



Tanggung Jawab Negara terhadap Pelanggaran Ruang Udara yang Dilakukan Balon Udara

Naza Muhamad Zakwan, Iman Sunendar*

Prodi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Islam Bandung, Indonesia.

ARTICLE INFO

Article history :

Received : 17/09/2023
Revised : 11/12/2023
Published : 24/12/2023



Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License.

Volume : 3
No. : 2
Halaman : 87 - 94
Terbitan : **Desember 2023**

ABSTRAK

Konvensi Chicago 1944 mengatur bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya. Setiap negara yang melanggar kedaulatan negara akan menimbulkan tanggung jawab negara. Penelitian ini bertujuan untuk memahami bagaimana kedudukan balon udara menurut Konvensi Chicago 1944 serta bagaimana tanggung jawab negara atas pelanggaran ruang udara oleh balon udara menurut Konvensi Chicago 1944. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kedudukan balon udara merupakan pesawat udara diatur dalam annex 2 Konvensi Chicago 1944 dan balon udara termasuk kedalam pesawat udara yang lebih ringan dari udara. Unmanned free balloon hanya dapat diterbangkan dalam kondisi tertentu terdapat pada Appendix 4 Point 2 (General Operating Rules) dalam Annex 2 Rules of The Air. Maka dari itu setiap negara yang menerbangkan balon udaranya memiliki kewajiban yang tertuang didalam Konvensi Chicago 1944. Dalam konteks penerbangan sipil, negara yang mengalami pelanggaran kedaulatannya tidak diperbolehkan mengambil tindakan balasan yang tidak terbatas seperti penggunaan senjata. Pelanggaran ruang udara yang dilakukan oleh pesawat negara akan menimbulkan tanggung jawab negara pelanggar. Beberapa bentuk pertanggungjawaban tersebut antara lain permintaan maaf, janji untuk mempidanakan individu yang bertanggung jawab, janji untuk tidak mengulangi pelanggaran, serta sanksi-sanksi lainnya seperti perampasan pesawat pelanggar dan pemenjaraan awak pesawat.

Kata Kunci : *Violation of air space, Hot air balloon, State responsibility.*

ABSTRACT

The Chicago Convention of 1944 stipulates that every country has full and exclusive sovereignty over the airspace above its territory. Any country that violates another country's sovereignty will be held responsible. This research aims to understand the position of balloons according to the Chicago Convention of 1944 and the responsibility of countries for violations of airspace by balloons according to the Chicago Convention of 1944. The research results show that the position of balloons is regulated as aircraft in Annex 2 of the Chicago Convention of 1944, and balloons are included in aircraft that are lighter than air. Unmanned free balloons can only be flown under certain conditions specified in Appendix 4 Point 2 (General Operating Rules) in Annex 2 Rules of The Air. Therefore, every country that flies its balloons has obligations stipulated in the Chicago Convention of 1944. In the context of civil aviation, a country that experiences a violation of its sovereignty is not allowed to take unlimited retaliatory action such as the use of weapons. Violations of airspace by state aircraft will result in the responsibility of the violating country. Some forms of accountability include an apology, a promise to prosecute the responsible individual, a promise not to repeat the violation, and other sanctions such as confiscation of the violating aircraft and imprisonment of the aircraft crew members such as the seizure of the offender's plane and the imprisonment of the flight crew.

Keywords : *Violation of air space; Hot air balloon; State responsibility*

@ 2023 Jurnal Riset Ilmu Hukum. Unisba Press. All rights reserved.

A. Pendahuluan

Saat ini beberapa holding sektoral telah terwujud, salah satunya adalah holding di sektor Pariwisata dan Pendukung melalui pembentukan PT Aviassi Pariwisata Indonesia (Persero). Langkah pemerintah membentuk holding ini bertujuan untuk meningkatkan kinerja, meskipun terdapat aspek yang perlu diperhatikan dalam proses pembentukan holding BUMN ini, terutama di sektor aviassi atau penerbangan (Pasya dkk., 2023).

Hak Negara untuk menguasai bumi berada disepanjang wilayah kedaulatannya terdiri atas lapisan permukaan bumi dan di bawah permukaan perut bumi (Maulana & Arif Firmansyah, 2023). Wilayah atau teritorial merupakan suatu unsur yang sangat penting dimiliki oleh negara. Didalam wilayah itulah berlaku kedaulatan negara. Kedaulatan wilayah suatu negara terdiri dari 3 dimensi yaitu daratan, lautan, dan udara. Kedaulatan negara di ruang udara berasal dari ajaran Romawi kuno ‘Cujus est Solum, Ejus est Usque Coelum’ yang artinya barang siapa memiliki tanah, ia juga memiliki semua yang ada didalamnya dan juga ruang yang berada diatasnya tanpa batas. Indonesia berupaya untuk mengambil alih pelayanan navigasi penerbangan pada Flight Information Region Singapura dengan mendirikan sebuah lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan Indonesia (Budi Santoso, 2016).

