**BAB II**

**PERKEMBANGAN HUKUM UDARA DAN RUANG ANGKASA DALAM HUKUM INTERNASIONAL**

* + - 1. **Peran dan Perkembangan Hukum Internasional**

 Dewasa ini Hukum Internasional (HI) mengatur hampir semua aktivitas negara. Ada hukum tentang penggunaan laut, udara, ruang angkasa, dan antariksa. Ada hukum yang mengatur jasa telekomunikasi pos, pengangkutan barang dan penumpang, juga keuangan. HI juga menjadi perangkat utama pengaturan perdagangan internasional. HI juga sangat memerhatikan masalah nasionalitas, ekstradisi, penggunaan kekuatan bersenjata, hak asasi manusia, perlindungan lingkungan serta keamanan nasional. Singkat kata cukup sulit untuk menemukan aktivitas negara yang tidak diatur oleh HI.[[1]](#footnote-1)

 HI mengoordinasi dan memfasilitasi kerja sama antar negara-negara yang saling tergantung satu sama lain. Praktik HI tidak dapat terpisahkan dari masalah diplomasi, politik dan sikap, pola atau kebijakan hubungan luar negeri. Dalam banyak kasus meskipun pertimbangan hukum tetap penting, tetapi sangat besar kemungkinan bahwa negara dalam mencari legalitas tindakan atau keputusan yang diambilnya mengutamakan *self-interest, expediency* atau *humanity*. Hal ini sangatlah wajar menurut Dixon, karena banyak negara mempunyai karakter dan sikap yang berbeda-beda sebagaimana juga sifat manusia pada umumnya.[[2]](#footnote-2)

 Ada beberapa faktor yang memengaruhi perkembangan HI, *pertama* adalah meningkatnya jumlah negara baru akibat proses dekolonisasi. Sebagian besar negara berkembang yang lahir pasca Perang Dunia Kedua, merasakan bahwa aturan HI lebih mengakomodasi kepentingan negara maju. Hal ini didasarkan pada fakta bahwa HI pada awalnya merupakan hukum yang berlaku antar negara di Eropa. Merekalah yang menentukan bentuk dan jalannya HI. Keinginan negara berkembang untuk terbebas secara politik dan ketergantungan ekonomi dari mantan negara penjajahnya telah membawa Pengaruh HI pada umumnya. Apabila negara maju menghendaki HI tidak dikutak-katik untuk melindungi kepentingannya, maka sebaliknya negara berkembang bersikap reformis menghendaki adanya perubahan-perubahan mendasar dalam HI sehingga betul-betul mencerminkan nilai-nilai yang dianut oleh mayoritas penduduk dunia.[[3]](#footnote-3)

 Faktor *kedua* yang memengaruhi perkembangan HI adalah munculnya berbagai organisasi internasional. Organisasi internasional yang muncul bak cendikiawan di musim hujan setelah Perang Dunia Kedua dan diakui kedudukannya sebagai subjek HI pada tahun 1949 banyak mengeluarkan aturan-aturan HI yang mengikat baik dalam lingkup regional maupun universal pada anggotanya.[[4]](#footnote-4)

 Faktor *ketiga* adalah diakuinya individu sebagai subjek HI. Meskipun memberikan pengakuan secara terbatas pada individu sebagai subjek HI lewat pengadilan penjahat perang Nuremberg dan Tokyo 1946-1949 terbukti banyak membawa pengaruh pada perkembangan HI. Penetapan pengadilan di atas memberikan kontribusi yang tidak sedikit pada perkembangan aturan HAM internasional.[[5]](#footnote-5)

 Faktor *keempat* adalah perkembangan teknologi dan komunikasi. Perkembangan teknologi dan komunikasi sangat berpengaruh pada pengaturan internasional penggunaan laut, udara dan ruang angkasa. Perkembangan teknologi pulayang memberikan inspirasi perlunya pengaturan internasional untuk menanggulangi kejahatan lewat internet, pelarangan pengembangan senjata pemusnah massal, senjata-senjata yang sangat menyengsarakan manusia, juga pengaturan penerbangan sipil internasional.

 Faktor *kelima* adalah muncul dan makin berperannya aktor-aktor non state dalam peraturan internasional khususnya NGO juga perusahaan transnasional (TNC) yang memberi warna baru pada wajah hukum internasional.[[6]](#footnote-6)

 Faktor *keenam* adalah era globalisasi. Globalisasi pada abad ke-20 dan 21 ditandai dengan intensitas:[[7]](#footnote-7)

1. Transaksi bisnis yang dilakukan antarpelaku usaha antarnegara.
2. Melemahnya pelaksanaan kedaulatan negara-negara berkembang (Negara Berkembang) atas tekanan negara-negara maju (Negara Maju).
3. Pemanfaatan hukum internasional oleh Negara Maju untuk berbagai kepentingan

Faktor *ketujuh* adalah seiring dengan era globalisasi di atas munculnya isu-isu yang mengglobal seperti demokrasi, HAM, lingkungan hidup, terorisme yang banyak memengaruhi perkembangan hukum internasional.[[8]](#footnote-8)

* + - 1. **Indonesia dan Hukum Internasional**

 Sebagai anggota masyarakat bangsa-bangsa Indonesia membutuhkan hukum internasional untuk melakukan interaksi dengan subjek-subjek HI yang lain. Bagaimana sikap Indonesia terhadap HI mengalami pasang surut. Pasang surutnya sikap Indonesia terhadap hukum internasional ini dapat dibagi dalam tiga masa. Pertama sikap Indonesia di masa Orde Lama di awal kemerdekaan (1945-1966), masa Orde Baru atau sering disebut sebagai masa pembangunan atau di tengah kemerdekaan (1966-1998) dan era reformasi (1998-sekarang).[[9]](#footnote-9)

1. **Sikap Indonesia terhadap Hukum Internasional di Era Orde Lama (1945-1965)[[10]](#footnote-10)**

 Posisi Indonesia sebagai negara yang pernah berstatus negara jajahan sangat memengaruhi sikap Indonesia terhadap HI. Pengalaman buruk suatu negara dimasa lalu dapat memengaruhi perilakunya yang tidak ingin mengalami perlakuan serupa dengan apa yang pernah dialaminya itu di masa yang akan datang. Hal ini mengambil analogi dari apa yang ditemukan terhadap manusia di mana pengalaman buruk seseorang dimasa lalu dapat menimbulkan traumatik dan upaya keras untuk tidak mengalami hal serupa di masa yang akan datang, yang berpotensi memengaruhi perilaku hukumnya.

