

Penggunaan Balon Udara untuk Tujuan Spionase dan Implikasi terhadap Hukum Internasional

Kevin Christian Atmodjo¹, Josina Augustina Yvonne Wattimena², Johanis Stenly Franco Peilouw³

¹Universitas Pattimura, Indonesia

²Universitas Pattimura, Indonesia

³Universitas Pattimura, Indonesia

Alamat: Jl. Ir. M. Putuhena, Poka, Kec. Tlk. Ambon, Kota Ambon, Maluku

Korespondensi penulis: kevincatm99@gmail.com

Abstract: *This research analyzes a violation of airspace sovereignty by unmanned free balloons for espionage purposes. Each country has full and exclusive sovereignty over its entire territory which includes the surface of the earth and the contents of the earth beneath the surface, including air space. A country that violates sovereignty over airspace without permission entails responsibility for the passing country towards the lower country. The research method used is normative juridical using problem approaches such as the statute approach, conceptual approach, and case approach. The research findings show that unmanned free balloons are the same as the classification of aircraft regulated in Annex 2 of the 1944 Chicago Convention regarding unmanned free balloons which are defined as unpowered, unmanned, and lighter than air aircraft in air flight. The use of unmanned free balloons for espionage purposes in peacetime has no legal regulations, so that they have implications for violations of state sovereignty which give rise to state responsibility. ICAO or International Civil Aviation Organization needs to reconstruct the legal ground towards unmanned free balloons usage outside the function of meteorological purposes in order to avoid the false accused and declare specified sanctions towards the violators.*

Keywords: *Air Balloons, Espionage, International Law*

Abstrak: Penelitian ini menganalisis oleh adanya pelanggaran kedaulatan ruang udara oleh balon udara untuk tujuan spionase. Setiap negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas seluruh wilayahnya yang meliputi permukaan bumi dan isi perut bumi yang berada di bawah permukaan, termasuk ruang udara. Negara yang melanggar kedaulatan atas ruang udara tanpa izin menimbulkan tanggung jawab negara yang melintasi terhadap negara kolong. Metode penulisan yang digunakan adalah yuridis normatif dengan menggunakan pendekatan masalah seperti pendekatan perundang-undangan, pendekatan konseptual, dan pendekatan kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa balon udara termasuk sama dengan klasifikasi pesawat udara yang diatur di Annex 2 Konvensi Chicago tahun 1944 terkait balon udara tanpa awak atau *unmanned free balloon* yang didefinisikan sebagai pesawat tanpa tenaga, tidak berawak, dan lebih ringan dari udara dalam penerbangan udara. Penggunaan balon udara untuk tujuan spionase pada masa damai tidak memiliki pengaturan hukum, sehingga berimplikasi terhadap tindakan pelanggaran kedaulatan negara yang menimbulkan tanggung jawab negara. Badan ICAO atau Organisasi Penerbangan Sipil Internasional perlu untuk merekonstruksi kembali landasan hukum terhadap penggunaan balon udara tanpa awak di luar dari fungsi penelitian meteorologi dengan tujuan untuk mencegah dari tuduhan palsu dan mendeklarsi sanksi spesifik terhadap negara pelanggar.

Kata kunci: Balon Udara, Spionase, Hukum Internasional

LATAR BELAKANG

Wilayah merupakan elemen vital yang dimiliki oleh sebuah negara. Di dalam wilayah terdapat fondasi dasar untuk negara dapat melaksanakan kedaulatan, menyediakan ruang bagi pemerintahan, mengatur sumber daya alam, dan menjadi batas hukum yang menentukan yurisdiksi dan tanggung jawab negara terhadap wilayahnya (Maulana dan Firmansyah, 2023).

Dapat dipahami bahwa negara berhak menguasai, mengelola, mengatur, dan memanfaatkan

wilayahnya termasuk sumber daya alam yang terkandung di dalamnya serta ruang udara di atasnya sebagai satu kesatuan wilayah negara yang beraneka ragam.

