 8.

penerimanya³. Penyelenggaraan hubungan tersebut diwujudkan dengan cara membuka hubungan diplomatik dan menempatkan perwakilan (Duta) diplomatik negara pengirim (*sending state*) pada negara penerima (*receiving state*).⁴

Jika suatu negara telah menyetujui pembukaan hubungan diplomatik dengan negara lain melalui suatu media atas dasar asas timbal balik (*principle of reciprocity*) dan asas saling menyetujui (*mutual consent*), negara-negara tersebut sudah harus memikirkan pembukaan suatu perwakilan diplomatik dan penyusunan keanggotaan perwakilan tersebut baik dalam tingkatannya maupun jumlah anggota staf perwakilan yang telah disetujui bersama atas dasar kewajaran dan kepantasan (*reasonable and normal*).⁵

Perwakilan diplomatik merupakan wakil resmi dari negara asalnya yang dikepalai oleh seorang duta dari suatu negara yang diangkat melalui surat pengangkatan atau surat kepercayaan (*letter of credentials*)⁶. Klasifikasi perwakilan diplomatik sebagai perwakilan negara untuk menjalankan misinya di negara penerima dibedakan menjadi 3 (tiga) kelas kepala misi diplomatik menurut Konvensi Wina 1961, yaitu :⁷

1. *Ambassador*, atau *nuncios*, diakreditasikan kepada kepala negara dan kepala misi lain yang sederajat;
2. *Envoys*, *minister* dan *interruncios*, diakreditasikan kepada negara;
3. *Charge d'affaire* diakreditasikan kepada Menteri Luar Negeri.

³ Garrett W. Brown, Iain McLean, dan Alistair McMillan, 2009, *The Concise Oxford Dictionary of Politics and International Relations*, 4th. Ed, Oxford University Press, Oxford, hal. 210.

⁴ Setyo Widagdo dan Hanif Nur Widhiyanti, 2008, *Hukum Diplomatik dan Konsuler*. Bayumedia Publishing, Malang. hlm. 38.

⁵ Sumaryo Suryokusumo, 2013, *Op Cit.*, hlm. 53.

⁶ Sir Ivor Roberts, 2009, *Satow's Diplomatic Practices*, 6 th. Ed, Oxford University Press, Oxford, hal. 762.

⁷ Jean Elvardi dan A.P. Rizal Pratama, 2021, *Hukum Diplomatik Dan Konsuler*, ed. 1, cet. 1, Raja Grafindo Persada, Depok, hlm. 75.

Dalam hal urutan kehadiran dan etiket, tidak akan diadakan pembedaan diantara kepala-kepala perwakilan berdasarkan kelasnya. Mengenai tugas-tugas perwakilan ini terdapat dalam pasal 3 ayat (1) Konvensi Wina 1961, yaitu sebagai berikut:⁸

“The functions of a diplomatic mission consist, inter alia, in:

- 1. Representing the sending State in the receiving State;*
- 2. Protecting in the receiving State the interests of the sending State and of its nationals, within the limits permitted by international law;*
- 3. Negotiating with the Government of the receiving State;*
- 4. Ascertaining by all lawful means conditions and developments in the receiving State, and reporting thereon to the Government of the sending State;*
- 5. Promoting friendly relations between the sending State and the receiving State, and developing their economic, cultural and scientific relations.”*

Terjemahan dari Deepl.com:

“Fungsi misi diplomatik antara lain meliputi:

1. Mewakili negara pengirim di negara penerima;
2. Melindungi kepentingan negara pengirim dan kepentingan warga negaranya di negara penerima dalam batas-batas yang diperbolehkan hukum internasional;
3. Melakukan perundingan dengan pemerintah negara penerima;
4. Memperoleh kepastian dengan semua cara yang sah tentang keadaan dan perkembangan negara penerima dan melaporkannya kepada Pemerintah negara pengirim;
5. Meningkatkan hubungan persahabatan antara negara pengirim dan negara penerima serta mengembangkan hubungan ekonomi, kebudayaan dan ilmu pengetahuan.”