 Indikator di atas dapat diterapkan dalam kasus sikap negara bekas jajahan terhadap hukum internasional di mana alasan psikologis berupa pengalaman buruk di masa lalu sebagai bangsa jajahan merupakan salah satu faktor yang dapat memengaruhi perilaku negara dalam penerimaan hukum internasional dalam hukum nasionalnya.

 Di awal kemerdekaan atau masa Orde Lama ini sikap Indonesia cenderung tidak bersahabat dengan HI. Kecurigaan bahwa HI merupakan produk ciptaan barat yang merupakan alat legitimasi kepentingan barat terhadap negara-negara bekas jajahan sangatlah terasa. Sikap Indonesia terhadap hukum internasional yang dianggap sebagai HI colonial menunjukkan adanya sentiment nasionalisme, resistansi dan perlawanan.

 Terkait sikap Indonesia di Era Orde Lama ini, satu catatan menarik disampaikan oleh Mochtar Kusumaatmadja bahwa sesungguhnya Indonesia tidak dalam sikap memusuhi hukum internasional namun berupaya mencari keseimbangan antara kepentingan negara berkembang yang mayoritas negara bekas jajahan dengan negara-negar maju. Kalaupun yang dilakukan Indonesia dinilai melanggar hukum internasional hal ini adalah dalam rangkasa membuat hukum internasional yang konstruktif bukan destruktif. Hal ini yang diupayakan Mochthar Kusumaatmadja ketika memperjuangkan Deklarasi Djuanda tentang konsep negara kepulauan yang akhirnya berhasil diterima dalam UNCLOS 1982. Demikian pula dengan persoalan nasionalisasi perusahaan tembakau Belanda yang juga berhasil dimenangkan oleh Indonesia.[[11]](#footnote-11)

1. **Sikap Indonesia terhadap Hukum Internasional di Era Orde Baru (1966-1998)[[12]](#footnote-12)**

 Di era Orde Baru (1966-1998), sikap Indonesia lebih bersahabat terhadap hukum internasional. Di era ini tercatat beberapa kali Indonesia mengirim pasukan Garuda sebagai pasukan perdamaian PBB bergabung dengan negara-negara lain di beberapa wilayah konflik. Politik luar negeri Indonesia di era Orde Baru condong ke barat. Rezim Orde Baru sangat *welcome* terhadap investor asing. Hal ini dibuktikan dengan begitu cepatnya Indonesia meratifikasi Konvensi Washington tahun 1965 tentang International Center for Settlement Investment Dispute (ICSID) di tahun 1968, dengan maksud untuk menarik investor asing. Rezim Orde Baru juga banyak menandatangani Bilateral Investment Treaty (BIT) dengan negara-negara asal investor asing yang isinya memberikan jaminan *full security* bagi para investor. Apabila di bidang investasi Indonesia sangat tunduk pada hukum internasional, tidak demikian halnya di bidang HAM. Di bidang HAM Soeharto bersama-sama Lee Kwan Yu dari Singapura, mengenalkan apa yang disebut dengan nilai-nilai Asia, bahwa HAM khususnya bidang sipil politik tidak sesuai dengan nilai-nilai Asia. HAM dikatakan berasal dari Barat, individualisme. Sedangkan masyarakat Asia adalah berdasarkan kekeluargaan dan gotong royong.

1. **Sikap Indonesia terhadap Hukum Internasional di Era Reformasi (1998-sekarang)[[13]](#footnote-13)**

 Dibandingkan dengan dua era sebelumnya, di era reformasi (1998 sampai sekarang) sikap Indonesia terhadap Hukum Internasional jauh lebih bersahabat. Indonesia banyak melakukan perjanjian kerja sama di berbagai bidang baik ekonomi, pertahanan keamanan, sosial, maupun budaya. Di masa kepemimpinan Habibie begitu banyak perjanjian HAM yang diratifikasi, seolah ingin menunjukkan ada dunia bahwa Indonesia telah berubah menjadi lebih *respect* terhadap HAM. Tahun 2006 Indonesia telah berubah menjadi lebih respect terhadap HAM. Tahun 2006 indonesia meratifikasi dua *bill of right* instrument HAM yaitu ICCPR dan ICESCR 1966.

 Saat ini meskipun sudah lebih baik dari dua periode sebelumnya namun sesungguhnya perhatian terhadap hukum internasional masih jauh dari yang diharapkan. Hukum internasional seperti terisolir. Di kalangan akademisi tampak sangat kurangnya aspek internasional dalam bahasan ilmu ketatanegaraaan di Indonesia. Sebaliknya jaga lemahnya pembahasan aspek konstitusional dari hukum internasional. Hal ini menyebabkan agak sulit untuk menganalisis dan menyimpulkan pertanyaan-pertanyaan klasik seperti bagaimana kedudukan hukum internasional dalam sistem hukum nasional Indonesia juga apakah Indonesia menganut monoisme atau dualism dalam menerapkan hukum internasional ke dalam hukum nasionalnya.

* + - 1. **Hukum Angkasa**
1. **Istilah dan Pengertian Hukum Angkasa**

Sebagaimana halnya dengan sejarah hukum udara, sejarah hukum Angkasa mungkin dimulai sejak berlakunya prinsip Hukum perdata Romawi “Cuius es solum eius et usque ad coelum” yaitu bahwa barang siapa yang memiliki tanah juga ruang udara diatasnya sampai setinggi langit.[[14]](#footnote-14)

Arti sesungguhnya bagi penerbangan baru timbul setelah manusia mampu melakukan penerbangan-penerbangan, baik dengan balon udara maupun dengan pesawat yang lebih berat dari udara, yaitu sejak akhir abad ke-18, sampai akhirnya inti dari prinsip Hukum Romawi itu kita jumpai kembali dalam Konvensi Paris 1919 dan Konvensi Chicago tahun 1944 tentang penerbangan internasional, setidak-tidaknya sampai batas ketinggian ruang udara.[[15]](#footnote-15)

Dalam hubungan dengan Hukum Angkasa, yang menjadi masalah ialah apakah prinsip Romawi itu, yang bila diterapkan pada suatu negara, tidak lain adalah prinsip kedaulatan, berlaku pula dalam ruang angkasa, karena secara harfiah prinsip tersebut berlaku tanpa batas (karena “langit” tidak ada batasnya).