Kedaulatan negara merupakan hal utama untuk menggambarkan hakikat kekuasaan tertinggi yang dimiliki oleh suatu negara. Kedaulatan merupakan salah satu ciri penting suatu negara yang memiliki kekuasaan tertinggi dan kekuasaan yang dimaknai sebagai hak atau kemampuan untuk memaksa (Kelsen, 1961). Kedaulatan negara yang didefinisikan secara jelas adalah kekuasaan yang memiliki kewenangan untuk memberikan kewenangan dalam mengambil keputusan hukum yang mengikat dan menggunakan kekuatan untuk menjamin dipatuhinya peraturan yang ditetapkan. Semua negara memiliki kewenangan untuk mengatur dan memanfaatkan ruang udara sebagai bagian integral wilayahnya. Ada tiga hal penting dalam memahami konsep kedaulatan negara terhadap ruang udara. Pertama, tidak ada negara yang dapat mengatur ruang udara negara lain. Kedua, negara dataran rendah berhak memperoleh kebebasan ruang dan hak istimewa yang tidak membatasi ketinggian ruang udara. Ketiga, negara memiliki kemungkinan terhadap ruang udara tetapi harus berada dalam zona regional yang memiliki hak istimewa khusus (Saputri, 2023).

Kerangka hukum udara didasarkan pada seperangkat aturan dan asas hukum yang mengatur semua aspek yang terkait dengan pemanfaatan ruang udara. Hukum udara adalah semua ketentuan hukum yang mencakup undang-undang, peraturan, dan adat istiadat yang berkaitan dengan penerbangan, termasuk semua hak dan kewajiban yang diatur di dalamnya berdasarkan perjanjian, adat istiadat, dan undang-undang (Martono & Sudiro, 2012). Kemunculan hukum ruang udara dan antariksa berawal dari ditemukannya berbagai teknologi pada abad ke-20. Dengan adanya Konvensi Chicago 1944 yang mengatur penerbangan sipil, telah memberikan regulasi pada penerbangan. Menurut sejumlah pengacara dalam ruang lingkup penerbangan internasional, pejabat pemerintah, eksekutif industri, sampai dengan akademisi, konvensi yang awalnya dirancang pada tahun 1944 dan jarang diamandemen sejak saat itu telah melewati masa manfaatnya (Havel et al., 2011).

Keberadaan balon udara pada awalnya merupakan sebuah konsep pesawat tanpa awak yang berawal dari balon observasi yang digunakan pada masa perang dunia untuk pengintaian di medan perang. Munculnya regulasi drone menggunakan senjata yang sah menurut hukum humaniter internasional, namun pada kenyataannya serangan drone di berbagai wilayah negara lain telah menimbulkan banyak korban dan kerusakan yang tidak sepadan dengan kepentingan militer yang menjadi tujuan utamanya (Atmodjo, 2024). Balon udara tanpa awak telah terdeteksi di wilayah udara Kepulauan Alaska, pada 28 Januari 2023. Badan Pertahanan Udara Amerika Utara menjelaskan bahwa balon tersebut diidentifikasi memiliki peralatan observasi

yang dilengkapi panel surya dan peralatan pengumpul pod yang digantung di bawah balon. Mayjen Patrick S. Ryder dari Sekretaris Pers Departemen Pertahanan Amerika Serikat, sebagai juru bicara utama dari sekretaris Pers Departemen Pertahanan, melaporkan pada tanggal 31 Januari 2023, bahwa sebuah balon milik Tiongkok memasuki wilayah Idaho Utara, tempat Pangkalan Angkatan Udara Amerika Serikat berada, dan pada tanggal 1 Februari 2023, di Pentagon diprediksi bahwa balon tersebut sedang bermanuver menuju Montana, tempat pangkalan angkatan udara, satu dari tiga tempat untuk mengoperasikan rudal balistik antar benua. Di waktu yang berbeda, pada tanggal 3 Januari 2023, Menteri Luar Negeri Tiongkok menjelaskan bahwa balon tersebut milik Tiongkok tetapi merupakan jenis pesawat sipil untuk mengumpulkan data cuaca dan merupakan bentuk *forcé majeure*, yang memasuki wilayah terlarang tertentu. Sejalan dengan pernyataan, Pejabat Amerika Serikat telah mengidentifikasi bahwa balon tersebut digunakan untuk observasi dan merupakan bentuk pelanggaran kedaulatan terhadap Amerika Serikat.