Setelah tercapainya persetujuan antara negara yang mengirim dan negara yang menerima, para wakil yang bertugas sebagai pejabat diplomatik, termasuk pejabat konsuler, diharuskan mendapatkan kekebalan dan hak istimewa agar dapat melaksanakan misi mereka dengan efektif. Selain itu, negara yang menerima juga wajib menyediakan fasilitas yang sesuai bagi perwakilan diplomatik asing di wilayahnya, serta memberikan izin dan

⁸Pasal 3 ayat (1) *Vienna Convention On Diplomatic Relations 1961*.

melindungi kebebasan komunikasi bagi para perwakilan diplomatik tersebut sehingga tidak ada gangguan dalam berkomunikasi dengan Pemerintah negara pengirim dalam rangka melaksanakan tugas-tugas mereka.

Pemberian kekebalan dan keistimewaan bagi para pejabat diplomatik yang didasarkan pada prinsip timbal balik (*principle of reciprocity*) antar negara seperti yang telah disebutkan sebelumnya sudah lama menjadi bagian dari sejarah diplomasi, dan hal ini sudah dianggap sebagai kebiasaan internasional. Kekebalan para diplomat bersifat mutlak dan dalam keadaan apapun mereka tidak boleh diadili ataupun dihukum. Kekebalan agen diplomatik ini dituangkan pada pasal 41 ayat (1) Konvensi Wina 1961:⁹

“Without prejudice to their privileges and immunities, it is the duty of all persons enjoying such privileges and immunities to respect the laws and regulations of the receiving State. They also have a duty not to interfere in the internal affairs of that State.”

Terjemahan dari Deepl.com:

“Tanpa mengurangi hak-hak istimewa dan kekebalan mereka, adalah kewajiban semua orang yang menikmati hak-hak istimewa dan hak-hak istimewa dan kekebalan tersebut untuk menghormati hukum dan peraturan Negara penerima. Mereka juga memiliki kewajiban untuk tidak mencampuri urusan dalam negeri Negara tersebut.”

Pasal tersebut menjelaskan bahwa, “Mereka diwajibkan untuk tidak mencampuri urusan dalam negeri negara penerima”. Dalam kekebalan pada diplomatik ini dijelaskan secara klasifikasi meliputi:¹⁰

1. kekebalan yurisdiksi pidana;
2. kekebalan yurisdiksi perdata;
3. kekebalan yurisdiksi perintah pengadilan setempat;
4. kekebalan dalam mengadakan komunikasi; dan
5. pencabutan kekebalan diplomatik

Sedangkan keistimewaan pada pejabat diplomatik sering identik dengan hal-hal yang dapat mengurangi beban sehingga dapat memudahkan

⁹ Pasal 41 ayat (1) *Vienna Convention On Diplomatic Relations 1961*.

¹⁰ Jean Elvardi dan A.P. Rizal Pratama, *Op.Cit.*, hlm. 86.

proses melaksanakan misi yang diberikan oleh negara pengirim.

Keistimewaan pejabat diplomatik dapat dirincikan sebagai berikut:¹¹

1. kebebasan dari kewajiban membayar pajak;
2. kebebasan dari kewajiban pabean;
3. hubungan diplomatik pada masa perang; dan
4. fasilitas-fasilitas diplomatik

Ketentuan mengenai pembebasan dari kewajiban membayar pajak seperti pajak barang bergerak atau tidak bergerak, pajak pusat, daerah dan kotapraja, yang diatur dalam pasal 34 Konvensi Wina 1961:¹²

“A diplomatic agent shall be exempt from all dues and taxes, personal or real, national, regional or municipal, except:

- a. Indirect taxes of a kind which are normally incorporated in the price of goods or services;*
- b. Dues and taxes on private immovable property situated in the territory of the receiving State, unless he holds it on behalf of the sending State for the purposes of the mission;*
- c. Estate, succession or inheritance duties levied by the receiving State, subject to the provisions of paragraph 4 of article 39;*
- d. Dues and taxes on private income having its source in the receiving State and capital taxes on investments made in commercial undertakings in the receiving State;*
- e. Charges levied for specific services rendered;*
- f. Registration, court or record fees, mortgage dues and stamp duty, with respect to immovable property, subject to the provisions of article 23.”*