Pendapat ini dianut oleh Westlake yang dalam tahun 1908 menyatakan bahwa “tidak ada perbatasan bagi kedaulatan suatu negara di bawahnya dam tetap sama sampai di manapun jarak ketinggiannya”.

Dengan perkembangan teknologi yang memungkinkan manusia meluncurkan pesawat-pesawat angkasa dan satelit-satelit yang mengelilingi bumi dalam orbit-orbit yang perigeenya 160 km atau lebih, bahkan bisa mengorbit dalam geostationary orbit setinggi hampir 36.000 km, maka pendapat Westlake dengan sendirinya harus kita tinjau lebih lanjut.

Pendapat seperti Westlake masih dikemukakan pula oleh penulis-penulis lain misalnya bahwa “kedaulatan dalam praktek meliputi seluruh ruang yang dapat dimanfaatkan oleh manusia”.

Sebagian pendapat mengenai satu rezim hukum bagi Ruang Udaran dan Ruang Angkasa dikemukakan sebelum diluncurkannya Sputnik I pada tanggal 4 Oktober 1957, karena setelah spekulasi bahwa manusia dapat mencapai angkasa luar menjadi suatu kenyataan, maka hukum udara dalam praktek tidak dapat dengan begitu saja diperlakukan bagi penerbangan angkasa.

Suatu contoh adalah definisi dari “aircraft” sebagaimana terdapat dalam Konvensi Chicago 1944, Annex 6, yang berbunyi: “pesawat udara adalah setiap alat yang mendapat gaya angkat dari reaksi udara”.

Inti dari definisi ini adalah adanya “udara” yang mempunyai suatu kepadatan tertentu, yang dalam kenyataannya semakin tinggi semakin berkurang.

Sebaliknya bagi roket yang merupakan motor penggerak bagi pesawat angkasa, udara tidak diperlukan, bahkan kepadatan “udara” justru menjadi hambatan besar baginya, misalnya ketika kembali ke bumi.

Untuk pertama kalinya Hukum Angkasa mendapat bentuk dengan Deklarasi Sidang Umum PBB tanggal 15 Desember 1963, yaitu deklarasi tentang prinsip-prinsip hukum mengenai kegiatan-kegiatan negara dalam eksplorasi dan pemanfaatan ruang angkasa.

Dalam deklarasi ini disetujui 9 prinsip, yang terpenting di antaranya adalah mengenai status hukum ruang angkasa. Deklarasi ini kemudian disusul dengan “Treaty on Principles Governing the Activities of State in the Moon and Other Celestial Bodies”, yang diadakan pada tanggal 27 Januari 1967.

Suatu konvensi dalam bidang perdata diadakan pada tanggal 29 Maret 1972, yaitu “Convention on International Liability for Damage caused by Space Objects”. Konvensi ini merupakan penjabaran dari salah satu prinsip dalam deklarasi tanggal 13 Desember 1963, bahwa negara yang meluncurkan suatu benda ke ruang angkasa bertanggung jawab untuk kerugian yang ditimbulkan pada negara lain atau warga negaranya atau badan hukum, baik di darat, di ruang udara maupun di ruang angkasa.

Pada tanggal 22 April 1968 diadakan suatu Persetujuan mengenai pertolongan pada astronot, pengembalian astronot dan benda-benda angkasa yang diluncurkan ke ruang angkasa.

Suatu konvensi mengenai pendaftaran benda-benda yang diluncurkan ke ruang angkasa untuk eksplorasi angkasa luar diadakan dalam tahun 1975.

Akhirnya, suatu deklarasi yang ditimbulkan banyak tantangan ditanda tangani oleh 8 (delapan) negara khatulistiwa di Bogota pada tanggal 3 Desember 1976.

Pentingnya deklarasi ini adalah karena mengemukakan bahwa *geostationary orbit* merupakan suatu sumber alam yang mempunyai nilai bagi khatulistiwa.

*Geostationary orbit* yang terletak kira-kira 36.000 kilometer di atas khatulistiwa dinyatakan sebagai wilayah kedaulatan negara yang bersangkutan.

Perkembangan Hukum Angkasa selanjutnya akan tergantung pada perkembangan teknologi yang pasti akan membawa problem-problem baru.

Suatu sifat dari penerbangan angkasa adalah bahwa perbedaan kemampuan dari berbagai negara di dunia jauh lebih besar daripada penerbangan di udara, dan bahwa hanya 4 atau 5 negara yang mempunyai tingkat teknologi ruang angkasa yang cukup untuk turut serta dalam kegiatan angkasa secara lengkap dan aktif, artinya mempunyai kemampuan yang cukup untuk membuat sendiri wahana peluncur, pesawat angkasa dan meluncurkan sendiri ke ruang angkasa. Kenyataan ini akan banyak mempengaruhi perkembangan hukum angkasa, yang dengan sendirinya telah langsung tumbuh sebagai suatu hukum internasional. Kemajuan teknologi yang mutakhir adalah kemampuan dari pesawat space orbiter atau space shuttle yang mempunyai kemampuan melebihi pesawat-pesawat angkasa lainnya, karena dapat dipakai berulang-ulang, berbeda dengan pesawat angkasa sebelumnya yang setelah kembali ke bumi dan tidak dapat dipergunakan lagi dan harus turun dengan mempergunakan parasut, sedangkan space shuttle dapat mendarat seperti pesawat biasa.

Ukuran space shuttle-pun cukup meyakinkan, yaitu sebesar suaut DC-9 dengan ruang muatan yang dapat mengangkat sekaligus beberapa satelit misalnya.

