HUKUM UDARA DAN LUAR ANGKASA

(Air And Outer Space Law)

Syahmin AK, SH., MH
Meria Utama, SH., LL.M
Akhmad Idris, SH., MH

Unsri Press

KATA PENGANTAR

Meningkatnya aktivitas manusia di udara dan ruang angkasa, serta berbagai perkembangan penting menyangkut pemanfaatan udara dan ruang angkasa, telah menyebabkan besarnya perhatian terhadap hukum yang mengatur aktivitas-aktivitas tersebut. Tidak dapat disangkal bahwa kepustakaan-kepustakaan yang berkaitan dengan bidang hukum ini amat diperlukan tidak saja oleh para aparat pemerintah yang bekerja di bidang penerbangan dan keantariksaan, kementerian perhubungan dan Instansi pemerintah lainnya, tetapi juga dibutuhkan oleh para profesional di bidangnya, seperti para dosen dan mahasiswa yang menekuni bidang kekhususannya (*spesialisasi*) hukum internasional, teristimewa Hukum Udara dan Ruang Angkasa (*Air and Outer Space Law*).

Berdasarkan alasan tersebut, kami tim penulis berkenan menyumbangkan pemikiran dan tenaga untuk melakukan penelitian dan penulisan buku ini guna memperkaya referensi ilmiah di bidang Hukum Internasional, khususnya untuk meningkatkan pemahaman mahasiswa terhadap mata kuliah Hukum Udara dan Ruang Angkasa. Sekali lagi kami tegaskan bahwa buku ini diharapkan bermanfaat pula bagi para praktisi hukum bidang navigasi udara dan keantariksaan guna menambah pengetahuan teoritis dan praktis tentang Hukum Udara dan Ruang Angkasa.

Kami tim penulis menyadari bahwa cakupan materi hukum internasional, khususnya hukum udara dan ruang angkasa ini sangat luas, selain dapat dikaji dari aspek hukum privat, juga dari aspek hukum publik. Oleh sebab itu, untuk membatasi luasnya cakupan tersebut, naskah buku ini hanya mengkaji: Status Hukum Udara, yang mencakup juga *regime* hukum navigasi udara; dan Status Hukum Ruang Angkasa (*Outer Space Law*), termasuk juga didalamnya mengkaji masalah *Geostationary Orbit* dilihat dari segi Kepentingan Pembangunan Indonesia.

Dalam upaya menyelesaikan penelitian naskah buku ini, kami tim penulis juga menyadari bahwa naskah buku ini masih banyak kekurangan, baik menyangkut materi/substansi maupun mengenai metode penulisannya, hal ini lebih banyak disebabkan oleh keterbatasan kemampuan tim penulis. Untuk itu kami mengucapkan banyak terima kasih kepada para pembaca yang budiman atas segala saran dan kritik yang bersifat membangun untuk kesempurnaan buku ini.

Selesainya penelitian dan penulisan naskah buku ini, tidak terlepas dari bantuan banyak pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan yang berharga ini kami tim penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada Bapak: ***Prof. Amzulian Rifai, S.H., LL.M., Ph.D***., Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya, dan ***H. Fahmi Yoesmar Ar-Rasyidi, S.H., M.S***, (PD-I) sebagai pencetus gagasan melaksanakan Program Hibah Kompetitif Penulisan Buku Teks Berbasis Riset Fakultas Hukum Unsri 2012, serta unsur pimpinan lainnya yang turut berpartisipasi mendukung terselenggaranya program ini dengan baik dan lancar.

Bertolak dari gagasan Beliau di atas, bahwa kami yang sudah sejak lama gemar menulis, merasa sangat senang mendapat kesempatan guna menambah motivasi kami untuk lebih meningkatkan kualitas karya ilmiah, dan menyatakan kesediaan kami untuk selalu turut berperan aktif memperkaya referensi ilmiah sesuai dengan

disiplin ilmu yang kami tekuni sejak lama. Harapan kami, semoga masih diberikan kekuatan oleh Allah SWT untuk berbuat banyak dengan kualitas yang lebih baik lagi.

Akhirnya, kepada Penerbit .....? atas segala bantuannya untuk menerbitkan buku ini, semoga mendapat imbalan pahala yang setimpal dari Allah Yang Maha Kuasa.

Palembang, Akhir April 2012.
Tim Penulis,

DAFTAR ISI

Halaman

Kata Sambutan Dekan Fakultas Hukum Unsri iii
Kata Pengantar iv
Daftar Isi vi
Daftar Singkatan ix

BAGIAN PERTAMA
HUKUM RUANG UDARA
(*Air Space Law*)

BAB 1. PENDAHULUAN

Catatan Pendahuluan 2
A. Aspek Sejarah 4
B. Definisi-definis Hukum Udara dan Angkasa... 9
C. Prinsip-prinsip dlm hukum udara dan angkasa 13
D. Kedaulatan Versus Kebebasan 14
E. Penetapan Batas antara Ruang Udara dan Ruang Angkasa 18
Bahan Bacaan Terpilih 21

BAB 2 HUKUM RUANG UDARA

Catatan Pendahuluan **.....** 23
1. Konvensi Paris 13 Oktober 1919..... 25
A. Regime Udara …….. 27
B. Regime Pesawat Udara ……. 28
C. Perkembangan Konvensi Paris ……. 30
2. Konvensi Chicago 1944 31
A. Asal Usul Konvensi …….. 31
B. Isi Pengaturan yang diterima ……... 33
C. Pembentukan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO)..... 34
Bahan Bacaan Terpilih 39

BAB 3 STATUS HUKUM RUANG UDARA

I. Wilayah Udara Nasional ……..... 40
II. Masalah Delimitasi ……... 44
III. Masalah Tanggung Jawab …..... 82
Bahan Bacaan terpilih 95

BAB 4 REGIME HUKUM NAVIGASI UDARA

A. Pengertian Hukum Pesawat Udara ……... 97

B. Perbedaan Antara Pesawat Publik dan Penerbangan Sipil 97

C. Kebebasan Udara ……... 98

Bahan Bacaan Terpilih 103

BAGIAN KEDUA
HUKUM RUANG ANGKASA
(Outer Space Law)

BAB 5 HUKUM RUANG ANGKASA

Pengantar 105

1. Sejarah Singkat Perkembangan Hukum Ruang Angkasa 106
2. Status Hukum Ruang Angkasa .....……... 118
3. Pengaturan Kegiatan Ruang Angkasa..... 126
4. Mekanisme Kelembagaan Kerjasama Internasional 132

Bahan Bacaan Terpilih 136

BAB 6 PERKEMBANGAN HUKUM RUANG ANGKASA

1. Pendahuluan 138
2. Masalah Tanggung Jawab Dalam Hukum Ruang Angkasa 141
3. Beberapa Prinsip dan Sistem Tanggung Jawab Dalam Hukum Ruang Angkasa 162
4. Penutup 167

Bahan Bacaan Terpilih 169

BAB 7 ASPEK HUKUM RUANG ANGKASA INTERNASIONAL

1. Pendahuluan 170
2. Batasan Hukum dan Ruang Lingkup Antariksa 174
3. Norma Hukum Internasional 176
4. Outer Space Treaty 1967 177

5. Hukum Antariksa di Indonesia 180
6. Prinsip Warisan Bersama Umat Manusia ... 180
7. Komersialisasi Ruang Antariksa..... 184
Bahan Bacaan Terpilih 192

BAB 8 ORBIT GEOSTASIONER DITINJAU DARI SEGI KEPENTINGAN INDONESIA

I. Pendahuluan 193
II. Gambaran Umum Tentang GSO 195
III. GSO Ditinjau Dari Segi Kepentingan Nasional Indonesia 215
IV. Penutup..... 229
Bahan Bacaan Terpilih 239

DAFTAR KEPUSTAKAAN …...……..... 241
GLOSSARY..... 245
I N D E K S 277

DAFTAR SINGKATAN

A:

AEM	*ASEAN Economic Ministers*
AFMM	*ASEAN Finance Ministerial Meeting*
AFTA	*ASEAN Free Trade Agreement*
AHARB	*ASEAN Human ights Body*
AICHR	*ASEAN Intergovernmental Commission on Human Rights*
AJIL	*American Journal of International Law*
AMM	*ASEAN Ministerail Meeting*
AMS	*Agregate Measure of Support*
AOA	*Agreement on Agriculture*
APEC	*Asia Pacific Economic Cooperation*
APSC	*ASEAN Political Security Community*
ASC	*ASEAN Standing Committee*
ASFOM	*ASEAN Senior Finance Official Meeting*
ASPS	*Agreement on Sanitary and Phytosanitary*
AVI	Aviation Cases

B:

BKPM	Badan Koordinasi Penanaman Modal
BoP	*Balance of Payment* (Neraca Pembayaran)

C:

CAB	*Civil Aeronautics Board*
CBFA	*Committee on Budget, Finance and Administration*
CBP	*Committee on Balance of Payment*
CDSOA	*Continued Dumping and Subsidy Offset Arrangement*
CFC	*Chloro Fluoro Carbon*
CHS	*Commission on Human Settlements*
CTD	*Committee on Trade and Development*
Colloquium	*Laporan Colloquium tentang Hukum Ruang Angkasa*
COMSAT	*Communication Satellite Corporation*
COSPAR	Committee on Space Research

D:

Dalloz Jur	*Dalloz, Jurisprudence Generale*
DB	*Development Box* (Kotak Pembangunan)
DPR	Dewan Perwakilan Rakyat
DSU	*Dispute Settlement Understanding*/DSU
DSB	*Dispute Settlement Body*/DSB (Badan Penyelesaian Sengketa)

E:

EMU	*European Monetary Union* (Penyatuan Moneter Eropa)
EPG	*Eminent Persons Group*
F:	
FAA	*Federal Aviation Agency*
FDI	*Foreign Direct Investment*
FSM	*Food Security Mechanism*
FTA	*Free Trade Agreement* (Perjanjian Perdagangan Bebas)
G:	
GAMAN	Gerakan Mahasiswa Anti-Neoliberalisme
GAOR	*General Assembly Offcial Record*
GATS	*General Agreement on Trade in Services*
GATT	*General Agreement on Tariffs and Trade*
GDP	*Gross Domestic Product*
GSTP	*Global System of Trade Preferences*
H:	
HAM	Hak Asasi manusia
HKI	Hak Kekayaan Intelektual
HIV/AIDS	*Human Immunodeficiency Syndrome/ Acquired Immunodeficiency Syndrom*
HLTF	*High Level Task Force*
I:	
IAEA	*International Atomic Energy Agency*
IAEO	*International Atomic Energy Organization*
ICAO	*International Civil Aviation Organization*
IFG	*International Forum on Globalisation*
ICC	*International Criminal Court*
ICJ Repord	*International Court of Justice, Report of Judgement, Advisory Opinion and Orders*
IGJ	*Insitute for Global Justice*
ILM	*International Legal Materials*
INTELSAT	*International Telecommunication Satellite Organization*
IPC	*Intellecutal Property Committee*
IPPC	*International Plant Protection Convention*
ITLOS	*International Tribunal Law of the Sea*
JALC	*Journal of Air Law and Commers*
K:	
KOP-WTO	Koalisi Ornop Pengamat WTO
KTM	Konferensi Tingkat Menteri
KTT	Konferensi Tingkat Tinggi
L:	
LAPAN	Lembaga Antariksa dan Pengembangan Atom Nasional
LEMHANAS	Lembaga Ketahanan Nasional
LNTS	*League of Nations Treaty Series*
LMG	*Like Minded Group*
LoI	*Letter of Intent*
M:	

MAI	*Multilateral Agreement on Investment*
MFN	*Most Favoured Nations*
MNC	*Multilateral Corporation*
N:	
NAFTA	*North American Free Trade Association*
NAMA	*Non-Agricultureal Market Access*
NASA	*National Aeronautics and Space Administration*
NT	*National Treatment*
NTC	*Non-Trade Concerns*
O:	
OECD	*Organization for Economic Cooperation and Development*
OJEC	*Official Journal of the EEC*
ONTRAG	*Orbital Transport-und Raketen Aktien – Gesellschaft*
ORNOP	Organisasi Non-Pemerintah
P:	
PAN INDONESIA	*Pesticede Action Network Indonesia*
PBB	Perserikatan Bangsa-Bangsa
PDB	Produk Domestik Bruto
PTA	*Plurilateral Trade Agreement*
R:	
RR	*Round up Ready*
S:	
SDT	*Special and Differential Treatment*
SEOM	*Senior Economic Official Meeting*
SOM	*Senior Officials Meeting*
SP	*Strategic Products*
SSG	*Special Safeguard*
SSM	*Special Safeguard Mechanism*
T:	
TIAS	*Treaties and Other International Acts Series*
TIMOR	*Teknologi Industri Mobil Rakyat*
TINA	*There Is No Alternative*
TRIMs	*Trade Related Investment Measures*
TRIPs	*Trade Related Intellectual Property Rights*
TWN	*Third World Network*
U:	
UN	*United Nations*
UNCD	*UN Convention on Biological Diversity*
UNCOPUOS	*UN Committee on Peaceful Uses of Outer Space*
UNESCO	*UN Education, Scientific and Cultural Organization*
UNCLOS, I,II,III	*UN Convention on the Law of the Sea*

UNCTAD	*UN Conference for Trade and Development*
UNDP	*UN Development Programme*
UNGA	*UN General Assembly*
UNHQ	*UN Headquarters*
UNICE	*Union des Industries de la Communautee Europeenne*
UNJY	*UN Judical Yearbook*
UNTS	*UN Treaty Series*
USA	*United States of America*
W:	
WATSAL	*Water Resources Sector Adjustment Loan*
WHO	*World Health Organization*
WIPO	*World Intellectual Property Organization*
WSF	*World Social Forum*
WSSD	*World Summit on Sustainable Development*
WTC	*World Trade Centre*
WTO	*World Trade Organization*
WWF	*World Wildlife Fund*
Y:	
Yb	*Yearbook*
Yr	*Year*

BAB 1
PENDAHULUAN

Catatan Pendahuluan

Setiap cabang hukum internasional memiliki ketentuan-ketentuan dan prinsip-prinsipnya sendiri, juga tidak terkecuali hukum udara dan ruang angkasa (*Air and Outer Space Law*). Kedua cabang hukum itu masing-masing merupakan suatu sistem hukum yang independen. Namun demikian, ada kemungkinan untuk melihat suatu hubungan tertentu, suatu pertautan kekerabatan tertentu, di antara keduanya.

Sebagaimana setiap usaha manusia yang semakin lebih meluas, menuju suatu arah di mana ketentuan-ketentuan hukum mesti dibuat, kecenderungan pertama selalu bermuara kepada hukum yang ada. Namun, apabila tidak terdapat ketentuan yang bisa diambil sebagai aturan baku (*precedent*), maka peraturan-peraturan yang sama sekali baru terpaksa harus ditemukan. Meskipun hukum, seperti umumnya dikatakan merupakan suatu rumusan tetap mengenai pergerakan (*movement*) dan evolusi, namun **Hukum Udara (*Air Space Law*)** memiliki perangkat peraturan tetap yang telah dirumuskan dengan baik. Di lain pihak, **Hukum Ruang Angkasa** (***Outer Space Law***) masih dalam taraf perkembangan (*infancy*), meskipun terbukti bahwa sejumlah peraturan tertentu telah banyak yang berlaku.

Kemajuan teknologi akan terus mengakibatkan peningkatan beragam kegiatan di ruang angkasa, dan akan lebih banyak ketentuan yang harus dirumuskan serta dipakai untuk mengikuti perkembangan ini. Pesawat udara dan pesawat ruang angkasa keduanya terlibat dalam kegiatan-kegiatan penerbangan, dan keduanya dirancang dan dikonstruksi untuk mengangkut penumpang serta barang jarak jauh. Hal ini akan dipakai sebagai alasan bahwa apabila ada kesamaan-kesamaan berkaitan dengan aktivitas-aktivitas ini, hukum udara yang berlaku yang cocok dipakai, jika perlu untuk keperluan-keperluan tertentu dalam keguiatan keantariksaan, dapat diambil sebagai contoh bagi ketentuan-ketentuan baru dari hukum ruang angkasa. Hal demikian itu, misalnya, apabila berhubungan dengan aspek-aspek umum seperti konstruksi, tindakan-tindakan penyelamatan, kalaikan udara, lisensi awak pesawat, tingkah laku para penumpang selama penerbangan, embarkasi dan disembarkasi, pengawasan lalu lintas, serta registrasi.[1] Untuk

---

[1] Lihat *Annexes to the Convention on International Civil Aviation*

kegiatan-kegiatan lain, seperti penyiaran langsung melalui satelit, penginderaan jarak jauh, stasiun-stasiun yang ditempatkan di bulan dan benda-benda langit lainnya, dan stelit bertenaga surya, sduah seharusnya dibuat ketentuan-ketentuan baru. Sungguhpun peraturan-peraturan yang berlaku dan dipakai untuk cabang-bagang ilmu dan teknologi lainnya dapat menjadi pedoman yang bermanfaat.

