

ASPEK HUKUM PEMANFAATAN BIAK SEBAGAI "INTERMEDIATE BASED" BAGI PENGOPERASIAN "AIR LAUNCH SYSTEM" RUSIA

Mardianis

Peneliti Pusat Analisis dan Infotmasl Kedirgantaraan, LAPAN

ABSTRACT

Air Launch Systems is a mobile launch system from the air or to do launching from the aircraft. This system developed for the first time from aircraft defence system. Russian Federation want to cooperate with Indonesia it's Air Launch System using Biak as intermediate based air launch system. This article introduce legal aspect relating to this joint cooperation as specially for prepared by Indonesian.

ABSTRAK

Air launch sistem adalah sistem peluncuran bergerak dari udara atau dari pesawat udara. Sistem ini pada awalnya dikembangkan dari sistem persenjataan pesawat terbang. Adanya keinginan Pihak Rusia dan Indonesia untuk melakukan kerja sama dalam pemanfaatan Biak sebagai *Intermediated Based* pengoperasian *Air Launch System* Rusia, memerlukan persiapan dan antisipasi dari aspek hukum. Tulisan ini membicarakan uraian tentang aspek hukum terkait yang perlu diantisipasi dalam rangka kerja sama tersebut khususnya bagi Indonesia.

1 PENDAHULUAN

Dalam rangka menjelaskan tentang aspek hukum yang terkait dengan pemanfaatan Pulau Biak sebagai intermediate base "air launch system" Rusia terlebih dahulu perlu diketahui apa itu air-launch sistem dan bentuk kegiatan yang hendak dilakukan oleh masing-masing pihak dalam kerja sama tersebut. Air launch sistem adalah sistem peluncuran bergerak dari udara atau dari pesawat udara. Proses yang ditempuh dalam sistem peluncuran ini adalah Roket Polyot pada awalnya dibawa/diangkut oleh pesawat terbang jenis AN-124 menuju suatu ketinggian di udara (pada ketinggian ± 10.000 m di atas permukaan laut atau ketinggian jelajah dari pesawat tersebut) untuk kemudian dilepaskan dan dinyalakan motor roketnya. Diharapkan dengan cara ini pengaruh gravitasi bumi dan daya hambat udara menjadi lebih kecil, sehingga tenaga yang dibutuhkan oleh roket tersebut tidak perlu terlalu besar. Sistem peluncuran dari pesawat udara

ini pada awalnya dikembangkan dari sistem persenjataan pesawat terbang.

Adapun bentuk kegiatan yang dilakukan dalam kerja sama ini, adalah (i) Pihak Rusia, menyediakan pesawat udara angkut AN-124 dengan seluruh sistem on-boardnya, menyediakan sistem roket Polyot termasuk sistem pelindung muatan, menyediakan *base airfield* untuk penanganan integrasi roket dan pesawat angkut serta fasilitas perawatan dan modifikasi yang diperlukan serta menyediakan sistem pusat pengendalian operasi. (ii) Pihak Indonesia, menyediakan landasan udara untuk *take-off dan* landingnya pesawat udara angkut AN-124, fasilitas persiapan peluncuran, sistem penambahan bahan bakar untuk pesawat udara pengangkut dan roket peluncur serta sistem persiapan peluncuran satelit.

Dari pengoperasian air-launch sistem dan bentuk kerja sama yang hendak dilakukan, tercermin bahwa kegiatan yang dilakukan berada pada rejim hukum udara dan antarsa serta

ketentuan tentang perdagangan internasional yang dalam pelaksanaannya terkait dengan Undang-undang Nomor 22 tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah. Berdasarkan hal tersebut maka untuk pengkajian ini akan dibahas perspektif hukum publik internasional dengan melihat ketentuan pada keempat hal tersebut di atas.

2 PERSPEKTIF REJIM HUKUM ANTARIKSA

Pada ketentuan hukum antariksa terdapat empat pengaturan yang terkait dengan kegiatan tersebut, yaitu

a. Traktat Antarksa, 1967 (Outer Space Treaty, 1967)

Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies, 1967 disingkat *Outer Space Treaty, 1967* (Traktat Mengenai Prinsip-Prinsip Yang Mengatur Kegiatan Negara-negara dalam Eksplorasi dan Penggunaan Antarksa, termasuk Bulan dan Benda-benda Langit Lainnya, 1967 disingkat Traktat Antarksa, 1967), merupakan ketentuan induk dan pengaturan internasional antariksa. Traktat antarksa, 1967 mulai berlaku sebagai hukum internasional sejak 10 Oktober 1967. Tujuan pembentukan Traktat Antarksa 1967 untuk : (i) mendorong kemajuan kegiatan eksplorasi dan pendayagunaan antariksa untuk maksud damai, (ii) meningkatkan upaya eksplorasi dan penggunaan antariksa untuk kemanfaatan semua bangsa tanpa memandang tingkat perkembangan ekonomi ataupun ilmu pengetahuan, (iii) memperluas kerja sama internasional, baik dalam bidang ilmu pengetahuan dan teknologi maupun aspek hukum, khususnya yang berkaitan dengan kegiatan eksplorasi dan penggunaan antariksa untuk maksud damai.

b. Persetujuan tentang Penyelamatan, 1968 (Rescue Agreement, 1968).

Agreements on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space, 1968 (Persetujuan tentang Pertolongan Astronot,

Pengembalian Astronot, dan Pengembalian Benda-Benda yang Diluncurkan ke Antarksa), disingkat *Rescue Agreement, 1968*, terbuka untuk ditandatangani sejak tanggal 22 April 1968 dan mulai berlaku efektif sejak tanggal 3 Desember 1968. Tujuan persetujuan ini adalah memberikan perlindungan kemanusiaan dan pengimplementasian standar penyelamatan tingkat tinggi bagian awak pesawat yang mengalami keadaan bahaya atau mengalami kecelakaan atau kesulitan serta jaminan bagi pengembalian benda-benda antariksa yang memasuki atmosfer bumi ke negara peluncurnya.

c. Konvensi tentang Tanggung Jawab Internasional, 1972 (Liability Convention, 1972).

Convention on International Liability Caused by Space Objects, 1972 (Konvensi tentang Tanggung Jawab Internasional terhadap Kerugian yang disebabkan oleh Benda-benda Antarksa, 1972) disingkat *Liability Convention, 1972*, mulai berlaku pada tanggal 1 September 1972. Konvensi ini mengatur mengenai tanggung jawab internasional (dalam arti *state responsibility* tanggung jawab yang bersifat publik) dan (dalam arti *liability* tanggung jawab keperdataan) negara-negara yang melaksanakan kegiatan keantariksaan.

ri) Konvensi tentang Registrasi Benda-Benda Antarksa, 1975 (Registration Convention, 1975)

Convention on Registration of Object launched into Outer Space, 1975 (Konvensi tentang Registrasi Benda-Benda yang Diluncurkan ke Antarksa, 1975) disingkat *Registration Convention, 1975*, mulai berlaku sejak tanggal 15 September, 1976, Konvensi ini mengatur tentang pendaftaran benda antariksa yang ditempatkan di antarksa, Di dalam Konvensi ini diatur antara lain prosedur dan mekanisme yuridis yang harus dilakukan oleh negara untuk melakukan pendaftaran benda antariksa kepada Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa.

