

ASPEK-ASPEK HUKUM KEGIATAN SALVAGE TERHADAP BENDA-BENDA ANTARIKSA

Suyud Harsoyo Suyudi

**Peneliti Bidang Hukum
Pusat Analisis Dan Informasi Kedirgantaraan**

RINGKASAN

Dalam praktek *space salvage* sudah dilaksanakan, walaupun belum ada pengaturannya dalam hukum antariksa internasional. Peluncuran benda-benda antariksa ke antariksa tidak selamanya berhasil, kadang-kadang mengalami malfungsi dan tidak mencapai orbit yang telah direncanakan. *Space salvage* dimaksudkan untuk mengambil benda-benda antariksa tersebut untuk kemudian diperbaiki dan diluncurkan kembali atau untuk mengetahui apa yang mengakibatkan malfungsinya peluncuran. Hingga saat ini pengaturan mengenai hal itu belum ada, sehingga dirasakan perlunya pemikiran mengenai pengaturannya. Walaupun mengenai *space salvage* belum ada .. pengaturan hukumnya, pihak asuransi telah memanfaatkan jasa salvage tersebut untuk menyelamatkan Palapa B2. Konsep mengenai abandonmen di laut merupakan analogi yang tepat untuk mendapatkan suatu ide guna menentukan suatu standar serta praktek pelaksanaan *space salvage* dan pengaturan hukumnya.

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Antariksa yang terletak di sekitar bumi dan dipergunakan sebagai tempat untuk mengorbitnya benda antariksa *space object* yang dipergunakan untuk melakukan kegiatan di bumi, seperti telekomunikasi dan penginderaan jauh mempunyai batas dalam arti bahwa *space object* tersebut harus diletakkan dalam orbit tertentu sesuai fungsinya. Orbit-orbit yang dimaksud dapat ditempatkan di *Geostationary Orbit* (GEO), dalam orbit rendah atau ditempatkan dalam *elliptical orbit*, tergantung dari kegiatan yang akan dilaksanakan, sehingga dapat dikatakan bahwa ia dapat berada dalam orbit yang tinggi HEO, orbit yang rendah LEO, orbit menengah MEO atau diantara orbit-orbit tersebut.

Kadang-kadang benda antariksa yang diluncurkan tidak dapat mencapai orbit yang telah direncanakan, hal mana dapat disebabkan karena beberapa hal diantaranya terjadi malfungsi dari benda antariksa tersebut atau kerusakan wahana antariksa yang membawanya atau penyebab-penyebab lain.

Dalam praktek beberapa benda antariksa yang mengalami malfungsi telah diselamatkan dengan melakukan *salvage*, untuk diperbaiki kemudian diluncurkan kembali, atau benda antariksa itu diselamatkan untuk dipelajari mengapa ia rusak sehingga diketahui penyebabnya.

Dalam praktek pekerjaan *salvage* sudah dilakukan, akan tetapi belum terdapat pengaturannya, demikian pula *Space Treaty 1967* sebagai *Magna Charta* belum menyinggungnya sama sekali mengenai hal ini.

Oleh karena *space salvage* belum ada pengaturannya, maka dicoba untuk menganalogikan *space salvage* tersebut dengan *maritime salvage*. Pengertian *salvage* adalah penyelamatan, oleh karena istilah *salvage* lebih merupakan istilah baku dalam penyelamatan kapal, maka dalam makalah ini untuk selanjutnya dipergunakan istilah *salvage*. Seperti diketahui maritim *salvage* sudah mantap pengaturannya, karena sudah terdapat suatu *Salvage Agreement* yang dipakai secara universal.

1.2 Permasalahan.

Dari segi hukum perlu dipertanyakan apakah terhadap benda antariksa pada hakekatnya dapat dilakukan *salvage* atau tidak, bagaimana hubungan hukum antara benda antariksa dengan negara peluncurnya, apakah diperlukan izin dalam melakukan *salvage* dari benda antariksa yang sudah tidak berfungsi lagi. Demikian beberapa permasalahan pokok yang dapat diajukan dan perlu adanya suatu kejelasan dari segi hukum antariksa internasional.

Sebagaimana telah diutarakan di atas pekerjaan *salvage* telah dilaksanakan dalam praktek, namun masih diperlukan suatu klarifikasi dari segi hukumnya karena hukum internasional termasuk *Space Treaty 1967* sebagai Magna Charta belum mengaturnya. Untuk penyelesaian masalah tersebut diperlukan suatu pendekatan analogis dengan *maritime salvage*. Hal mana dapat merupakan suatu pelajaran yang berharga dalam perumusan *space salvage*.

1.3. Maksud dan Tujuan

Adapun maksud dari penelitian ini adalah untuk mengkaji aspek-aspek hukum *space salvage* terhadap benda antariksa. Sedangkan tujuan dari penelitian ini adalah mengkaji lebih lanjut aspek-aspek yang timbul dari dilaksanakannya *space salvage* tersebut terhadap benda antariksa.

1.4. Ruang Lingkup

Ruang lingkup dari penelitian ini dibatasi hanya pada benda antariksa yang mengalami malfungsi akan tetapi masih dapat difungsikan kembali setelah dilakukan *salvage*, atau untuk mengetahui serta menyelidiki mengapa sebuah benda antariksa yang berada di antariksa itu menjadi tidak berfungsi atau apa yang mengakibatkan kerusakan benda antariksa tersebut.

1.5. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan suatu penelitian di bidang hukum, oleh sebab itu cara pendekatan yang diterapkan dalam penelitian adalah pendekatan secara yuridis dan bersifat deskriptif analisis. Sedangkan metoda analisisnya dilakukan dengan metode yuridis kualitatif.