Dalam lingkup kajian ini hukum udara dan hukum ruang angkasa akan ditelaah dengan penekanan khusus pada: perspektif sejarah, definisi-definisi, prinsip-prinsip hukum udara dan hukum ruang angkasa, dan Kedaulatan versus kebebasan, serta penentuan batas antara ruang udara dan ruang angkasa.[2]

1. Aspek Sejarah

Prof. I.H.Ph. Diederiks-Vershoor,[3] dalam karyanya yang berjudul :"*Sumilarities with and Dieferences Between Air and Space Law": Primarily in the Field of Private International Law,* (Indonesianya: Persamaan dan Perbedaan Antara Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa: Khusus dalam Bidang Hukum Perdata Internasional), menerangkan bahwa Konferensi Internasional Hukum Udara yang pertama diselenggarakan pada tahun 1910 setelah sejumlah balon udara milik Jerman melintasi wilayah udara di atas negara Perancis, yang mana hal ini dianggap oleh pihak Perancis sebagai suatu ancaman terhadap keamanannya. Balon-balon tersebut adalah 'kendaraan' (*vehicle*) milik negara, yang digunakan dalam serangkaian operasi riset. Konferensi itu diselenggarakan di Paris, dihadiri oleh 19 negara peserta.[4] Segera setelah selesainya Perang Dunia I, perusahaan penerbangan pertama memulai operasi penerbangan berjadwal (*scheduled*) antara London dan Paris pada tahun 1919.

Sembilan tahun setelah Konferensi pertama tersebut di atas dibentuk Konvensi Paris.[5] Perjanjian tersebut berlandaskan adagium Romawi: *cuius est solum, eius*

(Chicago, 7 Desember 1944), untuk selanjutnya disebut Konvensi Chicago 1944.

[2] Mengenai masalah ini, lihat D. Goedhuis, *Conflict of Law and Divergen ces in the Legal Regimes of Air and Outer Space* McGill, Ldt, Canada, New York, London, Sidney, 2nd.ed.,2008. hlm., 229, 328.

[3] I.H.Ph.Diederiks-Verschoor, *Sumilarities with and Diferences Between Air and Space Law: Primarily in the Field of Private International Law*, Martinus Publisher Ltd., 3rd.ed., 2009, hlm. 4, et-seq

[4] ***Ibid.***

[5] Convention relating to the Regulation of Aerial Navigation, Paris, (13 Oktober 1919)

usque ad coelum et ad inferos.[6] Secara praktis, adagium itu berarti bahwa negara melaksanakan hak-haknya sampai pada suatu ketinggian di mana ia masih memiliki kontrol efektif terhadap ruang udaranya. Pada saat itu memang belum ada kebutuhan mendesak untuk menyepakati suatu definisi yang lebih jelas. Tujuan utama perjanjian itu adalah untuk menegakkan kedaulatan negara terhadap ruang udara di atas wilayahnya (perlu diingat bahwa Perang Dunia I baru berakhir!) dan untuk membentuk ketentuan-ketentuan bagi penggunaan ruang udara.

Pesawat udara (yang pada awalnya hanya dimiliki negara dan hanya dipakai untuk tujuan-tujuan kemiliteran saja) segera menjadi suatu sarana perhubungan komersial yang umum, yang seringkali dimiliki oleh perusahaan-perusahaan swasta. Sejalan dengann perkembangan ini, dibentuklah *Convention on the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*. Konvensi ini kemudian lebih dikenal dengan sebutan Konvensi 'Warsawa", ditandatangani pada tahun 1929, dan masih tetap disebut pada tiket-tiket perusahaan penerbangan. Konvensi Warsawa ini beberapa tahun kemudian diikuti penciptaan beberapa konvensi Internasional lain, yaitu:[7] Konvensi The Hague 1955, Konvensi Guadalajara 1961, Protocol Guatemala 1971, Konvensi Montreal 1971, Konvensi Roma 1933, Konvensi Brussels 1938, Konvensi Chacago 1944, Konvensi Jenewa 1948, Konvensi Roma 1952, Protocol Montreal 1978, Konvensi Tokyo 1963, dan Konvensi The Hague 1970.

Perkembangan yang hampir serupa telah terjadi dalam bidang Hukum Ruang Angkasa (*Outer Space Law*). Pada tanggal 4 Oktober 1957,[8] Sputnik Rusia diluncurkan ke ruang angkasa, yang kemudian diikuti oleh pesawat ruang angkasa Amerika Serikat. Sejumlah negara lainnya menganggap penaklukan ruang angkasa ini sebagai suatu ancaman terhadap keamanan mereka, dan sebuah komite telah dibentuk oleh PBB untuk merancang peraturan-peraturan bagi kegiatan-kegiatan keantariksaan. Setelah beberapa resolusi disahkan oleh PBB,[9] sebuah Perjanjian

---

6 Priyatna Abdurrasyid., *Hukum Antariksa Nasional, (Penerapan Urgensi nya)*, Rajawali Press, 2008, hlm., 5 Lihat pulsa. E. Suherman, *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, Penerbit: PT. Alumni, Bandung, Edisi Baru, 2008, hlm., 30.

7 I.H. Ph. Diederiks-Verschoor., ***Op.cit.***, hlm., 19

8 Priyatna Abdurrasyid., Hukum Antariksa...***Op.Cit.***, hlm. 8, et-seq.

9 Resolusi No.1884 (XVIII) 17 Oktober 1963, dan Resolusi No.1962 (XVIII) 13 Desember 1963.

Ruang Angkasa (*Space Treaty*) dibentuk pada tahun 1967,[10] sepuluh tahun setelah peluncuran Sputnik.

Perjanjian ini didasarkan atas konsep bahwa ruang angkasa (*outer space*) harus dipertahankan sebagai milik seluruh umat manusia, dan harus dieksplorasi dan digunakan bagi keuntungan serta kepentingan semua negara. Definisi yang lebih spesifik tidak berhasil disepakati. Tujuan utama dari perjanjian ini adalah untuk mencegah tuntutan-tuntutan kedaulatan di ruang angkasa oleh negara-negara secara individu, dan untuk membuat ketentuan-ketentuan bagi penggunaan damai ruang angkasa.

Sama seperti halnya pesawat udara, pesawat ruang angkasa pertama adalah milik negara, dan pesawat-pesawat itu dipakai dalam riset. Mengingat biaya yang sangat mahal, objek-objek ruang angkasa (*space objects*) hingga kini sebagian masih menjadi milik negara. Jika pada tahun 1969 terjadi hal yang bersifat fantastis dan bombastis di seluruh dunia ketika manusia pertama mendarat di bulan, maka kini pesawat ruang angkasa sudah merupakan bagian dari kehidupan sehari-hari. Menonton acara televisi yang disiarkan lewat satelit bukan lagi hal yang aneh.

Space Shuttle (yang lebih dikenal sebagai pesawat *ulang-alik***,** dan oleh Mieke Komar Kantaatmadja disebut:"*Bolak-Balik*"), [11] merupakan suatu pesawat ruang angkasa yang dapat digunakan kembali, memandai permulaan era baru di ruang angkasa.[12] Pesawat tersebut mampu mengangkut muatan (*cargo*) sampai 65.000 pound, dan waktu normal yang diperlukan untuk mengorbit keliling bumi adalah satu hingga tigapuluh hari. Empat ratus delapanpuluh tujuh rencana penerbangan ulang-alik telah dirancang untuk periode operasi 11 tahun, yang dimulai dari tahun 1982 yang lalu.[13] Keserbagunaan pesawat ulang-alik akan mengubah ruang angkasa menjadi lapangan yang hampir serupa dengan samudera bagi perdagangan dan industri. Ada kecenderungan yang berkembang di kalangan perusahaan-perusahaan

---

[10] Treaty on the Principles Governing the Activities of States in the Explo ration and Use of Outer Space, Including Moon and Other Celestial Bodies (27 Januari 1967).

[11] Mieke Komar Kantaatmadja, *Hukum Udara dan Angkasa (Air & Space law*), Penerbit: Remadja Karya, Bandung, Edisi Baru, 2008, hlm.114.

[12] Untuk literatur mengenai "*Shuttle*"ini, lihat: S.Grove (editor) *The Space Space Shuttle and the Law*, Max Well Air Force Base, 2000; Lihat juga: F.E.Moss, *The Space Shuttle and the Law of Outer Space*, 19th Collo-quiun,, Anaheim, 2006, hlm., 175, et-seq.

[13] H. Desaussure, *The New Era in Outer Space*, Akron Law Review 13 (2000), hlm., 593, et-seq; Lihat pula, Mieke Komar Kantaatmadja, Op.Cit, hlm., 114, et-seq.

swasta dan organisasi-organisasi internasional untuk ikut terlibat dalam eksploitasi ruang angkasa.

Sejalan dengan meningkat pesatnya lalu lintas pengangkutan ruang angkasa, muncul pula kebutuhan akan prinsi-prinsip dan pengaturan-pengaturan hukum yang lebih tegas. Sejumlah studi dan perjanjian mengenai registrasi, pertolongan para astronaut (*rescue of astronouts*), dan tanggung jawab bagi kerugian (pokok-pokok permasalahan yang tengah dibahas secara mendalam dalam *Space Treaty* 1967, telah dikodifikasi dalam peraturan-peraturan hukum internasional publik dan perdata yang mengikat.[14] Hukum Internasional baru ini telah diadopsi ke dalam sistem-sistem hukum nasional melalui peraturan perundang-undangan pelaksanaan dan melalui putusan pengadilan.

2. Defisinisi Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa

Para pakar hukum internasional ternama telah mencoba memberikan batasan/definisi kedua bidang hukum di atas sebagai berikut:

- ***Hukum Udara*** adalah serangkaian ketentuan nasional dan internasional mengenai pesawat, navigasi udara, pengangkutan udara komersial dan semua hubungan hukum, publik ataupun perdata, yang timbul dari navigasi udara domestik dan internasional.[15]
- ***Hukum Ruang Angkasa*** adalah hukum 'yang ditujukan untuk mengatur hubungan antar negara-negara, untuk menentukan hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang timbul dari segala aktivitas yang tertuju kepada ruang angkasa dan di ruang angkasa – dan aktivitas itu demi kepentingan seluruh umat manusia, untuk memberikan perlindungan terhadap kehiduopan, terrestrial dan non-terrestrial, di manapun aktivitas itu dilakukan.[16]

---

[14] *Agreement on the Resque of Astroanuts, the Return of Astronauts and the return of Space Objects Launched Into Outer Space (22 April 1968), mulai berlaku 3 Desember 1968, dan Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects (29 Maret 1972).*

[15] M. Lach, *Aerospace Glossary,* Research Studies Institute, Air University, Max Well Air Force Base, 1999. Menurut **Lemoine**, *Hukum Udara adalah cabang hukum yang menentukan dan mempelajari hukum dan peraturan hukum mengenai lalu lintas udara dan penggunaan pesawat udara dan juga hubungan-hubungan yang timbul dari hal tersebut.*

[16] John C. Cooper, *Aerospace Law – Subject Matter and Terminology,* Recueil des course, JALC, 2003, hlm., 89, et-seq

Dalam batasan/definisi terakhir itu ruang angkasa dipandang sebagai suatu keseluruhan yang utuh, yang dalam lingkupnya mencakup abenda-benda langit lainnya.

Juga terdapat batasan/definisi Hukum Angkasa (*Aerospace Law*) yang berusaha untuk mencakup kedua bidang hukum itu, secara gabungan, menjasdi bagian hukum tunggal. Karena itulah dalam sebuah *glossary* yang diterbitkan tahun 1955 oleh *Research Studies Institutes* pada *Maxwell Air Force Base,* dapat ditemui sebuah definisi atas isitlah '*aerospace*'.[17] Istilah tersebut didukung oleh mereka yang berkeyakinan bahwa hukum udara dan hukum ruang angkasa harus disatukan dalam suatu cabang hukum tunggal, karena kedua bidang tersebut mewakili bidang hukum yang secara langsung maupun tidak langsung berlaku pada penerbangan-penerbangan yang dilakukan manusia.

John C. Cooper mengutip *glossary* tersebut, yang mana istilah '*aerospace*' sebagai:[18] *"the earth's envelope of air and space above it, the two considered as a single realm for activity in the flight of air vehicles and in the launching, guidance and control of balistic missiles, earth satellites, dirigible space vehicle, and the like"*.

John C. Cooper kemudian sampai pada definisi istilah '*aerospace*' yaitu: "Keseluruhan prinsip dan ketentuan hukum, yang berlaku dari waktu ke waktu, yang menentukanm dan mengatur: [19]

Pertama: (a) *aerospace* (yang memakai definisi dari *glossary*);

(b) hubungannya dengan daratan dan perairan di atas

---

[17] I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, ***Op. Cit***., hlm., 7.

[18] John C. Cooper, ***Ibid.,*** hlmn 89.

[19] ***Supra Footnote No. 15,*** hlm.,9 di atas.

BAB 2
HUKUM RUANG UDARA
(*AIR SPACE LAW*)

Catatan Pendahuluan

Hukum Udara dan angkasa luar (*antariksa*) merupakan salah satu cabang ilmu hukum internasional yang relatif baru, karena baru mulai berkembang pada permulaan abad ke-20 setelah munculnya pesawat udara. Oleh karena itu berbeda dengan hukum laut yang pada umumnya bersumber pada hukum kebiasaan, hukum udara dan angkasa luar terutama didasarkan pada ketentuan-ketentuan konvensional, sedangkan hukum kebiasaan hanya mempunyai peranan tambahan dalam pembentukan hukum udara dan angkasa luar.

Pada awalnya banyak yang berpendapat bahwa ruang udara mempunyai status yang analog dengan laut yaitu kedaulatan territorial Negara atas ruang udara di atasnya dengan ketinggian tertentu dan selanjutnya berlaku regime kebebasan seperti kedaulatan negara atas laut wilayah yang dilanjutkan dengan regime kebebasan di laut lepas. Pendapat yang diformulasikan dalam bentuk ini masih diperdebatkan dalam forum internasional karena banyak Negara menganggap ruang udara dalam keseluruhannya tetap ditundukkan pada kedaulatan Negara yang berada di bawahnya.[20]

Sebagai akibat dari kemajuan teknologi penerbangan yang serba canggih, manusia mulai melakukan kegiatan-kegiatan angkasa luar. Peluncuran satelit buatan Sputnik 1 pada permulaan bulan Oktober 1957, peluncuran astronot pertama Yuri Gagarin dalam pesawat ruang angkasa pada tahun 1961, dan terutama pendaratan di bulan oleh misi Appolo XI tahun 1969, menyebabkan orang berpikir bahwa ruang angkasa luar, seperti halnya dengan laut lepas, tidak mungkin dimiliki oleh Negara manapun juga. [21]

Selanjutnya bila perbedaan jenis dan status ruang udara dan angkasa luar sudah jelas dan tidak menimbulkan perdebatan, namun sampai kini masyarakat internasional masih tetap belum berhasil menetapkan kriteria fisik delimitasi antara kedua ruang udara tersebut. Kenyataannya ialah tidak satupun Negara, berdasarkan

---

[20] Lord McNair, *The Law of Treaties*, Clarendon Press, Oxford, 3erd.ed. 2004, hlm., 11-12.

[21] Boer Mauna, *Hukum Internasional, Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Dinamika Global*, Penerbit: PT. Alumni, Bandung, cetakanb ke-7, 2010, hlm. 379.

kedaulatan teritorialnya yang dapat menentukan sendiri batas terluar dari ruang udara yang terdapat di atas wilayahnya dan saat-saat di mana mulainya ruang angkasa luar.

Mengenai kedaulatan Negara di udara di atas wilayahnya, Gerhard von Glahn mengemukakan sejumlah teori yaitu:[22]

- Berlakunya kebebasan penuh di ruang udara seperti di lautan lepas;
- Yurisdiksi territorial di ruang udara sampai 1000 kaki di atas bumi dengan status udara di atasnya yang bebas seperti di laut lepas;
- Seluruh ruang udara di atas Negara tanpa adanya batas ketinggian dianggap sebagai udara nasional dengan memberikan hak lintas kepada semua pesawat udara yang terdaftar di Negara-negara sahabat; dan
- Kedaulatan mutlak dan tanpa batas atas ruang udara nasional tanpa batas ketinggian.

Berdasarkan praktek dan perkembangan yang terjadi selama Perang Dunia I, maka status ruang udara nasional menjadi jelas, yaitu Negara-negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayah daratan dan laut wilayah. Berbeda dengan hukum laut, pada hukum udara tidak ada hak lintas damai melalui ruang udara nasional. Yang ada hanyalah pemberian izin untuk melakukan lintas udara baik secara unilateral atau berdasarkan persetujuan bilateral maupun melalui konvensi-konvensi multilateral kepada pesawat udara sipil asing.