Pemahaman konsep wilayah kedaulatan Negara atas ruang udara berkembang dalam tiga pemikiran. Pertama, bahwa pada prinsipnya tidak ada Negara yang memiliki kedaulatan sehingga ruang udara dapat dipergunakan oleh siapapun juga. Kedua, bahwa Negara kolong mendapat hak-hak khusus atas kebebasan udara yang tidak membatasi ketinggian batas ruang udara. Ketiga, bahwa Negara memiliki kebebasan ruang udara, tetapi diadakan suatu wilayah/zona teritorial yang memberi hak-hak tertentu kepada Negara kolong dapat dilaksanakan (Pramono dkk., t.t.). Penyelenggaraan penerbangan sipil, baik di tingkat internasional maupun nasional, harus mematuhi ketentuan hukum yang berlaku, baik dalam skala internasional maupun nasional, guna menjamin keselamatan penumpang, awak pesawat, pesawat udara, dan muatan yang diangkut. Regulasi untuk penyelenggaraan penerbangan sipil ini diuraikan dalam sejumlah konvensi internasional (NAINGGOLAN, 2014).

Dalam Hukum Internasional kedaulatan di ruang udara diatur dalam Konvensi Chicago 1944 pasal 1 yang berbunyi: *The contracting parties recognize that every power has the complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory*. Yang artinya, Semua Negara Peserta mengakui bahwa setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara di atas wilayahnya. Kedaulatan negara di ruang udara meliputi area daratan dan perairan teritorial.

Secara internasional dalam Konvensi Paris tahun 1919 dan Konvensi Chicago tahun 1944 mengenai Penerbangan Sipil telah memberikan pengaturan tentang penerbangan. Penerbangan berkaitan erat dengan kedaulatan negara atas ruang udara (Delfiyanti, 2023).

Dengan adanya kedaulatan atas ruang udara seperti yang tertuang dalam pasal 1 dan 2 Konvensi Chicago 1944 menimbulkan beberapa kewajiban yang pertama, Larangan melintasi ruang udara negara lain tanpa izin dari negara yang dilintasi nya tertuang dalam Konvensi Chicago 1944 Pasal 3(3), Konvensi Chicago 1944, yaitu: *“No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof.”*

Kewajiban yang kedua, yaitu keselamatan penerbangan, setiap negara mempunyai kewajiban untuk menjamin keselamatan penerbangan sipil yang tertuang dalam Pasal 30(d) Konvensi Chicago 1944 yang berbunyi: *“The contracting States undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.”*

Kewajiban yang ketiga, yaitu larangan menggunakan penerbangan sipil untuk tujuan lain seperti didalam konvensi, terdapat di Pasal 4 Konvensi Chicago 1944 disebutkan bahwa: *“Each contracting State agrees not to use civil aviation for any purpose inconsistent with the aims of this Convention.”*

Kewajiban yang keempat, yaitu mengendalikan pesawat tanpa awak yang terdapat pada pasal 8 yang berbunyi: *“No aircraft capable of being flown without a pilot shall be flown without a pilot over the territory of a contracting State without special authorization by that State and in accordance with the terms of such authorization. Each contracting State undertakes to insure that the flight of such aircraft without a pilot in regions open to civil aircraft shall be so controlled as to obviate danger to civil aircraft.”*

Ketentuan-ketentuan yang disebut diatas berlaku untuk pesawat udara sipil dan pesawat udara negara. Adapun pengertian pesawat udara tertuang dalam Annex 6,7, dan 8 Konvensi Chicago 1944, mengatakan

bahwa pesawat udara yaitu: “... any machine which can derive support in the atmosphere from the reaction of the air other than from the reaction of the Earth's surface.”

Dengan demikian menurut Annex 6 Konvensi Chicago 1944 Pesawat udara adalah setiap mesin yang dapat terbang memperoleh dukungan di atmosfer dari reaksi udara selain dari reaksi permukaan bumi. Berdasarkan Annex 6 tersebut pesawat udara dibagi dalam dua kategori yaitu: (1) Pesawat yang lebih ringan dari udara, yang mencapai daya angkat dengan menangkap gas yang lebih ringan dari udara, seperti udara panas atau helium; dan (2) Pesawat yang lebih berat dari udara, yang menggabungkan beberapa bentuk sayap yang, Ketika digerakkan di udara, menghasilkan gaya angkat.