Sasaran utama dari penelitian ini adalah Hukum Antariksa Internasional *de lege lata* yang meneliti tentang apakah diperbolehkan untuk melakukan *salvage* terhadap *space object* yang telah selesai *life time*-nya, serta hubungan antara negara peluncur dan *space object*. Oleh karena mengenai *salvage* belum ada pengaturannya dalam Hukum Internasional *de lege lata*, maka perlu diadakan suatu studi perbandingan dengan *maritime salvage* yang sudah ada pengaturannya secara internasional

Kosep umum mengenai *abandonment* di laut dan klasifikasi tentang kapal yang *derelict*, dapat memberikan ide dan analogi untuk membantu para pengambil kebijakan dalam menentukan suatu standar dan praktek untuk melakukan operasi *space salvage*.

2. PENGERTIAN SALVAGE

2.1. Pengertian Salvage Secara Umum

Adapun pengertian *salvage* secara umum adalah penyelamatan sebuah kapal yang berada di laut atau benda antariksa yang berada di antariksa.

2.2. Pengertian Salvage Dalam Maritime Salvage

Mengenai *salvage*, di bawah ini suatu cuplikan dari tulisan Sianipar (1982), yang dimaksud dengan *Salvage* adalah usaha pertolongan yang dilakukan terhadap kapal dan barang yang berada di atasnya karena adanya bahaya laut.

Apabila kapal dan barang menghadapi bahaya di laut dan pihak ketiga dengan sengaja dan sukarela memberikan pertolongan tanpa tergantung kepada adanya kontrak, maka pekerjaan yang demikian ini kita sebut *salvage*. Misalnya kapal mengalami kerusakan mesin dan terpaksa ditarik ke pelabuhan, kapal kandas dan dibantu melepaskan diri oleh *tugboat*. Supaya termasuk pada

salvage maka orang yang memberikan bantuan itu haruslah pihak ketiga yang secara sukarela memberikannya tanpa tergantung pada kontrak serta tanpa ada kepentingan di dalamnya. Kalau yang memberikan bantuan itu *crew* kapal atau pihak ketiga yang melakukan pekerjaan karena sewa maka bantuan dimaksud tidak termasuk pada *salvage* yang murni akan tetapi kepada salah satu dari *particular charges* atau *general average*.

Beberapa pakar hukum laut terkenal telah memberikan penjelasan perihal *abandonment* dan *salvage*. Mengenai *abandonment* Cleveringa (1961) mengatakan sebagai berikut :

Het abandonnement is een rechtshandeling uit het gebied van het verzekeringsrecht. In enkele bepaald aangeduide gevallen kan het woden gedaan; en het bewerkt dan eigendomsovergang van de verzekerde op de verzekeraar. Abandonnement geschiedt door betekening onder bepaalde voorwaarden aan de verzekeraar, die dan verplicht wordt het gehele verzekerde bedrag benevens de abandonnementskosten uit betalen. De betekening zelf bewerkstelligt de eigendomsovergang.

Ia berpendapat bahwa *abandonment* merupakan suatu perbuatan hukum dan ini termasuk bidang hukum asuransi, hal mana dapat menyangkut pemindahan hak dari tertanggung kepada penanggung. Sedangkan Colombos (1963) memberi penjelasan mengenai *salvage* sebagai berikut :

Ale einem auf See in Gefahr oder Not befindlichem schiff geleisteten Dienste sind allgemeinesprochen Bergungsdienste (salvage services); der Ausdruck salvage wird aber gewöhnlich im Zusammenhang mit der Vergütung gebraucht, die für freiwillige personliche Dienste geschuldet wird, die Schiffen oder deren Frachten geleistet wurden und durch die sie vor dem drohenden Verderben bewahrt oder nach tatsächlichem Verlust wieder zuruckgewonnen wurde.

Ia menjelaskan lebih lanjut bahwa *salvage services* berkenaan dengan kapal yang mengalami bahaya di laut dan hal ini menyangkut pelaksanaan *salvage*. Pengertian *salvage* disini dihubungkan dengan ganti rugi untuk pertolongan yang diberikan.

Sedangkan Anastasia (1995) melukiskan *salvage* sebagai berikut :

The concept of salvage
The term salvage implies two different components: The act of salvage and the reward for that act. The laws of salvage have evolved from Roman law doctrine which awarded compensation from the owner to those who voluntarily preserved, protected or improved another's property. A right to salvage arises when a person acting as a volunteer (without any pre-existing contractual or other legal duty so to act) preserves or contributes to preserving at sea any vessel, cargo, freight or other recognised subject of salvage from danger. In the absence of abinding agreement fixing the amount of remuneration, the salvor upon the property being salvaged and brought to a place of safety is entitled to recover salvage remuneration not exceeding the value of the property salvaged assessed as at the date and the place of the termination of the salvage services. The salvor's rights may be enforced by an action in rem or in personam (when the property is res nullius, then only by an action in rem).

Demikian beberapa pengertian *salvage* yang telah dikemukakan oleh beberapa pakar hukum

3. ANALOGI SPACE SALVAGE DENGAN MARITIME SALVAGE

3.1. Ketentuan-Ketentuan Penting Dalam Hukum Antariksa Yang Menyangkut Benda Antariksa

Setelah mengadakan penelitian terhadap Hukum Antariksa Internasional yang telah berlaku sebagai hukum positif, maka dapat diterapkan beberapa peraturan dari hukum Antariksa tersebut, diantaranya mengenai tanggungjawab dan ganti rugi.