I. Konvensi Paris 1919

Pada tanggal 13 Oktober 1919, di Paris ditandatangani Konvensi Internasional mengenai Penerbangan Udara yang telah disiapkan oleh suatu Komisi Khusus yang dibentuk oleh Dewan Tertinggi Negara-negara Sekutu. Konvensi tersebut ditandatangani oleh 27 negara yang terdiri dari Negara-negara sekutu, beberapa Republik di Amerika Latin dan Negara-negara lainnya. Konvensi tersebut mulai berlaku tanggal 11 Juli 1922, dan pada tahun 1939 mengikat sebanyak 29 negara. Selain itu sebagian besar Negara-negara di benua Amerika tidak ikut dalam konvensi tersebut dan membuat sendiri konvensi udara dengan nama Konvensi Pan Amerika, Havana, pada tanggal 20 Februari 1928. Namun konvensi regional tersebut

---

[22] Gerhard von Glahn, *The Law among Nations,* Oxford University Press, 3rd.ed. 2006, hlm., 334.

ternyata tidak mempunyai banyak peminat dan hanya diratifikasi oleh 11 negara di kawasan Latin Amerika.[23]

Dapat dikatakan bahwa Konvensi Paris 1919 tersebut merupakan upaya pertama pengaturan internasional secara umum mengenai penerbangan udara. Di samping itu Negara-negara pihak juga diizinkan membuat kesepakatan-kesepakatan bilateral di antara mereka dengan syarat mematuhi prinsip-prinsip yang dimuat dalam konvensi. Namun, konvensi tersebut kelihatannya hanya merupakan suatu instrument hukum yang pelaksanaannya terbatas pada hubungan antara Negara-negara yang menang Perang Dunia I, karena keikutsertaan Negara-negara bekas musuh ditundukkan pada syarat-syarat yang cukup ketat. Terhadap Negara-negara bekas musuh, Pasal 42 Konvensi Paris 1919 memberikan persyaratan bahwa Negara-negara tersebut hanya dapat menjadi Negara pihak setelah masuk menjadi anggota pada Liga Bangsa-Bangsa (LBB), atau paling tidak atas keputusan dari ¾ Negara-negara pihak pada konvensi. Pada tahun 1929**,** setelah direvisi dengan Protocol 15 Juni 1929 yang bertujuan untuk menerima keanggotaan Jerman dalam LBB, Konvensi Paris 1919 betul-betul menjadi konvensi yang bersifat umum, karena sejak mulai berlakunya Protocol tersebut tahun 1933, terdapat 53 negara yang telah resmi menjadi anggota.[24]

A. *Regime Udara*

Konvensi Paris 1919 dengan jelas menerima prinsip kedaulatan nasional. Pasal 1 Konvensi menetapkan kedaulatan penuh dan eksklusif Negara-negara peserta terhadap ruang udara di atas wilayahnya. Jadi prinsip utama konvensi adalah ruang udara mengikuti status hukum dari bumi yang berada di bawahnya. Ruang udara tunduk pada kedaulatan Negara-negara di mana saja udara tersebut membawahi daratan dan laut wilayah. Tetapi sebaliknya udara itu bebas bila membawahi laut lepas. Namun terhadap prinsip yang ketat ini, konvensi memberikan serangkaian keringanan yang dirasa perlu dan kalau keringanan ini tidak ada maka tidak mungkin untuk melaksanakan lalu lintas udara. Keringanan tersebut adalah kebebasan lintas sesuai Pasal 2 Konvensi. Tiap-tiap Negara pihak pada konvensi berjanji, di masa

---

[23] I.H. Ph. Diederiks-Verschoor, *An Observation on the Recent Dedvelo pment of Air and Space Law*, dalam E. Saefullah Wiradipradja dan Mieke Komar Kantaatmadja, *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*, Penerbit: CV. Ramadja Karya, Bandung, Edisi baru, 2008, hlm. 1 et-seq.

[24] Kean Arnold, *Eassays in Air Law*, Martinus Nijhoff Publisher, 2002, hlm., 367.

damai untuk mengizinkan hak lintas damai pesawat-pesawat udara Negara-negara pihak lainnya di atas wilayahnya sesuai syarat-syarat yang dimuat dalam konvensi.

Selanjutnya mengenai *hak lintas damai terbang*, hak ini dapat dibatasi oleh Negara di bawahnya atas alasan militer, atau kepentingan keamanan publik. Sehubungan dengan itu, *Pasal 3 Konvensi* mengizinkan kepada setiap Negara pihak untuk melarang penerbangan di zona-zona tertentu (*zona larangan terbang*) dari wilayahnya terhadap pesawat-pesawat asing ataupun nasional. Penjelasan ini kiranya merupakan jaminan yang perlu bagi kemungkinan terjadinya penyalah gunaan. Bersamaan dengan kebebasan lintas, persamaan perlakuan juga dijamin terhadap semua diskriminasi yang didasarkan atas motif politik seperti kebangsaan dari pesawat, (*Pasal 2 Ayat 2 Konvensi*).

Konvensi Paris 1919 ini hanya berlaku di waktu damai (***Pasal 2 jo pasal 38***), sementara pada waktu perang, konvensi membatasi diri dengan hanya menyatakan kebebasan bertindak bagi Negara-negara yang berperang dengan memperhitungkan hak dari Negara-negara netral. Selanjutnya konvensi membentuk suatu organ permanent untuk mengawasi pelaksanaan dan pengembangan ketentuan-ketentuan yang terdapat di dalamnya, yaitu Komisi Internasional Navigasi Udara yang berada di bawah kekuasaan LBB.[25]

B. *Regime Pesawat Udara*

Tiap-tiap pesawat udara untuk dapat diizinkan melakukan penerbangan internasional harus mempunyai suatu kebangsaan tertentu. Penentuan kebangsaan ini mempunyai kepentingan rangkap, yaitu :

- Kepentingan dari segi tanggung jawab, yaitu Negara yang mempunyai pengawasan terhadap pesawat udara dapat memberikan dokumen-dokumen teknik yang diperlukan seperti sertifikat penerbangan, brevet kecakapan dll.
- Kepentingan perlindungan, yaitu suatu pesawat udara dapat menyatakan diri berasal dari suatu Negara tertentu dan sewaktu-waktu dapat meminta bantuan kepada perwakilan diplomatiknya di luar negeri.[26]

---

[25] FN., Zyllies, M., *International Air Transportation Law*, Nijhoff, Marti nus Dorderecht, 2004, hlm., 118.

[26] Yasidi hambali, *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*, Penerbit: Pradnya Paramita, Jakarta, 2007, hlm. 33.

Menurut konvensi, sistem kebangsaan pesawat udara adalah bahwa semua pesawat udara harus mempunyai satu kebangsaan. Pelaksanaan prinsip ini berdasarkan pada dua ketentuan, yaitu :

- Kebangsaan suatu pesawat udara ditentukan oleh pendaftarannya di satu Negara tertentu.
- Suatu Negara hanya dapat menerima pendaftaran dari suatu pesawat udara yang sepenuhnya dimiliki oleh warga negaranya.

Jadi, kebangsaan suatu pesawat udara akan ditentukan oleh kewarganegaraan pemiliknya. Dalam hal ini konvensi menolak kriteria *Anglo Saxon* tentang domisili yang juga telah lama ditinggalkan oleh Inggris sendiri pada tahun 1918 sebagai akibat pengalaman perang. Dapat disimpulkan bahwa sistem ini sesuai dengan logika konvensi yang didasarkan atas prinsip kedaulatan Negara yang menyelenggarakan lalu lintas udara

BAB 3
STATUS HUKUM RUANG UDARA

I. WILAYAH UDARA NASIONAL

Sebagaimana telah disinggung sebelumnya, Pasal 1 Konvensi Paris 1919 secara tegas menyatakan: Negara-negara pihak mengakui bahwa tiap-tiap Negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara yang terdapat di atas wilayahnya. Konvensi Chicago 1944 mengambil secara integral prinsip yang terdapat dalam Konvensi Paris 1919. Kedua konvensi tersebut dengan sengaja menjelaskan bahwa wilayah Negara juga terdiri dari laut wilayahnya yang berdekatan.[27]

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, dinyatakan oleh Pasal 2 Konvensi Jenewa 1958 mengenai Laut Wilayah dan Pasal 2 ayat (2) Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982.[28] Ketentuan-ketentuan yang berlaku terhadap navigasi udara, termasuk udara di atas laut wilayah, sama sekali berbeda dengan ketentuan-ketentuan yang mengatur pelayaran maritime. Terutama tidak ada norma-norma hukum kebiasaan yang memperbolehkan secara bebas lintas terbang di atas wilayah Negara, yang dapat disamakan dengan prinsip hak lintas damai di perairan nasional suatu Negara. Satu-satunya pengecualian adalah mengenai lintas udara di selat-selat internasional tertentu dan alur laut kepulauan. Sebagai akibatnya, kecuali kalau ada kesepakatan konvensional lain, suatu Negara bebas untuk mengatur dan bahkan melarang pesawat asing terbang di atas wilayahnya, dan tiap-tiap penerbangan yang tidak diizinkan merupakan pelanggaran terhadap kedaulatan territorial Negara yang berada di bawahnya. Hal ini sering terjadi di atas wilayah udara Indonesia bagian timur oleh pesawat-pesawat udara asing terutama selama bagian kedua tahun 1999/2000 (saat sebelum dan sesudah peristiwa jajak pendapat masalah TIMTIM).[29]

Masalah pengawasan dan keamanan lalu lintas udara dan pengamanan atas pesawat-pesawat udara merupakan aspek sangat penting dalam pengaturan-pengaturan hukum yang dibuat oleh Negara-negara. Demikianlah, untuk memperkuat ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam konvensi, Negara-negara

---

[27] Boer Mauna, *Hukum Internasional, Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Dinamika Global*, PT. Alumni, Bandung, Cetakan ke-8, 2010, hlm 389.

[28] Hall Bronner, R, *Freedom of the Air on the Convention on the Law of the Sea*, AJIL, Vol 71, 2003, hlm., 317.

[29] Boer Mauna, ***Op. Cit.***, hlm., 391.

sering membuat kesepakatan-kesepakatan bilateral atau regional di bidang kerja sama pengawasan ataupun keamanan. Sebagai contoh kerjasama ini adalah Konvensi 13 Desember 1960 di mana sejumlah Negara Eropa menyerahkan penanganan masalah-masalah ini kepada Organisasi Eropa untuk Keamanan Navigasi Udara (*Eurocontrol*) yang direvisi pada tahun 1981. [30]

Di samping itu dalam kegiatan lalu lintas udara internasional sering pula terjadi pelanggaran kedaulatan udara suatu Negara oleh pesawat-pesawat sipil maupun militer. Dalam hal ini Negara yang kedaulatan udaranya dilanggar dapat menyergap pesawat asing tersebut dan diminta untuk mendarat. Sepanjang menyangkut pesawat sipil, Negara yang kedaulatannya dilanggar tidak boleh menggunakan tindakan balasan tanpa batas. Tindakan yang diambil harus bersifat bijaksana dan tidak membahayakan nyawa para penumpang yang ada dalam pesawat. Ketentuan ini yang mengakomodasi kan kedaulatan teritorial Negara dan konsiderasi-konsiderasi kemanusiaan yang mendasar dan yang harus berlaku bagi semua orang, diingatkan dan ditegaskan oleh Protocol Menotreal 1983 yang memuat amandemen terhadap Pasal 3 Konvensi Chicago 1944, dan diterima pada tanggal 10 Mei 1984, sebagai akibat dari peristiwa penembakan Boeing 747 Korean Airlines 1 September 1983.[31]

Sengketa-sengketa sebagai akibat penetrasi wilayah udara suatu Negara oleh pesawat-pesawat udara sipil atau militer Negara lain juga menandai sejarah penerbangan internasional terutama setelah berakhirnya Perang Dunia II. Peristiwa yang sangat dikenal di tengah memuncaknya suasana Perang Dingin adalah insiden U2.[32]

Insiden U2 ini terjadi pada 1 Mei 1960 dimana pesawat tersebut yang sedang melakukan misi pengintaian jarak jauh ke dalam wilayah Uni Soviet ditembak jatuh dan pilotnya Francis G. Powers ditangkap. Kejadian tersebut oleh Uni Soviet telah dijadikan sebagai alasan untuk membatalkan pertemuan puncak antara Presiden Eisenhower dan PM Nikita Kruschev di Paris. Dalam insiden ini, Amerika Serikat

---

[30] I.H.Ph. Diederiks-Verschoor., *An Observation on the Recent Develop ment of Air and Space Law,* dalam E. Saefullah Wiradipradja dan Mieke Komar Kantaatmadja, *Hukum Angkasa dan Perkembangannya,* Penerbit: CV. Remadja Karya, Bandung, 2008, hlm., 1, et-seq.

[31] Tien Saefullah, *Peledakan Pesawat KAL 858 dan Pelaksanaan Konven si Montreal 1971,* dalam E. Saefullan dan Miek komar Kantaatmadja, *Hukum Angkasa dan Perkembangannya,* Penerbit: CV. Remadja Karya, Bandung, 2008, hlm., 103, et-seq.

[32] Von Glahn, *The Law of Among Nations*, Clanrendon Press, Oxford, London, 5th.ed., 2006., hlm., 336.

memang telah melanggar kedaulatan udara Uni Soviet, dan karena itu tidak mengajukan protes dan juga tidak memprotes diadilinya dan dihukumnya pilot pesawat tersebut. Francis G. Powers akhirnya dibebaskan pada tahun 1962 melalui suatu kesepakatan pembebasan seorang mata-mata Rusia oleh Amerika Serikat.[33]

Contoh lain yang mendapat sorotan dunia ialah ditembak jatuhnya pesawat udara komersial Korean Airlines Boeing 747 yang dalam perjalanan dari New York ke Seoul oleh pesawat pemburu Uni Soviet pada tanggal 1 September 1983 yang lalu.[34] Dalam insiden ini, 269 penumpang yang umumnya terdiri dari orang-orang Korea, jepang, dan Amerika Serikat meninggal. Diketahui kemudian bahwa pesawat Korea tersebut tersesat ke dalam wilayah udara Uni Soviet di atas Semenanjung Kamchatta, Laut Okhotsk, dan Pulau Sakhalin. Tidak kurang dari delapan pesawat pemburu Uni Soviet digelar untuk mengikuti pesawat KAL 747 tersebut. Akhirnya setelah dinyatakan bahwa pesawat-pesawat pemburu tersebut gagal dalam usahanya mengadakan kontak dengan pesawat KAL 747 tersebut, salah satu dari pesawat pemburu menghancurkannya dengan peluru kendali udara dan semua penumpang di atas penerbangan KAL 747 tersebut tewas seketika. Selanjutnya Uni Soviet menjelaskan bahwa pesawat udara KAL 747 tersebut pada malam hari itu telah dianggap sebagai pesawat mata-mata AS, RC-135, di samping adanya anggapan dari pilot-pilot Soviet bahwa pesawat KAL 747 tersebut sedang mengumpulkan data-data rahasia militer.[35]

II. MASALAH DELIMITASI WILAYAH NASIONAL DI RUANG UDARA, DIRGANTARA DAN ORBIT GEOSTASIONER

1. Catatan Pendahuluan

Setiap cabang hukum internasional memiliki ketentuan-ketentuan dan prinsip-prinsipnya sendiri, juga tidak terkecuali hukum udara dan hukum angkasa. Kedua cabang hukum itu masing-masing merupakan suatu sistem hukum yang independen.

---

33 ***Ibid.,*** hlm., 337.

34 Yasidi Hambali, *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*, Pradnya Paramita Jakarta, Edisi baru, 2007, hlm., 51, et-seq.

35 Tien Saefullah, ***Op. Cit.***, hlm., 105.

Meskipun demikian, ada kemungkinan untuk melihat suatu hubungan tertentu, suatu titik taut kekerabatan tertentu, di antara keduanya.

Sebagaimana setiap usaha manusia yang semakin lebih meluas, menuju suatu arah di mana ketentuan-ketentuan hukum mesti dibuat, kecenderungan pertama selalu bermuara kepada hukum yang ada. Namun, apabila tidak terdapat ketentuan yang bisa diambil sebagai aturan baku (*precedent*), maka peraturan-peraturan yang sama sekali baru terpaksa harus ditemukan. Meskipun hukum, seperti umumnya dikatakan, merupakan suatu rumusan tetap mengenai pergerakan (*movement*) dan evolusi, namun hukum udara memiliki perangkat peraturan tetap yang telah dirumuskan dengan baik. Di lain pihak, hukum ruang angkasa masih dalam taraf perkembangan (*infancy*), meskipun terbukti bahwa sejumlah peraturan tertentu telah banyak yang berlaku.[36]

Kemajuan IPTEK kedirgantaraan akan terus mengakibatkan peningkatan beragam kegiatan di ruang angkasa, dan akan lebih banyak ketentuan yang harus dirumuskan serta dipakai untuk mengikuti perkembangan ini. Pesawat udara dan pesawat ruang angkasa keduanya terlibat dalam aktivitas-aktivitas penerbangan, dan keduanya dirancang dan dikonstruksi untuk mengangkut penumpang serta barang jarak jauh. Hal ini akan dipakai sebagai alasan bahwa apabila ada kesamaan-kesamaan berkaitan dengan aktivitas-aktivitas ini, hukum udara yang berlaku yang cocok dipakai, jika perlu untuk kepentingan-kepentingan tertentu dalam kegiatan kedirgantaraan, dapat diambil sebagai contoh bagi ketentuan-ketentuan baru dari hukum ruang angkasa. Hal demikian itu, misalnya apabila berkaitan dengan aspek-aspek umum seperti konstruksi, tindakan-tindakan penyelamatan, kelaikan udara,

---

[36] I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, *Persamaan dan Perbedaan Antara Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*, Penerbit: Sinar Grafika, Jakarta, Edisi baru, 2009, hlm., 1, et-seq.