Berdasarkan pada ke empat ketentuan tersebut, hal-hal yang perlu ditegaskan lebih lanjut tentang kepastiannya dalam pelaksanaan kerja sama Indonesia- K usi a ini, adalah

2.1 Negara Peluncur, Negara Pendaftar, dan Negara yang Memiliki Yurisdiksi.

Berdasarkan ketentuan pasal I © Liability Convention, 1972, dinyatakan negara peluncur adalah (i) negara yang meluncurkan atau ikut berperan serta dalam pelaksanaan peluncuran benda antariksa (ii) negara yang wilayah atau fasilitasnya digunakan untuk peluncuran benda antariksa. Menilik rumusan pengertian negara peluncur tersebut terlihat bahwa baik Rusia, maupun Indonesia dalam kegiatan *air launch system* dapat dinyatakan sebagai negara peluncur. Oleh karena itu, mengacu pada ketentuan hukum antariksa tersebut, dalam hal terjadinya *joint launching* (peluncuran bersama), maka tanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kegiatan tersebut dipikul secara bersama.

Untuk itu dalam kerja sama Indonesia - Rusia ini, perlu adanya ketegasan bahwa yang menjadi negara peluncur adalah pihak Rusia. Pihak Indonesia berdasarkan ketentuan Space Treaty, 1967 dan Liability Convention 1972 dapat dikatakan sebagai negara yang berpartisipasi dalam peluncuran (dalam hal ini memberikan fasilitas bagi peluncuran), hendaknya perlu menegaskan sifat keterlibatannya di sini.

Negara pendaftar adalah negara peluncur yang melaksanakan registrasi benda antariksa sesuai dengan Pasal II registration Convention, 1975. Selanjutnya, dalam Pasal II dinyatakan bahwa negara peluncur tersebut mencantumkan-nya dalam suatu daftar dan dipelihara serta dilaporkan kepada Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa. Apabila terdapat dua atau lebih negara peluncur maka perlu ditetapkan satu negara sebagai negara pendaftar. Sebagai contoh, kerja sama peluncuran yang dilakukan oleh Eurokot ditetapkan hal sebagai berikut:

- Khrunichev bertanggung jawab untuk pendaftaran wahana peluncur dengan mengatasnamakan Federasi Rusia sebagai negara peluncur.
- Pelanggan bertanggung jawab untuk pendaftaran satelit sebagai negara pendaftar sesuai dengan ketentuan Konvensi Pendaftaran, 1975.

Apabila negara peluncur terdiri dari beberapa negara, maka sesuai dengan ketentuan pasal II Registration Convention 1975, hanya menetapkan satu negara sebagai negara pendaftar yang ditunjuk berdasarkan persetujuan jasa peluncuran.

Oleh karena itu dalam kerja sama ini, harus ditentukan apakah pihak Indonesia atau pihak Rusia sebagai negara pendaftar dan berkewajiban melaporkan kepada Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa.

Sesuai dengan Pasal VHI, Space Treaty, 1967, negara peluncur dan negara pendaftar mempunyai yurisdiksi dan wewenang untuk mengawasi benda antariksa yang diluncurkan serta personil di dalamnya, di manapun benda tersebut berada. Ketegasan mengenai negara peluncur, negara pendaftar dan negara yang mempunyai yurisdiksi dalam kerja sama ini perlu dikaitkan dengan rumusan Pasal VI Space Treaty, 1967 yang berkaitan dengan tanggung jawab negara secara internasional terhadap kegiatan keantariksaannya dalam arti *state responsibility*.

2.2 Tanggung Jawab Internasional atas Kerugian (*state liability*)

Space Treaty, 1967 menganul prinsip bahwa setiap Negara Pihak memikul kewajiban secara internasional atas kegiatan antariksa nasionalnya, baik yang dilakukan oleh badan-badan pemerintah maupun non-pemerintah, dan menjamin kegiatan nasionalnya dilaksanakan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam Traktat Antariksa, 1967. Badan-badan non-pemerintah (swasta) yang hendak melaksanakan kegiatan antariksa harus mendapatkan otorisasi dan pengawasan secara terus-menerus oleh negara yang bersangkutan.

Negara peluncur bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kegiatan benda antariksanya yang dilakukan oleh negara, badan hukum, warga negaranya, dan organisasi internasional tempat negara tersebut ikut serta.

Dalam Pasal VI Space Treaty, 1967 dan Liability Convention, 1972 memberikan arti negara peluncur pada fungsi yang fundamental, yakni negara peluncur bertanggung jawab terhadap kerugian yang ditimbulkan oleh

kegiatan keantariksaan, baik kerusakan terhadap permukaan bumi yang disebabkan oleh benda antariksanya maupun perlindungan terhadap siapapun. Dalam hal terjadi kerugian terhadap benda antariksa dari suatu negara peluncur, personil atau benda-benda yang berada di atas permukaan bumi milik negara peluncur, maka negara penyebab kerugian itu bertanggung jawab atas kerusakan, hanya jika kerusakan tersebut disebabkan oleh kesalahannya atau kesalahan personil yang di bawah tanggung jawabnya.

Dalam hal peluncuran yang dilakukan oleh dua atau lebih negara, negara tersebut secara bersama-sama bertanggung jawab atas kegiatan keantariksanya. Negara-negara tersebut dapat membuat perjanjian khusus tentang tanggung jawab yang menjadi kewenangan secara bersama-sama atau sendiri-sendiri. Pertanggung-jawaban tersebut tanpa harus mengurangi adanya hak satu negara yang menderita kerugian untuk memperoleh semua ganti rugi berdasarkan Liability Convention, 1972.

Sebagai contoh dalam pembagian tanggung jawab ini dapat dilihat kerja sama yang dilakukan oleh perusahaan peluncuran Eurokot (Antara Jerman dan Rusia), di mana masing-masing pihak bertanggung jawab dalam hal antara lain: (i) Pihak Jerman, membeli maksimum cakupan asuransi sebesar US\$ 500 juta bagi perlindungan semua pihak yang terkait dalam peluncuran, termasuk pihak Rusia dan Jerman serta pelanggan dari pemerintah lain, dan (ii) Pihak Federasi Rusia, bertanggung jawab untuk pengawasan dan pemberian lisensi dan melaksanakan peluncuran roket oleh armada antariksa Rusia.