Terjemahan dari Deepl.com:

“Seorang agen diplomatik akan dibebaskan dari semua iuran dan pajak, baik pribadi maupun riil, nasional, regional, atau kota, kecuali:

- a. Pajak tidak langsung dari jenis yang biasanya sudah termasuk dalam harga barang atau jasa;
- b. Iuran dan pajak-pajak atas harta tak bergerak pribadi yang berada di wilayah Negara penerima, kecuali jika ia memegangnya atas nama Negara pengirim untuk keperluan misi;
- c. Bea-bea warisan, penerusan atau warisan yang dipungut oleh Negara penerima, dengan tunduk pada ketentuan-ketentuan ayat 4 pasal 39;
- d. Iuran dan pajak-pajak atas penghasilan pribadi yang bersumber dari Negara penerima dan pajak-pajak modal atas penanaman

¹¹ *Ibid.*

¹² Pasal 34 *Vienna Convention On Diplomatic Relations 1961.*

- modal yang dilakukan dalam usaha-usaha komersial di Negara penerima;
- e. Pungutan-pungutan yang dikenakan atas jasa-jasa tertentu yang diberikan;
 - f. Biaya pendaftaran, biaya pengadilan atau pencatatan, biaya hipotek dan bea materai, berkenaan dengan harta tak gerak, sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam pasal 23.”

Ketentuan bebas pajak merupakan bentuk keistimewaan terhadap diplomatik yang tidak mutlak dilaksanakan dengan ditandai banyak pengecualian seperti pajak tidak langsung, harta milik pribadi tidak bergerak yang terletak di negara penerima, pajak-pajak tanah milik, pajak atas penghasilan pribadi yang bersumber di negara penerima, biaya yang dipungut atas jasa khusus dan biaya pendaftaran, pengadilan atau pencatatan.¹³ Keistimewaan pada agen diplomatik merupakan suatu bentuk keistimewaan dalam menjalankan kehidupannya selama berada di negara penerima. Di mana para pejabat diplomatik beserta keluarganya dapat dikatakan fiksi oleh hukum negara penerima. Fiksi yang dimaksud adalah untuk memberikan kemudahan dalam bertindak selama melaksanakan misinya dan terbatas pada tugas sebagai diplomatik.

Penerapan ketentuan bebas pajak ini merupakan hal yang sensitif dalam hubungan diplomatik antar negara dan bahkan sering terjadi perdebatan antar negara, salah satunya seperti yang terjadi di London Inggris yang menerapkan Biaya Kemacetan (*Congestion Charge*) untuk mengurangi kemacetan dan polusi udara dengan membebankan biaya kepada pengemudi kendaraan yang lebih tua dan lebih berpolusi untuk memasuki zona-zona tertentu. Namun dalam penerapan Biaya Kemacetan ini, Kota London memiliki hambatan terutama dengan Diplomat asing dari berbagai negara.

¹³ Boer mauna, 2018, *Hukum Internasional (Pengertian Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global)*, Ed. 2, Alumni, Bandung, hlm. 554.

Hal ini terjadi karena Negara-negara tersebut menolak untuk membayar Biaya Kemacetan di London.¹⁴

Biaya Kemacetan adalah biaya harian sebesar £5 (meningkat menjadi £8 pada bulan Juli 2005 hingga menjadi £15 saat ini) untuk mengemudi atau memarkir kendaraan di jalan umum dalam zona pengenaan kemacetan pada pukul 07.00-18.00 di hari kerja dan 12.00-18.00 di akhir pekan.¹⁵ Zona Biaya Kemacetan London mencakup area berikut:¹⁶

- 
1. Barbican
 2. Bloomsbury
 3. Borough
 4. Charing Cross
 5. Kota London
 6. Clerkenwell
 7. Taman Covent
 8. Euston
 9. Finsbury
 10. Fitzrovia
 11. Holborn
 12. Jembatan London
 13. Mayfair
 14. Soho
 15. St James
 16. St Pancras
 17. Waterloo
 18. Bagian dari Marylebone, Lambeth, Southwark dan Westminster.