BAB 4
REGIME HUKUM NAVIGASI UDARA

A. Pengertian Hukum Pesawat Udara

Definisi yuridis pesawat udara tidak memperhitungkan fungsinya sebagai pesawat yang mempunyai tujuan transportasi komersial atau non komersial, barang dagangan atau surat-surat. Penekanan hanya diberikan pada lingkungan di mana dia bergerak. Dalam banyak legislasi nasional seperti di Perancis, Amerika Serikat, Yugoslavia, dan lain-lainnya hanya memperhitungkan kapasitas pesawat untuk naik dan melakukan penerbangan di udara. Konvensi Chicago 1944 dan juga Konvensi Paris 1919 hanya memperhitungkan unsur resistensi udara dan mendefinisikannya sebagai yang dapat menggerakkan benda di udara berkat reaksi udara.[37]

B. Perbedaan Antara Pesawat Publik dan Pesawat Sipil

Status pesawat udara tergantung dari sifatnya, apakah public atau sipil. Konvensi-konvensi menggunakan istilah pesawat sipil dan pesawat public. Pesawat-pesawat tersebut, seperti juga kapal-kapal dibedakan karena fungsinya, dan bukan kualitas pemiliknya. Sesuai Pasal 3 Konvensi Chicago 1944 dan sebelumnya Pasal 30 Konvensi Paris 1919, pesawat udara publik adalah yang digunakan untuk dinas militer, duane (pabean) atau polisi.

Mengenai kebangsaan dan Imatrikulasi. Dalam hubungan ini, pesawat-pesawat sipil dalam Konvensi Chicago 1944 telah diingatkan bahwa pesawat-pesawat harus mempunyai satu kebangsaan dan hanya satu saja. Pesawat tersebut harus mempunyai kebangsaan Negara di mana Imatrikulasi dilakukan dan tiap-tiap Negara menetapkan syarat-syarat Imatrikulasi tersebut.

Ketentuan yang berlaku ialah Negara-negara melakukan Imatrikulasi pesawat-pesawat yang merupakan pemilik dari person fisik atau moral yang mempunyai kewarganegaraannya. Kebangsaan ini dibuktikan dalam surat-surat pesawat yang menjelaskan identitas pesawat dan menjamin layak terbang pesawat tersebut. Perubahan imatrikulasi yaitu perubahan kebangsaan tentgu saja dapat dilakukan untuk tujuan-tujuan komersial.[38]

---

[37] Lihat, Annex II, Bab I Chicago Convention 1944.

[38] Boer Mauna, *Hukum Internasional*, Cetakan ke-7, PT. Alumni, Bandung, 2010, hlm., 392.

C. Kebebasan Udara

Hanya di ruang udara internasional terdapat kebebasan udara yang dinikmati oleh semua jenis pesawat-pesawat udara. Di ruang udara yang membawahi wilayah-wilayah Negara hanya ada kebebasan yang dimanfaatkan dalam kerangka kedaulatan Negara yang berada di bawahnya. Waktu berlangsungnya Konferensi Chicago, Amerika Serikat yang bukan saja memiliki kemajuan teknik tinggi kalau dibandingkan dengan Negara-negara peserta lainnya, tetapi juga jaringan pelabuhan udara yang dibuat di berbagai tempat di dunia, berupaya keras tanpa berhasil memperjuangkan prinsip kebebasan penuh. Akhirnya konsep Inggris-Kanada yang dinamakan ***kebebasan yang diawasi*** diterima oleh konferensi.[39]

Selanjutnya mengenai kategori pesawat udara. Dalam hal ini Nguyen Quoc Dinh,[40] membedakan beberapa kategori pesawat udara, yaitu :

- Pesawat-pesawat udara sipil yang tidak melakukan pelayanan pengangkutan komersial yang terdiri orang-orang, barang dagangan atau surat-surat menikmati hal lintas yang dilaksanakan dalam *dua bentuk kebebasan*, yaitu kebabasan transit tanpa mendarat, dan kebebasan untuk mendarat dengan tujuan non komersial. Menurut *Pasal 96-d Konvensi Chicago 1944*, pendaratan non komersial berarti *pendaratan yang bukan menaikan dan menurunkan penumpang, barang dagangan atau surat-surat*. Konvensi Paris 1919 menerima kedua kebebasan tersebut. Baik Konvensi Paris 1919 ataupun Konvensi Chicago 1944, kedua-duanya tidak berasal dari hukum kebiasaan tetapi seluruhnya dari hukum konvensional. Ketentuan-ketentuan dalam Konvensi-konvensi tersebut dapat dimanfaatkan oleh pesawat-pesawat yang mempunyai kebangsaan dari salah satu Negara pihak pada konvensi-konvensi tersebut, dan hanya berlaku terhadap Negara-negara pihak yang sama. Pesawat-pesawat yang mempunyai kebangsaan dari Negara-negara lain hanya dapat menikmati kebebasan-kebebasan tersebut dengan syarat mendapat izin sebelumnya dari Negara yang dilintasi. Selanjutnya suatu Negara, atas alas an keharusan militer atau keamanan umum dapat menentukan daerah terlarang (*zona larangan*

---

[39] Mieke Komar Kantaatmadja, *Hukum Udara dan Angkasa*, Penerbit: PT Alumni, Bandung, Edisi Baru, 2009, hlm., 101.

[40] Nguyen Quoc Dinh, et-al., dalam Bin Cheng, *The Legal Regime of Air Space and Outer Space, The Boundary Problem: Functionalism Vs Spatialism*, Kluwer-Denver, 2004, hlm., 157-158.

terbang), bila dalam keadaan luar biasa, lintas dari seluruh atau sebagian dari wilayahnya bahkan terhadap pesawat-pesawat Negara-negara pihak lainnya dengan syarat tidak melakukan diskriminasi antara Negara-negara tersebut.[41]

- Pesawat-pesawat udara yang melakukan pelayanan pengangkutan komersial yang tidak regular juga menikmati kedua kebebasan tersebut di atas. Sebagai tambahan, pesawat-pesawat tersebut juga mendapatkan kemudahan untuk melakukan pendaratan komersial dengan syarat Negara terirorial dapat memberlakukan ketentuan-ketentuan atau pembatasan-pembatasan yang dianggapnya perlu.[42]
- Pesawat-pesawat udara yang melakukan pelayanan pengangkutan komersial regular, sepanjang menyangkut kebebasan, diatur oleh kedua Perjanjian Chicago lainnya, yaitu berkenaan dengan transit dan pengangkutan udara internasional. Pesawat-pesawat tersebut hanya dapat menikmati kebebasan-kebebasan bila Negara mereka masing-masing juga telah merupakan pihak pada kedua perjanjian tersebut.

  Perjanjian mengenai Pengangkutan Udara mengakui tiga lagi kebebasan yang betul-betul komersial, [43] yaitu :

  - Hak menurunkan para penumpang, barang dagangan dan surat-surat yang dibawa ke wilayah suatu Negara yang pesawat-pesawatnya mempunyai kebangsaan dari negara tersebut.
  - Hak untuk menaikkan penumpang, surat-surat dan barang dagangan yang dibawa ke wilayah Negara yang pesawatnya mempunyai kebangsaan Negara tersebut.
  - Hak untuk menaikkan para penumpang, surat-surat dan barang dagangan yang dibawa ke wilayah Negara pihak lainnya dan hak untuk menurunkan para penumpang, surat-surat dan bareang dagangan yang dating dari wilayah Negara pihak lainnya.
- Pesawat-pesawat yang melakukan cabotage ialah pelayanan komersial oleh penerbangan intern dari suatu tempat ke tempat yang lain dari wilayah Negara yang sama dan secara prinsip harus mempunyai kebangsaan dari Negara tersebut. Cabotage oleh pesawat-pesawat asing harus tunduk pada otorisasi yang

---

41 Baca, Pasal 9 Chicago Convention 1944.
42 Pasal 5 alinea 2 Chicago Convention 1944.
43 Pasal 1 Seksi1 Chicago Convention 1944.

jelas dari Negara-negara yang bersangkutan apakah itu penerbangan regular atau tidak.[44]

- Pesawat-pesawat public tidak dapat ***de plano*** menikmati satupun dari kedua kebebasan klasik mengenai lintas damai. Konvensi Chicago seperti halnya juga Konvensi Paris hanya berlaku pada pesawat-pesawat sipil. Jadi pesawat-pesawat public terutama militer hanya dapat melintasi suatu wilayah setelah mendapatkan otorisasi sebelumnya. Pesawat-pesawat public tersebut menikmati kekebalan dan keistimewaan bila penerbangan yang dilakukan telah dizinkan sebelumnya, dan mencabut kekebalan-kekebalan tersebut bila terjadi pelanggaran.

---

[44] Pasal 7 Chicago Convention 1944.

BAHAN BACAAN TERPILIH

Boer Mauna, 2010, *Hukum Internasional, Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Dinamika Global,* Cetakan ke-7, PT. Alumni, Bandung.

Cheng, Bin, 2004, *The Legal Regime of Air Space and Outer Space, The Boundary Problem: Functionalism Vs Spatialism,* Kluwer-Denver.

Mieke Komar Kantaatmadja, 2009, *Hukum Udara dan Angka-sa*, Penerbit: PT. Alumni, Bandung, Edisi Baru.

Nguyen Quoc Dinh, et-al., 2004, dalam Bin Cheng, *The Legal Regime of Air Space and Outer Space, The Boundary Problem: Functionalism Vs Spatialism,* Kluwer-Denver.

BAB 5
HUKUM RUANG ANGKASA LUAR
(*Outer Space Law*)

Pengantar

Angkasa luar tidak lagi kosong dan hampa. Beratus-ratus benda angkasa mengorbit di dalamnya. Bagi hukum tidak sulit untuk segera mulai mengisi kehampaan itu, karena bukankah benar ucapan bahwa "*The Law abhors a vacuum*"? [45]

Hukum Angkasa masih muda, tampaknya materi yang diatur belum banyak, dan pengaturan yang telah ada belum begitu terinci, namun masalah yang pokok dan menentukan bagi seluruh umat manusia yang bahkan lebih nyata lagi daripada di permukaan bumi adalah bagaimana mempertahan kan keseimbangan yang rapuh di angkasa luar antara kepentingan negara-negara adidaya, antara negara teknologi maju dan kurang maju, antara penggunaan ruang angkasa untuk maksud-maksud damai dan untuk maksud-maksud yang tidak begitu damai. Apakah hukum akan dapat mengimbangi perkembangan teknologi dan politik di Ruang Angkasa?

Masalah kekebasan penggunaan ruang angkasa dan benda-benda langit, dan masalah kedaulatan adalah masalah utama yang menjadi bahan pembahasan dalam bagian ini, demikian pula masalah GSO yang sangat relevan bagi Indonesia sebagai suatu negara khatulistiwa. Sampai saat ini belum ada ketentuan batas yang pasti antara ruang udara dan ruang angkasa, dan patut dipertanyakan apakah perlu ditetapkan batas demikian.

Akhirnya perlu kiranya diperhatikan pula masalah tanggung jawab, suatu masalah yang selalu melekat pada setiap kegiatan manusia, lebih-lebih lagi tanggung jawab untuk kerugian-kerugian yang mungkin ditimbulkan dipermukaan bumi oleh benda-benda angkasa, apalagi satelit dan pesawat ruang angkasa yang bersumber tenaga nuklir. Kerugian yang mungkin mengancam lingkungan, manusia maupun harta benda. "*Liability Convention*" sangat menarik untuk dipelajari, dan mungkin dapat dipikirkan untuk mengadakan suatu Konvensi Internasional, yang ketentuan-

---

[45] Di Indonesia, untuk pertama kali mempopulerkan ***adagium*** ini adalah Prof., Dr. Priyatna Abdurrasyid, dalam bukunya : *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, Departemen Perhubungan RI, Jakarta, 1972, hlm., 20.

ketentuannya mencakup tanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan sebagai akibat dari semua "*man made flights*".[46]

1. Sejarah Perkembangan Hukum Ruang Angkasa[47]

Apabila Status Hukum Laut Lepas merupakan bagian dari ketentuan-ketentuan hukum internasional yang paling tua, maka sebaliknya status hukum angkasa luar merupakan karya yang paling baru, karena hanya berkembang semenjak permulaan tahun 1960-an. Hukum Angkasa ini *bersifat orisinil* bila ditinjau dari kondisi bagaimana lahirnya, dan dari beberapa aspek, hukum angkasa ini juga *bersifat klasik* Jikalau dilihat dari karakteristik pokok regime hukumnya seperti halnya dengan regime laut lepas. Pembentukan hukum angkasa luar ini ditandai oleh kecepatan dan kelancaran relative di mana masyarakat internasional dengan segera telah dapat merumuskan kesepakatan-kesepakatan atas sekumpulan prinsip-prinsip dasar segera sesudah peluncuran satelit pertama Sputnik 1 oleh Uni Soviet pada bulan Oktober 1957**,** dan kemudian disusul oleh peluncuran manusia pertama ke angkasa luar, **Yuri Gagarin**, juga Dari Uni Soviet pada tahun 1961.[48]

Kegiatan Negara-negara di bidang eksplorasi dan pemanfaatan angkasa luar dengan peluncuran ke angkasa luar berbagai satelit dengan cepat telah menjadi beraneka ragam seperti pengawasan wilayah-wilayah yang dilintasi, pencarian sumber-sumber daya alam darat dan laut, siaran radio dan televisi langsung, hubungan telepon, penentuan posisi kapal-kapal, *meteorology*, observasi *astronomi* dan berbagai eksperimen lainnya.

Bila pada mulanya kegiatan-kegiatan angkasa luar ini hanya merupakan monopoli kedua Negara adidaya, Uni Soviet dan Amerika Serikat, selanjutnya juga merupakan kegiatan-kegiatan Negara-negara lainnya secara individual atau kelompok Negara-negara, mengingat biayanya yang sangat besar. Di saat kegiatan-

---

[46] E. Suherman, Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara, Penerbit: PT. Alumni, bandung, Edisi baru, 2009, hlm.,2.

[47] Untuk memperluas wawasan dalam perspektif histories ini bahan baca-an yang disarankan antara lain: M. Lachs**,** *The International Law of Outer Space*, R.C.A.D.I, 2004, Vol.113, p. 1 – 16, Dalam Boer Mauna, *Hukum Internasional*, PT. Alumni, Bandung, cetakan ke-7, 2010, hlm., 395, et seq. Baca pula, Bin Cheng, *The Legal Status of Outer Space*, dalam *Journal of International of Space Law*, 2003, hlm., 89 – 105; dan C.Q. Cristal, *Space Law, Past, Present, Future*, Kluwer, Deventer, 2009; serta B.C.M.,Reijmen, *The United Nations Space Treaties Analyzed*, Eds., Frontieres Gif-Sur Ivette, 2002. Bandingkan pula: S. Garone, *Sovereignty and the Law of Outer Space, Re-Examined*, Annales droit aerien et special, 2007, hlm., 311 – 321.

[48] Priyatna Abdurrasyid, *Hukum Antariksa Nasional (Penerapan Urgensinya*), Penerbit: Rajawali Press, Edisi Baru, 2007, hlm., 4

kegiatan ini tidak lagi bersifat sewaktu-waktu dan merupakan suatu sector kegiatan yang terpisah dan berkembang secara continue, maka diperlukan suatu sistem hukum untuk mengatur kegiatan-kegiatan tersebut. Apalagi yang ikut dalam kegiatan-kegiatan tersebut special bukan lagi satu atau dua Negara saja dan kegiatan-kegiatan tersebut bukan hanya dilakukan di ruang angkasa satu Negara atau di atas wilayah Negara-negara lain, tetapi juga telah berputar mengelilingi bumi. Oleh karena itu, dirasakan perlu untuk membuat suatu cabang baru hukum internasional. Memang ada konvensi Chicago 1944, tetapi konvensi tersebut hanya mengatur kegiatan-kegiatan penerbangan di ruang udara dan tidak dapat diberlakukan pada angkasa luar, mengingat jenis udaranya yang berbeda serta terdapatnya masalah-masalah khusus yang menghendaki penyelesaian yang berbeda pula.

A. *Resolusi-Resolusi Majelis Umum*

Hukum angkasa luar ini berbeda dari cabang-cabang hukum internasional lainnya yang mempunyai ciri-ciri khusus, yaitu sifat hukumnya yang asli, menyangkut kepentingan yang bersifat universal dan peranan penting yang dimainkan oleh Negara-negara adidaya Uni Soviet dan Amerika Serikat. Ciri-ciri khas ini terutama peranan kedua Negara tersebut telah menyebabkan prosedur pembuatan hukum antariksa ini cukup unik yang dimulai dengan perundingan-perundingan bilateral antara kedua Negara di atas yang dilanjutkan dengan pembahasan-pembahasan di Majelis Umum PBB. Kemudian Majelis Umum merumuskan prinsip-prinsip umum yang dimuat oleh resolusi-resolusi dan perjanjian-perjanjian yang bersifat universal.