Berdasarkan contoh kerja sama yang dilakukan oleh Rusia dan Jerman tersebut, terlihat bahwa adanya pembagian tanggung jawab yang tegas di antara kedua pihak. Oleh karena itu, apabila dikaitkan dengan kerja sama yang dilakukan oleh Indonesia-Rusia ini, maka terdapat dua bentuk kerugian yang mendasar, yaitu (i) kerugian yang dialami oleh kedua pihak dalam hal terjadinya kegagalan atau bentuk lain (inter parties), (ii) kerugian yang dialami oleh pihak ketiga (third parties).

Kedua bentuk kerugian tersebut dapat terjadi melalui berbagai sebab antara lain:

- Tindakan Tuhan seperti bencana alam;
- Tindakan musuh negara seperti perang;
- Tindakan awak (*crew*) akibat pengepakan yang tidak tepat;
- Tindakan pemerintah yang berwenang seperti penghancuran cargo oleh pemerintah terhadap barang umum (penghancuran hak milik untuk mencegah penyebaran api)
- Tindakan yang melawan hukum dari pihak ketiga, seperti pencurian;
- Kesalahan pengangkut;
- Kecelakaan yang tidak dapat dihindarkan karena tidak oleh kesalahan;

Berdasarkan kondisi tersebut, maka dalam kerja sama ini perlu adanya kejelasan siapa yang bertanggung jawab terhadap masing-masing bentuk kerugian di atas, serta dikaitkan dengan penyebab terjadinya kerugian tersebut. Selain itu, juga perlu ditetapkan tim investigator, seandainya terjadi kerugian tersebut.

2.3 Kebebasan Akses, Investigasi dan Informasi serta Konsultasi Internasional

Space Treaty, 1967 menganut prinsip bahwa semua negara bebas melakukan eksplorasi dan penggunaan antariksa tanpa diskriminasi berdasarkan asas persamaan dan sesuai dengan hukum internasional. Negara-negara bebas melakukan akses pada benda-benda langit (Pasal I, IV dan XI Space Treaty, 1967).

Di samping itu juga dinyatakan bahwa Negara Pihak yang melakukan kegiatan di antariksa termasuk bulan dan benda langit lainnya sepakat untuk memberitahukan kepada Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa, masyarakat umum, dan kalangan ilmiah. sejauh hal itu dimungkinkan dan dapat dilaksanakan, tentang sifat, perilaku, lokasi, dan hasil-hasil kegiatan tersebut. Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-Bangsa, setelah menerima pemberitahuan tersebut, harus segera menyebarkan-nya dengan cara-cara yang paling efektif.

Selanjutnya dalam Pasal XI Space Treaty, 1967, perlu adanya konsultasi internasional dalam hal melakukan kegiatan keantariksaan.

Berdasarkan prinsip tersebut di atas, maka perlu ditentukan siapa yang benvenang dalam memberikan ijin akscs, investigasi dan infonnasi scrta mclakukan konsultasi internasional, baik di lokasi bandara dan di pesawat AN-124 Ruslan saat akan meluncurkan.

2.4 Penyelesaian Perselisihan

Space Treaty, 1967, menetapkan suatu mekanisme prosedur konsuhasi dalam hal terjadinya perselisihan antara kedua bclah pihak baik terhadap peraturan keantariksaan maupun dalam hal kegiatannya. Di samping itu juga dinyatakan bahwa konsultasi intemasional ini bukan menipakan satu-satunya cara, tetapi para pihak juga boleh memilih cara lain, asalkan cara tersebut menipakan cara dan untuk tujuan damai. Namun apabila perselisihan tersebut tidak dapat diselesaikan, dapat meminta bantuan dan Sckrctaris Jenderal Perserikatan Bangsa-bangsa.

Dalam Liability Convention, 1972 dinyatakan bahwa kerugian yang discbabkan oleh benda antariksa di pennukaan bumi, pesawat udara dan antariksa, hams dibcrikan penggantian. Negara yang menderita kerugian dapat menuntutnya kepada negara peluncur benda antariksa yang menyebabkan kerugian. Jumlah yang hams dibayarkan ditentukan sesuai dengan hukum intemasional dan prinsip keadilan dan keseimbangan. Prinsip keadilan dan kescimbangan ini mcupakan suatu pendekatan modem dalam melakukan penggantian kerugian, di mana ketentuan ini juga sering ditemukan dalam ketentuan nasional negara-ncgara termasuk hukum nasional Indonesia.

Jika tuntutan tidak dapat diselesaikan mclalui pemndingan diplomatik, dapat dibentuk suatu Komisi Pcuntut (Claim Commission). Prosedur pembentukan Komisi penuntut sama dengan pembentukan *arbitrase international*, scperti dalam hal perselisihan ketentuan lainnya (demikian juga dengan scngketa di bidang penerbangan). Di samping itu, Liability Convention, 1972 juga menyatakan bahwa Komisi Penuntut hams menentukan jumlah ganti ruyi yang hendak dibayarkan oleh negara peluncur. Hal ini berarti bahwa Liability Convention, 1972 tidak menjamin bahwa

negara/pihak yang menderita kemgian akan mendapatkan penggantian scbesar yang dituntutnya. Sebagai contoh dalam hal terjadinya re-entry COSMOS 954 pada tanggal 24 Januari 1978 ke atmosfer bumi yang menyebabkan terjadinya radiasi di wilayah Kanada. Berdasarkan tuntutan pihak Kanada scbesar US \$ 6.041.174, namun yang direalisasi hanya \$ 3.000.000 (Kanada).

Berdasarkan uraian tersebut di atas, dalam kerja sama ini perlu ditcgaskan mekanisme yang dipakai dalam menyelesaikan perselisihan dan pihak-pihak yang menjadi investigator dalam hal kemgian.

2.5 Penggunaan Sarana untuk Kepentingan Lain

Pcmanfaatan Antariksa untuk kepentingan semua negara dan maksud damai. kegiatan eksplorasi dan penggunaan antariksa hams dilaksanakan untuk kemanfaatan (*benefits*) dan kepentingan (*interests*) semua negara tanpa memandang tingkat ekonomi atau perkembangan ilmu pengetahuan dan tcknologinva untuk maksud-maksud damai.

Untuk menjamin penggunaan antariksa bagi maksud-maksud damai, setiap negara pihak dilarang meluncurkan benda-benda yang membawa senjata nuklir atau senjata pemsak masal lainnya, membangun persenjataan tersebut di orbit sekeliling bumi dan benda-benda langit, atau menerapkannya di antariksa. Negara-negara Pihak juga dilarang untuk membangun pangkalan militer, instalasi, dan pcbentengan serta percobaan segala bentuk senjata dan tindakan manuver militer pada benda-benda langit. Selain itu, diterapkan pula azas yang mengutuk tindakan propaganda yang dimaksudkan untuk atau diperkirakan dapat mendorong timbulnva ancaman ataupun gangguan terhadap perdamaian atau dilakukannya tindakan agresi. Namun, penggunaan peralatan ataupun personel militer untuk maksud-maksud damai tidak dilarang.