Ketentuan Biaya Kemacetan ini berawal dari kekhawatiran masyarakat yang cukup tinggi terhadap tingkat kemacetan lalu lintas. Sebuah survei independen pada tahun 1999 mengidentifikasi angkutan umum dan kemacetan sebagai dua masalah penting yang memerlukan tindakan dipilih oleh masing-masing 46 dan 33 persen penduduk London, dibandingkan

¹⁴ DetikOto. "Enggan Bayar Pajak Kemacetan, Pemerintah London Gugat Diplomat Asing", <https://oto.detik.com/mobil/d-2248726/enggan-bayar-pajak-kemacetan-pemerintah-london-gugat-diplomat-asing> , dikunjungi pada tanggal 8 September 2024 Jam 18.05.

¹⁵ Transport For London, "Congestion Charge", <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge> , dikunjungi pada tanggal 13 November 2024 Jam 14.15.

¹⁶ Visit London, "Congestion Charge In London", <https://www.visitlondon.com/traveller-information/getting-around-london/congestion-charge> , dikunjungi pada tanggal 13 November 2024 Jam 08.35.

dengan 20 persen untuk kejahatan atau hukum dan ketertiban. 90 persen penduduk London mengatakan “lalu lintas di London terlalu padat.”¹⁷

Usulan untuk mengenakan Biaya Kemacetan di London telah dibuat sejak awal tahun 1960-an. Pendaftaran mobil baru di Inggris meningkat dua kali lipat dari 500.000 unit pada tahun 1958 menjadi lebih dari 1.000.000 unit pada tahun 1963, dan kekhawatiran akan kemacetan membuat Kementerian Transportasi untuk menugaskan apa yang kemudian dikenal sebagai Laporan Smeed pada tahun 1964.¹⁸ Laporan tersebut menyimpulkan bahwa pajak kendaraan yang ada berdampak kecil terhadap kemacetan dan merekomendasikan pengenalan biaya langsung kepada pengguna-pengguna jalan secara langsung yang akan memperhitungkan Biaya Kemacetan yang sangat berbeda dari berbagai perjalanan.

Pada tahun 1999 parlemen mengesahkan Undang-Undang Otoritas London Raya tahun 1999 (*Greater London Authority Act 1999*) yang memberikan dasar kewenangan kepada walikota untuk memperkenalkan Biaya Kemacetan dan memberlakukan “*Road User Charging*” di seluruh London Raya atau sebagian wilayahnya. berdasarkan pasal 295 ayat (1) *Greater London Authority Act 1999*:¹⁹

“*Each of the following bodies, namely:*

1. *Transport for London,*
2. *any London borough council, or*
3. *the Common Council,*

may establish and operate schemes for imposing charges in respect of the keeping or use of motor vehicles on roads in its area.”

¹⁷ Jonathan Leape, 2006, “*The London Congestion Charge*”, *Journal of Economic Perspectives*, Vol. 20, No. 4, hlm. 157-176.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ Pasal 295 ayat (1) *Greater London Authority Act 1999*.

Terjemahan dari Deepl.com:

“Masing-masing badan berikut, yaitu:

1. Transportasi untuk London,
2. Setiap Dewan Wilayah London, atau
3. Dewan Umum,

dapat menetapkan dan mengoperasikan skema untuk mengenakan biaya sehubungan dengan pemeliharaan atau penggunaan kendaraan bermotor di jalan-jalan di wilayahnya”.

Untuk menjalankan kebijakan-kebijakan transportasi yang ditetapkan oleh Walikota dibentuklah Undang-Undang Transportasi 2000 (*The Transport Act 2000*) yang mengatur lebih lanjut pengelolaan dan operasional sistem transportasi di London. Sistem Biaya Kemacetan yang diperkenalkan di bawah *The Transport Act 2000* mulai berlaku pada 17 Februari 2003 di bawah kepemimpinan Walikota Ken Livingstone. Skema pembebanan Biaya Kemacetan tersebut terdapat pada pasal 163 ayat (1) *Transport Act 2000*:²⁰

“...In this Part ‘charging scheme’ means a scheme for imposing charges in respect of the use or keeping of motor vehicles on roads...”