Meskipun Konvensi Chicago 1944 berlaku untuk pesawat sipil namun demikian definisi dari pesawat udara sipil dijelaskan pada Pasal 3(b) Konvensi Chicago secara pengertian negatif, bahwa pesawat yang digunakan dalam layanan militer, bea cukai, dan kepolisian dianggap sebagai pesawat negara diluar itu merupakan pesawat udara sipil. Namun, definisi pesawat militer sendiri tidak dijelaskan dalam konvensi. Dalam praktiknya, kategori pesawat militer biasanya ditentukan berdasarkan beberapa faktor seperti desain dan karakteristik teknis pesawat, tanda registrasi, kepemilikan pesawat, jenis operasi dan kegiatan yang dilakukan, serta dokumentasi dan prosedur komunikasi yang digunakan. Namun, kategori pesawat militer dapat bervariasi tergantung pada kebijakan dan persyaratan hukum di negara masing-masing.

Peraturan nasional Indonesia memberikan pengertian mengenai pesawat udara negara dan pesawat udara sipil terdapat pada pasal 1 ayat 7 dan 8 UU No. 1 Tahun 2009 yang berbunyi: “Pesawat Udara Negara adalah pesawat udara yang digunakan oleh Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Republik Indonesia, kepabeanan, dan instansi pemerintah lainnya untuk menjalankan fungsi dan kewenangan penegakan hukum serta tugas lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan.”, “Pesawat Udara Sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga.”

Kedaulatan negara wajib dihormati oleh negara lain dan kewajiban-kewajiban yang telah disebutkan diatas harus dijalankan dengan tanggung jawab. Namun demikian, hingga saat ini masih terjadi pelanggaran kedaulatan negara diruang udara, terutama pelanggaran kasus menggunakan balon udara. Kasus ini terjadi di sekitar tahun 1956 dimana Amerika Serikat telah melepaskan balon-balon bebas yang menurut pengumuman resminya diperlengkapi dengan alat meteorologi. Balon tersebut diterbangkan antara lain menuju Jerman Barat dan Turki, operasi ini bernama “Moby Dick”. Balon-balon yang telah dilepaskan semuanya mengarah ke wilayah Timur dan berjumlah ribuan. Sehingga pihak Uni Soviet mengajukan protesnya terhadap Amerika Serikat, karena balon tersebut membahayakan lalu lintas penerbangan pesawat sipil dan militer di ruang udara wilayah blok timur. Dan menurut Uni Soviet balon tersebut dilengkapi dengan alat elektronik yang mampu melakukan tindakan Spionase (Aerial Reconnaissance), dan pihak pihak blok timur melakukan protes terhadap Amerika Serikat dan Sekretaris Jenderal PBB dan ICAO, protes tersebut berisikan tuduhan bahwa pihak Amerika Serikat melakukan Spionase, melanggar wilayah ruang udara negara dan juga telah membuat gambar peta dari wilayah Blok Timur. Amerika Serikat yang menyatakan bahwa kegiatan tersebut dilakukan dalam rangka penelitian cuaca yang dilakukan diseluruh dunia tetapi Amerika mengesampingkan peraturan mengenai penerbangan internasional.

Pada tahun 2023 terdapat kasus lainnya yaitu Negara China menerbangkan Balon Udara yang diduga sebagai alat untuk Cina melakukan tindakan spionase. Dewan ICAO, pada pertemuan keenam dari sesi ke-40 pada tanggal 13 Juni 1960, menyatakan bahwa penerbangan balon yang tidak terkendali dan dilepaskan di bawah pengamanan dapat menimbulkan bahaya yang pasti bagi keselamatan udara. Dewan ICAO menarik perhatian Negara-negara anggota ke pasal 8, mendesak negara-negara untuk mengambil tindakan apapun yang mereka anggap tepat atau perlu untuk memastikan keselamatan penerbangan. Pada pasal 8 disebutkan bahwa pesawat tanpa awak harus memiliki izin khusus untuk dapat memasuki wilayah negara lain. Yang dimana pasal ini dibuat untuk mengatur terkait Drone. Dan dengan seiringnya perubahan zaman teknologi semakin canggih, Balon Udara milik china ini bisa dikendalikan tanpa awak, seorang professor Ilmu Teknik Dirgantara di University of Colorado Boulder, yaitu Boyd menyatakan bahwa “Balon udara itu bisa menawarkan pencitraan jarak dekat dan memantau di jalurpenerbangannya. Balon terkadang terbang dengan mengikuti pola cuaca. Tetapi pada perangkat ini dilengkapi dengan “peralatan pemandu” untuk mengontrol jalur.