Peraturan mengenai tanggungjawab dan ganti rugi yang harus ditanggung oleh negara dalam melaksanakan kegiatan antariksa diatur dalam beberapa perjanjian, diantaranya dalam *Space Treaty 1967* dan *Liability Convention*. *Space Treaty 1967* mengaturnya dalam pasal VI dan pasal III, sebagai berikut:

State Parties to the Treaty shall bear international responsibility for national activities in outer space, including the moon and other celestial bodies, whether such activities are carried on by governmental agencies or by non-governmental entities, and for assuring that national activities are carried out in conformity with the provisions set forth in the present Treaty,

Sesuai dengan peraturan ini, maka tanggungjawab adalah pada negara yang telah menjadi anggota dari perjanjian tersebut untuk menjamin bahwa setiap kegiatan antariksa yang dilaksanakan oleh Pemerintah atau Swasta harus dilaksanakan dengan aman dan sesuai dengan perjanjian *Space Treaty 1967* tersebut. Demikian pula kegiatan antariksa yang dilakukan oleh pihak Swasta *non-governmental entities* harus berada di bawah supervisi dari negara yang menjadi anggota dari perjanjian tersebut. Dalam hal operasi pelaksanaan *space salvage*, maka hal tersebut menjadi tanggungjawab pula dari negara yang menjadi anggota dari perjanjian tersebut dalam hal ini perjanjian tentang *Space Treaty 1967* dan sekaligus untuk menjamin bila dilaksanakan *space salvage* maka itu harus dilaksanakan sesuai dengan *Space Treaty 1967* dan hukum internasional yang berlaku sebagaimana diatur dalam Pasal III *Space Treaty 1967*, sebagai berikut :

State Parties to the Treaty shall carry on activities in the exploration and use of outer space, including the moon and other celestial bodies, in accordance with international law, including the Charter of the United Nations, in the interest of maintaining international peace and security and promoting international co-operation and understanding.

Selain tidak boleh bertentangan dengan *Space Treaty 1967*, maka hal tersebut juga harus sesuai dengan Hukum Internasional yang berlaku termasuk Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa. Oleh karenanya sebelum dilaksanakannya suatu *space salvage*, pihak ketiga yang ingin melakukannya perlu memenuhi persyaratan sebagaimana dipersyaratkan dalam *Space Treaty 1967* dan bertanggungjawab untuk itu. Salah satu syarat utama adalah mendapatkan izin sebelumnya untuk melakukan *space salvage* dari negara peluncur dan yang menjadi anggota dari *Space Treaty 1967* tersebut. Ketentuan tersebut tercermin dalam Pasal VII *Space Treaty 1967*, yang diatur sebagai berikut:

Each State Party to the Treaty that launches or procures the launching of an object into outer space, including the moon and other celestial bodies, and each State Party from whose territory or facility an object is launched, is internationally liable for damage to another State Party to the Treaty or to its natural or juridical persons by such or its component parts on the Earth, in air or in outer space, including the moon and other celestial bodies.

Pasal ini menentukan tanggungjawab kepada negara yang terlibat dalam peluncuran *space object* ke antariksa dan menimbulkan kerugian baik kerugian yang terjadi di bumi, di udara maupun kerugian yang terjadi di antariksa, yang merupakan akibat peluncuran wahana antariksa dari wilayah negaranya.

Peraturan mengenai tanggungjawab ini sebagaimana dituangkan dalam *Space Treaty* telah dikembangkan lebih lanjut dalam pasal II dan III dari *convention on internatinal liability for damage caused by space objects*, pasal II mengatur hal sebagai berikut :

A launching State shall be absolutely liable to pay compensation for damage caused by its space object on the surface of the earth or to aircraft flight.

Sedangkan pasal III mengatur mengenai tanggungjawab dari negara peluncur untuk kerugian yang ditimbulkan terhadap wahana antariksa negara lain yang terjadi diantariksa, seperti yang tercantum dalam pasal III di bawah ini, sebagai berikut :

In the event of damage being caused elsewhere than on the surface of the earth to a space object of one launching State or to persons or property on board such a space object by a space object of another launching State, the latter shall be liable only if the damage is due to its fault or the fault of persons for whom it is responsible.

Dalam kenyataannya timbul suatu pertanyaan ditinjau dari segi hukum, bagaimana dapat dibuktikan bahwa terjadi suatu kerugian yang diakibatkan oleh negara lain di antariksa, atau dengan kata lain bagaimana dapat diketahui bahwa wahana antariksa dari satu negara telah mengalami kerusakan yang diakibatkan oleh wahana antariksa negara lain. Mengenai pertanyaan ini dapat ditemukan jawabannya dalam Pasal II dari *The Convention of Registration 1976*, yang pada dasarnya mengatur mengenai registrasi dari *space object* yang diluncurkan ke antariksa, dan Pasal II tersebut mengatur sebagai berikut :

When a space object is launched into earth orbit or beyond, the launching State shall register the space object by means of an entry in an appropriate registry which it shall maintain. Each launching shall inform the SecretaryGeneral of the United State Nations of the establishment of such a registry.