Terjemahan dari Deepl.com:

“...Dalam Bagian ini ‘skema pembebanan biaya’ berarti skema pembebanan biaya sehubungan dengan penggunaan atau pemeliharaan kendaraan bermotor di jalan...”

Penerapan aturan ini akan memiliki dua tujuan utama yaitu untuk mengurangi tingkat penggunaan mobil di dalam area pembatasan dan untuk meningkatkan pendapatan untuk investasi dalam transportasi umum dan proyek transportasi lainnya. Sejak diperkenalkan pada Februari 2003 Biaya Kemacetan telah menghasilkan lebih dari 1,2 miliar pounds yang 960 juta

²⁰ Pasal 163 ayat (1) *Transport Act 2000*.

pounds diantaranya digunakan untuk memperbaiki jaringan bus, 102 juta pounds untuk jalan dan jembatan serta 70 juta untuk atribut dan kampanye keselamatan jalan.²¹

Biaya Kemacetan ini diterapkan kepada seluruh seluruh pengguna kendaraan yang memasuki zona-zona yang telah ditentukan. Namun, Kedutaan besar tidak mau membayar biaya tersebut karena menganggap tarif itu adalah sebuah pajak dan diplomat tidak diwajibkan untuk membayar pajak di sebuah negara bila masih dalam misi diplomatik. Kedutaan Besar Amerika Serikat (AS) berpendapat bahwa *Congestion Charge* adalah pajak berdasarkan *Konvensi Wina 1961* dan tindakan AS dalam menolak membayar *Congestion Charge* mungkin telah menjadi inspirasi bagi banyak kedutaan besar London lainnya yang menolak membayar.²² Beberapa negara yang memiliki hutang terkait biaya ini pada tabel berikut:

Tabel 1.1 : Daftar negara yang memiliki hutang terkait biaya kemacetan di Kota London

NO	NAMA NEGARA	JUMLAH HUTANG/DENDA
1.	Kedubes Amerika Serikat	14.645.025 poundsterling
2.	Kedubes Jepang	10.073.988 poundsterling
3.	Kantor Komisioner Tinggi India	8.551.835 poundsterling
4.	Komisioner Tinggi Republik Federal Nigeria	8.395.055 poundsterling
5.	Republik Rakyat Cina	7.936.890 poundsterling
6.	Kedubes Republik Uzbekistan	12.900 poundsterling
7.	Kedubes Brazil	11.750 poundsterling

²¹ Detik Oto, *Loc. Cit.*

²² Mark Bowler Smith Huigenia Ostik, 2013, "Towards a Classification of the Central London Congestion Charge as a Tax", *British Tax Review*, 4, 487-508. Hlm. 1

8.	Kedubes Republik Angola	10.090 poundsterling
9.	Kedubes Islandia	8.520 poundsterling
10.	Komisi Tinggi Malaysia	5.870 poundsterling
11.	Kedubes Kuwait	5.810 poundsterling
12.	Kedubes Indonesia	5.690 poundsterling
13.	Komisioner Tinggi Republik Fuji	4.620 poundsterling
14.	Kedubes Kerajaan Andorra	4.040 poundsterling
15.	Kedubes Mongolia	4.000 poundsterling
16.	Kedubes Republik Panama	130 poundsterling
17.	Kedubes Turkmenistan	130 poundsterling
18.	Kedubes Finlandia	120 poundsterling
19.	Komisioner Tinggi Persemakmuran Dominika	120 poundsterling
20.	Kedubes Republik Togo	40 poundsterling

Sumber: Seputar Militer, diakses dari <https://seputarmiliter.id/posts/307982/kbri-london-punya-utang-ke-tfl-sebesar-5-690-poundsterling>