Masuknya balon udara kedalam wilayah udara Amerika Serikat melanggar asas “Pacta Sunt Servanda” yang tertuang di dalam pasal 26 Konvensi Wina tahun 1969 menyebutkan bahwa : “Every treaty in force is

binding upon the parties to it and must be performed by them in good faith. Pada dasarnya asas ini berlaku bagi kontrak atau perjanjian antar perseorangan, yang berarti bahwa 1) suatu kontrak adalah undang-undang bagi para pihak yang membuatnya, dan 2) berarti pengingkaran terhadap kewajiban-kewajiban yang terkandung dalam kontrak itu adalah suatu perbuatan pelanggaran janji atau wanprestasi, Pelaksanaan dasar asas Pacta sunt servanda dalam perjanjian internasional dapat dilihat dalam pasal 2 ayat 2 Piagam PBB, "All Members, in order to ensure to all of them the right and benefits resulting from membership, shall fulfill in good faith the obligations assumed by them in accordance with the present charter". Pasal ini berarti bahwa negara-negara anggota PBB wajib memenuhi kewajibannya sesuai dengan status keanggotaannya dan telah diberikan hak dan manfaat sebagai anggota PBB. Juga ditekankan bahwa anggota PBB harus bertindak dengan itikad baik untuk memenuhi kewajiban mereka. Pemenuhan kewajiban tersebut didasarkan pada janji mereka yang dituangkan dalam penerimaan (ratifikasi) Piagam PBB, yang mencerminkan prinsip pacta sunt servanda Piagam PBB dan dipadukan dengan prinsip itikad baik.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka perumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut: "Bagaimana kedudukan balon udara menurut Konvensi Chicago 1944", dan "Bagaimana tanggung jawab negara atas pelanggaran ruang udara oleh balon udara menurut Konvensi Chicago 1944?". Selanjutnya, tujuan dalam penelitian ini diuraikan dalam pokok-pokok sbb. (1) Untuk mengetahui dan menjelaskan kedudukan balon udara menurut konvensi Chicago 1944. (2) Untuk mengetahui dan menjelaskan tanggung jawab negara atas pelanggaran ruang udara oleh balon udara menurut Konvensi Chicago 1944.

B. Metode Penelitian

Bahwa Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif adalah pendekatan masalah dengan melakukan tinjauan terhadap peraturan konvensi yang berlaku. Metode yuridis normatif merupakan penelitian untuk mengkaji peraturan konvensi untuk memecahkan masalah. Metode hukum normatif adalah kajian hukum yang dilakukan melalui kajian data atau bahan pustaka, yaitu data sekunder berupa konvensi, teori, berbagai literatur, internet, konsep, dan ulama yang menjelaskan tentang pelanggaran ruang udara oleh balon mata-mata. Metode dengan pendekatan perundangan-perundangan (statute approach), pendekatan sejarah (historical approach), dan pendekatan konseptual (conceptual approach) yang relevan dengan artikel ini (Esahstiansyah, t.t.) .

Teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah dengan cara studi literatur dokumen, yaitu naskah dokumen yang erat kaitannya dengan pelanggaran ruang udara menggunakan pesawat tanpa awak khususnya balon udara guna mendapatkan landasan teoritis, serta memperoleh data dan informasi dalam bentuk hukum formal melalui naskah resmi Konvensi Chicago 1944.. Adapun teknik analisis data penulis menggunakan metode analisis normatif kualitatif.

C. Hasil dan Pembahasan

Sebagai transportasi antar wilayah khususnya transportasi antar wilayah negara, pesawat harus diatur dalam sebuah pengaturan agar suatu negara mempunyai kewajiban untuk tidak menerbangkan pesawatnya yang akan menimbulkan konflik antar negara. Setelah Perang Dunia I berakhir, sebuah perjanjian internasional dibuat untuk mengatur penerbangan, yang dikenal sebagai Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation atau Konvensi Paris 1919. Perjanjian ini dibuat pada tanggal 13 Oktober 1919 di Paris. Lalu selanjutnya pada tanggal 7 Desember 1944, Konvensi Chicago lahir sebagai penyempurna dari Konvensi Paris 1919. Konvensi ini membahas tentang penerbangan sipil internasional, layanan transit udara internasional, dan juga regulasi transportasi udara internasional. Konvensi Chicago 1944 mengklasifikasikan bahwa pesawat udara mempunyai fungsi ganda bisa sebagai pesawat sipil dan pesawat udara negara. Pasal 3(a) Konvensi Chicago menyatakan bahwa Konvensi ini "hanya berlaku untuk pesawat sipil, dan tidak berlaku untuk pesawat negara." Tidak ada definisi resmi untuk 'pesawat sipil' atau 'pesawat negara'. Meskipun demikian, beberapa implikasi dapat diambil dari Pasal 3(a). Pasal ini tampaknya menunjukkan bahwa sebuah pesawat tidak dapat secara bersamaan menjadi 'pesawat sipil' dan 'pesawat negara'. Pada dasarnya 'pesawat negara' tidak didefinisikan secara eksklusif. Pasal 3(b) menyatakan bahwa: "Pesawat yang digunakan dalam layanan militer, bea cukai, dan polisi dianggap sebagai pesawat negara." Ini memang membuka kemungkinan adanya pesawat yang tidak termasuk dalam kategori "digunakan dalam layanan militer, Bea Cukai, dan kepolisian", namun