Pada prinsipnya pasal II *Registration Convention* ini mengatur dua hal pokok, yaitu : 1) bahwa negara peluncur harus mempunyai register nasional untuk meregistrasi wahana antariksa yang diluncurkannya dan, 2) melaporkan peluncuran wahana antariksa ke Perserikatan Bangsa-Bangsa melalui Sekretariat Jenderal. Sedangkan dalam pasal IV dari *Convention* tersebut mewajibkan negara peluncur untuk melengkapinya dengan beberapa keterangan sebagaimana ditentukan dalam pasal IV tersebut, sebagai berikut :

Each State of registry shall furnish to the Secretary-General of the United Nations, as soon as practicable, the following information concerning each space object carried on its registry :

- (a) *name of launching State or States;*
- (b) *an appropriate designator of the space object or its registration number;*
- (c) *date and territory of location of launch;*
- (d) *basic orbital parameter, including:*
 - (i) *nodal period,*
 - (ii) *inclination;*
 - (iii) *apogee,*
 - (iv) *perigee;*
- (e) *general function of the space object.*

Adapun maksud diharuskannya melengkapi dengan data-data sebagaimana disebutkan di atas adalah untuk mengetahui letak posisi dari orbit dan mengetahui pula maksud dan tujuan dari peluncuran sebuah satelit, demikian pendapat Baker (1989).

Seperti diketahui sangat sulit untuk mengidentifikasi suatu *space object* yang telah menjadi *space debris*.

Mempertanyakan soal registrasi, apabila pasal II dan III dari *Liability Convention* dihubungkan dengan pasal VII dari *Space Treaty* 1967, apakah konsep tanggungjawab, dengan banyaknya permasalahan yang ada, dapat memberikan keuntungan kepada negara peluncur untuk membersihkan wahana antariksa yang tidak berfungsi lagi, yang rusak atau wahana antariksa yang sengaja dihancurkan dari pada memberi ganti rugi atas rusaknya wahana antariksa akibat tubrukan dan mengakibatkan kerugian pada segmen bumi? Walaupun secara ekonomi belum dapat teridentifikasi, untuk menyingkirkan wahana antariksa, yang rusak atau sengaja dihancurkan, dapatkah diperbandingkan dengan biaya ganti rugi apabila negara peluncur yang membuat kerugian dapat diidentifikasi. Perbandingan lain dapat diambil, apakah dengan menggeser wahana antariksa yang tidak terpakai lagi ke orbit yang lebih tinggi lebih menguntungkan bagi negara peluncur dibandingkan dengan melaksanakan *space salvage*.

Sehubungan dengan *space salvage* penting pula diteliti apa yang tercantum dalam pasal 5 *Rescue Agreement* 1968. Pasal 5 *Rescue Agreement* mengatur mengenai pengembalian astronaut dan *space object* kepada negara peluncur, seperti diatur di bawah ini :

Each Contracting Party which receives information or discovers that a space object or its component parts has returned to Earth in territory under its jurisdiction or on the high seas or in any other place not under the jurisdiction of any State, shall notify the launching authority and the Secretary-General of the United Nations.

Dalam ketentuan ini kepemilikan dari *space object* dapat dianalogikan dengan kepemilikan sebuah kapal laut dalam *Maritime Salvage Law*, negara peluncur sebagai pemilik, tidak kehilangan atas hak kepemilikan dengan diluncurkannya *space object*, baik komponen maupun bagian dari *space object* tersebut, walaupun ia jatuh di wilayah negara lain.

Menarik untuk diketahui bahwa semua pembiayaan dalam melakukan penyelamatan *space object* ditanggung oleh negara peluncur, hal mana diatur dalam paragraf 5 dari pasal 5. Pada paragraf 4 dari pasal 5 ini diatur mengenai tugas dari negara peluncur untuk melakukan langkah-langkah efektif untuk menyingkirkan *space object* yang mengandung zat yang berbahaya dimana *space object* tersebut jatuh di wilayah negara lain. Apabila negara peluncur tidak mau atau tidak mempunyai kemampuan untuk menyingkirkan zat yang berbahaya tersebut, maka timbul pertanyaan apakah negara peluncur akan kehilangan hak kepemilikan atas *space object* tersebut. Hal lain yang menjadi pertanyaan adalah apakah *space object* tersebut dapat dimusnahkan oleh negara yang kejatuhan *space object* itu tanpa seizin dari negara peluncur? (*Verschoor*, 1990)

Ketentuan penting lainnya yang mempunyai sangkut paut dengan *space salvage* adalah pasal VIII dari *Space Treaty* 1967. Menurut kebiasaan, operasi *salvage* yang dilakukan terhadap kapal yang telah dinyatakan *abandoned* oleh pemiliknya atau telah ditinggalkan di laut oleh pemiliknya, apakah kepemilikannya telah hilang atas kapal tersebut?. Akan tetapi menurut hukum antariksa apakah mungkin untuk menyatakan sebuah wahana antariksa atau *space object* atau bagian dari komponennya dinyatakan *abandoned* dan ditinggalkan *derelict*, dan dapat diambil dan dipindahkan oleh pihak ketiga yang berminat? Untuk mengetahui mengenai hal ini perlu adanya pembahasan tentang hubungan konsep yurisdiksi, kontrol dan kepemilikan dari *space object* termasuk pula bagian komponennya yang kesemuanya ini telah diatur dalam pasal VIII *Space Treaty* 1967, sebagai berikut :

A State Party to the Treaty on whose registry an object launched into outer space is carried shall retain jurisdiction and control over such object, and over any personnel thereof, while in outer space or on a celestial body.

Masalah utama yang muncul dari pasal ini adalah apakah yurisdiksi, kontrol dan kepemilikan dari *space object* merupakan suatu hal yang permanen. Pendapat hukum mengenai hal ini lebih condong bahwa hal itu adalah permanen. Untuk melaksanakan *space salvage*, pada saat ini, untuk menyingkirkan *space object* tidak dapat dilaksanakan tanpa izin dari negara peluncur atau pendaftar *space object* tersebut hal mana didasarkan pada sifat *absolut* dari yurisdiksi, kontrol dan kepemilikan, demikian Baker (1989). Beberapa pendapat memberikan argumen bahwa sifat *absolut* dari yurisdiksi, kontrol dan kepemilikan dalam beberapa kasus dapat ditiadakan. *Space debris* dapat merupakan salah satu kasus mengenai tanggungjawab terhadap kerugian atau melukai atau matinya seseorang, demikian pendapat dari Fishman (1986).