Belumlah genap hitungan satu bulan setelah peluncuran Sputnik 1 tahun 1957, Majelis Umum PBB, sadar akan peranan yang harus dimainkannya dalam mendorong perkembangan progresif hukum internasional, langsung mengambil langkah-langkah yang diperlukan. Pada permulaan bulan Nopember 1963, Majelis Umum menerima suatu resolusi mengenai perlucutan senjata *(Res. 1149 – XII)* yang berisikan kepeduliannya atas bahaya penggunaan angkasa luar untuk tujuan militer. Kemudian dalam semangat yang sama, Majelis Umum pada tanggal 17 Oktober 1963 menerima resolusi yang meminta Negara-negara anggota untuk tidak menempatkan di orbit benda-benda yang membawa senjata-senjata nuklir atau

senjata-senjata pemusnah missal lainnya, (*UN. Res.1884 (XVII) Question of General and Complete Disarmament, Adopted 17 October 1963*).[49]

Untuk menunjukkan kepeduliannya dan secara nyata, Majelis Umum melalui resolusinya tertanggal 13 Desember 1958, membentuk *Ad Hoc Committee on the Peaceful Uses of Outer Space*, dan setahun kemudian tanggal 12 Desember 1959 *Committee on the Peaceful Uses of Outer Space* (*Komite Penggunaan Secara Damai Angkasa Luar*) melalui UN Res. 1348 (XIII) dan UN Res. 1472 (XIV). Pembentukan komite ini menandai dimulainya proses perumusan ketentuan-ketentuan hukum yang disiapkan oleh komite tersebut yang ditindak lanjuti oleh dua Konferensi PBB mengenai eksplorasi dan penggunaan ruang angkasa luar untuk maksud-maksud damai angkasa luar yang diselenggarakan di Wina tahun 1968 dan 1982.[50]

Pada tahun yang sama dengan saat peluncuran Yuri Gagarin dengan pesawat ruang angkasanya, Majelis Umum pada tanggal 20 Desember 1961 menerima resolusi pertamanya bersifat *substantive* yang mencanangkan prinsip kebebasan ruang angkasa, (*UN Res.721 (XVI) International Co-operation in the Peaceful Uses of Outer Space).* Dua tahun kemudian, tepatnya tahun 1963 Majelis Umum menerima Deklarasi Prinsip-prinsip Hukum yang mengatur Kegiatan-kegiatan Negara di Bidang Eksplorasi dan Penggunaan Angkasa Luar, atau *Declaration of Legal Principles Governing the Activities of States in Exploration and Uses of Outer Space.*[51]. Deklarasi yang juga diterima oleh Amerika Serikat dan Uni Soviet tersebut telah memungkinkan masyarakat internasional untuk merumuskan suatu perjanjian internasional umum mengenai ruang angkasa luar. Berkat perundingan-perundingan yang berhasil dengan baik antara Uni Soviet dan Amerika Serikat, dan hasil-hasil karya dari Komite Penggunaan Secara Damai Angkasa Luar, akhirnya Majelis Umum pada tanggal 19 Desember 1966 menerima Perjanjian Internasional mengenai Prinsip-prinsip yang mengatur Kegiatan-kegiatan Negara di bidang eksplorasi dan Penggunaan Angkasa Luar termasuk Bulan dan Benda-benda Angkasa Alamiah lainnya (*"Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and Other Celestial Bodies",* selanjutnya disingkat *Space Treaty 1967*). Perjanjian ini dapat dianggap sebagai dokumen hukum induk bagi kegiatan-kegiatan di ruang angkasa luar.

---

[49] Resolusi Majelis Umum No. 1884, Adopted 17 Oktober 1963.
[50] Boer Mauna., ***Op. Cit.***, hlm., 397.
[51] Baca, UN Res 1962 (XVIII) 13 Desember 1963.

Perjanjian ini secara serentak dibuka untuk penandatanganan di London, Moskow dan Washington tanggal 27 Januari 1967, dan mulai berlaku pada 10 Oktober 1967. Sesuai dengan namanya dan atas keinginan pihak Uni Soviet dokumen hukum tersebut hanya semacam kerangka yang menyebutkan prinsip-prinsip umum yang selanjutnya harus diperjelas, dirinci dan dilaksanakan.

B. *Perjanjian-perjanjian Internasional yang diterima Majelis Umum*

Sebagai kelanjutan Deklarasi 1963 dan *Space Treaty 1967*, Majelis Umum PBB menerima 4 perjanjian tambahan yang melengkapi dan mengembangkan dokumen-dokumen yang telah ada yaitu:

- Persetujuan mengenai penyelamatan astronot, pengembalian astronot dan restitusi benda-benda yang diluncurkan ke ruang angkasa, (*UN. Res. 2345 (XXII), 22 April 1968*).
- Konvensi mengenai tanggung jawab internasional untuk kerugian yang disebabkan benda-benda spasial tanggal 29 Maret 1972, (*UN Res. 2223 (XXI) 19 Desember 1966*).
- Konvensi mengenai matrikulasi benda-benda yang diluncurkan ke angkasa luar, (*UN Res. 3235 (XXIX) 14 Januari 1975*).
- Persetujuan yang mengatur kegiatan-kegiatan Negara di Bulan dan Benda-benda Ruang Angkasa lain, (*UN Res. 34/68, 18 Desember 1979*).

Di samping itu, Majelis Umum dan Komitenya yang mempunyai satu Komite Hukum dan satu Komite IPTEK, telah memberikan perhatian kepada pelaksanaan praktis teknik spasial terutama untuk dimanfaatkan oleh Negara berkembang yang menyangkut navigasi, siaran radio, teledekteksi dan penggunaan sumber-sumber energi nuklir. Untuk tiap-tiap tema ini, Komite membentuk satu kelompok kerja. Selain itu sejumlah Badan-badan Khusus PBB juga menangani masalah-masalah ini dari segi yang lebih bersifat operasional seperti FAO, O.A.C.I., OMI, UNESCO, terutama ITU.[52]

Perlu dicatat bahwa pembuatan perjanjian-perjanjian di bidang angkasa luar bukan saja bersifat universal tetapi juga dalam bentuk regional maupun bilateral yang memungkinkan pengembangan kerjasama yang lebih maju dan konkret.

---

[52] Mieke Komar kantaatmadja, *Hukum Udara dan Angkasa*, Penerbit: CV Remadja Karya, Bandung, Edisi Baru, 2009, hlm., 101, et-seq.

BAB 6
PERKEMBANGAN
HUKUM RUANG ANGKASA

I. PENDAHULUAN

Laut bukanlah merupakan satu-satunya wilayah di mana kemajuan teknologi telah mendorong umat manusia untuk mencari jalan keluar bagi berbagai masalah yang tidak pernah terpikirkan atau terbayangkan atau diramalkan sebelumnya.[53] Diruang udara manusia dihadapkan pada berbagai masalah yang menyangkut kedaulatan suatu negara. Di ruang angkasa pun manusia dihadapkan pada berbagai masalah yang dapat menimbulkan konflik kepentingan maupun kemungkinan untuk mencapai suatu ketertiban hukum.

Teknologi ruang angkasa secara langsung berhuungan dengan kemakmuran suatu bangsa. Satelit penginderaan jarak jauh (*earth remote sensing*) misalnya, secara dramatis dapat membantu suatu negara dalam menilai dan mengembangkan sumber daya alamnya. Penggunaan satelit dalam bentuk siaran baik melalui radio maupun televisi (*broadcast*) merupakan suatu media untuk menyebarluaskan kesempatan menikmati pendidikan serta menumbuhkan pertukaran informasi atau opini. Namun di lain pihak, satelit penginderaan jarak jauh pun dapat digunakan oleh suatu negara untuk memata-matai negara lain, baik untuk mengetahui keunggulan milkiternya maupun untuk mengamati sumber daya alam strategis, seperti letak cadangan minyaknya dan lain sebagainya.

Kita mungkin dengan mudah mengingatnya, bahwa kurang lebih dalam jangka waktu dua dasawarsa (20 tahun) setelah peluncuran satelit pertama, banyak kemajuan yang dicapai di bidang pengaturan (regulasi) ruang angkasa. *Space Treaty 1967* misalnya, menenptakan ruang angksa di luar kedaulatan suatu negara, dan melarang penggunaan persenjataan dalam orbit yang dapat mengakibatkan kehancuran. Perjanjian ini menentukan pula, bahwa keuntungan yang didapat dari eksplorasi dan eksploitasi ruang angksa harus dinikmati bersama oleh segenap umat manusia di muka bumi ini.[54] Sementara itu, melalui berbagai perjanjian lain telah

---

[53] Kasus kejatuhan benda angkasa di desa Blawu, Kecamatan Sumalaka, Kabupaten Gorontalo Sulawesi Utara, beberapa waktu lalu (1981), merupakan salah satu bukti bahwa hal semacam ini belum terbayangkan sebelumnya, meskipun pada saat itu kemajuan teknologi ruang kasa sudah sangat maju; Baca, Syahmin AK., *Hukum Internasional Publik*, Jilid 2, Penerbit: PT Binacipta, Bandung , Cetakan ke-5, 2007, Footnote No.1, Hlm., 106.

[54]. Baca, Preambule *Space Treaty 1967*.

dapat dicapai kata saepakat tentang perlunya diadakan pencatatan (pendaftaran) setiap benda angkasa yang ditempatkan di ruang angkasa,[55] untuk memudahkan apabila di kemudian hari terjadi sesuatu hal sebagai akibat jatuhnya benda-benda angkasa tersebut kembali ke planet bumi. Perjanjian lain yang tidak kalah pentingnya ialah antara lain perjanjian yang mengatur pemberian bantuan atau pertolongan bagi para antariksawan-antarisawati serta pesawat ruang angkasa yang kembali ke bumi,[56]tentang tanggung jawab terhadap jatuhnya pesawat ruang angkasa tersebut, dan Resolusi PBB tentang berbagai kegiatan di ruang angkasa.[57]

Satelit penginderaan jarak jauh dan satelit komunikasi serta berbagai persyaratan bagi penggunaannya merupakan suatu tantangan baru bagi hukum internasional. Untuk maksud tersebut PBB membentuk stau Panitia Penggunaan Secara Damai Ruang Angkasa.[58] Meskipun kita tahu bahwa segala pengetahuan yang didapat dari ruang angkasa ini harus kita nikmati bersama. Kita pun harus sadar bahwa hal ini harus disertai dengan berbagai usaha melalui kerjasama internasional, sehingga setiap negara di dunia akan dapat merasakan kenikmatannya.

Di samping berbagai masalah di atas, Sunarjati Hartono,[59] pernah mengingatkan kita dalam salah satu tulisannya, bahwa masih terdapat beberapa masalah lain yang perlu dipelajari dalam studi ini, antara lain ialah masalah tanggung jawab ganti rugi, masalah kontrak jual beli satelit domestik, dan kontrak sewa-menyewa penggunaan transponden Satelit PELAPA oleh negara-negara tetangga, serta masalah keberhasilan aktivitas kita di ruang angkasa tidak hanya bergantung kepada kemajuan tekni pengaturan hukum dan kemampuan ekonomi saja, tetapi jugha pada kemampuan koordinasi dari lembaga-lembaga yang menangani berbagai masalah yang berkaitan dengan aktivitas tersebut di atas.

---

[55]. *Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space (Registration Convention, 15 September 1976).*

[56]. *Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return on Objects Launched into Outer Space (Rescue Agreement, 3 December 1968).*

[57]. *Agreement governing the Activities of States on the Moon and nOther Celestial Bodies (Moon Agreement, 12 December 1979).*

[58]. UN. Committee on the Peaceful Uses of the Outerspace.

[59] Sunarjati Hartono, "*Pengaruh Kemajuan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Dirgantara /Angkasa luar terhadap Pendidikan Hukum*". (Naskah Ceramah di BPHN-DEPKUM RI, Jarakta, tanpa tahun). Untuk tujuan publikasi ini, penulis telah menerjemahkan naskah dari ceramah beliau ini tanpa mengadakan perubahan mendasar.

II. MASALAH TANGGUNGJAWAB DALAM HUKUM RUANG ANGKASA

Kiranya semua masalah ini perlu dipersoalkan dalam penyajian materi kuliah hukum internasional, khususnya Hukum Ruang Udara dan Angkasa di semua Fakultas Hukum di Nusantara, dan bahkan pula dengan materi kuliah ilmu tata negara mengenai teori kedaulatan negara dan segala aspeknya. Terlebih lebih masalah di atas merupakan persoalan hukum yang belum cukup diatur sepenuhnya oleh Hukum Internasuional, sehingga masih diharapkan peran serta para pakar Hukum Indonesia dalan proses regulasi hukum baru dimaksud.

Masalah pertama yang perlu dijelaskan di sini ialah tentang tanggung jawab ganti kerugian. Prinsip yang dianut dalam Hukum Indonesia ialah berdasarkan unsur kesalahan (*pasal 1365 KUHPerdata*) disertai beban pembuktian adanya unsur kesalahan oleh pihak yang dirugikan.[60] Perkembangan mengenai kegiatan manusia di ruang angkasa membuktikan bahwa tuntutan ganti kerugian dapat timbul dalam berbagai kejadian atau kecelakaan, dan prinsip yang berlaku, di samping prinsip *liability based on fault* di atas, juga prinsip *absolute liability*.[61]

Sebagai illustrasi disebutkan beberapa contoh; yaitu pada saat peluncuran Pesawat Antariksa "*Challenger*" (Februari 1986) yang tidak hanya menewaskan semua antariksawan-antarikasawatinya, tetapi juga semua peralatan objects shuttle-nya hancur berkeping-keping jatuh di Lautan Pasifik, (lokasi yang tepat sampai naskah ini ditulis masih dirahas/atau disertai iakan oleh tim penyelidik yang dibentuk oleh pemerintah Amerika Serikat), atau dapat pula terjadi radiasi karena kecelakaan dengan '*nuclear explosion'*, juga tabrakan antarpesawat angkasa atau antara pesawat angkasa dengan pesawat udara yang sedang dalam penerbangan. Juga tabrakan antarpesawat atau antara pesawat angkasa luar. Juga terjadi '*interference of communicatiton*'. Peristiwa yang terjadi di Canada pada tahun 1978, dengan jatuhnya benda angkasa milik Uni Soviet *(Cosnos 945*) yang berisi bahan

---

[60]. Ny. Mieke Komar Kantaatmadja, *Berbagai Masalah Hukum Udara dan Angkasa* (*Air & Space Law*), Penerbit: CV. Remadja Karya, Bandung, Cetakan ke-4, 2010, hlm. 106 et seq.

[61]. Suatu perbedaan antara prinsip *'absolute liability*' dan '*liability based on fault*' ialah bahwa dengan prinsip pertama tidak perlu dibuktikan adanya kesalahan, sedangkan prinsip kedua harus dibuktikan dahulu adanya kesalahan untuk timbulnya tanggung jawab. Alasan untuk prinsip pertama adalah bahwa harus dilindungi para pihak yang tidak ada sangkut pautnya dengan kegiatan di angkasa, sedangkan prinsip yang kedua, adalah bahwa kegiatan di angkasa luar seyogyanya merupakan risiko bersama.

radioaktive, merupakan satu bukti nyata. *Liability Convention 1972 walaupun tidak* secara memuaskan mengatur masalah-masalah pencemaraan yang disebabkan oleh bahan radioaktif, merupakan, mengatur masalah pencemaran yang disebabkan bahan radioaktif. Juga merupakan konvensi yang penting yang memuat dasar hukum bagi negatra-negara anggota untuk saling menuntut ganti kerugian, baik tuntutan tersebut dilakukan dengan cara diplomatik maupun melalui *claim communication*. Yang penting ialah bahwa prinsip ysng dianut dalam konvernsi ini ialah '*absolute liability*.[62]

Jika terjadi kerugian pada pihak ketiga, maka tidak memerlukan beban pembuktian kesalahan oleh pihak yang dirugikan, dan gantirugi akan dibayar sesuai dengan jumlah kerugian yang dideritanya. Sebagai contoh dalam kasus Canada di atas tercatat bahwa Canada telah mengeluarkan $ 11.000.000,00 untuk ongkos *'locating dan recovery radioactive debris*', dan Amerika Serikat mengeluarkan $ 3.000.000,00 untuk membantu Canada. Klaim gantirugi Canada kepada pihak Uni Soviet sekitar $ 3.000.000,00 sampai dengan $ 4.000.000,00 untuk '*search dan recovery costs*'.[63]

Selanjutnya, perlu pula dijelaskan bahwa di samping 'absolute liability' yang juga telah diterima dalam '*Nuclear*

---

[62] Prinsip *'absolute liability'* yang dipergunakan tidak mutlak seratus persen, karena masih ada kemungkinan untuk membebaskan diri apabila dapat dibuktikan bahwa kerugian baik seluruhnya maupun sebagian disebabkan oleh perbuatan sengaja atau kelalaian berat dari negara yang menuntut gantio kerugian atau orang yang diwakilinya, kecuali bila kerugian disebabkan karena kegiatan-kegiatan negara yang meluncurkan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan hukum internasional khsususnya Piagam PBB dan perjanjian tentang prinsip yang mengatur kegiatan negara-negara dalam mengekploitasi dan memenfaatkan ruang angkasa, termasuk bulan dan benda-benda langit lainnya.

[63] Ny Mieke Komar Kantaatmadja, ***Op. Cit***., hlm., 107 et-seq.

BAB 7
ASPEK HUKUM
RUANG ANGKASA INTERNASIONAL

1. Pendahuluan

Peter Malanczuk, dalam karyanya yang berjudul "*Modern Introduction to International Law*",[64] memulai karyanya ini dengan menulis dan menampilkan *petikan percakapan seorang professor* pada saat membuka kuliah perdana mata kuliah hukum ruang angkasa luar pada Semester musin panas:

> *Perlukah saya menyesali atau meminta maaf kepada anda atas kelancanganku memilih subjek (masalah ini ? = Hukum Ruang Angkasa luar) Beberapa orang bisa mengatakan ini merupakan dunia hukum yang eksotik. Beberapa orang lain pun bisa pula bertanya: mengapa mengurusi hal-hal yang terlalu jauh ketika kita mempunyai banyak hal yang lebih dekat dengan kita menunggu pemecahan. Mengapa sampai sebegitu jauh*?