Oleh karena itu, maka terlepas dari soal biaya pembuatan dan peluncuran space shuttle yang masih cukup tinggi, sudah dapat dibayangkan adanya potensi komersial sehingga dapat menarik bagi perusahaan swasta untuk mengusahakan angkutan dengan pesawat shuttle.

Mungkin masih terlalu jauh untuk mengadakan suatu konvensi semacam Konvensi Warsawa tahun 1929 untuk mengatur tanggung jawab pengangkut angkasa, mungkin pula masih terlalu prematur untuk mengadakan konvensi-konvensi Pidana untuk penerbangan angkasa, akan tetapi hal tersebut hanyalah soal waktu saja.

Bagi perancang konvensi-konvensi ini tersedia bahan perbandingan yang dapat disediakan oleh bidang Hukum Udara yang juga telah tumbuh mengikuti perkembangan-perkembangan teknologi. Hukum angkasa dipakai dalam arti sempit, yaitu hanya bidang hukum yang mengatur ruang angkasa dan pemanfaatannya, sebagai ekivalen dari istilah *Space Law* atau *Outer Space Law*.

Sebagimana halnya dengan penerbangan dan Hukum Udara, yang mempunyai 3 unsur pokok, pada kegiatan Ruang Angkasa dan Hukum Angkasa, terdapat pula tiga unsur pokok, yaitu:[[16]](#footnote-16)

a. angkasa atau ruang angkasa,

b. pesawat angkasa dan benda-benda angkasa yang diluncurkan manusia,

c. kegiatan ruang angkasa (*space activities*), misalnya peluncuran benda-benda ke angkasa atau penerbangan di angkasa.

Oleh karena itu, hukum angkasa dapat diberikan definisi, serupa yang diberikan Charles de Visscher untuk Hukum Udara atau memberi definisi yang lebih lengkap sebagai berikut. Hukum Angkasa adalah keseluruhan norma-norma hukum yang berlaku khusus untuk penerbangan angkasa, pesawat angkasa dan benda-benda angkasa lainnya dan ruang angkasa dalam peranannya sebagai ruang kegiatan penerbangan (angkasa).

Cooper tidak memberikan suatu definisi khusus tentang Hukum Angkasa, karena definisi tentang Hukum Udara yang diberikannya pada tahun 1951. Dalam tahun 1963 diperluas menjadi suatu definisi tentang “Aerospace Law”, yaitu *a single branch of law to govern all man made flights*.

Cooper berpendapar bahwa unsur yang pokok adalah penerbangan oleh manusia, baik di ruang udara, maupun ruang angkasa. Menurut pendapat saya pemakaian istilah Hukum Angkasa dalam arti sempit ditunjang oleh kebiasaan sehari-hari dalam bahasa Indonesia, yang mempergunakan kata pesawat angkasa, ruang angkasa, penerbangan angkasa, sehingga dalam pemakaian sehari-hari kata angkasa mempunyai konotasi yang berbeda dengan kata udara.

Pemakaian istilah Hukum Udara dalam arti luas sehingga meliputi baik bidang Hukum Udara dan Hukum Angkasa (dalam arti sempit) bersamaan dengan istilah Hukum Ruang Angkasa, mengakibatkan suatu “contradictio in terminis”, oleh karena kalau Hukum Angkasa meliputi Hukum Udara dan Hukum Angkasa (luar) maka Hukum Ruang Angkasa tentunya harus diartikan sebagai hukum yang mengatur ruang udara dan ruang angkasa (luar).

Agaknya dalam bahasa Inggris kesulitan istilah tidak begitu besar, kata “space” dalam bahasa Inggris dalam bidang ini selalu diasosiasikan dengan “outer space”, karena kalau yang dimaksud “ruang angkasa”, maka selalu dipakai istilah “airspace”. Kata “space” dipergunakan dalam kata “spacecraft”, “space suit”, “space objects”, “space probe”, “space treaty”, “space program”, “spae lab”, “space vehicles” dan sebagainya.

Dengan sendirinya tidak ada halangan untuk mengikuti pendapat Cooper bahwa Hukum Udara dan Hukum Angkasa adalah dua fase dari bidang hukum yang sama yaitu “Aerospace Law” apalagi kalau kita bertolak dari pandangan bahwa kedua bidang hukum itu mengatur suatu hal yang serupa, yaitu “man-made flights” sebagaimana telah dikemukakan di atas. Namun demikian disadari bahwa ada perbedaan mendasar antara kedua bidang hukum ini, yaitu mengenai rezim hukum di ruang angkasa.

Cooper sendiri mengakui bahwa keseragaman sepenuhnya mungkin tidak dapat dicapai, karena ia menulis *a single branch of the law must eventually be accepted to govern all man-made flights and the rules finally adopted should be as uniform as can be found practical*.

Sebelum tahun 1977, yaitu ketika NASA merencanakan pembuatan pesawat “space shuttle orbiter”, pendapat Cooper yang dikemukakan dalam tahun 1963, tidak mempunyai implikasi praktis, dan sebagian besar penulis masih tetap mempergunakan istilah “Air Law”.

Dalam tahun 1973, Diedrik-Verschoor masih mempertahankan *autonomie van het Luchtrecht* dan kedua bidang tanpa saling mengganggu. Akan lain halnya apabila Hukum Angkasa sebagai dua fase dari suatu bidang hukum yang mengatur “man-made flights”.

Dengan berhasilnya diluncurkan “space shuttle” Columbia pada tanggal 19 April 1981 suatu aspek kepentingan timbul, karena sifat dan kemampuan teknis pesawat tersebut. Berbeda dengan pesawat-pesawat angkasa sebelumnya yang kembali dengan menjatuhkan diri dan tidak bisa dipegunakan lagi, pesawat “space shuttle” dapat terbang kembali dengan empuk dan mendarat seperti pesawat udara biasa.