masih dapat dianggap sebagai 'pesawat negara' meskipun tidak secara tegas dinyatakan demikian. Sebagai contoh, pesawat yang digunakan oleh layanan diplomatik, penjaga pantai, atau pencarian dan penyelamatan dapat menjadi 'pesawat negara' dalam beberapa keadaan, sedangkan pesawat yang digunakan oleh layanan militer, bea cukai, dan kepolisian adalah 'pesawat negara' dalam semua keadaan karena Konvensi Chicago menyatakan demikian.

Secara keseluruhan, 'pesawat sipil', untuk tujuan Konvensi Chicago, adalah hanya pesawat yang tidak "digunakan dalam layanan militer, bea cukai, dan kepolisian". Penerbangan sipil umumnya meliputi semua kegiatan penerbangan yang tidak termasuk dalam layanan udara pemerintah dan militer. Kegiatan ini dapat dikelompokkan menjadi tiga kategori Utama yaitu; Pertama, terdapat transportasi udara komersial yang disediakan untuk masyarakat umum oleh maskapai penerbangan berjadwal atau tidak berjadwal. Kedua, terdapat penerbangan pribadi untuk keperluan bisnis atau rekreasi. Ketiga, terdapat berbagai layanan khusus yang sering disebut sebagai pekerjaan udara, seperti pertanian, konstruksi, fotografi udara, pemetaan, pengamatan dan patroli udara, pencarian dan penyelamatan, periklanan udara, dan berbagai kegiatan lainnya

Mengapa balon udara dikualifikasikan sebagai pesawat udara, menurut Konvensi Chicago 1944 terdapat pada annex 2 Konvensi Chicago 1944 Berbunyi: “..... An aircraft must be flown in accordance with the general rules and either the visual flight rules (VFR) or the instrument flight rules (IFR). Flight in accordance with visual flight rules is permitted if a flight crew is able to remain clear of clouds by a distance of at least 1 500 m horizontally and at least 300 m (1 000 ft) vertically and to maintain a forward visibility of at least 8 km. For flights in some portions of the airspace and at low altitudes, and for helicopters, the requirements are less stringent. An aircraft cannot be flown under VFR at night or above 6 100 m (20 000 ft) except by special permission. Balloons are classified as aircraft, but unmanned free balloons can be flown only under specified conditions detailed in the Annex.....”

Balon udara termasuk kedalam pesawat udara. Tetapi untuk unmanned free balloon hanya dapat diterbangkan dalam kondisi tertentu seperti dilampiran antara lain terdapat pada Appendix 4 Point 2 (General Operating Rules) dalam Annex 2 Rules of The Air: (1) An unmanned free balloon shall not be operated without appropriate authorization from the State from which the launch is made. (2) An unmanned free balloon, other than a light balloon used exclusively for meteorological purposes and operated in the manner prescribed by the appropriate authority, shall not be operated across the territory of another State without appropriate authorization from the other State concerned. (3) The authorization referred to in 2.2 shall be obtained prior to the launching of the balloon if there is reasonable expectation, when planning the operation, that the balloon may drift into airspace over the territory of another State. Such authorization may be obtained for a series of balloon flights or for a particular type of recurring flight, e.g. atmospheric research balloon flights. (4) An unmanned free balloon shall be operated in accordance with conditions specified by the State of Registry and the States expected to be overflown. (5) An unmanned free balloon shall not be operated in such a manner that impact of the balloon, or any part thereof, including its payload, with the surface of the earth, creates a hazard to persons or property not associated with the operation. (6) A heavy unmanned free balloon shall not be operated over the high seas without prior coordination with the appropriate ATS authority.

Dengan demikian balon udara termasuk kedalam pesawat udara maka dari itu setiap negara yang menerbangkan balon udaranya memiliki kewajiban yang tertuang didalam Konvensi Chicago 1944. Dalam terminologi Hukum, tanggung jawab negara adalah hukum yang menjelaskan tentang kewajiban negara yang timbul karena negara telah atau tidak melakukan suatu tindakan (Adolf, 2002) Hukum tanggung jawab negara dikembangkan melalui hukum kebiasaan yang muncul dari praktik negara-negara, pendapat para pakar, serta putusan pengadilan internasional. Para pakar hukum internasional mengakui bahwa tanggung jawab negara merupakan prinsip fundamental dalam hukum internasional. Namun, mereka juga mengakui bahwa konsep hukum tanggung jawab negara masih dalam tahap pengembangan dan belum mencapai kesepakatan yang jelas.