Melalui kata-kata tersebut, mendiang hakim Manfred Lachs,[65] memperkenalkan kuliahnya pada tahun 1964 di Akademi Hukum Internasional Den Haag (*The Hague Academy of International Law*) dalam topik Hukum Internasional tentang Angkasa Luar. Subjek kuliah ini tidak dapat dikatakan lagi sebagai hak eksotik. Dalam empat decade berikutnya, peluncuran Sputnik 1 pada tahun 1957 (satelit buatan pertama, diluncurkan oleh Uni Soviet), penggunaan teknologi ruang angkasa menjadi popular, tidak hanya untuk misi militer, tetapi juga untuk tujuan-tujuan sipil, termasuk satelit komunikasi, meteorology, siaran radio dan televisi dan pemakaian-pemakaian lain. Penginderaan jarak jauh dapat dimanfaatkan untuk pertanian, manajemen sumber daya alam dan memonitor lingkungan. Beberapa Negara seperti Amerika, Inggris, dan Swedia telah mengadopsi hukum nasional yang spesifik yang berhubungan dengan aktivitas ruang angkasa.[66]

Proses pembuatan hukum di bidang ruang angkasa memiliki karakteristik khusus. Sejak tahun 1958, dalam prakteknya, hal ini sudah diimplementasikan oleh badan khusus PBB, yakni *United Nations Committee on the Peaceful Uses of Outer*

---

[64] Peter Malanczuk, *Modern Introduction to International Law*, Nijhoff, Dordrecht, 2007, hlm., 109.

[65] Manfred Lachs, *International Air Space Law*, Nijhoff-Dordrecht, 2004 Hlm., 16, et-seq.

[66] I.H.Ph.Diederiks-Verschoor, *Sumilarities with and Diferences Between Air and Space Law: Primarily in the Field of Private International Law*, Martinus Publisher Ltd., 3rd.ed., 2009, hlm. 4, et-seq

Space (UNCOPUOS) dengan dua subkomite, yakni Komisi Ilmu Pengetahuan dan Teknologi, serta Komisi Hukum. Mengenai administrasi tentang ruang angkasa (secretariat UNCOPUOS) berdomisili di Vienna. Berdasarkan fungsi konvensi tersebut, kerangka institusional hukum ruang angkasa luar dapat berlaku lebih konsisten daripada lapangan hukum internasional lainnya. UNCOPUOS, bagaimana pun keanggotaannya sangat terbatas, hanya seperempat dari total anggota PBB.

Perlu dicatat, bahwa UNCOPUOS bukanlah satu-satunya badan dalam hukum ruang angkasa luar. Maka isu-isu penting mengenai penggunaan kekuatan militer di ruang angkasa dianggap sebagain suatu hal di luar mandate lembaga ini, sehingga dengan sendirinya berada di bawah forum-forum yang berkaitan dengan perlucutan senjata dan control senjata. Lebin lanjut, sejak itu kontroversi sejak awal tentang kewenangan yang berkaitan dengan pengaturan penggunaan frekuensi radio dan posisi satelit geostasioner di orbit (orbit yang sangat menguntungkan) adalah 36.000 km di atas garis khatulistiwa bumi untuk satelit komunikasi, melalui *International Telecomunication Union* (ITU) dengan keanggotaan yang global, menjadi organsisasi internasional yang lebih sukses dengan mendasarkan atas kerjasama global di bidang jasa telekomunikasi.[67]

Kebutuhan akan keterpaduan teknologi dan penggunaan sumber daya serta masalah keuangan dan teknologi sangat diperlukan untuk penyelenggaraan eksplorasi ruang angkasa, pentingnya kerjasama internasional bidang ini lebih dari lapangan ilmu hukum internasional lainnya, yang memerlukan pressure yang lebih kuat demi terciptanya solusi integrative daripada organisasi internasional dalam area ini. Pengaturan diperlukan, terutama pada bidang satelit komunikasi dan penginderaan jarak jauh. Perkembangan aspek substansi dan procedural dari hukum ruang angkasa luar disertai oleh penemuan-penemuan organisasi internasional yang memfokuskan dalam bidang eksplorasi dan penggunaan, khususnya dalam hal *provider system satelit* komunikasi, baik untuk jaringan global maupun regional (*Intelsat, Inmarsat, Eutelsat, dan Arabsat*). Akhir-akhir ini bahkan ada diskusi tentang bagaimana menciptakan agen ruang angkasa global.[68]

Dalam pembentukan awal, hukum ruang angkasa telah berkembang dalam mengasntisipasi aktivitas ruang angkasa ketika beberapa aktivitas masih sangat

---

[67] Endang Suherman, *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, Penerbit PT. Alumni, Bandung, Edisi Baru, 2009, hlm., 137, et-seq.

[68] ***Ibid.***, hlm., 138.

terbatas dalam praktiknya. Proses ini begitu mulus sebab hanya ada dua pemain utama, yakni Amerika Serikat dan Uni Soviet yang begitu intens dan aktif dalam optimalisasi kegiatan ruang angkasa, sementara Negara-negara lain tidak mampu berbuat banyak untuk bersaing. Tetapi, pada akhirnya Negara-negara berkembang juga mempunyai kepentingan dalam waktu dekat di masa yang akan datang.

Sementara kekuatan launching state berusaha untuk menjaga hegemoni serta monopoli atas pengelolaan ruang angkasa semaksimal mungkin, akhirnya hal ini telah berubah. Negara-negara semakin terlibat, baik secara langsung maupun tidak langsung sudah dan saatnya mengambil posisi untuk memperjuangkan hak ekonomi dan hak politik. Konflik kepentingan, khususnya antara Negara industri maju dan Negara-negara berkembang telah mencapai konsensus dalam proses pembuatan hukum.

Satu penekanannya yang janggal dari proses ini telah memulai sejak tahun 1976 melalui Deklarasi Bogota. Delapan Negara khatulistiwa mengklaim hak kedaulatan dalam segmen orbit geostasioner di ketinggian 36.000 kilometer di atas teritorial mereka yang telah ditolak oleh masyarakat internasional. Negara-negara khatulistiwa membebani *untenable* posisi, bagaimanapun isu kontroversial apakah diperlukan regime khusus untuk orbit geostasioner, yang mana peraturan ITU yang sekarang harus mengakomodasi hak-hak khusus Negara-negara berkembang dan ini masih dalam agenda UNCOPUOS.[69]

Sebagian besar instrument perjanjian mengatur masalah ini lebih berdasarkan konsensus daripada mendasarkan pada keputusan mayoritas untuk memastikan keikutsertaan sebagai ***space powers***.

2. Batasan Hukum dan Ruang Lingkup Antariksa

Beberapa pakar hukum internasional memberikan definisi yang berbeda tentang antariksa, antara lain Priyatna Abdurrasyid,[70] menyatakan bahwa yang dimaksud dengan Hukum Antariksa adalah hukum yang mengatur ruang angkasa dengan segala isinya atau hukum yang mengatur ruang yang hampa udara (*outer space*). Sedangkan ruang lingkupnya meliputi tiga hal, yaitu: sifat luas wilayah ruang di

---

69 I.H.Ph.Diederiks-Verschoor**, *Op.cit*.**, 3.

70 Priyatna Abdurrasyid, *Hukum Ruang Angkasa Nasional, Penempatan dan Urgensinya*, Rajawali Press, Jakarta, 2007, 183

antariksa di mana hukum antariksa diterapkan dan berlaku; bentuk kegiatan manusia yang diatur di ruang tersebut; bentuk kegiatan peralatan penerbangan (*flight instrumentalities*) dan alat-alat penunjangnya.

Dalam pada itu, dua Negara adidaya dalam teknologi kedirgantaraan, yaitu Rusia dengan MIR-nya, dan Amerika Serikat dengan NASA, yang sekaligus merupakan kebanggaan dan symbol prestise AS. Selain persaingan di bidang teknologi dirgantara, kedua Negara ini pun bersaing ketat dalam pengembangan *research* ruang angkasa melalui pengiriman-pengiriman astronot mereka, bahkan berusaha memecahkan rekor terlama tinggal di zone hampa udara tersebut. Setelah Presiden JFK Kennedy berhasil meluncurkan Apollo 11 dan mendarat dengan sempurna di planet Bulan (1969), sejak itulah era baru petualangan ruang angkasa. Rusia pun tidak mau tinggal diam menjadi penonton, ia berusaha menandingi Amerika. Bahkan apabila dirunut ke belakang, perkembangan teknologi ruang angkasa, justru Rusialah yang pertama *leading* melakukan pengiriman-pengiriman astronot secara periodik untuk melakukan *research* di stasiun MIR.

MIR berada pada orbit ketinggian 335 sampai 336 kilometer dan ISS diorbitkan pada ketinggian 404 - 424 kilometer, pada tanggal 6 April – Juni 2000,MIR berawak dua puluh delapan (28) orang dengan komandannya Zalyotin, astronot yang pertama kali berada di ruang angkasa disertai ***insinyur*** Kaleri yang telah tiga kali berada di orbit meluncur ke ruang angkasa. Misi mereka adalah untuk mengadakan

BAB 8
GEOSTATIONARY ORBIT
DITINJAU DARI SEGI KEPENTINGAN NASIONAL INDONESIA

I. PENDAHULUAN

Sebagaimana telah dikisahkan oleh penulis ternama *Buku Pintar Seri Senior*, IWAN GAYO, bahwa sejak peluncuran satelit PALAPA A-1 pada tanggal 8 Juli 1976, yang diluncurkan oleh pesawat peluncur Delta 2914, Bangsa Indonesia telah memasuki era pemanfaatan teknologi ruang angksa. Peluncuran ini sangat penting artinya sebagai bentuk perwujudan *doktrin wawasan nusantara*. Peluncuran satelit PALAPA selanjutnya yaitu peluncuran PALAPA A-2 tanggal 10 Maret 1977 oleh pesawat peluncur Delta 2914; PALAPA B-1 pada tanggal 19 Juni 1983, oleh pesawat peluncur STS; PALAPA B-2 pada tanggal 6 Februari 1984, oleh pesawat peluncur STS; PALAPA B-P pada tanggal 20 Maret 1987 oleh pesawat peluncur Delta 2930; PALAPA B-4 pada tanggal 7 Mei 1992 oleh pesawat peluncur Delta 7925; PALAPA C-1 pada tanggal 9 Mei 1995 oleh pesawat peluncur Arean.[71] Sedangkan PALAPA C-2 menurut rencana akan diluncurkan oleh pesawat peluncur (saat tulisan ini diturunkan masih dalam tender). Semua satelit tersebut diletakkan dalam suatu orbit, yaitu *Geostationary Orbit* (GSO), yang berbentuk cincin, mengelilingi bumi di atas khatulistiwa dengan ketinggian kurang lebih 36.000 km dari permukaan bumi. Orbit ini unit (*sui generis*), karena memungkinkan benda-benda angkasa buatan seperti satelit, *sky-lab* (laboratorium ruang angkasa) yang ditempatkan pada orbit geostasioner berada pada posisi seolah-olah diam terhadap permukaan bumi (*stationer*).[72]

Secara teknis, orbit geostasioner merupakan sumber daya alam yang terbatas (*limited natural resources*), karena hanya dapat ditempati oleh benda-benda angkasa dalam jumlah terbatas, sehingga jika penempatan satelit tersebut dilakukan sedemikian rupa sehingga melebihi daya dukung jalurnya, akan dapat menimbulkan

---

[71] Iwan Gayo (Editor), *Buku Pintar: Seri Senior*, Penerbit: Cv Upaya Warga Negara, Jakarta, Edisi 2010, hlm., 737, et-seq.

[72] Baca, Ida Bagus Rahmadi Supancana, *Perkembangan Pengaturan GSO dalam Forum Internasional dalam E. Saefullah dan Mieke Komar Kantaatmadja, Hukum Angkasa dan Perkembangannya*, Penerbit: Remadja Karya, Bandung, (Edisi baru) 2008, 151.

kejenuhan (saturated). Hal ini secara tegas diperingatkan oleh ITC (*International Telecommunication Convention 1973*), di mana dalam Pasal 33 berbunyi:

> "*...the geostationary orbit are limited natural resources,*
> *that they must be uded efficiently and economically so that countries or group of countries may have equitable acces to both in conformity with the provisions of the Radio Regulations according to their needs and the technical facilities at their disposal".*

Bagi Indonesia yang telah memanfaatkan orbit ini, setiap upaya pengaturannya dalam forum internasional akan secara langsung menyangkut kepentingan nasional Indonesia, yaitu jaminan terhadap kelangsungan penempatan satelit komunikasinya. Kepentingan ini juga tersirat dalam UU No, 20 tahun 1982 tentang ketentuan-ketentuan Pokok Pertahanan-Keamanan Negara Republik Indonesia. Dalam penjelasan pasal 30 (3) ditegaskan bahwa pengertian 'dirgantara' mencakup ruang udara dan antariksa termasuk GSO yang merupakan sumber daya alam terbatas.

Perkembangan teknologi satelit memberikan dampak positif terhadap terbatasnya ruang angkasa di orbit geostationer. Menyadari pentingnya telekomunikasi yang didukung oleh satelit komunikasi bagi bangsa Indonesia, pada tahun 1969, pemerintah Republik Indonesia telah memanfaatkan satelit INTELSAT (*International Telecomunication Satellite*) untuk hubungan komunikasi satelit domestik PAlAPA mulai beroperasi pada tanggal 8 Juli 1976.

Meskipun demikian, kenyataannya dewasa ini, pendayagunaan orbit geostasioner ini masih didasarkan atas prinsip '*first come first served*', sehingga sangat merugikan negara-negara berkembang, khususnya negara-negara khatulistiwa yang terletak di bawah orbit geostasioner terpanjang, pasti sangat merugikan.[73]

II. GAMBARAN UMUM TENTANG GEOSTATIONARY ORBIT

1. Pengertian, Karakteristik dan Manfaat GSO

Geostationary Orbit (untuk uraian selanjutnya disingkat GSO) atau dalam bahasa Indonesia disebut orbit geostasioner, mempunyai banyak pengertian, antara lain: orbit, lingkaran, garis perjalanan bintang (mengitari yang lain) dan garis perjalanan satelit.

---

[73] Priyatna Abdurrasyid, *Hukum Antariksa Nasional (Penerapan Urgensinya)*, Penerbit: Rajawali Press, Jakarta, (Edisi Baru) 2008, hlm., 67.

Orbit geostasioner juga dikenal sebagai orbit penempatan satelit, yaitu suatu lingkaran berbentuk cincin tiga dimensi yang mengelilingi bumi di atas khatulistiwa pada ketinggian kurang lebih 36.000 km, dan berjarak kurang lebih 42 km dari pusat gaya tarik bumi, serta ditegaskan dalam Pasal 33 Konvensi Telekomunikasi Internasional 1973.[74]

Orbit ini unik, karena memungkinkan benda-benda angkasa buatan seperti satelit, laboratorium ruang angkasa yang ditempatkan pada orbit geostasioner berada pada posisi seoilah-olah diam terhadap permukaan bumi (*stationer*). Sehingga antene di bumi yang diarahkan ke satelit tidak perlu digeser-geser mengikuti satelit. Hal ini sangat menguntungkan, misalnya bagi telekomunikasi, karena sekali antene di bumi diarahkan pada satelit dalam GSO, tidak usah mengikuti lagi lintasan satelit.[75]

Sehubungan dengan pengertioan orbit geostasioner ini, Prof. Dr. Priyatna Abdurrasyid (pakar Hukum Udara dan Ruang Angkasa dari Indonesia) memberikan pengertian tentang GSO dengan merumuskan:

> "*Orbit geostasioner adalah suatu jalur orbit di atas padang khatulistiwa pada jarak ketinggian lebih kurang 36.000 km dari permukaan bumi di mana sebuah benda (misalnya satelit) yang ditempatkan di orbit ini memiliki waktu putaran yang sama dengan waktu rotasi (putaran bumi) dan bergerak searah dengan bumi*".[76]

Orbit geostasioner merupakan suatu ruang yang berbentuk temu gelang melingkari bumi pada padang khatulistiwa, dan merupakan suatu jalur atau tempat kedudukan satelit buatan yang posisinya relatif tetap terhadap permukaan bumi.[77]

GSO telah diakui oleh dunia internasional sebagai sumber daya alam terbatas, yang sebagian besar digunakan untuk komunikasi, dan juga sangat cocok untuk penempatan satelit orbit. Pertumbuhan teknologi ruang angkasa menunjukkan kecenderungan untuk memanfaatkan Orbit Gesostasioner dengan prinsip *first come first served.* Hal ini merupakan hambatan bagi negara-negara berkembang yang teknologinya belum maju. Sedangkan orbit geostasioner adalah sumber daya alam yang terbatas, langka dan sangat penting bagi semua negara. Kemajuan teknologi

---

[74] **Article 33** berbunyi: *"...the geostationary orbit are limited natural resources that they must be used efficiently and economically so that countries or group of countries may have equitable acces to both in conformity with the provisions of the Radio Regulations according to their needs and the technical facilities at their disposal*".

[75] Endang Suherman, *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, Penerbit: PT Alumni, Bandung, (Edisi Baru), 2009, hlm., 10.

[76] Priyatna Abdurrasyid., *Beberapa Aspek Hukum Orbit Geostationer*, Departemen Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta, 2003, hlm 3.