Meskipun awalnya mayoritas kedutaan besar di London memang membayar biaya tersebut, tetapi masih ada sebagian kecil yang keras kepala dan menolak untuk membayar biaya tersebut, mereka berhenti melakukannya pada 12 Juli 2005, dan menyatakan bahwa biaya tersebut bertentangan dengan kewajiban yang harus dibayarkan kepada misi dan diplomat asing. Kemudian pada tahun 2020, Menteri Luar Negeri Inggris saat itu, Dominic Raab, mengatakan bahwa para pejabat Inggris mengadakan pertemuan dengan sejumlah misi diplomatik dan organisasi internasional untuk

mendesak pembayaran denda dan utang yang belum dibayar, termasuk Biaya Kemacetan yang belum dibayar.²³

Pada 31 Desember 2023, kedutaan besar, komisi tinggi, dan konsulat berhutang lebih dari \$182 juta gabungan dalam biaya-Biaya Kemacetan yang belum dibayar, menurut data *Transport for London* (TfL) yaitu badan yang mengelola transportasi umum di London.²⁴ Kedutaan besar tidak mau membayar karena menganggap tarif itu adalah sebuah pajak dan diplomat tidak diwajibkan untuk membayar pajak di sebuah negara bila masih dalam misi diplomatik. Namun, Pemerintah Inggris sudah menjelaskan kalau memang Biaya Kemacetan adalah biaya untuk pelayanan dan bukan pajak. Ini berarti diplomat tidak dibebaskan dari keharusan membayar biaya tersebut.

Klasifikasi *Congestion Charge* sebagai pajak atau biaya retribusi merupakan hal yang kontroversial dan menjadi penyebab ketegangan diplomatik. Klasifikasi sebagai pajak berdasarkan Pasal 34 *Konvensi Wina 1961*, yang menetapkan bahwa, “agen diplomatik dibebaskan dari semua iuran dan pajak, pribadi atau riil, nasional, regional atau kota”, berarti bahwa agen diplomatik dibebaskan dari pembayaran.

Lembaga pemerintah yang bertanggung jawab untuk urusan luar negeri dan hubungan internasional Inggris *Foreign and Commonwealth*

²³ Seputar Militer, “KBRI London Punya Utang ke TfL Sebesar 5.690 Poundsterling”, <https://seputarmiliter.id/posts/307982/kbri-london-punya-utang-ke-tfl-sebesar-5-690-poundsterling>, dikunjungi pada tanggal 13 Januari 2025 Jam 13.23.

²⁴ Louis Mian, “US embassy in London refuses to pay \$18.6 million in congestion charge fees”, <https://edition.cnn.com/2024/05/21/uk/us-embassy-london-congestion-fees-scli-intl/index.html#:~:text=The%20US%20embassy%20in%20London%20is%20refusing%20to%20pay%20more,and%20pollution%20in%20central%20London.> , dikunjungi pada tanggal 7 September 2024 Jam 17.25.

Office (FCO), Transport for London (TFL) dan lembaga pemerintah yang bertanggung jawab untuk mengumpulkan dan menyebarkan data statistik resmi di Inggris *Office of National Statistics (ONS)*, menganggap bahwa *Congestion Charge* adalah biaya retribusi karena merupakan “biaya yang dikenakan untuk layanan tertentu yang diberikan”, yang merupakan salah satu pengecualian terhadap ketentuan umum pembebasan pajak berdasarkan Pasal 34 (e) *Konvensi Wina 1961*. Klasifikasi sebagai biaya retribusi berarti, setidaknya secara teori, bahwa agen diplomatik tidak akan dibebaskan dari kewajiban membayar Biaya Kemacetan dan lebih dari £36 juta dalam pembayaran terutang yang berpotensi jatuh tempo.²⁵

Berdasarkan uraian diatas penulis tertarik untuk mengangkat masalah mengenai hubungan diplomatik dengan judul **“ANALISIS TERHADAP ATURAN BIAYA KEMACETAN PEMERINTAH INGGRIS YANG DIBEBANKAN KEPADA DIPLOMAT ASING DI KOTA LONDON BERDASARKAN KONVENSI WINA 1961”**.