Pendapat lain dari De Saussure (1985) adalah menyingkirkan satu *space object* dapat dilaksanakan tanpa izin apabila bahaya yang ditimbulkan oleh *space object*, atau bagian dari komponen mengancam keselamatan penerbangan antariksa atau sebuah satelit dalam proses jatuh ke bumi dan membahayakan segmen bumi, De Saussure (1978)

Menurut Baker (1989) pengambilan *space object* secara unilateral semacam itu dapat dikatakan sebagai perbuatan pembajakan. Untuk melaksanakan *space salvage* dengan maksud untuk membersihkan segmen antariksa, perlu dipertanyakan dalam situasi seperti apa hal itu dilaksanakan, dengan demikian negara peluncur dapat kehilangan yurisdiksi dan kontrol dari *space object*-nya atau ia menyerahkan sepenuhnya pada hukum yang berlaku dari *space object* tersebut.

Ketentuan-ketentuan lainnya adalah pasal IX *Space Treaty* 1967 dalam rangka pelestarian lingkungan antariksa, pasal ini merupakan suatu prinsip dasar bagi setiap negara yang menjadi anggota dari *Space Treaty* 1967 harus menghormatinya dalam melaksanakan kegiatan antariksa. Adapun yang diatur dalam pasal IX adalah sebagai berikut :

In the exploration and use of outer space, including the moon and other celestial bodies, States Parties to the Treaty shall be guided by the principle of co-operation and mutual assistance and shall conduct all their activities in outer space, including the moon and other celestial bodies, with due regard to the corresponding interests of all other States Parties to the Treaty.

Dalam konteks inilah masalah penyingkiran wahana antariksa dan *space debris* yang membahayakan dapat dilakukan, oleh karena anggota dari *Space Treaty* 1967 mempunyai suatu kewajiban umum dalam melaksanakan kegiatan antariksa dan harus berperilaku yang baik *due regard* sesuai dengan perhatian atau minat dari semua anggota *Space Treaty* 1967, sehingga negara peluncur perlu menyingkirkan *space object* yang menghalangi masuknya negara lain ke dalam satu orbit, demikian menurut Stern dan Tennen (1990). Secara efektif jawaban atas pertanyaan sebagaimana diutarakan diatas dapat dijawab dengan tidak, karena tidak ada kewajiban dari negara-negara yang meluncurkan wahana antariksa untuk menyingkirkan satelit yang sudah tidak aktif atau tidak berfungsi lagi.

Dalam mengatasi kejenuhan penggunaan antariksa, *World Administrative Radio Conference* (WARC) dalam penggunaan antariksa untuk keperluan *service* telekomunikasi dapat menerima adanya satu kelompok *expert* internasional yang dapat merumuskan dan menyampaikan suatu rekomendasi, satu arahan dan petunjuk yang dapat merupakan landasan bagi kegiatan nasional di antariksa. Usulan semacam itu berupa arahan untuk pelaksanaan yang dapat mengatur secara efektif akses ke orbit tertentu seperti orbit rendah (*low orbit*) dan menjamin penggunaan antariksa dewasa ini dan dimasa mendatang dapat berjalan dengan baik serta suatu akses yang non diskriminatif. Dengan langkah ini didapat suatu arahan dengan pertimbangan yang matang dan dapat merupakan upaya untuk menyingkirkan satelit yang tidak terpakai lagi dari orbit tertentu.

sehingga sumber yang terbatas itu tidak menjadi jenuh dan tidak teratur. Petunjuk dan arahan yang disampaikan para *expert* itu senantiasa dapat diubah sesuai perkembangan kegiatan yang sangat pesat. Pertimbangan yang diberikan dapat merupakan pertimbangan di bidang teknologi untuk mengosongkan atau menyingkirkan *space object*, bagian komponen dan *space debris* dari antariksa. Untuk memperbesar kewenangan para *expert* tersebut untuk mensosialisasikan kewenangannya untuk dapat dijadikan standar internasional dan praktek untuk kegiatan antariksa tertentu. Seyogyanya *experts* yang merumuskan aturan standar dan pelaksanaan praktek dibebaskan dari kesibukan perumusan hukumnya dan masalah-masalah ratifikasi, untuk ini dapat mengambil ide dari sumber hukum internasional lainnya dalam menyelesaikan masalah pengaturan dan administratif. Salah satu sumber dapat diambil dari *maritime salvage law*.

3.2. Pengaturan Masalah Salvage dalam Hukum Maritim

Apabila diteliti lebih jauh dapat diketemukan suatu ketentuan bahwa dalam *Space Treaty 1967* diatur mengenai dimungkinkannya penggunaan hukum internasional yang lain selain yang diatur dalam *Space Treaties*, yaitu sebagaimana diatur dalam pasal III *Space Treaty 1967*. Sehubungan dengan hal tersebut diadakan suatu studi perbandingan dengan Hukum *Salvage Maritime*.