Oleh karena itu perlu diadakan tinjauan secara menyeluruh dan sistematis mengenai masalah-masalah bersama yang dijumpai pada penerbangan angkasa dan pada penerbangan di ruang udara dan dalam hukum udara dan hukum angkasa. Untuk itu titik tolak yang baik adalah istilah “aerospace law” ciptaan Cooper.[[17]](#footnote-17)

Tidaklah mudah membedakan antara pesawat sipil atau pesawat komersial dengan pesawat negara atau pesawat militer. Hukum internasional tidak mengaturnya dengan jelas. Sebagai contoh dalam Konvensi Chicago hanya disebutkan bahwa konvensi tidak berlaku untuk *state aircraft*/*military aircraft*, tapi tidak ada penjelasan rinci mengenai hal itu, hanya dalam bentuk pernyataan negatif. Praktik negara yang menjadi dasar pembentukan hukum kebiasaan internasional juga tidak memiliki keseragaman serta transparansi. Perhatian hukum internasional terhadap *military aircraft* lebih banyak pada posisi pesawat ini dalam situasi konflik bersenjata, sebagai *belligerent*, *neutral* dan *humanitarian mission* dibandingkan di masa damai. Sejak awal pesawat militer disimbolkan sebagai kedaulatan negara, merupakan tunduk pada hukum internasional. Untuk kepentingan keamanan nasional, negara-negara sepakat membatasi hak lintas pesawat militer ke wilayah negara lain.[[18]](#footnote-18)

Konvensi Paris 1919 membedakan antara “*private aircraft*” dengan “*state aircraft*”. Pasal 30 konvensi ini menegaskan bahwa state aircraft adalah:

a. *Military aircraft;*

b. *Aircraft exclusively employed in state service, such as posts, customs, police.*

Selain jenis pesawat di atas merupakan private aircraft.Semua pesawat negara selain *military, customs and police aircraft*, harus diperlakukan sebagai *private aircraft* dan tunduk pada konvensi Paris 1919. Selanjutnya, Pasal 31 konvensi ini menjelaskan bahwa: *Every aircraft commanded by a person in military service detailed for the purpose shall be deemed to be a military aircraft*. Pasal 30 dan 31 tidak memberikan penjelasan apa yang dimaksud dengan *military aircraft*.

Ketidakjelasan ini sering menimbulkan konflik, sebagaimana dalam *Versailles Peace Treaty*, di mana menurut negara-negara sekutu *the German aeronautical equipment* adalah pesawat militer, sedangkan menurut Jerman itu pesawat sipil. Sebaliknya menurut Jerman banyak *civil aviation equipment* yang dioperasikan oleh tentara sekutu memasuki wilayah Jerman sesungguhnya masuk kriteria pesawat militer.

Konvensi Paris 1919 disempurnakan Konvensi Chicago 1944. Sama dengan konvensi 1919, konvensi 1944 ini juga tidak memberikan definisi apa yang dimaksud dengan *state aircraft*. Pasal 3b konvensi ini hanya menyebutkan bahwa “*aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft*”. Ini bukan definisi tapi hanya sekedar *a rebuttable presumption* (*presumption iuris*). Banyak tipe aktivitas negara yang lain menggunakan pesawat yang juga dimiliki oleh negara seperti coastguards, search and rescue, medical services, mapping atau geological survey services, disaster relief, VIP and Government transport, dan lain-lain. Dengan demikian, menurut Michael Milda, apa yang dinyatakan Pasal 3b bukanlah sesuatu yang eksklusif dan komprehensif.

Konvensi Chicago juga gagal memberikan definisi apa yang dimaksud dengan *military aircraft*. *Preparatory works* dari konvensi 1944 ini juga tidak memberikan bantuan apa yang dimaksud dengan *military aircraft*.

Meskipun demikian di dalam praktik beberapa elemen yang umumnya digunakan untuk mengkategorikan sebuah pesawat sebagai *military aircraft* adalah sebagai berikut:

1. *Design of the aircraft and its technical characteristics.*

2. *Registration marks.*

3. *Ownership*: *fakta bahwa pesawat dimiliki oleh kesatuan militer dalam kasus tertentu tidak otomatis bisa menjadi bukti bahwa pesawat itu “used in military services*”.

4. *Type of operation, terdiri dari the nature of the flight*,*documents carried on board*, *flight plan*, *communications procedures*, *composition of the crew* (*military or cililian?*), *secrecy or open nature of the flight*, dan lain-lain.

Dalam hal ini tidak ada petunjuk apakah pesawat itu *military aircraft* atau bukan maka harus fokus pada kata *used and services* dalam Pasal 3b. Dengan demikian, dapat dipahami apabila suatu pesawat mungkin dalam satu kondisi masuk kriteria *state*/*military aircraft* sekaligus juga masuk kriteria sebagai *civil aircraft* dalam kondisi lainnya.

Dalam praktik negara-negara, definisi *military aircraft* terbukti sangat sempit hanya untuk penerbangan tertentu yang misinya benar-benar misi militer. Suatu perbandingan analogi dapat dirujuk Pasal 29 the UN Convention on the Law of the Sea 1982, yang mendefinisikan warship sebagai:[[19]](#footnote-19)

…*a ship belonging to the armed forces of a state bearing the external marks distinguishing such ship of its nationality, under the command of an officer duly commissioned by the government of the State and whose name appears in the appropriate service list or its equivalent, and manned by a crew which is under regular armed force discipline*.

Ketidakjelasan status hukum sebuah pesawat dalam situasi tertentu berpotensi menimbulkan masalah yang serius khususnya tentang hukum yang seharusnya berlaku untuk pesawat tersebut apakah Konvensi Chicago dan Lampiran, instrumen hukum udara internasional lainnya, perjanjian bilateral untuk layanan udara, validitas polis asuransi, dan lain-lain. Isu yang tak kalah kontroversinya apakah pesawat militer juga dapat dituntut pembayaran jasa pelayanan navigasi udara, airport charges, ATC, dan lain sebagainya meskipun pada umumnya dianggap sebagai keadilan bahwa pesawat militer pun tidak dikecualikan dari pembayaran jasa dan fasilitas yang telah dinikmatinya kecuali sudah diperjanjikan sebelumnya dalam perjanjian antar mereka.