Adapun macam-macam tanggung jawab yang salah satunya yaitu tanggung jawab atas pelanggaran perjanjian. Suatu negara dapat dibebankan tanggung jawab atas pelanggaran perjanjian menurut hukum internasional. Tanggung jawab ini terjadi karena suatu negara melanggar suatu perjanjian atau kontrak. Sebagai contoh pelanggaran ruang udara oleh balon udara sipil maupun negara, Setiap negara memiliki kewajiban untuk mengatur dan mengawasi semua kegiatan yang terjadi di wilayahnya, baik yang bersifat publik maupun perdata. Kegiatan-kegiatan ini dapat melintasi batas negara dan dapat menimbulkan kerugian bagi negara lain.

Prinsip tanggung jawab yang diterapkan tergantung pada jenis kegiatan yang dilakukan. Jika kegiatan tersebut membawa potensi bahaya, maka prinsip tanggung jawab mutlak akan diterapkan. Namun, jika kegiatan tersebut bersifat biasa, tanggung jawab negara akan tergantung pada kelalaian atau niat dari tindakan tersebut (Adolf, 2002). Pasal 1 dan Pasal 9 Konvensi Chicago, dengan jelas mencerminkan prinsip yang telah ditetapkan mengenai kedaulatan negara atas ruang udara di atas wilayahnya dan prioritas yang diberikan oleh negara-negara untuk menjaga kepentingan mereka. "Setiap negara peserta dapat, atas alasan keperluan militer atau keselamatan publik, secara seragam membatasi atau melarang pesawat dari negara lain terbang di atas beberapa wilayah teritorinya". Ketentuan-ketentuan ini memberikan hak kepada negara untuk melarang pesawat terbang melewati wilayahnya jika negara tersebut meyakini bahwa melewati wilayah tersebut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan. Kedaulatan, sebagai atribut fundamental negara, terdiri dalam "status hukum internasional dasar suatu negara yang tidak tunduk, di yurisdiksi wilayahnya, pada yurisdiksi pemerintah, eksekutif, legislatif, atau yudisial negara asing atau pada hukum asing selain hukum internasional publik"

Dalam konteks penerbangan sipil, negara yang mengalami pelanggaran kedaulatannya tidak diperbolehkan mengambil tindakan balasan yang tidak terbatas seperti penggunaan senjata. Tindakan yang diambil harus bijaksana dan tidak membahayakan keselamatan penumpang di dalam pesawat. Sebagai alternatif, keputusan terbaik adalah untuk melakukan pembalikan arah atau mematuhi perintah pesawat penyerang untuk mendarat di bandara yang ditentukan, sambil tetap menjalin komunikasi dengan otoritas bandara. Hal ini dilakukan untuk mencegah terjadinya tindakan kekerasan terhadap pesawat yang melanggar kedaulatan wilayah negara yang bersangkutan (Sefriani, t.t.). Pesawat negara hanya dapat terbang di atas wilayah negara lain dengan izin dari negara yang bersangkutan. Izin ini biasanya diberikan melalui perjanjian khusus bilateral atau multilateral antara negara-negara yang terlibat, atau melalui izin "ad hoc" yang diberikan melalui saluran diplomatik. Fakta bahwa pesawat telah mendapatkan izin pengendalian lalu lintas udara (ATC clearance) saja tidak cukup menurut Pasal 3 Konvensi Chicago 1944. Pasal 3 (c) dari Konvensi ini menyatakan bahwa jika pesawat negara memasuki ruang udara negara lain tanpa izin yang sah, negara yang bersangkutan dapat melakukan langkah-langkah berikut; Mengejar dan melakukan identifikasi terhadap pesawat tersebut. Memberikan arahan agar pesawat meninggalkan ruang udara yang dilanggar melalui rute yang ditentukan. Memberikan arahan agar pesawat mendarat untuk tujuan penyelidikan atau penuntutan lebih lanjut. Memaksa pesawat untuk mendarat untuk penyelidikan atau penuntutan lebih lanjut.

Dengan demikian pelanggaran ruang udara yang dilakukan oleh pesawat udara menimbulkan tanggung jawab negara pelanggar. Paragraf 2.2 dari Annex II Konvensi Chicago, yang terdapat dalam Apendiks 5, menyatakan bahwa balon bebas tak berawak yang digunakan secara eksklusif untuk tujuan meteorologi tidak boleh dioperasikan melintasi wilayah Negara Bagian lain tanpa izin yang sesuai. Selanjutnya, paragraf 2.3 mengatur bahwa sebelum meluncurkan balon, harus ada izin jika dalam merencanakan operasi terdapat harapan yang masuk akal bahwa balon dapat melayang ke wilayah udara di atas wilayah Negara lain. Izin tersebut dapat diperoleh untuk serangkaian penerbangan balon atau untuk jenis penerbangan berulang tertentu, seperti penerbangan balon penelitian atmosfer.