Selanjutnya, dalam melaksanakan kegiatan eksplorasi dan penggunaan antariksa, Negara Pihak hams berpedoman pada prinsip-prinsip kerja sama dan saline membantu, serta hams

memperhatikan kepentingan yang serupa dan Negara Pihak lainnya. Untuk itu, Negara Pihak hams memberikan kemudahan serta mendorong dan meningkatkan kerja sama dan saline pengertian internasional. Selain itu, dalam rangka meningkatkan kerja sama internasional tersebut, Negara Pihak hams mempertimbangkan hak akscs dar: Negara Pihak lain berdasarkan azas persamaan dan timbal bank.

Berdasarkan ketctuan tersebut, dan dilihat dari kerja sama yang hendak dilakukan, termasuk satetit-satclit yang hendak diluncurkan, prclu ditegaskan bahwa semua kegiatan tersebut dilakukan untuk tujuan damai. Di samping itu, perlu ditegaskan kejelasan manfaat bagi Indonesia dalam mclakukan kerja sama ini khususnya berkaitan dengan prinsip alih tekno- logi dalam mclakukan kerja sama internasional.

3 PERSPEKTIF REJIM HUKUM UDARA INTERNASIONAL

Ketentuan hukum udara internasional yang berkaitan dengan pelaksanaan kerja sama ini, adahih

I. *Convention on International Civil Aviation (Konvensi Chicago 1944);*

Konvensi ini merupakan Konvensi yang mengatur tentang penerbangan sipil internasional. Konvensi ini mulai berlaku sejak tanggal 4 April 1947. Dalam masa pemberlakuannya, konvensi ini telah mengalami beberapa kali perubahan, dan terhadap perubahan tersebut juga dimintakan agar negara-negara juga melakukan proses ratifikasi. Beberapa perubahan yang telah dilakukan brkenaan dengan materi Konvensi ini, adalah terhadap

- a. Pasal 43 Bis, di Montreal tanggal 27 Mei 1947;
- b. Pasal 45, di Montreal tanggal 14 Juni 1954;
- c. Pasal 48 (a), 49 (c) dan Pasal 61, di Montreal, tanggal 14 Juni 1954;
- d. Pasal 50 (a), di Montreal, tanggal 21 Juni 1961;
- e. Pasal 48 (a), di Roma, tanggal 15 September 1962;
- f. Pasal 50 (a), di New York, tanggal 12 Maret **1971**;
- g. Pasal 56, di Vienna, tanggal 7 Juli 1971;

- h. Pasal 83 Bis, di Montreal, tanggal 6 Oktober 1980;
- i. Pasal 3 Bis, di Montreal, tanggal 10 Mei 1984;
- j. Pasal 56, di Montreal, tanggal 6 Oktober 1989;
- k. Pasal 50 (a), di Montreal, tanggal 26 Oktober 1990;

2. *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (Warsawa Convention 1929);*

Konvensi ini mengatur tanggung jawab pengangkut udara terhadap para korbannya. Konvensi ini telah diubah dengan *Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*, 1955 atau dikcnal dengan Protocol Den Haag 1955, dan dengan *Agreement relating to Liability Limitations of the Warsaw Convention and the Hague Protocol*, 1966 atau dikenal dengan Montreal Agreement, 1966.

Di samping itu, terhadap Konvensi ini juga dilakukan beberapa kali penambahan yang berbentuk *additional protocol*, yaitu

- a. *Additional Protocol No.1 To Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*, yang ditandatangani di Montreal, tanggal 25 September 1975; Protokol ini berlaku sejak 15 Pebruari 1996.
- b. *Additional Protocol No.2 To Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*, di Den Haag, tanggal 28 September 1975; Protokol ini berlaku sejak 15 Pebruari 1996;
- c. *Additional Protocol No.3 To Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*, di Montreal, tanggal 25 September 1975; Protokol ini belum berlaku secara internasional.
- d. *Montreal Protocol No. 4 to amend the Warsaw Convention as amended by Protocol No.1 at the Hague on 28 September 1955, 1975;*. Protokol ini mengatur tanggung jawab yang berkaitan

dengan pengangkutan kargo dan berlaku sejak tanggal 14 Juni 1998, dengan penerapan prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute/strict liability*).

Meskipun tanggung jawab pengangkut harus tunduk pada ketentuan *Warsaw Convention* ini dan ketentuan tentang perubahan-perubahannya, namun dalam implementasinya terdapat perbedaan-perbedaan sebagai akibat adanya perubahan tersebut, yaitu

1. *Protocol to amend the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air performed by a person other than the Contracting Carriers* (the *Guadalajara Convention*, 1961);
2. *International Convention for Unification of Certain Rules relating to Damage caused by aircraft to third Parties on the Surface* (*Brussels Insurance Protocol*, 1938);
3. *Convention of damage caused by Foreign Aircraft to third Parties on the Surface* (*Rome Convention*, 1952);
4. *Protocol to amend the Convention on damage caused by Foreign Aircraft to third Parties on the Surface* (*Montreal Protocol*, 1978).
5. *International Air Transit Agreement*, Chicago, 1944;
6. *International Air Transport Agreement (five freedom agreement)*, Chicago, 1944.
7. *Multilateral Agreement relating to certificates of Airworthiness for imported aircraft*, Paris, 1960;
8. *Convention on the Marking of Plastic (and sheet) Explosives for purpose of detections*, 1991 (ICAO Doc. 9571).

Berdasarkan pada ketentuan-ketentuan tersebut di atas, maka hal-hal yang perlu diperhatikan dalam pelaksanaan kerja sama Indonesia-Rusia, adalah:

1. Flag carrier, Klasifikasi penerbangan dan kelayakan AN-124
Pesawat AN-124 jelas mempunyai registrasi di Federasi Rusia, oleh karena itu *flag carrier* dari pesawat ini adalah Federasi Rusia. Namun demikian, berkaitan dengan kerja sama ini, perlu ditentukan klasifikasi penerbangan yang dilakukan, karena penerbangan ini bersifat

khusus dan hanya membawa kargo dengan kategori berbahaya. Kelayakan tentang pesawat AN-124 ini telah terdapat *Agreement* antara Indonesia (dalam hal ini Ditjen Perhubungan Udara) dan Rusia bagi kelayakan terbang pesawat tersebut di Pulau Papua (termasuk Biak).