Lebih lanjut, masalah yang paling krusial terkait penetapan status hukum suatu pesawat adalah terkait penegakan hukum yang dilakukan oleh negara kolong dan muncul tidaknya tanggung jawab negara. Pelanggaran udara sampai saat ini tetap dianggap sebagai masalah yang sangat serius dalam hubungan internasional. Dalam hal ini negara yang kedaulatan udaranya dilanggar dapat menyergap atau mengintersepsi pesawat asing tersebut dan diminta mendarat. Penggunaan kekerasan terhadap pesawat asing yang melakukan pelanggaran ini merupakan tindakan yang sah dimata hukum internasional, sepanjang tindakan kehati-hatian telah dilakukan. Argumen *self defence* untuk keamanan nasional merupakan hak yang melekat pada negara merdeka. Tidak dipungkiri penggunaan pesawat termasuk di dalamnya pesawat sipil untuk kegiatan mata-mata atau pengintaian (*reconnaissance*) mengancam keamanan nasional negara kolong. Hukum internasional yang selam ini bersikap diam seharusnya melarang dengan tegas aktifitas *aerial reconnaissance* untuk mencegah dilakukannya tindakan kekerasan terhadap pesawat yang melanggar wilayah ruang udara dan dicurigai melakukan aktifitas tersebut. Meskipun demikian sepanjang menyangkut sipil, negara yang kedaulatannya telah dilanggar tidak dapat menggunakan tindakan balasan tanpa batas. Tindakan yang diambil harus bersikap bijaksana dan tidak membahayakan nyawa para penumpang yang ada dalam pesawat. Pilihan untuk putar balik atau mematuhi perintah mendarat di bandara yang diperintahkan oleh pesawat penyergap serta senantiasa melakukan komunikasi dengan otoritas bandara merupakan putusan yang terbaik untuk mencegah dilakukannya tindakan kekerasan terhadap pesawat apapun yang tertangkap melanggar kedaulatan wilayah negara kolong. Ketentuan yang mengakomodasikan kedaulatan teritorial negara kolong di satu sisi dan konsiderasi-konsiderasi kemanusiaan yang mendasar di sisi lain, haruslah berlaku bagi semua orang, diingatkan dan ditegaskan oleh Protokol Montreal 1983 yang memuat amandemen terhadap Pasal 3 Konvensi Chicago dan diterima pada tanggal 10 Mei 1984, sebagai akibat dari peristiwa penembakan Boeing 747 Korean Airlines 1 September 1983.

*State aircraft* hanya dapat terbang di atas teritorial negara lain dengan otorisasi dari negara yang bersangkutan yang harus diberikan dalam bentuk *a special agreement* atau lainnya. Praktik negara memajukan otorisasi diberikan melalui bilateral atau *multilateral agreement* antara negara-negara yang berkepentingan atau dalam bentuk “*ad hoc*” permission melalui saluran diplomatik. Faktanya adanya *operational air traffic control* (ATC) *clearance* untuk terbang belumlah cukup menurut Pasal 3 Konvensi Chicago 1944. Pasal 3 (c) konvensi ini menyatakan bahwa jika “state aircraft” masuk ruang udara negara lain tanpa otorisasi yang sah maka negara kolong dapat melakukan:

a. *intercepted for purposes of identification;*

b. *directed to leave the violated air space by a determined route*

c. *directed to land for the purpose of further investigation/prosecution*

d. *forced to land for further investigation/prosecution.*

Disinilah satu poin lagi pentingnya pembedaan status pesawat apakah merupakan pesawat sipil ataukah *state aircraft/ military aircraft*.

1. **Prinsip-Prinsip dalam Hukum Angkasa**

Dalam Hukum Angkasa terdapat beberapa prinsip, baik mengenai ruang angkasa sendiri maupun mengenai kegiatan ruang angkasa atau pemanfaatan ruang angkasa. Prinsip-prinsip itu adalah sebagai berikut:

1. Prinsip tidak dapat dimiliki (*non-approoriation principle*).

Ruang angkasa tidak dapat dimiliki oleh siapapun atau negara manapun dan dengan cara apapun juga, misalnya dengan okupasi.

1. Prinsip kebebasan eksplorasi dan pemanfaatan (*freedom of exploration and use*).

Setiap negara tanpa memandang tingkat ekonomi atau tingkat kemampuan teknologinya dapat mengeksplorasi dan memanfaatkan ruang angkasa.

* + 1. Prinsip bahwa Hukum Internasional Umum berlaku (*applicability of general international law*).

Sebagai suatu bagian dari Hukum Internasional sewajarnya Hukum Internasional secara umum berlaku pula Hukum Angkasa.

* + 1. Prinsip pembatasan kegiatan militer (*restriction on military activities*).

Perjanjian yang mencoba membatasi kegiatan militer atau memperkecil kemungkinan terjadinya hal-hal yang membahayakan perdamaian.

* + 1. Status hukum Ruang Angkasa sebagai *res extra commercium* atau *res omnium communis.*
		2. Prinsip *common interest* dan *common heritage.*
		3. Prinsip kerjasama internasional (*principle of international cooperation*).

Kerjasama internasional merupakan syarat mutlak eksplorasi dan pemanfaatan ruang angkasa untuk tujuan-tujuan damai.

* + 1. Prinsip tanggung jawab (*principle of responsibility and liability*).

Pada kegiatan ruang angkasa harus ada pihak yang bertanggung jawab dan dapat dipertanggung jawabkan. Selama ini yang bertanggung jawab adalah negara yang melakukan kegiatan ruang angkasa.