Pasal 8 Konvensi Chicago (1944) tentang Penerbangan Sipil Internasional menyatakan bahwa tidak ada pesawat udara yang dapat diterbangkan tanpa pilot di atas wilayah suatu negara pihak tanpa izin khusus dari negara tersebut dan sesuai dengan ketentuan izin tersebut. Di sisi lain, pesawat udara tanpa awak harus memiliki izin khusus ketika memasuki wilayah negara yang dilintasinya, sedangkan berdasarkan kasus negara China, penerbangan balon udara tanpa awak di atas wilayah Amerika Serikat tidak memiliki izin khusus untuk memasuki wilayah tertentu. Permasalahan penerbangan balon udara tanpa awak yang terjadi di Amerika Serikat menjadi dasar untuk meneliti masalah penggunaan balon udara dalam tujuan spionase dan implikasi yang akan terjadi menurut hukum internasional.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian yuridis normatif dengan preskriptif analitis, yaitu dengan mengetahui, mempelajari, dan mengkaji permasalahan yang diteliti sehingga dengan hasil penelitian tersebut akan ditarik kesimpulan dan dilengkapi dengan saran-saran. Pendekatan masalah yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*). Sumber bahan hukum berasal dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Pengolahan dan Analisa bahan hukum dikumpulkan, diolah, dan menggunakan analisis deskriptif kualitatif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Penggunaan Balon Udara untuk Kegiatan Spionase

Spionase atau yang dikenal dengan mata-mata sudah digunakan sejak lama, yakni pada masa perang. Spionase dalam hukum internasional adalah tindakan pengumpulan informasi dari negara lain yang bersifat rahasia (Sudiartha et al., 2014). Tindakan yang dilakukan dapat berupa pengumpulan informasi yang meliputi data politik, militer, ekonomi, maupun teknologi dengan menggunakan metode menyusup dan mengumpulkan informasi tanpa sepengetahuan musuh (Myres et al., 1961).

Definisi spionase dalam bahasa Prancis, yaitu *espionaje*, berarti pengawasan atau mematai-matai tanpa izin dari pemilik sah negara tersebut. Tindakan pengawasan tanpa izin tersebut berpotensi mengancam stabilitas keamanan dan privasi negara, dengan cara mengumpulkan informasi pribadi tanpa izin yang sah untuk memantau komunikasi elektronik tanpa alasan yang jelas (Pratiwi et al., 2020).

Professor Quincy Wright, seorang Ilmuwan Politik Amerika di Universitas Chicago, menjelaskan bahwa pengaturan spionase di masa damai dianggap sebagai pelanggaran kedaulatan di mana setiap negara seharusnya saling menghormati kedaulatan masing-masing dan spionase hanya dianggap sebagai pelanggaran terhadap ketentuan hukum internasional secara umum dan tidak ada undang-undang yang mengatur di masa damai (Wright, 1962). Spionase di masa damai dalam pengaturan hukumnya hanya dapat didasarkan pada asas-asas hukum internasional dan hukum nasional masing-masing negara, sedangkan pengaturan dalam lingkup antar negara sendiri tetap mengacu pada pengaturan spionase di masa perang (Dewanto et al., 2023).

Berdasarkan pasal 29 Konvensi Den Haag (1907) dijelaskan bahwa seseorang baru dapat dianggap sebagai mata-mata apabila melakukan suatu tindakan secara diam-dia atau berpura-pura mencari dan memperoleh informasi di wilayah operasi negara yang bertikai dengan maksud untuk melaporkannya kepada musuh. Prajurit yang tidak dalam keadaan menyamar dan telah memasuki wilayah musuh untuk memperoleh informasi tidak dianggap sebagai mata-mata. Prajurit atau warga sipil yang melakukan misi mata-mata secara terbuka yang bertugas untuk menyampaikan berita baik kepada pasukannya sendiri maupun musuhnya tidak dianggap sebagai mata-mata (Dewana & Putra, 2021).