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang diatas, peneliti dapat merumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana analisis terhadap kebijakan pemerintah Inggris mengenai Biaya Kemacetan yang diterapkan kepada Diplomat Asing menurut *Konvensi Wina 1961*?
2. Bagaimana Pengaturan Biaya Kemacetan di Amerika Serikat, Swedia dan Singapura?

²⁵ *Ibid.*

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk meneliti dan membahas Kebijakan Pemerintah Inggris terkait Biaya Kemacetan yang dibebankan kepada Diplomat Asing menurut *Konvensi Wina 1961*.
2. Untuk meneliti dan membahas Pengaturan Biaya Kemacetan di Amerika Serikat, Swedia dan Singapura.

D. Manfaat Penelitian

Harapan peneliti bahwa penelitian ini akan memberikan manfaat teoritis maupun praktis bagi segenap masyarakat umum yang berminat terhadap masalah-masalah diplomatik :

1. Manfaat Teoritis
 - a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan suatu sumbangan pemikiran dalam rangka proses pengembangan ilmu hukum pada umumnya dan khususnya pada hukum internasional di bidang hukum diplomatik
 - b. Agar dapat menerapkan ilmu hukum yang secara teoritis diperoleh di bangku perkuliahan.
2. Manfaat Praktis
 - a. Sebagai bahan pertimbangan untuk penyempurnaan pelaksanaan hukum internasional khususnya dalam bidang hukum diplomatik.
 - b. Menjadi bahan referensi oleh pembaca, baik mahasiswa, maupun dosen ataupun masyarakat umum sehubungan dengan masih kurangnya literatur yang berkaitan dengan hukum diplomatik

khususnya mengenai kekebalan dan keistimewaan perwakilan diplomatik.

E. Metode Penelitian

Penelitian hukum adalah aktivitas yang bersifat ilmiah, yang mengandalkan metode, sistematis, dan pemikiran tertentu, dengan tujuan untuk menyelidiki satu atau lebih fenomena hukum melalui pendekatan tertentu, serta dengan analisis yang cermat. Di samping itu, penelitian ini juga melibatkan pemeriksaan yang mendalam terhadap fakta hukum yang ada dan selanjutnya berupaya mencari solusi bagi masalah yang mencakup elemen-elemen yang terkait dengan gejala tersebut. Dengan kata lain, suatu penelitian hukum dianggap sebagai penelitian yang bersifat ilmiah apabila memenuhi elemen-elemen berikut :

1. Kegiatan itu merupakan suatu kegiatan ilmiah;
2. Kegiatan yang dilakukan didasarkan pada metode, sistem dan pemikiran tertentu;
3. Dilakukan untuk mencari data dari satu atau beberapa gejala hukum yang ada;
4. Adanya analisis terhadap data yang diperoleh;
5. Sebagai upaya mencari jalan keluar atas permasalahan yang timbul.²⁶

Dalam penyusunan skripsi ini dibutuhkan bahan atau data yang konkrit, jawaban yang objektif dan ilmiah serta dapat dipertanggungjawabkan yang berasal dari bahan kepustakaan yang dilakukan dengan cara penelitian sebagai berikut :

1. Jenis Penelitian

²⁶ Bambang Waluyo, 2008, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 6-7.

Jenis penelitian dalam penelitian ini adalah penelitian normatif. Penelitian hukum normatif adalah metode penelitian yang mengkaji aturan aturan perundangan baik itu dari sudut hirarki perundang-undangan secara vertikal maupun hubungan harmoni antara perundang-undangan secara horizontal.²⁷ Dalam hal demikian, penelitian ini mengacu pada norma hukum dalam Konvensi Wina 1961 Tentang Hubungan Diplomatik.