* + - 1. **Wilayah Ruang Udara, Ruang Angkasa, dan Dasar Hukum Indonesia**

**1. Hak Ruang Udara Bagi Pesawat Asing**

 Wilayah udara suatu negara adalah ruang udara yang ada di atas wilayah daratan, wilayah laut perdalaman, laut teritorial dan juga wilayah laut negara kepulauan. Kedaulatan negara di ruang udaranya berdasarkan adagium Romawi adalah sampai ketinggian tidak terbatas (*cujus est solum eust ad coelum*). Prinsip sampai ketinggian tidak terbatas ini sudah tidak dapat dipertahankan lagi seiring dengan kemajuan teknologi seperti peluncuran dan penempatan satelit di ruang angkasa. Peluncuran pesawt ruang angkasa yang melintasi ruang udara suatu negara tidak pernah minta izin dari negara yang bersangkutan demikian pula penempatannya pada orbit tertentu. Namun demikian, sampai pada ketinggian berapa kedaulatan negara atas ruang udaranya belum ada kesepakatan.[[20]](#footnote-20)

 Pengaturan ruang udara juga angkasa memang merupakan aturan yang relatif baru dibandingkan pengaturan internasional di wilayah bumi yang lain seperti halnya laut. Hal ini dapatlah dimaklumi mengingat sebelumnya belum terpikirkan bahwa manusia akan bias terbang mencapai bulan dan benda-benda angkasa lainnya. Beda halnya dengan laut yang sudah berhasil dikuasai manusia sejak berabad-abad sebelumnya. Barulah sejak ditemukannya balon udara juga pesawat yang paling sederhana yang kemudian digunakan untuk melumpuhkan kekuatan musuh di era perang mulai terpikirkan untuk mengatur kedaulatan negara di ruang udara yang ternyata merupakan wilayah yang sangat penting dan strategis bagi suatu negara.[[21]](#footnote-21)

 Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang dikuatkan oleh konvensi Chicago 1944 menegaskan bahwa negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udaranya. Negara memiliki yurisdiksi eksklusif dan kewenangan yang penuh untuk mengontrol ruang udara di atas wilayahnya. Kata-kata penuh dan eksklusif menunjukkan betapa besarnya kedaulatan yang dimiliki suatu negara atas ruang udaranya. Pelanggaran atas ruang udara suatu negara tersebut dalam kondisi hubungan kedua negara sedang tidak baik dapat menimbulkan hak-hak yang sangat tidak diinginkan yaitu dieksekusinya pesawat yang melakukan pelanggaran tersebut. Banyak kasus terjadi menimpa pesawat-pesawat sipil yang kemungkinan tersesat atau tidak sengaja masuk ke wilayah ruang udara negara lain berakibat sangat fatal yaitu ditembak jatuhnya pesawat tersebut yang tentu saja menimbulkan korban yang tidak sedikit di kalangan penumpang yang sama sekali tidak melakukan kesalahan apapun. Banyak kasus membuktikan bahwa kedaulatan negara di ruang udaranya sangatlah besar, mutlak dan absolut. Kedaulatan negara di ruang udara jauh lebih besar bila dibandingkan dengan dengan kedaulatan negara di laut territorial yang dikurangi oleh hak lintas damai bagi kapal asing. Di ruang udara tidak berlaku hak lintas damai bagi pesawat asing.[[22]](#footnote-22)

1. ***Flight Information Region* (FIR) dan Kedaulatan Indonesia**

 Besarnya kedaulatan negara atas ruang udara juga dibuktikan dengan keberadaan Pasal 9 Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan bahwa setiap negara (sebagai wujud dari kedaulatannya) berhak menetapkan wilayah-wilayah yang dinyatakan terlarang untuk penerbangan baik karena alasan kebutuhan militer maupun keselamatan publik. Implementasi dari kewenangan yang diberikan Pasal 9 ini diterapkan oleh Uni Eropa Juli 2007 dengan melarang perusahaan penerbangan Indonesia untuk terbang ke Eropa dan melarang warga UE untuk terbang dengan menggunakan pesawat dari perusahaan penerbangan Indonesia karena banyaknya kasus kecelakaan pesawat udara yang melibatkan pesawat Indonesia di tahun itu.[[23]](#footnote-23)

 Indonesia telah menjadi negara pihak pada Konvensi Chicago sejak tahun 1950. Sebagaimana dikemukakan sebelumnya, Konvensi ini pada prinsipnya sangat menjunjung tinggi kedaulatan negara atas wilayah ruang udaranya. Akan tetapi, menyadari risiko yang besar di transportasi udara dan untuk kepentingan bersama masyarakat internasional, dalam beberapa hal konvensi membatasi kebebasan negara dalam mengatur lalu lintas transportasi udara. Negara harus patuh pada jalur-jalur penerbangan yang diatur dalam *Enroute Charts* ICAO serta siapa yang diberi kewenangan untuk mengawasi dan mengatur lalu lintas penerbangan di suatu kawasan melalui penetapan *flight information region* (FIR). Penetapan FIR oleh ICAO berdasarkan pertimbangan beberapa faktor antara lain ketersediaan berbagai fasilitas pendukung transportasi udara di masing-masing wilayah. Oleh karena itu, pengaturan lalu lintas udara tidaklah sangat berpatokan pada wilayah kedaulatan suatu negara semata.[[24]](#footnote-24)

 Sebagai contoh dapat dikemukakan bahwa tidak semua wilayah kedaulatan RI, FIR-nya diatur oleh Jakarta. Sebagian wilayah RI, khususnya sekitar Kepulauan Riau, FIR-nya diatur oleh Singapura. Penerbangan dari Batam ke Matak harus memutar lewat Toman terlebih dahulu karena adanya wilayah larangan yang sebagian besar ditetapkan oleh Malaysia meskipun sebagian wilayah larangan itu masuk ke wilayah territorial Indonesia. Wilayah-wilayah tersebut sejak tahun 1946 telah masuk dalam FIR Singapura sehingga memang Singapura-lah yang harus memperingatkan jika ada pesawat yang keluar dari jalur penerbangan yang sudah dibuat dan disepakati secara internasional. Hal ini sering dikeluhkan pilot Indonesia yang merasa tidak nyaman mendapat peringatan dari otoritas Singapura padahal menurut mereka, mereka terbang di atas udara negaranya sendiri.