2. Tanggung jawab

Dalam bidang angkutan udara dikenal 4 teori prinsip tanggung jawab, yaitu

- a. Prinsip "Presumption of Liability" yaitu suatu prinsip dengan praduga bahwa pengangkut selalu bertanggung jawab;
- b. Prinsip "Presumption of non-Liability" yaitu suatu prinsip dengan praduga bahwa pengangkut selalu tidak bertanggung jawab;
- c. Prinsip "Absolute/strict liability" yaitu prinsip tanggung jawab mutlak;
- d. Prinsip "limitation of liability", yaitu prinsip pembatasan tanggung jawab.

Dalam kaitan dengan besarnya ganti rugi, ketentuan Konvensi Warsaw hanya mengenal dua prinsip tanggung jawab, yaitu

- a. *First Tier* yaitu batasan tanggung jawab tidak melebihi 100.000 SDRs dan berdasarkan pembuktian bahwa pengangkut atau pelayannya atau agennya telah melakukan segala usaha untuk mencegah terjadinya kecelakaan (beban pembuktian pada pengangkut);
- b. *Second Tier*, yaitu tidak ada batasan tanggung jawab pengangkut apabila berdasarkan pembuktian penumpang ternyata pengangkut atau pelayannya atau agennya telah melakukan kesalahan atau kelalaian (beban pembuktian pada penumpang).

Dalam Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992 tentang penerbangan, masalah tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 43. Berdasarkan ketentuan tersebut, dinyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab mutlak untuk penumpang dan kargo dan bertanggung jawab untuk kelambatan atas dasar kesalahan.

3. Batasan ganti rugi

Berdasarkan pasal 20 Konvensi Warsaw 1929 ditetapkan ganti rugi sebesar 125.000 Francs (US \$ 10.000) untuk setiap penumpang yang meninggal dunia, 250 Francs (US \$ 20) per Kg,

untuk bagasi tercatat dan 5,000 Francs (US \$ 400) untuk muatan lain yang dibawa langsung oleh penumpang yang bersangkutan.

Sejalan dengan perkembangan ekonomi dunia yang ditandai dengan perubahan nilai mata uang, terhadap Konvensi Warsaw, 1929 telah dilakukan perubahan tentang besaran ganti rugi melalui:

- a. Protocol the Haag, sebesar 250.000 Francs (US \$ 20.000);
- b. Montreal Agreement, 1966, sebesar US \$ 75.000 untuk seraua penerbangan ke Amerika;
- c. Protokol Guatemala City, 1971, sebesar 1.500.000 Francs (US \$ 100.000);

Protocol Tambahan Montreal 1975 :

- No. 1 sebesar 8.300 SDR;
- No. 2 sebesar 16.600 SDR;
- No. 3 sebesar 100.000 SDR;
- No. 4 sebesar 17 SDR (Khusus Kargo) Note:
1 SDR = US\$1,3

Mengcnai batasan tanggung jawab ini, sesuai dengan ketentuan Pasal 43 Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992, akan ditentukan kemudian dengan Peraturan pemerintah Nomor 40 tahun 1995 tentang Angkutan I "dam. Sesuai dengan ketentuan ini, untuk penumpang yang meninggal bukan batas tanggung jawab yang ditentukan, namun suatu jumlah ganti rugi pasti sebesar Rp.40.000.000,- (Pasal 43 ayat (1)). Selanjutnya untuk luka dengan batas tanggung jawab sebesar Rp.40.000.000,- (Pasal 43 ayat (2)), untuk cacat sebesar Rp. 5 0.000.000,- (Pasal 43 ayat (3)) dan untuk kelambatan Rp1.000.000,- Pada pasal 44 ditentukan batas tanggung jawab untuk bagasi tercatat Rp. 100.000,- per kg (ayat 1) dan untuk bagasi tidak tercatat Rp. 1.000.000,- per penumpang (ayat 2)) serta untuk kargo Rp. 100.000 per kg.

Dengan demikian, Indonesia menganut batasan ganti rugi yang dapat dikatakan lebih rendah dari ketentuan yang terdapat pada Konvensi Montreal tersebut. Berkaitan dengan kerja sama ini, ketentuan yang bagaimana yang diberlakukan oleh pihak Rusia dan ketentuan mana yang akan dipilih dalam kerja sama ini.

4. Penyelesaian Perselisihan

Dalam Konvensi Chicago, 1944 Bab XVIII diatur mengenai *dispute and default*, jika terjadi perselisihan dalam interpretasi Konvensi. Perselisihan mengenai ini tidak diselesaikan melalui perundingan antara para pihak, tetapi diselesaikan oleh Dewan ICAO. Tugas interpretasi ketentuan Chicago Convention, 1944, merupakan suatu bentuk tugas hukum, karcna itu tugas ini diberikan kepada lembaga politik yaitu Dewan ICAO yang mempunyai komposisi terdiri dari 33 negara peserta.

Selanjutnya, dalam Konvensi Warsaw 1929 diatur mengenai empat pilihan pengadilan untuk pengajuan tuntutan, yaitu di

- a. Pengadilan tempat kantor pusat perusahaan penerbangan berada/ berdomisili (*before the court of the domicile of the carrier*);
- b. Pengadilan tempat pusat bisnis perusahaan penerbangan berada (*before the court of his principal place of bussiness*);
- c. Pengadilan tempat terjadinya perjanjian pengangkutan (*before the court of where he has a place of bussiness through which the contract has been made*); dan
- d. Pengadilan tempat tujuan akhir penerbangan (*before the court at the place of destination*).

Dalam perkembangannya, pilihan kewenangan pengadilan ini telah dhambahkan satu lagi yang dikenal dengan *the fifth jurisdiction* yaitu Pengadilan di wilayah negara peserta (*before the court in the territory of a state party*). Ketentuan *the fifth jurisdiction* ini dimuat dalam Guatemala City Protocol dan Montreal Protocol No.3.

Berdasarkan ketentuan ini, maka dalam kerja sama ini perlu adanya kctcgasan tentang pengadilan yang bcrwenang untuk pengajuan tunrutan dan scandainya terjadi perselisihan.

4 STATUS INDONESIA DAN RUSIA PADA PERJANJIAN INTERNASIONAL KEANTARIKSAAN

4.1 Status Indonesia

Sampai dengan tahun 2002, Indonesia telah mcratifikasi 4 perjanjian keantariksaan, >aitu

- a. *Rescue Agreement, 1968*, melalui Keputusan Presiden Nomor 4 Tahun 1999, tanggal 8 Januari 1999;
- b. *Liability Convention, 1972*, melalui Keputusan Presiden Nomor 20 Tahun 1996, tanggal 27 Pebmari 1996, dan
- c. *Registration Convention. 1975*, melalui Keputusan Presiden Nomor 5 Tahun 1997, tanggal 12 Maret 1997.
- d. *Space Treaty, 1967* disahkan dengan Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2002.