Dalam perkembangannya, di dalam Konvensi Den Haag yang mengatur tentang Pengaturan Perang Udara, yang tertandatangani pada tahun 1923, mendefinisikan spionase sebagai seorang individu yang dianggap sebagai mata mata di dalam perang antar negara di ruang udara. Artikel 27 dan 28 dari Konvensi Den Haag tentang Perang Udara (1923) menyatakan bahwa seluruh individu yang berada dalam pesawat udara, dianggap sebagai seorang mata-mata, apabila berlaku sebagai pelaku perang atau kepura-puraan palsu, Ia

mendapatkan atau mencoba untuk mendapatkan informasi di ruang udara dalam wilayah negara kolong, berusaha untuk berkomunikasi dengan negara pihak dan kegiatan spionase yang dilakukan setelah meninggalkan pesawat udara atau terdapat penumpang di dalamnya, merupakan bagian yang tunduk pada ketentuan perang darat.

Keberadaan pengaturan pesawat udara tanpa awak yang tercantum dalam Pasal 8 Konvensi Chicago 1944, dilakukan oleh Dewan Penerbangan Sipil internasional yang pada tanggal 27 November 1951 telah menetapkan pengaturan secara lengkap melalui Annex sebagai pengaturan tambahan Konvensi Chicago 1944,, yang dengan perkembangan standar pesawat udara dan praktik yang dianjurkan. Standar Annex 2 yang telah diamandemen mulai efektif digunakan pada tanggal 1 April 1952, dan mulai dilaksanakan pada tahun yang sama. Dengan adanya landasan hukum tersebut, maka muncul peraturan baru yang mengatur tentang balon udara tanpa awak.

Definisi pesawat udara tanpa awak di dalam Annex 7 Konvensi Chicago (1944) yang mana merupakan inkarnasi dari penjelasan Annex 2, memastikan pengertian dari balon udara tanpa awak yang merupakan pesawat ringan tanpa mesin. Eksistensi dalam estándar dan rekomendasi praktis merupakan penjelasan terpisah dari Konvensi Chicago (1944). Pengertian ini tidak memiliki status yang independen tetapi merupakan bagian yang sangat penting untuk seluruh standar dan praktis yang telah digunakan sejak perubahan pengertian yang mengakibatkan klasifikasi pesawat udara. Penerbangan yang dilakukan dengan balon udara pada dasarnya sama dengan penerbangan dengan pesawat terbang. Lampiran Peraturan Udara dalam Konvensi Chicago 1944 mengatur persyaratan ketinggian untuk pesawat terbang secara umum, sebagai berikut :

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 300m (1.000 ft) vertically and to maintain a forward visibility of at least 8 km. For flights in some portions of airspace and at low altitudes, and for helicopters, the requirements are less stringent. An aircraft cannot be flown under VFR at night or above 6.100m (20.000 ft) except by special permission.

Menurut pasal tersebut, pesawat udara harus diterbangkan sesuai dengan ketentuan umum melalui aturan penerbangan visual dan aturan penerbangan instrumen dan hanya dapat terbang dengan persyaratan yang ketat meskipun penyesuaian harus dilakukan dengan otorisasi khusus oleh negara lain.

Selain itu, menurut Appendix 5 pada Annex 2 Konvensi Chicago 1944, dijelaskan bahwa hak dan kewajiban balon udara tanpa awak sama dengan pesawat udara pada umumnya sebagaimana dijelaskan dalam ketentuan pengoperasian, bahwa balon udara tanpa awak harus beroperasi dengan izin dari negara pengirim. Balon udara tanpa awak memerlukan izin khusus dari negara asal apabila hendak melakukan operasi yang merupakan hasil penjelmaan dari perkembangan hukum pada pasal 8 Konvensi Chicago 1944, yang mana semua negara anggota mempunyai hak dan kewajiban yang sama terhadap balon udara tanpa awak dan pesawat udara yang dimilikinya.

Seperti halnya dengan penggunaan balon udara tanpa awak, untuk keperluan meteorologi, setiap operasi balon udara perlu mengandalkan layanan lalu lintas udara. Berdasarkan Annex 3 tentang Layanan Meteorologi dan Navigasi Udara Internasional dalam Konvensi Chicago (1944), terdapat istilah kantor pengawas meteorologi yang bertugas menyelenggarakan layanan lalu lintas udara di area informasi penerbangan atau area control untuk memberikan pengawasan terhadap operasi penerbangan. Pada hakikatnya, balon udara tanpa awak ditetapkan oleh layanan lalu lintas udara.