Dalam hukum salvage maritim, terminologi *derelict* diartikan dengan suatu bentuk (dalam hal ini kapal) yang ditinggalkan di laut oleh mereka yang ditugaskan untuk mengurusnya, tanpa suatu harapan untuk memperolehnya kembali *sine spe recuperandi* dan tanpa maksud untuk mengembalikannya *sine animo revertendi*, Kenedy (1985). Agar dapat disebut *derelict*, sebuah kapal harus *abandoned*. Untuk memenuhi persyaratan *abandonment*, empat kriteria yang harus dipenuhi, seperti diutarakan oleh Kennedy (1985)

- *The abandonment must take place at sea, not on the coast;*
- *sine spe revertendi aut recuperandi (without hope of return or recovery);*
- *It must be bonafide and the purpose of saving life;*
- *By order of the master in the face of danger from damage to ship and of the elements.*

Dalam menentukan kapan sebuah kapal menjadi *derelict*, harus dilihat dari maksud dan pengharapan dari master dan awak kapal pada waktu terjadinya *abandonment*. Sebuah kapal tidak dinyatakan *abandoned* apabila ia hanya ditinggalkan sementara oleh master dan awak kapal untuk mendapatkan pertolongan dan master beserta awak kapal akan kembali ke kapal. Sekali ia sudah dinyatakan *abandoned* dan tidak ada maksud untuk kembali atau menyelamatkan kapal, maka hal itu secara nyata adalah *derelict* dan dapat dilakukan *salvage* oleh pihak ketiga.

3.3. Salvage Dari Kapal Yang Ditinggalkan

Dalam hal sebuah kapal telah ditinggalkan, maka setiap orang dapat memilikinya. Salah satu keberatan adalah bahwa *salvor* pertama dapat memiliki kapal tersebut, dan mempunyai hak yang eksklusif untuk memilikinya. Hal tersebut dapat dipaksakan melalui satu keputusan atau suatu penghargaan karena pertolongan yang diberikan. Sewaktu memiliki benda hasil *salvage* tersebut, pihak *salvors* mempunyai kewajiban yang harus dilaksanakan terhadap pemilik kapal. Salah satu kewajibannya adalah tidak boleh menelantarkan hak milik tersebut dan tidak diperbolehkan menyerahkan hak milik itu tanpa satu klaim yang resmi kepada pihak lain. Selanjutnya pihak *salvor* tidak boleh memiliki harta benda dari kapal tersebut dalam kasus *derelict*. Hak milik tetap berada ditangan pemilik aslinya. Pihak *salvor* dapat menuntut didepan pengadilan untuk penghargaan atau ganti rugi atas pekerjaan yang telah dilakukannya yaitu melakukan *salvage* kapal tersebut.

3.4. Organisasi Maritim Internasional

Organisasi maritim internasional (IMO) telah mempromosikan berbagai Konvensi dan Protokol berkenaan dengan keselamatan dalam bidang maritim, seperti pencegahan polusi dan hal-

hal yang berhubungan dengan hal tersebut. IMO telah memperkenalkan *the International Convention on Salvage* pada tanggal 28 April 1989. Konvensi ini mempunyai tujuan untuk membuat suatu rancangan mengenai *drafting of uniform international rules regarding salvage operations* direncanakan akan membahas tugas dan kewajiban dari *salvors*, *salvage* dari kapal milik negara, biaya *salvage* dan masalah-masalah lain.

Menurut pasal 29 dari *convention* tersebut, bahwa konvensi itu baru mulai berlaku satu tahun setelah ditandatangani oleh 15 negara. Ketentuan ini akan meningkatkan standar bagi aplikasi praktek dalam melakukan *salvage* untuk kapal yang ditinggalkan (*derelict vessels*) atau kapal-kapal lain yang dalam keadaan bahaya dan membutuhkan pertolongan. Perlu dicatat bahwa *the convention on international civil aviation* (ICAO) telah menerapkan sistim yang dianut oleh IMCO, seperti menetapkan standar teknis dan praktek berkenaan dengan penerbangan dari pada melakukan negosiasi untuk membuat suatu *treaty*, sebagai satu cara untuk menerapkan petunjuk atau arahan yang akan lebih cepat daripada pembuatan suatu *treaty* secara formal. Hal ini ditunjukkan dengan cara meng-adop *annexes* yang diimplementasikan pada ICAO.

4. KEMUNGKINAN PENERAPAN MARITIM SALVAGE LAW TERHADAP BENDA ANTARIKSA.

Menurut Jasentuliyana: (1994)

The general concepts of abandonment at sea and the classification of derelict craft, therefore, may provide ideas and analogous situations to assist policy makers in determining standards and practices for space salvage operations.

Suatu pertanyaan mengenai Hukum Internasional seperti apakah yang dapat diharapkan untuk pelaksanaan *space salvage* dalam kegiatan antariksa untuk mendapatkan suatu kepastian hukum yang tidak bertentangan dengan adanya hak, pelestarian lingkungan antariksa atau kegiatan keantariksaan masa mendatang, juga kegiatan keantariksaan dari negara lain. Hal ini harus menjadi perhatian para pengambil kebijaksanaan dan harus dapat diterima oleh semua negara yang melakukan kegiatan di antariksa. Untuk itu dapat dipakai konsep yang diambil dari Hukum Maritim yang diterapkan ke dalam kegiatan keantariksaan melalui diskusi secara internasional dan mencapai persetujuan mengenai hal-hal teknis dan prosedur yang berlaku untuk melakukan operasi *space salvage* untuk mengurangi keberadaan benda antariksa di antariksa (Saussure 1981).