Di samping, ratifikasi terhadap semua ketentuan keantariksaan di atas, Indonesia belum mempunyai ketentuan baik yang bersifat implementasi dari basil ratifikasi perjanjian internasional keantariksaan maupun ketentuan khusus lainnva yang berkaitan dengan kerja sama ini. Ketentuan yang ada hanya berupa *agreement* tertentu (dalam hal ini *agreement* peluncuran) yang berlaku pada hal-hal tertentu.

Berdasarkan kondisi ini, perlu dipertanyakan kcsiapan Indonesia, dalam hal rculasi dan kelembagaan yang mampu menangani scriap permasalahan yang berkaitan dengan kerja sama ini. Hal ini didasarkan pada kondisi hampir semua implementasi dari ketentuan terscbut Indonesia bclum mempunyai aturannya.

4.2 Status Rusia

Sampai dengan tahun 2002, pemerintah Rusia telah meratifikasi 4 perjanjian internasional keantariksaan, yaitu

- a. *Rescue Agreement, 1968*,
- b. *Liability Convention, 1972*,
- c. *Registration Convention, 1975*.
- d. *Space Treaty, 1967*

Di samping telah meratifikasi keempat perjanjian internasional tersebut, Federasi Rusia juga telah mempunyai beberapa peraturan perundang-undangan di bidang keantariksaan, yaitu

- a. *Law of the Russian Federation on Space Activities, enacted by ordinance No. 5664-1 of the Russian federation Supreme Soviet, 20 August 1993*;
- b. *Statutes of the Russian Space Agency, approved by ordinance No. 468 of the Russian Federation Government, 15 May*

1995; and Amendments and additions of 19 January 1999;

- c. *Ordinance No. 791 of the Russian Federation Government on the conduct of space activity in the interests of the economy, scientific research and security of the Russian Federation, 7 August 1995*;
- d. *Ordinance No. 104 of the Russian Federation Government on the licensing of space activity, 2 February 1996*;
- e. *Law No. 147-F3 on the introduction of amendments and additions to the la* of the Russian Federation on Space Activities, 29 November 1996*;

Berdasarkan kondisi peraturan perundang-undangan Rusia tersebut, jelas dari sisi rculasi kepentingan pihak Rusia sudah teramankan.

5 STATUS INDONESIA DAN RUSIA TERHADAP PERJANJIAN INTERNASIONAL KERUANGUDARAAN

5.1 Status Indonesia

Terhadap perjanjian intemasional di bidang keruangudaraan, sampai dengan tahun 2002, Indonesia telah mclakukan ratiifikasi termasuk ratiifikasi terhadap amendment dan ketentuan tersebut. Di samping telah meratifikasi ketentuan intemasional di bidang penerbangan tersebut, Indonesia juga telah mempunyai peraturan perundang-undangan nasional di bidang penerbangan, yaitu

- a. Undang-undang Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan;
- b. Undang-undang Nomor 2 tahun 1972 tentang Pengesahan Konvensi Tokyo;
- c. Undang-undang Nomor 4 tahun 1976 tentang Kcjahatan Penerbangan;
- d. Peraturan Pemerintah RI Nomor 40 tahun 1995 tentang Angkutan Udara;
- e. Peraturan Pemerintah RI Nomor 71 tahun 1996 tentang Kebandarudaraan;
- f. Keputusan Menteri Pcmubungan Nomor KM 77 tahun 1998 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Uroum;

- g. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP.3/HK.403/PHB-94 tentang Penelitian Penyebab Kecelakaan Pesawat Udara;
- h. Keputusan Menteri Perhubungan No. KP.2/HK.601/PHB-97 tentang Pembentukan Komisi Penelitian Penyebab Kecelakaan Pesawat Udara Tahun 1997-1999 yang discmpumakan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor SK.2/HK.601/PHB-97 dan No.SK.66/HK.601/PHB-99 tentang Pembentukan Komisi Penelitian Penyebab Kecelakaan Pesawat Udara Tahun 1999-2001.

Adapun ketentuan di bidang penerbangan internasional yang belum diratifikasi oleh Indonesia, adalah

- a. *International Convention for Unification of Certain Rules relating to Damage caused by aircraft to third Parties on the Surface* (Brussel Insurance Protocol, 1938);
- b. *Convention of damage caused by Foreign Aircraft to third Parties on the Surface* (Rome Convention, 1952);
- c. Pasal 3 Bis, di Montreal, tanggal 10 Mei 1984;
- d. Protocol No. 1;
- e. Protocol No.2;
- f. Protocol No.3;
- g. Protocol No.4;

5.2 Status **Rusia**

Terhadap perjanjian internasional di bidang kruangudaraan, sampai dengan tahun 2002, Federasi Rusia juga telah melakukan ratifikasi termasuk ratifikasi terhadap amendment dari ketentuan tersebut. Adapun ketentuan di bidang penerbangan yang belum diratifikasi oleh Rusia, adalah

- a. *International Convention for Unification of Certain Rules relating to Damage caused by aircraft to third Parties on the Surface* (Brussel Insurance Protocol, 1938);
- b. *Convention of damage caused by Foreign Aircraft to third Parties on the Surface* (Rome Convention, 1952); Amendment Pasal 43 Bis, di Montreal tanggal 27 Mei 1947 (hanya penandatanganan);

- c. Amendment Pasal 45, di Montreal tanggal 14 Juni 1954;
- d. Amendment Pasal 56, di Montreal, tanggal 6 Oktober 1989;
- e. Protocol No.1;
- f. Protocol No.2;
- g. Protocol No.3;
- h. Protocol No.4;

Sedangkan terhadap ketentuan di bidang penerbangan lainnya, Rusia telah meratifikasinya.

6 **PERDAGANGAN BEBAS DAN MTCR**

Sebagaimana diketahui, dalam suatu kegiatan keantariksaan hampir tidak mungkin dilakukan oleh hanya satu negara, karena berbagai komponen teknologi yang diperlukan dalam kegiatan tersebut perlu dibeli dan negara lain. Di samping itu, juga ada sifat teknologi antariksa yang *dual-purposes* sehingga memungkinkan untuk dirubah setiap saat baik untuk tujuan damai maupun untuk kepentingan militer.