Terkait pengoperasian balon udara tanpa awak untuk tujuan meteorologi, pada umumnya dilaksanakan dengan menggunakan alat pembantu untuk mengoleksi informasi terhadap objek yang dituju. Alat atau instrumen untuk mengoleksi informasi penelitian meteorologi diatur dalam Agenda 3 badan ICAO, dalam masalah menara telepon seluler terapung di angkasa. Dalam rangkuman sistem penerbangan, rincian alat-alat yang digunakan untuk mengumpulkan dijelaskan sebagai berikut:

Balloons carry communications and safety equipment attached to the balloon envelope. The flight system contains a flight computer, lithium, batteries, solar panels, environmental sensors, a transponder (Mode A/C: receiver, and iridium satellite communications link, and a parachute.

Pelanggaran terhadap kedaulatan negara dengan menggunakan balon udara tanpa awak oleh negara China terhadap negara Amerika Serikat, pada faktanya telah dibuktikan dengan adanya penemuan solar panel dan transponder yang ditujukan untuk penggunaan meteorologi di wilayah tertentu atau untuk kepentingan militer di Amerika Serikat. Kegiatan ini merupakan penyalahgunaan untuk kegiatan spionase dan tidak berdasarkan dengan napa yang seharusnya seperti diatur di dalam Konvensi Chicago 1944. Berdasarkan fakta yang ada, posisi balon udara tanpa awak dan pengoperasiannya di atur di dalam Konvensi Chicago 1944 untuk kegiatan meteorologi dan dapat disalahgunakan untuk mengoleksi informasi yang vital di daerah yang dibatasi sesuai ketentuan. Kapabilitas

untuk penerbangan dengan ketinggian lebih tinggi dari pesawat udara, dapat melakukan manuver ke lokasi tertentu, kamuflase sebagai sebuah balon udara untuk kepentingan meteorologi, hilang dari radar deteksi, balon udara tanpa awak dapat berguna untuk tujuan spionase (Sasmini, 2015).

Perkembangan balon udara untuk spionase dalam masa damai atau modern digunakan dengan perkembangan teknologi modern seperti kamera digital, sensor terbahararui, dan bahkan sistem control otomatis. Balon udara tersebut dapat dioperasikan dengan jarak jauh, dapat digunakan dengan lebih efisien untuk kepentingan observasi. Dengan tambahan, integrasi dengan menggunakan energi solar juga meningkat dengan kapabilitas dan ketahanan dari balon udara (Hanafi, 2021). Dengan perkembangan teknologi, negara dan bahkan agen intelijen dapatr mengkoleksi lebih akurat dan mendapatkan informasi yang lebih terkini. Dengan menggunakan teknologi yang mutakhir, terdapat beberapa kasus yang telah terjadi dengan menggunakan balon udara tanpa awak untuk alih-alih penggunaan meteorologi, namun sebenarnya digunakan untuk kepentingan spionase.

Kasus penggunaan balon udara tanpa awak terjadi pada Amerika Serikat terhadap Uni Soviet, China, dan Eropa Barat. Pada 10 Januari dan Februari 1956, Amerika Serikat melaksanakan proyek Genetrix, program yang direncanakan oleh Angkatan Udara Amerika Serikat, Angkatan Laut, dan Agensi Intelijen Pusat untuk tujuan meteorologi di bawah tanggung jawab dari perusahaan General Mills. Balon udara diterbangkan dengan ketinggian mencapai 60.000ft di atas permukaan laut dan menggunakan alat bantuan seperti kamera, sensor, dan alat elektronik serupa untuk kepentingan meteorologi. Balon udara tanpa awak terbang ke wilayah Uni Soviet dan ditembak oleh negara tersebut, karena balon udara yang memasuki wilayah militer tanpa persetujuan dan otorisasi dari pihak Uni Soviet, sehingga menimbulkan kesalahpahaman atau misinformasi, yang mana balon udara sebenarnya digunakan untuk kepentingan meteorologi.

Terkait kasus lain yang terjadi pada Februari 2023, pejabat militer negara Ukraina melaporkan bahwa terdapat enam balon udara tanpa awak yang masuk tanpa izin di wilayah Kyiv, juga menggunakan peralatan elektronik bantuan seperti reflektor dengan tujuan untuk observasi dan identifikasi pertahanan udara milik Ukraina (Huwa et al., 2022).