2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Pendekatan perundang-undangan (statute approach) dilakukan dengan mengkaji semua peraturan perundang-undangan dan regulasi terkait dengan isu yang ditangani. Pendekatan konseptual (conceptual approach) merupakan pendekatan penelitian hukum dengan memberikan sudut pandang penyelesaian permasalahan berdasarkan konsep-konsep hukum yang melatarbelakanginya, atau dilihat berdasarkan nilai-nilai yang terkandung dalam penormaan sebuah peraturan dan kaitannya dengan konsep yang digunakan..²⁸

3. Sifat Penelitian

Sifat penelitian ini adalah deskriptif, yakni suatu penelitian yang memiliki tujuan untuk memberikan gambaran secara analitis mengenai permasalahan-permasalahan yang penulis angkat berdasarkan dengan data

²⁷ Muhaimin, 2020, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram University Pers, NTB, hlm. 15.

²⁸ Amiruddin dan Zainal Asikin, 2004, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 30.

yang diperoleh. Penulis menggambarkan bagaimana Analisis Terhadap Aturan Biaya Kemacetan Pemerintah Inggris Yang Dibebankan Kepada Diplomat Asing Di Kota London Berdasarkan Konvensi Wina 1961.

4. Sumber Data

Adapun data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan bahan hukum tersier, yaitu:

- a. Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang terdiri dari berbagai peraturan perundang-undangan, risalah resmi, putusan pengadilan serta dokumen resmi negara.²⁹ Adapun bahan hukum primer yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) *Vienna Convention On Diplomatic Relations 1961*
- 2) *Greater London Authority Act 1999.*
- 3) *The Transport Act 2000 of the Parliament of the United Kingdom*
- 4) *New York State legislation of 2019*
- 5) *Svensk Lag (2004:629) om trängselskatt*
- 6) *Road Traffic (Diplomatic and Consular Privileges) (Exemption) Order 2006 Singapore Statutes*

- b. Bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan terhadap hukum primer seperti hasil hasil penelitian, pendapat pakar hukum atau literatur hukum, jurnal

²⁹ Muhaimin, 2020, Op. Cit, hlm. 60.

hukum, makalah-makalah yang berkaitan dengan objek penelitian ini.

- c. Bahan Hukum Tersier atau bahan hukum penunjang pada dasarnya mencakup bahan-bahan yang memberikan petunjuk terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, yang lebih dikenal dengan nama bahan acuan bidang hukum atau bahan rujukan bidang hukum.

5. Teknik Pengumpulan Data

Berdasarkan jenis penelitian yang bersifat normatif maka dalam pengumpulan bahan hukum, penulis menggunakan metode pengumpulan data sekunder dengan melakukan studi kepustakaan. Studi kepustakaan merupakan metode tunggal dalam penelitian hukum normatif.³⁰ Dalam melakukan penelitian ini penulis terlebih dahulu mengumpulkan bahan-bahan dengan cara membaca buku-buku, majalah, konvensi internasional, dokumen- dokumen pemerintah serta tulisan-tulisan tidak terkecuali dengan menggunakan jasa internet, penulis juga mengunjungi perpustakaan antara lain :

- a. Perpustakaan Pusat Universitas Andalas
- b. Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas
- c. Perpustakaan Daerah Provinsi Sumatera Barat

6. Teknik Pengolahan dan Analisa Data

- a. Pengolahan Data

Pengolahan data dalam penelitian hukum normatif dilakukan dengan cara melakukan sistemasi dan seleksi atas bahan-bahan

³⁰ Bambang Waluyo, *Op.cit.*, hlm. 50.

hukum yang relevan untuk mendapatkan hasil penelitian secara sistematis dan logis yang menggambarkan adanya keterkaitan antara bahan hukum dan jawaban dari hasil penelitian.

b. Analisis Data

Analisis data merupakan penyusunan terhadap data yang telah diolah untuk mendapatkan suatu kesimpulan. Data yang telah diperoleh dari hasil memilah data akan disajikan secara teratur dan sistematis. Data akan diolah secara deskriptif analisis, yaitu dengan memperlihatkan fakta-fakta data hukum yang dianalisis dengan uraian kualitatif terhadap fokus penelitian. Analisis akan dilakukan terhadap data sekunder yang telah diperoleh selama penelitian. Uraian data penelitian berwujud kata-kata tanpa menggunakan angka-angka dengan berpangkal pada hukum atau norma yang berlaku.