Ketika suatu negara mengalami pelanggaran kedaulatannya dalam ruang udara oleh pesawat asing, negara tersebut memiliki hak untuk menyergap atau mengintersepsi pesawat tersebut dan meminta agar pesawat tersebut mendarat. Menurut hukum internasional, penggunaan kekerasan terhadap pesawat asing yang melanggar ini dapat dianggap sah, asalkan tindakan yang diambil merupakan langkah kehati-hatian. Dalam konteks penggunaan kekerasan terhadap HAB (High Altitude Balloon), terdapat dua kemungkinan pembenaran hukum internasional yang dapat dipertimbangkan: hak inherent untuk membela diri dan tindakan pembalasan. (1) Hak inherent untuk membela diri: Jika suatu negara percaya bahwa balon tersebut merupakan ancaman langsung terhadap keamanannya, negara tersebut dapat merujuk pada hak inherent untuk membela diri sesuai dengan Pasal 51 Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa. Namun, untuk menggunakan kekerasan sebagai tindakan pembelaan diri, negara yang terancam harus memenuhi persyaratan ketat, termasuk keberadaan ancaman yang jelas dan mendesak serta proporsionalitas dalam penggunaan kekerasan. (2) Tindakan pembalasan: Negara yang merasa dilanggar oleh balon tersebut dapat mempertimbangkan tindakan pembalasan sebagai respons terhadap pelanggaran yang telah terjadi. Namun, untuk membenarkan tindakan pembalasan, negara harus memastikan bahwa tindakan tersebut sesuai dengan prinsip-prinsip hukum internasional, termasuk proporsionalitas, tidak berlebihan, dan kepatuhan terhadap aturan hukum yang berlaku (J.D, 2023).

Pasal 3bis telah ditambahkan ke dalam Konvensi Chicago dengan pengakuan bahwa negara-negara memiliki hak untuk mengambil tindakan yang diperlukan guna melindungi kedaulatan wilayah udara dan hak serta kewajiban mereka sebagaimana diatur dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa. Praktik lama beberapa negara melibatkan penembakan jatuh balon yang telah melanggar wilayah udara kedaulatan mereka. Namun, dalam konteks yang lebih umum, setiap negara memiliki kewajiban untuk memastikan bahwa pesawat sipilnya, terlepas apakah ada pilot di dalamnya atau tidak, tidak digunakan untuk melanggar hukum internasional dan tidak melanggar hak kedaulatan negara lain. Ini berarti bahwa negara-negara, memiliki tanggung jawab untuk mencegah pesawat sipil mereka dari melakukan pelanggaran terhadap wilayah udara negara lain. Mereka harus mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk memastikan bahwa pesawat sipil mereka beroperasi sesuai dengan aturan dan regulasi internasional, serta menghormati hak kedaulatan negara lain. Prinsip ini didasarkan pada prinsip hukum internasional yang mengakui kedaulatan negara atas wilayah udaranya. Negara-negara diharapkan untuk menghormati dan melindungi hak kedaulatan negara lain, termasuk melalui pengendalian dan pemantauan pesawat sipil mereka agar tidak melanggar wilayah udara negara lain. Negara memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa pesawat sipilnya tidak melanggar wilayah udara negara lain dan untuk mengambil tindakan yang sesuai jika pelanggaran terjadi. Hal ini penting untuk menjaga hubungan antar negara yang stabil dan menghormati prinsip-prinsip hukum internasional yang berkaitan dengan kedaulatan dan wilayah udara

D. Kesimpulan

Menurut Konvensi Chicago 1944 Kedudukan balon udara merupakan pesawat udara diatur dalam annex 2 Konvensi Chicago 1944 dan balon udara termasuk kedalam pesawat udara yang lebih ringan dari udara. Unmanned free balloon hanya dapat diterbangkan dalam kondisi tertentu terdapat pada Appendix 4 Point 2 (General Operating Rules) dalam Annex 2 Rules of The Air, Unnamed free balloons merupakan pesawat udara tanpa awak terdapat pada Pasal 2 dalam Annex 7. Maka dari itu setiap negara yang menerbangkan balon udaranya memiliki kewajiban yang tertuang didalam Konvensi Chicago 1944 yang diantaranya: 1) Larangan melintasi ruang udara negara lain tanpa izin dari negara yang dilintasinya tertuang dalam Konvensi Chicago 1944 Pasal 3(3). 2) Keselamatan Penerbangan yang tertuang dalam Pasal 3 (d) Konvensi Chicago 1944, 3) Larangan menggunakan penerbangan sipil untuk tujuan lain seperti didalam konvensi, terdapat di Pasal 4 Konvensi Chicago 1944. 4) Mengendalikan pesawat tanpa awak yang terdapat pada pasal 8 Konvensi Chicago 1944