Pada awalnya haruslah dinyatakan berdasarkan hukum, bahwa hak kepemilikan dari *space objects*, bagian dari komponennya, sebagaimana layaknya dengan sebuah kapal laut adalah sesuatu hal yang permanen. Dalam hal dilaksanakannya suatu *salvage*, pihak *salvor* tidak menuntut hak kepemilikan atas kapal tersebut. Suatu klaim *salvage* didasarkan atas servis yang diberikan untuk *salvage* yang dilakukannya. Dalam hal ini, kepemilikan dari satu *space object*, bagian dari komponennya sesuai dengan *Space Treaty* 1967 adalah permanen dan tidak terputus. Pengambilan dan penyingkiran sebuah *space object* oleh pihak ketiga, apabila dimungkinkan, dapat dilakukan klaim oleh *salvor* untuk servis yang diberikan terhadap pemilik *space object*.

Lazimnya apabila sebuah *space object*, bagian komponen telah diabandoned dan dinyatakan *derelict* dapat merupakan subyek untuk dilakukan *salvage* oleh pihak ketiga. Akan tetapi hukum antariksa yang berlaku saat ini melarang adanya campur tangan dalam urusan *space object* negara lain termasuk *space object* yang tidak berfungsi lagi atau *space object* yang sudah *derelict*. Mengenai hal ini diatur dalam pasal VIII *Space Treaty* 1967 seperti telah diuraikan terdahulu. Dalam masa mendatang, apabila *salvage* menjadi suatu kenyataan, apa yang menjadi *derelict space object* haruslah dapat ditentukan bahwa *salvors* diijinkan untuk melakukan operasi *salvage*.

Untuk hal tersebut, Baker (1989) memberikan komentarnya sebagai berikut :

.... One which abandoned and deserted by those who where in charge of it, without hope their part of recovering it and without intention of returning to it. Thus, manned

spacecraft abandoned by the crew without intention of returning to or recovering it, would be derelict. Unmanned satellites and other objects with an active lifespan would be considered derelict when this active lifespan is terminated, that is, in a permanent inactive state ...

Selanjutnya ia juga menyatakan bahwa perlu adanya satu ketentuan hukum yang menyatakan bahwa negara peluncur atau yang mendaftarkan *space object* yang tidak berfungsi lagi harus disingkirkan dari lokasi orbit. Untuk dapat memberlakukan aturan hukum ini, maka *space object* harus dinyatakan sebagai *derelict*. Adapun maksud dari proposal ini adalah agar slot orbit dapat digunakan oleh negara lain maupun segmen untuk segmen antariksa. Sekali satu *space object* telah dinyatakan *derelict*, maka ia dapat merupakan subyek dilakukannya *salvage* oleh pihak ketiga tanpa merasa akan melanggar peraturan mengenai yurisdiksi dan kontrol dari negara peluncur atau negara yang mendaftarkan *space object* tersebut. Apabila sebuah *space object* dipindahkan umpama ke orbit tempat pembuangan *space object* atau diorbit pekuburan (*graveyard orbit*) hal itu dapat diklasifikasikan sebagai *derelict*. Pendapat yang mengatakan untuk menggunakan analogi dengan hukum maritim untuk penentuan status dari *space object*, hukum internasional perlu diperluas melalui perjanjian bilateral dan multilateral.

Hingga saat ini belum terdapat satu konsensus mengenai definisi atau klasifikasi dari benda antariksa yang tidak berfungsi lagi, oleh karena sulitnya melakukan identifikasi kepemilikan siapa benda antariksa yang tidak berfungsi lagi tersebut, apalagi hal itu menyangkut masalah liability untuk melakukan *salvage* tanpa mencederai masalah yurisdiksi dan kontrol dari negara peluncur. Hingga saat ini pula negara tetap memegang yurisdiksi dan kontrol terhadap semua *space object* walaupun tidak terdapat kemungkinan untuk mengidentifikasinya. Hal semacam ini menimbulkan kesulitan apalagi benda antariksa tersebut telah menimbulkan damage atau kerusakan terhadap *space object* negara lain.

Seperti diketahui masyarakat internasional melalui UN-COPUOS sedang melakukan pembahasan untuk melakukan amandemen terhadap *space treaties* yang ada, sebenarnya ada kesempatan untuk membahas masalah pengambilan atau penyingkiran *space object* yang berkeliaran di antariksa. Dengan semakin pesatnya teknologi antariksa, perlu kiranya pembentukan satu internasional *expert* untuk mengkoordinasikan informasi dan riset yang merupakan satu forum untuk memberikan advis dan konsultasi dalam menghadapi program keantariksaan yang menyangkut penyelamatan lingkungan baik antariksa maupun bumi. Ahli tersebut dapat menciptakan satu standar untuk dipakai dalam melaksanakan kegiatan antariksa untuk mengurangi dampak terhadap lingkungan dengan dilaksanakannya kegiatan antariksa. Dengan dikeluarkannya satu standar sebagai pendapat dari para ahli, maka berita dapat disampaikan dalam waktu 60 sampai dengan 90 hari sebagaimana yang terjadi di IMO, dengan demikian dapat diambil satu sikap, walaupun tidak mengikat, maka setidaknya ada informasi yang dapat mengurangi dampak terhadap lingkungan yang diakibatkan oleh kegiatan antariksa. Para ahli dapat memberikan rekomendasi mengenai untung ruginya bila dilaksanakan *space salvage*. Masih banyak hal yang dapat diambil manfaatnya dari rekomendasi para ahli tersebut. Pada saat ini regulasi mengenai standar dan praktek jauh lebih *fleksibel* dan dapat diterima daripada peraturan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Space object termasuk bagian komponennya merupakan *objects* yang akan terus menerus berada di antariksa dan dapat merupakan gangguan terhadap kegiatan antariksa itu sendiri. Untuk menyingkirkan atau mengurangi *space objects* tersebut diperlukan perencanaan yang matang dan harus ada konsensus internasional untuk mengadakan satu pembersihan di segmen antariksa. Walaupun belum ada pengaturan mengenai *space salvage*, perusahaan asuransi telah menggunakan jasa *space salvage* untuk penyelamatan Palapa B-2