[77] Pendapat ini ini dikemukakan oleh Ka-Staf TNI AU pada acara Seminar Ruang Udara Nasional sebagai Asset Pembangunan, Jakarta, 10 Desem- ber 1991, hlm., 4.

khususnya teknologi penerbangan, telah membawa pengaruh (akibat) bagi kehidupan manusia yang kini telah mampu melakukan penerbangan ke dan di ruang angkasa. Berbagai bentuk pesawat ruang angkasa dan berbagai jenis satelit telah diciptakan, terutama oleh negara maju. Kesemuanya itu ditujukan untuk meningkatkan kesejahteraan umat manusia. Semua usaha ini mencapai puncaknya setelah Rusia pada tanggal 4 Oktober 1957 berhasil meluncurkan SPUTNIK-I yang mengorbit mengelilingi bumi, dan seterusnya APOLLO 11 menjelajahi ruang angkasa dan melakukan pendaratan di bulan.[78]

Indonesia, sebagai salah satu negara yang sedang membangun, telah menikmati kemajuan teknologi ruang angkasa ini sejak tahun 1976, yaitu dengan dimiliki dan dioperasikannya satelit PALAPA A-1. Satelit ini diluncurkan dan dioperasikan di suatu orbit yaitu orbit geostasioner. Orbit ini dinilai sangat menguntungksan dibandingkan dengan orbit lainnya, seperti orbit rendah, orbit medium dan orbit tinggi.

Kemudian timbul pertanyaan di benak kita, mengapa harus memilih peluncuran satelit di orbit gesostasioner daripada orbit rendah? Adapun alasan peluncuran dan pengoperasian satelit di orbit geostasioner dimaksudkan:

- *Pertama*, Gelang GSO adalah bagian dari alam yang unit, karena memungkinkan benda-benda angkasa buatan manusia, seperti satelit, laboratorium ruang angkasa yang ditempatkan pada orbit ini akan mengitari bumi secepat putaran bumi, sehingga berada pada posisi seolah-olah diam terhadap permukaan bumi. Walaupun satelit yang secara teoritis diam di tempat, dalam kenyataannya bergerak juga, sehingga membuat gerakan berpola hurup B. Hal ini disebabkan adanya variasi terpaan gaya matahari, gaya bulan dan gaya bumi serta gaya alam lainnya. Tetapi masih diperlukan juga stasiun pengendalian satelit bumi. Stasiun ini berfungsi menjaga jangan sampai satelit melanggeng keluar dari arah antene (seperti pernah terjadi pada satelit PALAPA B-2 tahun 1984). Oleh stasiun ini satelit diperintahkan kembali ke tempatnya dengan menggunakan roket kecil yang dipasang pada badan satelit. Dan karena pengendalian ini harus dilakukan secara teratur, maka pemakaian roket serta persediaan bahan sangat menentukan masa edar (*life time*) berfungsinya satelit

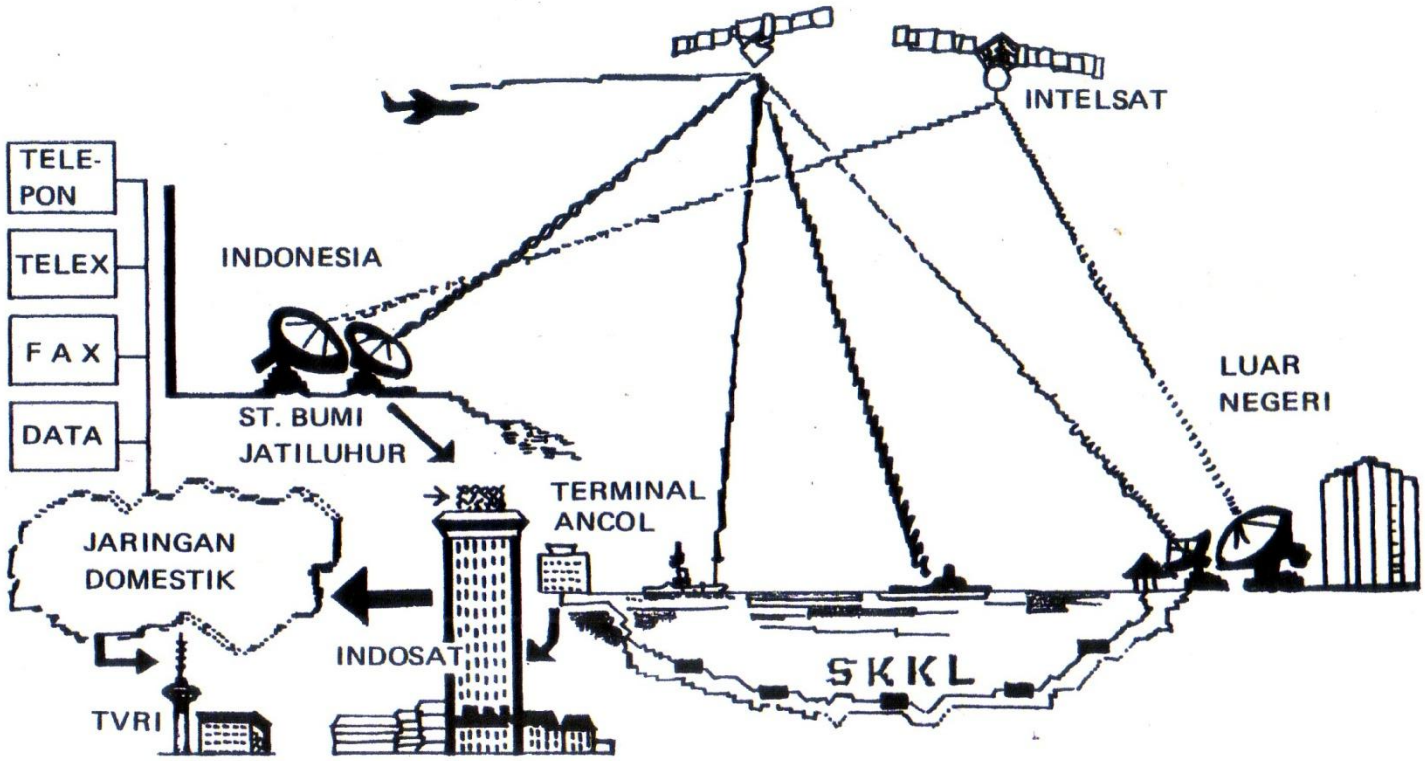
---

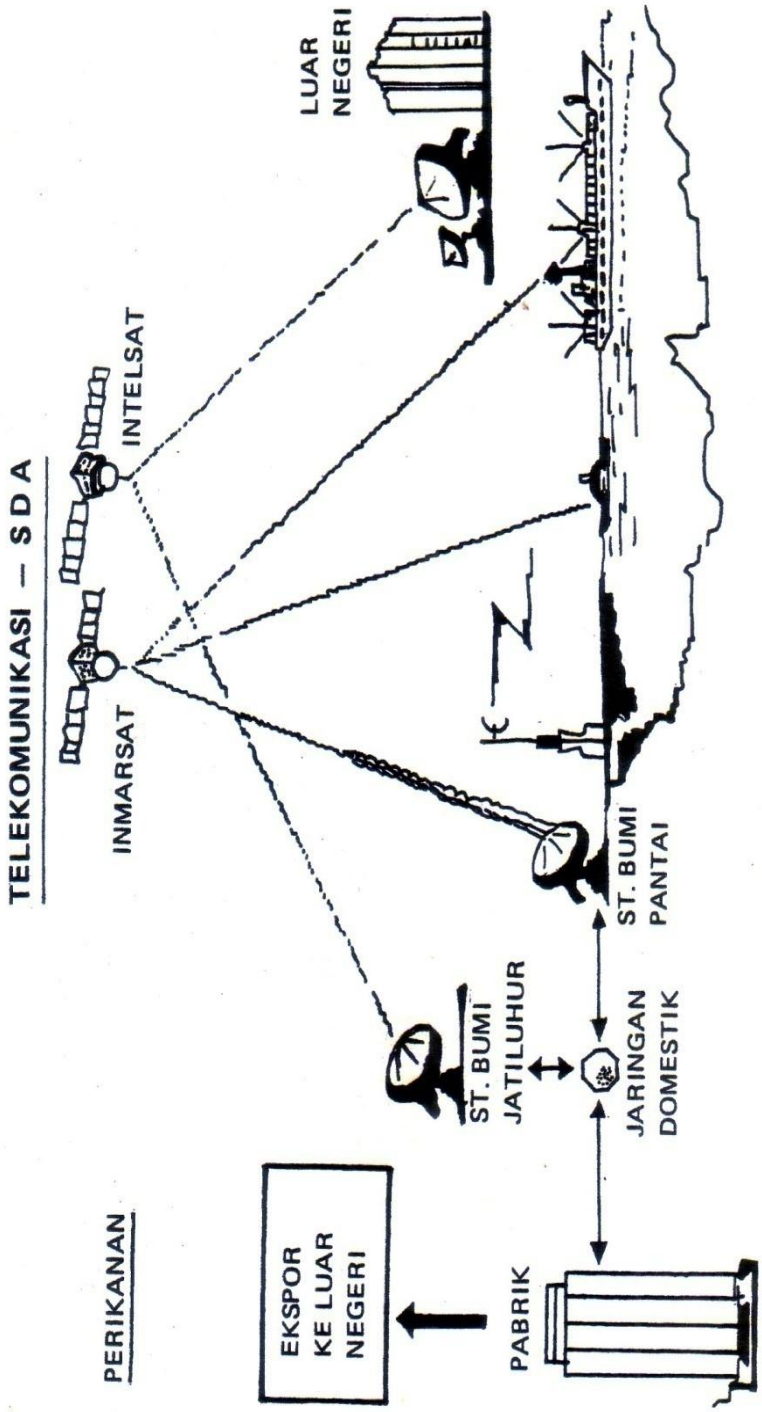
[78] Priyatna Abdurrasyid., *Kedaluatan Negara di Ruang Udara*, Penerbit: Rajawali Press, (Edisi Baru), 2007, hlm., 10.

itu. Orbit ini mempunyai sifat bahwa satelit yang ditempatkan di dalamnya berputar sinkron dengan kecepatan perputaran bumi (suatu *geosynchronus orbit*), dan karenanya dapat dilihat dari suatu titik bumi, satelit tersebut tetap berada pada posisi yang sama (geostasioner), sehingga antene di bumi tidak perlu terus menerus mengikuti satelit, seperti halnya pada satelit dalam orbit biasa yang jauh lebih rendah.[79]

Kedua, GSO mempunyai berbagai keuntungan antara lain bagi satelit telekomunikasi karena memungkinkan

[79] Endang Suherman, Wilayah Urada... ***Op.Cit***., hlm., 157, et-seq.


INTELSAT
TELE-
PON
TELEX
FAX
DATA
INDONESIA
ST. BUMI
JATILUHUR
LUAR
NEGERI
TERMINAL
ANCOL
JARINGAN
DOMESTIK
INDOSAT
SKKL
TVRI


TELEKOMUNIKASI – S D A
INTELSAT
INMARSAT
LUAR NEGERI
ST. BUMI PANTAI
ST. BUMI JATILUHUR
JARINGAN DOMESTIK
PERIKANAN
EKSPOR KE LUAR NEGERI
PABRIK

BAHAN BACAAN TERPILIH

Diederiks-Verschoor,I.H.Ph.,2011, *Persamaan dan Perbedaan Antara Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*, alih bahasa Bambang Iriana DJ., Penerbit: Sinar Grafika, Jakarta, Edisi Baru.

Endang Saefullah Wiradipradja,dan Mieke Komar Kantaatmaja 2008, *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*, Penerbit: CV Remadja Karya, Bandung, Edisi Baru.

Endang Suherman, 2008, *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, Penerbit: PT. Alumni, Bandung, Edisi Baru.

----------., 2011, *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*, Penerbit: PT. Alumni, Bandung, Edisi Baru.

Ida Bagus Rahmadi Supancana, 2008, *Perkembangan Pengatur an GSO dalam Forum Internasional dalam* Endang Saefullah dan Mieke Komar Kantaatmadja, *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*, Penerbit: Remadja Karya, Bandung.

Iwan Gayo (Editor), 2010, *Buku Pintar: Seri Senior*, Penerbit: Cv Upaya Warga Negara, Jakarta, Edisi 2010.

Jonathan L. Parapak,2002,*"Aplikasi Teknologi Ruang Angkasa untuk Kepentingan Pembangunan Nasional dan Aspek Pengaturannya*", Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makasar.

Karsi Pakpahan, 2009, "*Penyelenggaraan Telekomunkasi Satelit*", Rubrik Opini , dimuat dalam Harian Umum Suara Pembaharuan, Edisi 23 Mei 2009, halaman 11.

Mieke Komar Kantaatmadja, 2008, *Beberapa Masalah Hukum Udara dan Angkasa*, Penerbit: Remadja Karya, Bandung, Edisi Baru.

Priyatna Abdurrasyid,2003, *Beberapa Aspek Hukum Orbit Geo stationer*,Dept. Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta.

----------,2007, *Kedaluatan Negara di Ruang Udara*, Penerbit: Rajawali Press, (Edisi Baru).

----------,2007, *Kepentingan Ruang Udara (air Space) dan Ruang Angkasa ('Outer Space') Bagi Indonesia*, POLKAM, Jakarta.

----------, 2008, *Hukum Ruang Angkasa dan Kedirgantaraan Nasional*, Dept.Perhubungan RI, Jakarta.

----------, 2008, *Hukum Antariksa Nasional (penerapan Urgensinya)*, Penerbit: Rajawali Press, Jakarta, (Edisi Baru).

Sabarti Akhadia, (*tt*) *Wawasan Benua, Wawasan Bahari dan Wawasan Dirgantara dalam Wawasan Nusantara*, Dept. Perhubungan RI, Jakarta, (*tanpa tahun*).

Siboen (Marsmad. TNI-AU),2003, "*Pengamanan Wilayah untk Kepentingan Nasional",* (Makalah) FH-UNHAS, Makasar.

Syahmin AK., 1992/1993,*"Studi tentang Pemanfaatan GSO Ditinjau dari Segi Kepentingan Nasional Indonesia",* (Laporan Penelitian) PUSLITUNSRI, Indralaya, 1993.

----------., 2008, *Hukum Internasional Publik,* Jilid 4, Pen. PT Binacipta, Bandung, Cetakan ke-3.

Yasidi Hambali, 2008, *Hukum dan Politik Kedirgantaraan,* Penerbit: PT Pradnya Paramita, Jakarta, Edisi Baru.

Willy Moenandir Mengoendiprodjo, (*tt*) *Air Transport Regulation: Towards the Turn of the Century*, BPHN, tanpa tahun.

DAFTAR PUSTAKA

Ade Maman Suherman, 2004, *Aspek Hukum Dalam Ekonomi Global*, Ghalia Indonesia, Jakarta.

Akehurst, Michael, 2004, *A Modern Introduction to International Law*, George Allen & Unwin (Publisher).

Anjar Supriadhie, *2007, Hukum dan Politik Kedirgantaraan*, Penerbit: PT. Pradnya Paramita, Jakarta.

Anonimous, *Agreement on the Rescue of Astronauts,the Return of Astronauts and the Return on Objects Launched into Outer Space (Rescue Agreement, 3 December 1968).*

Anonimous, *Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space (Registration Convention, 15 September 1976).*

Anonimous,*Agreement governing the Activities of States on the Moon and nOther Celestial Bodies (Moon Agreement, 12 December 1979).*

Boer Mauna, 2010, *Hukum Internasional, Pengertian, Peranan dan Fungsi Dalam Dinamika Global*, Penerbit: PT. Alumni, Bandung, Cet-ke-8.

Cooper, John Cob, 2002, "*Roman Law and the Maxim Cuius est solum"* in International Air Law, Mc Gill Law Journal, Vol.7. 2002, hlm.,16.

----------, 2003, *Aerospace Law – Subject Matter and Terminology*, Recueil des course, JALC.

Cristol, C.Q., 2004, "*International Space Law and the Use of Natural Resources: Solar Energy",* 2004.

----------, 2009, *Space Law, Past, Present, Future*, Kluwer, Deventer.

Cheng, Bin, 2003, *The Legal Status of Outer Space*, dalam *Journal of International of Space Law*, 2003, p. 89 – 105.

----------, 2006, *The Legal Regime of Air Space and Outer Space: the Boundary Problem Functionalism Vs Spatialis* Kluwer, Deventer.

Courtein, S., 2007, *Treaties on Air Aeronautical Law*, ICASL, Mc Millian Ltd., New York, Canada, Canberra, London.

Datrich Moore, 2006, *The Next Fifty Years in Space*, Oxford University Press, London.

Desaussure, H.,2000, *The New Era in Outer Space*, Akron Law Review 13.

Diederiks, Verschoor,I.H.Ph.,2003, *An Introduction to Air Law* Kluwer, Deventer.

----------, 2008, *An Observation on the Recent Development of Air and Space Law*, Penerbit: CV. Ramadja Karya, Bandung.

----------, 2009, *Sumilarities with and Diferences Between Air and Space Law: Primarily in the Field of Private International Law*, Martinus Publisher Ltd., 3rd.ed.

Dougal M.S Mc., H.D Lassewel, 2003, *Law and Public Order in Space*,Yale University Press, New Haven, London.