Berdasarkan kondisi kegiatan di bidang keantariksaan tersebut, perlu terlebih dahulu diketahui hasil Perundingan Uruguay Round, yang merupakan perundingan multilateral untuk menata kembali aturan main di bidang perdagangan internasional. Perundingan yang diselenggarakan dari bulan September 1986 sampai dengan April 1994 ini merupakan suatu upaya untuk memperkuat sistem GAIT (General Agreement on Tariff and Trade), yang berupa suatu sistem pengaturan, forum dan lembaga internasional yang dibentuk sejak tahun 1947 (dan akhirnya kelebagaannya berganti nama dengan World Trade Organization-WTO). Dalam ketentuan Pasal XI GATT dikenal adanya prinsip *elimination of quantitative restrictions*. Dalam prinsip ini dinyatakan setiap negara anggota tidak diperbolehkan menerapkan pembatasan impor atau ekspor melalui kuota atau lisensi. Hambatan hanya diperbolehkan melalui tarif pajak atau sejenisnya. Dalam rangka penerapan prinsip tersebut diatur 2 (dua) jenis hambatan dalam perdagangan internasional, yaitu (i) hambatan dalam bentuk tarif (ii) hambatan dalam bentuk non tarif.

Sehubungan dengan bimbingan dalam perdagangan internasional tersebut, terdapat suatu perjanjian internasional di bidang teknologi misil yaitu MTCR. *Guidelines for Sensitive Missile-Relevant Transfer and Summary of Annex MTCR 1987* atau yang lebih dikenal dengan Missile Technology Control Regime atau disingkat MTCR adalah perjanjian multilateral yang memuat suatu kebijaksanaan pembatasan atau pengendalian penyebaran misil dan teknologi misil. Perjanjian ini merupakan perjanjian internasional dalam bidang perdagangan yang ditetapkan pada tahun 1987 oleh beberapa negara maju yang tergabung dalam kelompok negara industri G-7. Tujuan awal penetapan MTCR adalah untuk mengurangi risiko penyebaran nuklir dengan mengawasi pengembangan peralatan dan teknologi yang dapat berperan dalam pembuatan sistem pengangkut/peluncur tak berawak senjata nuklir. Teknologi misil termasuk salah satu jenis teknologi guna ganda (dual purposes) yaitu untuk kepentingan kesejahteraan sipil dan militer (persenjataan).

Sebenarnya sistem pelarangan penyebaran bahan nuklir ini diatur dalam *Nuclear Non-Proliferation Treaty*, 1968 di mana baik Indonesia maupun pihak Rusia telah menjadi pihak perjanjian ini. Namun demikian, negara-negara maju membentuk kerja sama baru dalam hal ini yang dikenal dengan MTCR tersebut.

Dalam kaitan dengan masalah ini, Federasi Rusia telah menjadi anggota WTO dan anggota dari MTCR, sedangkan Indonesia juga telah menjadi anggota WTO namun belum menjadi peserta dari MTCR. Oleh karena itu, dalam kerja sama ini, perlu diantisipasi seandainya pihak Rusia mempertanyakan tentang status Indonesia terhadap MTCR tersebut.

7 PERSPEKTIF UNDANG - UNDANG NOMOR 22 TAHUN 1999 TENTANG PEMERINTAHAN DAERAH

Berdasarkan pasal 11 Undang-undang Nomor 22 tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah dinyatakan bahwa Kewenangan Daerah Kabupaten dan Daerah Kota mencakup semua kewenangan pemerintahan selain kewenangan

> any dikecualikan dalam pasal 7 dan yang diatur dalam pasal 9.

Berdasarkan pasal 7 dinyatakan bahwa :
(I) Kewenangan daerah mencakup kewenangan dalam seluruh bidang pemerintahan, kecuali kewenangan dalam bidang politik luar negeri, pertahanan keamanan, peradilan, moneter dan fiskal, agama serta kewenangan bidang lain, (ii) kewenangan bidang lain, sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi kebijakan tentang perencanaan nasional dan pengendalian pembangunan nasional secara makro, dana perimbangan keuangan, sistem administrasi negara dan lembaga perekonomian negara, pembinaan dan pemberdayaan sumber daya manusia, pendayagunaan sumber daya alam serta teknologi yang strategis, konservasi dan standarisasi nasional.

Dalam Pasal 9 dinyatakan bahwa kewenangan Propinsi sebagai daerah otonom mencakup kewenangan dalam bidang pemerintahan yang bersifat Untas Kabupaten dan Kota, serta kewenangan dalam bidang pemerintahan tertentu lainnya.

Dalam pasal 10 ayat (1) dinyatakan bahwa daerah berwenang mengelola sumber daya nasional yang tersedia di wilayahnya dan bertanggung jawab memelihara kelestarian lingkungan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Dalam Pasal 119 ayat (1) dinyatakan bahwa Kewenangan daerah Kabupaten dan Daerah Kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11, berlaku juga di kawasan otorita yang terletak di dalam Daerah Otonom, yang meliputi badan otorita, kawasan pelabuhan, kawasan bandar udara, kawasan perumahan, kawasan industri, kawasan perkebunan, kawasan pertambangan, kawasan kehutanan, kawasan pariwisata, kawasan jalan bebas hambatan dan kawasan lain yang sejenis.

Berdasarkan perspektif Undang-Undang Nomor 22 tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah perlu ditegaskan lebih lanjut tentang kewenangan dan ketertibatan pemerintahan daerah dalam kerja sama ini.

Sesuai dengan ketentuan Space Treaty, 1967, negara peluncur dan negara pendaftar mempunyai yurisdiksi dan wewenang untuk mengawasi benda antariksa yang diluncurkan serta personil di dalamnya di manapun benda tersebut berada. Ketegasan mengenai negara peluncur, negara pendaftar dan negara yang mempunyai yurisdiksi dalam kerja sama ini perlu dikaitkan dengan rumusan Pasal VI Space Treaty, 1967 yang berkaitan dengan tanggung jawab negara secara internasional terhadap kegiatan keantariksaannya dalam arti *state responsibility*. Mengingat bahwa Indonesia berdasarkan ketentuan hukum antariksa dapat dikatakan termasuk sebagai negara peluncur yang dalam hal ini dikategorikan sebagai negara yang memberikan fasilitas peluncuran.

Space Treaty, 1967 menganut prinsip kebebasan akses, informasi dan kebebasan akses untuk melakukan investigasi, termasuk melakukan konsultasi internasional dalam kegiatan tersebut. Namun dalam proses pelaksanaan kebebasan akses ini, mengingat bahwa kawasan bandar udara yang menjadi lokasi peluncuran akan menjadi kawasan terlarang, maka perlu adanya perijinan dalam pelaksanaannya. Berdasarkan kepada prinsip tersebut di atas, maka perlu ditentukan siapa yang berwenang dalam memberikan izin akses, investigasi dan informasi serta melakukan konsultasi internasional baik di lokasi bandara dan di pesawat AN-124 Ruslan saat akan meluncurkan. Apabila dilihat dari ketentuan perundang-undangan Rusia, jelas bahwa kewenangan ini akan berada di tangan pihak Rusia, namun dalam pelaksanaannya Indonesia perlu menegaskan kewenangan perannya dalam pemberian izin, mengingat wilayah tersebut merupakan wilayah kedaulatan Indonesia.