Suatu usaha yang melakukan pekerjaan *salvage*, dapat saja dimungkinkan. Untuk itu diperlukan suatu pengaturan internasional yang harus dibahas lebih lanjut untuk menetapkan satu standar dan pelaksanaan dalam praktek yang adil dan dapat diterima oleh semua negara termasuk pihak swasta, sebagai pengguna antariksa. Dalam kerangka inilah masyarakat internasional mengharapkan akan dapat dibentuk sekelompok orang sebagai ahli yang terdiri dari ilmuwan dan para ahli teknik yang dapat menelaah, membuat satu standar dan dapat memberi petunjuk yang lebih baik untuk pelaksanaan kegiatan keantariksaan yang dapat merugikan dan mengotori lingkungan antariksa, dan memikirkan pembuatan aturan hukumnya. Untuk penyelesaian masalah ini semua negara pengguna antariksa harus memberikan prioritasnya dalam rangka penetapan suatu prosedur untuk mengurangi dan menyingkirkan *space object* yang tersebar di antariksa selama ini. Konsep umum mengenai *abandonment* di laut dan klasifikasi tentang kapal yang *derelict*, dapat memberikan ide dan analogi untuk membantu para pembuat kebijakan dalam menentukan suatu standar dan praktek untuk melakukan operasi *space salvage*. Ini baru merupakan suatu langkah awal, akan tetapi hal ini dapat merupakan satu langkah yang positif dalam rangka mengatur segmen antariksa untuk dipergunakan bagi generasi mendatang dan kegiatan antariksa dimasa mendatang. Setelah hal yang disebutkan di atas dapat direalisasikan, perlu pemikiran prinsip-prinsip hukum dalam rangka pelestarian lingkungan antariksa yang lebih kongkret.

Mengingat *space Salvage* belum ada pengaturannya dalam hukum internasional, maka UNCOPUOS dalam hal ini *legal sub-committee* dimintakan perhatiannya untuk memikirkan dan merancang peraturan hukum yang diperlukan untuk mengatur hal tersebut.

DAFTAR RUJUKAN

- Anastasia, S. 1995, Dalam Buku *The Protection of the Underwater Cultural Heritage : an Emerging Objective of the Contemporary Law of the Sea*, Martinus Nyhoff Publisher.
- Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and Return of Objects Launched into Outer Space. (Rescue Agreement, 1968)
(Adapted by the General Assembly on 19 December 1967 in Resolution 2345 (XXII), annex, opened for Signature on 22 April 1968, entered into force 3 December 1968).
- Baker, H. A., 1989. *Liability For Damage Caused In Outer Space By Space Refuges*. Annals of Air and Space Law, Vol. XIII, p. 183-227
- Cleveringa, R.P. JZN, 1961. Dalam Buku *Zeerecht*, Publiek-En Privaatrecht, Vierde Druk N.V. Uitgevers-Maatschappij W.E.J. Tjeenk Willing, Zwolle, p. 88.
- Colombos, C.J., 1963. Dalam Buku *Internationales Seerecht*. C.H. Beck 'She Verlagsbuchhandlung, Muchen Und Berlin.
- Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects, 1972
(Adapted by the General Assembly on 29 November 1971 in Resolution 2777 (XXVI), annex, opened for Signature on 29 March 1972, entered into force 1 September 1972).
- Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space, 1976.
(Adapted by the General Assembly on 12 November 1974 in Resolution 3235 (XXIX), annex, opened for Signature on 14 January 1975, entered into force 15 September 1976).
- Fishmann, C. 1986. *space salvage. A Proposed Treaty Amandment to the Agreement on the return of Astronauts, the Return of Objects Launched into Space*, 26 Virginia J. International, 965
- IMO Doc. LEG/CONF.7/27 of 2 May 1989
- Josentuliyana, N, 1994., *Regulation of space salvage Operations, Possibilities for the Future*. Journal of Space Law Vol. 22. p. 5-22
- Kennedy, 1985, *Law of Salvage* 85-86 Stevens and Sons.
- Saussure, H.De, 1978., *An International Right to Reorbit Earth Treating Satellites*. I.C.A.S.L. Mec Gill University, Montreal Canada
- Saussure, De, 1981., *Maritime and Space law, Comparisons and Contrasts* (An Oceanic View of Space Transport) 9. Journal of Space Law, p. 93-104

- Saussurre, H.De. 1985. *The Application of Maritime Salvage to the Law of Outer Space*. 28 Proc. Colloquium Law of Outer Space, p. 127
- Sianipar, J.T. 1982, Dalam Buku *Asuransi Pengangkutan Laut Prinsip-Prinsip Pokok Dalam Pengurusan Penyelesaian Klaim*, Jilid 2.
- Stern, P. and Tennen, L. 1990., *Orbital Sprawl, Space Debris and the Geostationary Ring*. 6 Space Policy, 226
- Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies. Adopted by the General Assembly on 13 December 1966 in resolution 222 (XXI), annex, opened for signature on 27 January 1967. entered into force on 10 October 1967). United Nations Treaties and Principles on Outer Space, United Nations, New York, 1966
- Verschuur I.H, Ph. 1990. *The Increasing Problems of Orbital Debris and Their Legal Solution*. 32 Proc. Colloquium Law of Outer Space, 97