Hukum tanggung jawab Negara adalah hukum yang menjelaskan tentang kewajiban negara yang timbul karena negara telah atau tidak melakukan suatu tindakan. Pelanggaran ruang udara merupakan suatu tindakan yang menimbulkan tanggung jawab negara karena telah melanggar suatu perjanjian. Dalam konteks penerbangan sipil, negara yang mengalami pelanggaran kedaulatannya tidak diperbolehkan mengambil tindakan balasan yang tidak terbatas seperti penggunaan senjata. Tindakan yang diambil harus bijaksana dan tidak membahayakan keselamatan penumpang di dalam pesawat. Pesawat negara hanya dapat terbang di atas wilayah negara lain dengan izin dari negara yang bersangkutan. Pasal 3 (c) dari Konvensi ini menyatakan bahwa jika pesawat negara memasuki ruang udara negara lain tanpa izin yang sah, negara yang bersangkutan dapat melakukan langkah-langkah: 1) Mengejar dan melakukan identifikasi terhadap pesawat tersebut. 2) Memberikan arahan agar pesawat meninggalkan ruang udara yang dilanggar melalui rute yang ditentukan. 3) Memberikan arahan agar pesawat mendarat untuk tujuan penyelidikan atau penuntutan lebih lanjut. 4) Memaksa pesawat untuk mendarat untuk penyelidikan atau penuntutan lebih lanjut. Ketika suatu negara mengalami pelanggaran kedaulatannya dalam ruang udara oleh pesawat asing, negara tersebut memiliki hak untuk menyergap atau mengintersepsi pesawat tersebut dan meminta agar pesawat tersebut mendarat. Menurut hukum internasional, penggunaan kekerasan terhadap pesawat asing yang melanggar ini dapat dianggap sah, asalkan tindakan yang diambil merupakan langkah kehati-hatian. Dalam konteks penggunaan kekerasan terhadap HAB (High Altitude Balloon), terdapat dua kemungkinan pembenaran hukum internasional yang dapat dipertimbangkan: hak inherent untuk membela diri (Pasal 51 Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB)) dan tindakan pembalasan.

Daftar Pustaka

- Adolf, H. (2002). *Aspek-Aspek Negara Dalam Hukum Internasional*. PT. RajaGrafindo Persada.
- Budi Santoso, R. (2016). *Upaya Indonesia Dalam Pengambilalihan Pelayanan Navigasi Penerbangan Pada Flight Information Region Singapura Di Atas Kepulauan Riau Dan Natuna*. Universitas Komputer Indonesia.
- Delfiyanti, D. (2023). Aspek Hukum terkait Penerbangan Lintas Batas berdasarkan Konvensi Chicago. *UNES Law Review*, 6(1), 63–69. <https://doi.org/10.31933/unesrev.v6i1.839>
- Esahstiansyah, E. P. (t.t.). *UNJA Journal of LegalStudies Penggunaan Drone Sebagai Pesawat Udara Menurut Hukum Internasional Dan Hukum Nasional*. <https://proceeding.unisba.ac.id/index.php/sosia>
- J.D, C. D. (2023). *Guest Post: “The Chinese balloon shoot-down incident and the law: some observations*.
- Maulana, M. R., & Arif Firmansyah. (2023). Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Usaha yang Menambang di Kawasan Hutan Tanpa Izin. *Jurnal Riset Ilmu Hukum*, 11–16. <https://doi.org/10.29313/jrih.v3i1.1839>
- NAINGGOLAN, S. H. (2014). *Pengaturan Penerbangan Sipil Internasional Menurut Hukum Internasional Yang Melintasi Antar Negara*.
- Pasya, K., 1*, M., & Januarita, R. (2023). *Rencana Bergabungnya PT. Garuda Indonesia (Persero) di Bawah PT. Aviastri Pariwisata Indonesia (Persero) terhadap Potensi Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat Dihubungkan dengan Asas Demokrasi Ekonomi*. <https://journal.sbpublisher.com/index.php/LOL>
- Pramono, A., Pror Soedarto, J., & Tembalang Semarang, S. (t.t.). *Wilayah Kedaulatan Negara Atas Ruang Udara Dalam Perspektif Hukum Internasional Abstract*.
- Sefriani, Op. cit. (t.t.). *Pelanggaran Ruang Udara oleh Pesawat Asing Menurut Hukum Internasional dan Hukum Nasional Indonesia*.