 Sebaliknya berdasarkan regulasi ICAO, FIR Makassar mengontrol lalu lintas udara Papua New Guinea dan Timor Leste dan FIR Jakarta mengatur Christmas Island (Australia). Artinya pesawat Australia yang akan terbang dari Sydney ke Pulau Christmas harus melapor ke Indonesia lebih dahulu. Demikian pula Royal Brunei pada saat melintasi negaranya harus meminta izin ke Malaysia. Masih banyak contoh lain bahwa FIR atas ruang udara negara tertentu ada di bawah kontrol negara lain.[[25]](#footnote-25)

 Menurut Damos, FIR tidak mungkin dipahami dari kasat mata karena sifatnya yang teknis. FIR adalah soal manajemen lalu lintas udara yang harus diatur dengan tujuan demi keselamatan lalu lintas udara yang harus diatur dengan tujuan demi keselamatan lalu lintas udara. FIR pada hakikatnya tidak mengenal kedaulatan. Sayangnya, persoalan teknis ini selalu diteropong dari kacamata kedaulatan sehingga lahirlah distorsi publik yang mengesankan bahwa kedaulatan Indonesia sedang terusik. Regulasi ICAO sendiri sudah tegas mengatakan bahwa kontrol suatu negara terhadap lalu lintas udara di atas negara lain tidak berarti negara tersebut berdaulat di udara negara tersebut. Memang kapling FIR bertolak dari wilayah kedaulatan, namun bukan berarti bahwa negara pemilik harus menjadi pengontrol udara di atasnya. Benar bahwa setiap negara berhak mengatur wilayah udaranya namun bukan pula berarti bahwa jika negara lain yang mengaturnya maka dengan serta merta kedaulatannya hilang. Pertimbangan ICAO ketika menetapkan FIR adalah masalah kesiapan teknis dan keselamatan penerbangan.[[26]](#footnote-26)

 Menurut Mochtar Kusumaatmaatmadja sebagai bagian dari masyarakat internasional, maka kedaulatan dibatasi oleh hukum internasional. Indonesia adalah anggota ICAO yang sarat dengan regulasi dan standar internasional yang mengikat termasuk pengaturan tentang kapling FIR.[[27]](#footnote-27)

1. **Wilayah Ruang Angkasa (*Outer Space*)**

 Bila negara memiliki kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udaranya maka tidak demikian halnya dengan ruang angkasa. Prinsip-prinsip yang berlaku untuk ruang angkasa terjabarkan dalam Space Treaty 1967.[[28]](#footnote-28)

 Prinsip utama yang mengatur ruang angkasa antara lain *Non appropriation principle* dan *Freedom exploitation principle*. Prinsip yang pertama atau non kepemilikan adalah prinsip yang menyatakan bahwa ruang angkasa beserta benda-benda langit merupakan milik bersama umat manusia (*common heritage of mankind*), tidak dapat diklaim atau diletakkan di bawah kedaulatan suatu negara.[[29]](#footnote-29)

 Adapun prinsip kedua adalah prinsip yang menyatakan bahwa ruang angkasa adalah zona yang bebas untuk dieksploitasi oleh semua negara sepanjang untuk tujuan damai. Dalam pengeksploitasian ini berlaku prinsip persamaan (*equity*). Penjabaran lebih lanjut dari prinsip ini adalah dikenalnya prinsip *first come first served*.[[30]](#footnote-30)

 Prinsip *first come first served* yang diusung oleh negara maju dalam realitanya sangat merugikan negara berkembang dan terbelakang yang tidak memiliki teknologi untuk mengeksploitasi ruang angkasa tersebut. Dapat dikemukakan misalnya pemanfaatan Geostationary Orbit (GSO) di atas katulistiwa yang merupakan ruang yang sangat terbatas hanya memberi keuntungan pada negara maju. Meskipun bila ditarik garis lurus vertical ke atas GSO ada di atas wilayah Indonesia, namun Indonesia tidak kuasa melarang beroperasinya berbagai satelit asing yang diorbitkan di sana termasuk satelit-satelit pengintai yang bias memiliki semua data isi perut bumi Indonesia sampai ke rahasia negara. Indonesia memang pernah memperjuangkan agar GSO masuk menjadi bagian wilayah Indonesia namun demikian perjuangan ini akhirnya gagal dengan diratifikasinya Space Treaty 1967 oleh Indonesia.[[31]](#footnote-31)

1. Dr. Sefriani, S.H., M.Hum, hlm.18-21 [↑](#footnote-ref-1)
2. *Ibid* [↑](#footnote-ref-2)
3. *Ibid* [↑](#footnote-ref-3)
4. *Ibid* [↑](#footnote-ref-4)
5. *Ibid* [↑](#footnote-ref-5)
6. *Ibid* [↑](#footnote-ref-6)
7. *Ibid* [↑](#footnote-ref-7)
8. *Ibid* [↑](#footnote-ref-8)
9. *Ibid*, hlm 22 [↑](#footnote-ref-9)
10. *Ibid*, hlm 22 [↑](#footnote-ref-10)
11. *Ibid*, hlm 27 [↑](#footnote-ref-11)
12. *Ibid* [↑](#footnote-ref-12)
13. *Ibid*, hlm 28 [↑](#footnote-ref-13)
14. Prof. E. Suherman, SH, hlm. 343-350 [↑](#footnote-ref-14)
15. *Ibid* [↑](#footnote-ref-15)
16. Prof. E. Suherman, SH, hlm. 343-350 [↑](#footnote-ref-16)
17. *Ibid* [↑](#footnote-ref-17)
18. Dr. Sefriani, S.H., M.Hum, hlm. 196 [↑](#footnote-ref-18)
19. Ibid, hlm. 199 [↑](#footnote-ref-19)
20. *Ibid,* hlm 192 [↑](#footnote-ref-20)
21. *Ibid* [↑](#footnote-ref-21)
22. *Ibid* [↑](#footnote-ref-22)
23. *Ibid,* hlm 214-217 [↑](#footnote-ref-23)
24. *Ibid* [↑](#footnote-ref-24)
25. *Ibid* [↑](#footnote-ref-25)
26. *Ibid* [↑](#footnote-ref-26)
27. *Ibid* [↑](#footnote-ref-27)
28. *Ibid,* hlm 218 [↑](#footnote-ref-28)
29. *Ibid* [↑](#footnote-ref-29)
30. *Ibid* [↑](#footnote-ref-30)
31. *Ibid* [↑](#footnote-ref-31)