Eillene Galloway, 2003, "*Should the United Nations Draft a Treaty on Earth Resources Satellite*"? *A Pro and Contra Analysis*" , Journal of Space Law Vol. 1 No. 33, 2003, hlm., 20;

Endang Suherman, 2003, *Hukum Udara Indonesia & Internasi*

onal, Penerbit: PT. Alumni, Bandung.
----------., 2008, *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, Penerbit: PT. Alumni, bandung, Edisi Baru.
Endang Saefullah Wiradipradja dan Mieke Komar Kantaatmaja 2008, *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*, Penerbit: CV. Ramadja Karya, Bandung, Edisi Baru.
Goedhuis, D., 2008, *Conflict of Law and Divergences in the Legal Regimes of Air and Outer Space* McGill, Ldt, Canada, New York, London, Sidney, 2nd.ed.
----------,2008, *"The Changing Legal Regime of Air and Outer Space,"* Internasional law and comparative law, dlm Quarterly, No.27,Tahun 2008.
Glahn, von, Gerhard, 2006, *The Law of Among Nations*, Claren don Press, Oxford, London, 5th.ed.
Gorbriel, A., 1999, *Legal Definition of Outer Space*, Journal of Space Law, Vol.5. 1999, hlm., 111, et-seq.
Grove, S., (editor), 2000, *The Space Shuttle and the Law*, Max Well Air Force Base.
Hall Bronner, R, 2003, *Freedom of the Air on the Convention on the Law of the Sea*, AJIL, Vol 71, 2003, hlm., 317.
Herczeg, I., 2004,*"Space Law and General International Law, Law",*16th Colloquium, Institute,Air University, Max Well Air Force Base.,

Ida Bagus Rahmadi Supancana, 2008, *Perkembangan Pengaturan GSO Dalam Forum Internasional*, dalam E. Saefullah dan Mieke Komar Kantaatmadja, *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*, Penerbit: Remaja Karya, Bandung.
Iwan Gayo (Editor), 2010, *Buku Pintar: Seri Senior*, Penerbit: CV. Upaya Warga Negara, Jakarta, Edisi 2010.
Jonathan L. Parapak,2002,*"Aplikasi Teknologi Ruang Angkasa untuk Kepentingan Pembangunan Nasional dan Aspek Pengaturannya*", Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makasar.
Karsi Pakpahan, 2009, "*Penyelenggaraan Telekomunkasi Satelit*", Rubrik Opini , dimuat dalam Harian Umum Suara Pembaharuan, Edisi 23 Mei 2009, halaman 11.
Kean, Arnold, 2003,, *Essay in Air Law*, Martinus Nijhoff Publisher - Devender.
Kollosov,Y.M., 2004, *"Legal Question of the Security of Civil Aviation"*, International Affairs (Moskow).,Vol.1 2004, No.4, hlm., 42-46.
----------., 2007, *Relationship of International Air and Space Law*, 20th.ed. Colloquium.
Lachs**,** M., 2004, *The International Law of Outer Space*, R.C. A.D.I, 2004, Vol.113, p. 1 – 16.
Lemoine, 2007, *Sovereignty and the Law of Outer Space*, Annals Droit Orient Special.
Lowenfeld, 2004, *Aviation Law*, Vol.2, No.77, Mathew Bender New York.

Manfred Lachs,2004, *International Air Space Law,* Nijhoff-Dordrecht.

Margo, R.D., 2007 Aviation Insurance, Bab 24: *The Insurance of Satellite,* Butterworth, London.

Mieke Komar Kantaatmadja, 2004, "*Beberapa Aspek Hukum Pesawat Antariksa-Bolak-balik"*, Artikel dimuat pada Harian Umum Sinar Harapan, Edisi: Selasa 5 Mei 1981.

----------, 2004, "*Masalah Tanggung jawab Hukum dalam peluncuran Satelit Komunikasi"*, dalam Harian Umum "Pikiran Rakyat", Bandung, 13 dan 14 Februari 2004.

----------, 2008, *Berbagai Masalah Hukum Udara dan Ang kasa* (*Air & Space Law*), Penerbit: CV. Remadja Karya, Bandung. Edisi Baru.

Naveau, J., 2009, *International Air Transportation in a Chang ing World*, Bruxelles, Bruylant.

Nicolas M. Matte, 2000 "*Aerospace Law: Telecommunication Satellites*" Requies des course, 2000, Vol.1, hlm., 119.

Nguyen Quoc Dinh, et-al., 2004, dalam Bin Cheng, *The Legal*

Peter Malanczuk, 2007, *Modern Introduction to International Law*, Nijhoff, Dordrecht.

Priyatna Abdurrasyid, 2008, *Hukum Antariksa Nasional, Pene-(rapan Urgensinya)*, Rajawali Press.

----------, 2003, *"Beberapa Aspek Huykum Orbit Geo-stasioner"*, Kertas kerja pada Diskusi Nasional masalah GSO, POLKAM, Jakarta.

----------, 1972, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara Udara*, Departemen Perhubungan RI, Jakarta.

----------, 2003, *"Orbit Geostasioner Sebagai Wilayah Kepentingan Nasional Kelangsungan Hidup Indonesia"*, Pidato Dies Natalis LEMHANAS, Jakarta.

----------, 2007, *Hukum Antariksa Nasional Penerapan Urgensinya*), Penerbit: Rajawali Press, Edisi Baru.

----------,2007, *Kepentingan Ruang Udara (Air Space) dan Ruang Angkasa (Outer Space) Bagi Indonesia,* Dept, Perhubungan RI, Jakarta.

Reijmen, B.C.M., 2002, *The United Nations Space Treaties Analyzed*, Eds., Frontieres Gif-Sur Ivette.

Sabarti Akhadia, (*tt*) *Wawasan Benua, Wawasan Bahari dan Wawasan Dirgantara dalam Wawasan Nusantara*, Dept. Perhubungan RI, Jakarta, (*tanpa tahun*).

Siboen (Marsmad. TNI-AU),2003, "*Pengamanan Wilayah untk Kepentingan Nasional",* (Makalah) FH-UNHAS, Makasar.

Sriwulan Rios Martino, 2008, *Masalah Pengaturan Pengguna an Tenaga Nuklir dalam Kegiatan Ruang Angkasa,* Dalam E. Saefullah Wiradipradja dan Mieke Komar Kantaatmadja., *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*, Penerbit: Remadja Karya, Bandung, Edisi Baru.

Syahmin AK., 1992/1993,*"Studi tentang Pemanfaatan GSO Ditinjau dari Segi Kepentingan Nasional Indonesia",* (Laporan Penelitian) PUSLITUNSRI, Indralaya, 1993.

----------., 2008, *Hukum Internasional Publik,* Jilid 4, Pen.

PT Binacipta, Bandung, Cetakan ke-3.

Sunarjati Hartono, "*Pengaruh Kemajuan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Dirgantara /Angkasa luar terhadap Pendidikan Hukum*". (Naskah Ceramah di BPHN-DEPKUM RI, Jarakta, tanpa tahun).

Yasidi Hambali, *Hukum dan Politik Kedirgantaraan*, Pradnya Paramita, Jakarta, Edisi baru, 2007, hlm., 51, et-seq.

Tien Saefullah, 2008, *Peledakan Pesawat KAL 858 dan Pelaksanaan Konven si Montreal 1971*, dalam Endang Saefullan dan Miek komar Kantaatmadja, *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*, Penerbit: CV. Remadja Karya, Bandung.

Wahyuni Bahar, 2008, *Pertanggungjawaban Negara Terhadap Aktivitas Komersial di Ruang Angkasa*, CV. Remadja Karya, Bandung.

Willaim E. Howard and James Baar, 2006, *Space Craft and Missiles of the World*. Frontieres Gif-Sur Ivette.

Willy Moenandir Mengoendiprodjo, (*tt*) *Air Transport Regulation: Towards the Turn of the Century*, BPHN, tanpa tahun.

Zyllies, M.,2004, *International Air Transportation Law, Nijhoff*, Martinus, Dorderecht.

GLOSSARIUM

A.

Accession (Aksesi) adalah pernyataan turut serta suatu negara terhadap keseluruhan isi suatu perjanjian internasional multilateral (konvensi) tanpa disertai pensyaratan. Melalui aksesi ini negara yang tidak ikut melakukan perundingan dan penandatanganan suatu konvensi, turut serta terikat pada semua ketentuan dalam suatu perjanjian internasional multilateral.

Accreditation (Akreditasi) adalah wilayah negara yang merupakan Wilayah hukum diplomatik bagi perwakilan diplomatik suatu negara pengirim, yang ditentukan sesuai prinsip dan kebiasaan hubungan diplomatik yang diatur dalam hukum internasional.

Ad interim (Bersifat Sementara)

Agenda 21 Rencana agenda abad 21 yang terdiri dari 800 halaman untuk mempromosikan pembangunan ekonomi yang berkesinambungan dengan tidak merusak lingkungan. Ini merupakan suatu komitmen untuk membersihkan lingkungan dan mempertahankannya hingga abad berikutnya. Agenda 21 adalah salah satu dari tiga Deklarasi yang dihasilkan oleh Konferensi PBB tahun 1992 lalu, yang dikenal dengan sebutan '*The Rio Earth Summit*'

Agreement (Persetujuan) adalah nama lain dari perjanjian, konvensi, atau kontrak internasional. Akan tetapi di dalam hubungan diplomatik, *Agreement* diartikan sebagai persetujuan yang diberikan oleh kepala negara penerima kepada negara pengirim atas pancalonan duta besar yang telah diajukan oleh negara pengirim yang akan diakreditasikan di negara penerima.

Annexation (Aneksasi) ialah suatu cara menguasai wilayah yang dimiliki negara lain atau wilayah tak bertuan, yang umumnya merupakan tindakan sepihak (*unilateral act*). Setelah menguasai wilayah tersebut, penguasa baru melakukan kontrak kedaulatan dan yurisdiksi atas wilayah yang baru diperolehnya itu.

***Anti Ballistic Missile Weapon* (ABM)**:
Rudal yang dilengkapi radar untuk mempertahankan sasaran tertentu dari serangan rudal musuh dengan cara menghancurkan rudal musuh (di tengah jalan) sebelum mengenai sasaran.

***Association of South East Asian Nations* (ASEAN)**:

Suatu kelompok regional negara-negara yang berada di Wilayah Asia Tenggara yang didirikan pada 8 Agustus 1967 oleh Menteri Luar Negeri Indonesia, Malaysia, Singapura, Thailand dan Filipina, setelah pencanangan Deklarasi Bangkok. ASEAN kemudian berkembang menjadi 10 negara dengan masuknya Brunei, Myanmar, Vietnam, Laos, dan Kamboja. Melalui *ASEAN Regional Forum* (ARF) yang dibentuk pada tahun 1993, negara-negara ingin menetralkan kemungkinan adanya dominasi (oleh suatu negara/kawasan tertentu) dengan melibatkan negara-negara di Semenanjung Pasifik, Eropa, dan Amerika dalam kegiatan diplomasi regional.

B.

Bilateral (Dua negara). Istilah yang digunakan untuk menyebut suatu persetujuan atau perjanjian internasional tertulis antara dua negara terhadap kesepakatan atas kepentingan khusus, misalnya permasalahan tapal batas, masalah ekstradisi, dll.

Bipolar Suatu konsep yang terkenal di era Perang Dingin ketika struktur hubungan internasional berporos pada dua kekuatan yaitu Amerika Serikat dkk dan Uni Soviet cs. Tiga struktur politik internasional: kekuasaan, rezim, dan ideologi ditentukan oleh kepentingan dan persepsi kedua kekuatan tersebut.

BPS Badan Penyelesaian Sengketa, merupakan salah satu organ dari Ogranisasi Perdagangan Dunia. Badan ini merupakan hasil Putaran Uruguay 1994, yang sebelumnya merupakan organ dari GATT yang tidak berfungsi dengan baik.

C.

Career diplomatic (Diplomatik Karir) ialah pejabat diplomatik yang berasal dari Kementerian Luar Negeri, dan melalui proses jenjang kepangkatan diplomatik yang ada.

Charge d'Affaires (Kuasa Usaha). Dalam beberapa situasi/keadaan, misalnya kepala perwakilan tidak ada ditempat (kantor KBRI) di negara penerima, maka unsur pimpinan lain dapat menjalankan fungsinya sebagai kepala perwakilan sementara, misalnya oleh Sekretaris 1, atau 2, atau anggota staf diplomatik yang lain. Sebab dalam hukum diplomatik, jabatan kepala perwakilan tidak boleh kosong (meskipun hanya satu hari saja), harus dijabat oleh staf diplomatik di perwakilan bersangkutan.

Chauvinism Aliran yang mengerdepankan penampilan, mendemontrasi kan rasa patriotik yang berlebihan (*superpatriotism*) terhadap

negara. *Chauvinism* secara implisit adalah loyalitas yang sangat tinggi kepada negara, Atau dengan kata lain suatu bentuk ekstrem dari nasionalisme yang menganggap negara tidak mungkin melakukan kesalahan.

Cold War (Perang Dingin). Suatu konsep yang diciptakan oleh **HB Swope** dan dipopulerkan oleh **Walter Lippman** untuk menggambar kan situasi tidak terjadi peperangan maupun perdamaian antara Blok Barat (Kapitalis) dan Blok Timur (Komunis) setelah Perang Dunia Kedua.

Communiqui, Joint Komunike, komunike bersama. Kesepakatan yang dibuat oleh dua negara (bilateral) maupun banyak negara (multilateral) yang diperoleh dalam suatu pertemuan resmi. Misalnya Komunike Bersama antar-lima negara dalam membentuk ASEAN pada tahun 1967.

Confidence Building Measure (CBM):
CBM adalah salah satu pengaturan internasional untuk kerja sama keamanan. Rangkaian aktivitas dan pengaturan yang akan meningkatkan rasa saling percaya terhadap sikap dan tingkah laku suatu negara. Arti ***confidence*** di sini bermakna subjektif bahwa suatu negara tidak akan menggunakan kekuatan dan mengkhianati atau merusak kepercayaan tersebut (dengan melancarkan serangan misalnya). Adanya CBM akan meningkatkan rasa percaya tersebut. ASEAN Regional Forum merupakan salah satu forum untuk menciptakan *confidence* tersebut.

Consent, mutual Kesepakatan bersama antara negara penerima dan negara pengirim, yaitu untuk membuka hubungan persahabatan resmi antara kedua negara sampai pada tingkat duta besar. Jika dalam kesepakatan bersama tersebut tidak ditentukan lain, maka kesepakatan membuka perwakilan diplomatik secara otomatois termasuk kesepakatan membuka hubungan atau perwakilan konsuler.

Containment Doktrin kebijakan luar negeri Amerika Serikat yang diperkenalkan sejak tahun 1947 untuk mencegah usaha ekspansi paham komunis. Ide yang berasal dari **Presiden Truman** ini dimaksudkan untuk menjaga agar paham Komunisme tidak menyebar, dan tetap berada di dalam wilayah negara-negara Komunis yang diperolehnya sejak berakhirnya Perang Dunia II.

D.

Dean (Doyen) (Kepala Korp Diplomatik). Seorang duta besar negara asing yang paling lama bertugas di sesuatu negara penerima atau seorang duta besar yang paling dahulu menyerahkan surat-surat kepercayaannya dibandingkan dengan duta-duta besar

asing lainnya, dapat ditunjuk sebagai ketua *Corps Diplomatique* yang lazim juga disebut *Dean* atau *Doyen*.

Declaration (Deklarasi) adalah pernyataan sepihak suatu negara tentang pemahaman atau penafsiran mengenai suatu ketentuan dalam perjanjian internasional, yang dibuat ketika menanda tangani, menerima, menyetujui, atau mengesahkan perjanjian internasional yang bersifat multilateral, guna memperjelas makna ketentuan tersebut dan tidak dimaksudkan untuk mempengaruhi hak dan kewajiban negara dalam perjanjian internasional.

Deklarasi (*declaration*). Pengertian menunjuk pada suatu:

- Traktat;
- Instrumen formal yang dilampirkan pada suatu traktat atau konvensi yang bersifat menjelaskan/menafsirkan;
- Perjanjian informal yang berkaitan dengan masalah yang tidak begitu penting;
- Resolusi oleh sebuah konferensi diplomatik yang bersifat mendesak dan perlu perhatian dari semua negara.

Delegate Para anggota delegasi (yaitu menunjuk pada pengertian orangnya). Delegasi yang dikirim oleh sesuatu negara untuk mewakili pada sesuatu badan atau konferensi.

Delegation (delegasi/utusan).

***Developing Eight (D-8)*:** Sebuah kelompok yang terdiri dari 8 negara berkembang yaitu Mesir dan Nigeria mewakili Afrika; Iran dan Turki mewakili Balkan dan Asia Tengah; Bangladesh dan Pakistan mewakili Asia Selatan; serta Malaysia dan Indonesia mewakili Asia Tenggara. Agenda utama D-8 adalah mencari terobosan kerjasama ekonomi yang lebih konkret di antara negara-negara yang mayoritas beragama Islam.

Diplomacy (Diplomasi), adalah seni dalam praktik melakukan negosiasi oleh seseorang (yang biasanya disebut diplomat) yang lazimnya mewakili sebuah negara atau organisasi (internasional). Kata diplomasi sendiri biasanya langsung terkait dengan diplomasi internasional yang lazim mengurus berbagai hal seperti budaya, ekonomi, dan perdagangan. Biasanya orang menganggap diplomasi sebagai cara mendapatkan keuntungan dengan kata-kata yang halus.

Diplomasi sebagai kegiatan untuk mencapai tujuan nasional di bidang politik luar negeri bersifat dinamis; menyesuaikan perkembangan pada tingkat nasional, regional dan global.