Dalam hal terjadinya kerugian, baik kerugian tersebut terhadap *inter parties*, maupun terhadap *third parties*, berdasarkan ketentuan Space Treaties, dapat diselesaikan melalui perundingan diplomatik. Apabila melalui sarana ini tidak dapat diselesaikan maka para pihak dapat membentuk Komisi Penuntut untuk menyelesaikannya. Berdasarkan uraian tersebut

di atas, dalam kerja sama ini perlu ditegaskan mekanisme yang dipakai dalam menyelesaikan perselisihan dan pihak-pihak yang menjadi investigator dalam hal kerugian, serta besar beban para pihak dalam menutup kerugian yang timbul. Khususnya kerugian yang menimpa wilayah dan warga negara Indonesia yang tidak tercakup dalam ketentuan hukum antariksa internasional.

Teknologi antariksa termasuk kategori teknologi guna ganda, oleh karena itu. sesuai Space Treaty, 1967, penggunaan teknologi antariksa dan sarana militer untuk tujuan damai dibolehkan dan tujuan tidak damai dilarang. Berdasarkan ketentuan tersebut, dan dilihat dari kerja sama yang hendak dilakukan, termasuk satelit-satelit yang hendak diluncurkan, perlu ditegaskan bahwa semua kegiatan tersebut dilakukan untuk tujuan damai. Di samping itu, perlu ditegaskan kejelasan manfaat bagi Indonesia dalam melakukan kerja sama ini khususnya berkaitan dengan prinsip alih teknologi dalam melakukan kerja sama internasional dan kemungkinan Indonesia memanfaatkannya sebagai pembelaan diri.

Dalam Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992 tentang penerbangan, masalah tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 43. Berdasarkan ketentuan tersebut, dinyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab mutlak untuk penumpang dan kargo dan bertanggung jawab untuk kelambatan atas dasar kesalahan. Ketentuan ini juga dianut dalam Konvensi internasional di bidang angkutan udara, termasuk ketentuan perundang-undangan di bidang penerbangan fedcrasi Rusia. Berdasarkan ketentuan tersebut jelas bahwa yang menjadi pengangkut adalah pihak Rusia, yang membawa kargo dalam kategori sangat berbahaya. Apabila akan dianut berdasarkan ketentuan yang ada, dalam hal terjadinya kerugian, jelas batasan ganti rugi yang akan diberikan Rusia tidak akan sebanding dengan kerugian yang timbul, karena limit yang ditetapkan berdasarkan aturan Indonesia sangat kecil (dalam hal menggunakan hukum Indonesia). Oleh karena itu perlu dilakukan perjanjian tersendiri dalam hal terjadinya kerugian ini, karena Indonesia baik wilayah maupun penduduk berpotensi menjadi korbannya.

Sifat kegiatan keantariksaan hampir tidak mungkin untuk dilakukan oleh hanya satu negara, karena berbagai komponen teknologi yang diperlukan dalam kegiatan tersebut perlu dibeli dari negara lain. Di samping itu, juga adanya sifat teknologi antariksa yang *dual-purposes* sehingga memungkinkan untuk dirubah setiap saat baik untuk tujuan damai maupun untuk kepentingan militer. Untuk mendapatkan komponen tersebut akan diperoleh melalui jalur ekspor dan impor. Namun dalam proses ini terdapat ketentuan yang membatasi/melaui ekspor komponen teknologi produk dari negara anggota MTCR kepada negara bukan anggota MTCR. Federasi Rusia telah menjadi anggota WTO dan anggota dari MTCR, sedangkan Indonesia juga telah menjadi anggota WTO namun belum menjadi peserta dari MTCR. Oleh karena itu, dalam kerja sama ini, perlu diantisipasi seandainya pihak Federasi Rusia mempertanyakan tentang status Indonesia terhadap MTCR tersebut.

Teknologi antariksa termasuk kategori teknologi tinggi/canggih. Berdasarkan perspektif Undang-Undang Nomor 22 tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah ditegaskan bahwa teknologi tinggi termasuk menjadi kewenangan pemerintah Pusat. Namun demikian, apabila dilihat ketentuan Peraturan Menteri No.72 Tahun 1998 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum mensyaratkan perlunya rekomendasi Pemerintah Daerah dalam mengembangkan dan perubahan konfigurasi fasilitas bandar udara. Dalam melakukan kerja sama ini, terlihat kemungkinan dilakukannya perubahan dan pengembangan fasilitas bandar udara Biak, sehingga perlu rekomendasi pemerintah Daerah. Berdasarkan hal tersebut perlu dilakukan koordinasi dengan pemerintah daerah tentang peran, kewenangan dan keterlibatan pemerintahan daerah dalam kerja sama ini.

9 KESIMPULAN

Berdasarkan uraian tersebut di atas, dalam melakukan kerja sama pemanfaatan Biak sebagai "intermediate base air launch system Rusia", beberapa hal yang perlu menjadi perhatian dari aspek hukum oleh pihak Indonesia, adalah

- a. Dalam kegiatan ini terkait beberapa aspek, yaitu hukum publik, hukum udara, hukum antariksa, hukum perdagangan internasional dan aspek hukum pemerintahan daerah. Untuk itu perlu adanya kesiapan regulasi nasional dari seluruh aspek ini dalam menjamin pengamanan kepentingan Indonesia.
- b. Di bidang keantariksaan perlu dukungan peraturan perundang-undangan nasional terutama yang berkaitan dengan aspek perlindungan wilayah dan warga negara Indonesia sendiri, mengingat hal ini belum dicakup oleh ketentuan-ketentuan hukum antariksa internasional.
- c. Dari sisi hukum udara, khususnya tanggung jawab terhadap kerusakan di permukaan bumi dan pihak ketiga, mengingat kedua negara (Indonesia-Rusia) belum meratifikasi Konvensi Internasional yang berkaitan dengan ini, maka perlu ditetapkan tentang tanggung jawabnya, baik prosedur, lembaga. maupun batasan ganti ruginya. Di samping itu ketentuan nasional Indonesia yang ada mengenai hal ini masih bersifat umum.
- d. Untuk mengantisipasi kemungkinan Rusia memersyaratkan keikutsertaan Indonesia pada ketentuan MTCR sebagaimana Rusia menekankan hal ini pada Australia, maka perlu kesiapan Indonesia terhadap hal ini.
- e. Sungguhpun berdasarkan UU No.22/1999, kegiatan ini termasuk pada kewenangan Pemerintah Pusat, namun berdasarkan pada Keputusan Menteri No.72 Tahun 1998 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum, mensyaratkan perlunya rekomendasi Pemerintah Daerah dalam mengembangkan dan perubahan konfigurasi fasilitas bandar udara. Dalam kaitan ini perlu adanya koordinasi dengan Pemerintah Daerah setempat.