Penyalahgunaan penggunaan balon udara tanpa awak untuk kegiatan spionase, sebagaimana dibuktikan dengan adanya fakta di berbagai negara, penerbangan balon udara dengan menggunakan bantuan teknologi seperti solar panel dan transponder di atas

wilayah tertentu menunjukkan pelanggaran kedaulatan wilayah negara. Di samping tujuannya untuk kegiatan meteorologi, balon udara tanpa awak yang diterbangkan dapat juga digunakan untuk mengumpulkan informasi vital tanpa persetujuan, yang mana bertentangan dengan Konvensi Chicago 1944. Insiden yang terjadi menunjukkan potensial untuk teknologi dapat dieksploitasi, memberikan kemampuan terhadap negara pelanggar untuk menerbangkan balon udara lebih tinggi dari pesawat udara, manuver ke daerah tertentu yang di larang, dan juga berkamuflase untuk kepentingan meteorologi, dan bahkan menghilang dari radar deteksi.

B. Implikasi terhadap Hukum Internasional

Kedaulatan negara merupakan satu dari seluruh elemen sebuah negara berada. Dari perspektif secara linguistik, kedaulatan bisa diinterpretasikan sebagai kekuatan tertinggi lebih dari pemerintah dari sebuah negara dan kedaulatan wilayah tersebut dengan penuh dan eksklusif yang dimiliki. Negara memiliki hak untuk mengatur ruang udara miliknya (Hadiwijoyo, 2011). Pengaturan ini dibutuhkan sehingga implementasi terhadap penerbangan bisa dilakukan secara aman, efisien, dan terpadu. Berdasarkan prinsip dari kedaulatan suatu negara, terdapat tiga prinsip. Pertama, kedaulatan negara, yang mana setiap negara memiliki hak yang lengkap dan eksklusif terhadap wilayah dan ruang angkasa di atas wilayah daratnya tanpa adanya intervensi hak kepemilikan dari negara lain. Kedua, kebebasan atas laut, yang berarti proses navigasi laut secara terbuka dan penerbangan tanpa adanya perbatasan. Ketiga, nasionalitas pesawat udara, yang mana untuk pesawat udara, memiliki karakteristik khusus terhadap nasionalitas negara pemilik (Suherman, 1984).

Seluruh negara memiliki legalitas hukum dari tanggung jawab untuk berbagai aktivitas pesawat udaranya dan pesawat udara negara harus selalu memiliki otorisasi khusus untuk melaksanakan aktivitas di atas wilayah darat dan perairan. Pengaturan tambahan terkait kedaulatan negara di ruang angkasa dan ruang udara di dalam Konvensi Chicago 1944 tidak menentukan batas dari kedaulatan ruang udara. Merujuk pada artikel 8 Konvensi Chicago (1944), dijelaskan bahwa tidak ada pesawat udara yang dapat terbang di atas wilayah dari negara anggota konvensi tanpa adanya persetujuan khusus dari negara pihak dan berdasarkan pengaturan tambahan dari otorisasi negara tersebut. Setiap negara harus memastikan penerbangan pesawat udara tanpa awak berada di dalam ruang udara yang terbuka dan tidak membahayakan pesawat sipil (Ferdinandus et al., 2021).

Terdapat sebuah pengaturan hukum yang mengatur tentang batas untuk negara anggota konvensi Chicago (1944), yang mana diatur di dalam artikel 9 huruf a, sebagaimana dijelaskan sebagai berikut:

Each contracting state may, for reasons of military necessity or public safety, restrict or prohibit uniformly the aircraft of other States from flying over certain areas of its territory, provided that no distinction in this respect is made between the aircraft of the State whose territory is involved, engaged in international scheduled airline services, and the aircraft of the other contracting States likewise engaged. Such prohibited areas shall be of reasonable extent and location so as not to interfere unnecessarily with air navigation. Descriptions of such prohibited areas in the territory of a contracting State, as well as any subsequent alterations therein, shall be communicated as soon as possible to the other contracting States and to the International Civil Aviation Organization.

Terkait kedaulatan dari suatu negara, setiap negara anggota dari konvensi, dengan alasan untuk kepentingan militer dan keamanan publik, secara tidak langsung membatasi atau melarang penerbangan dari pesawat udara dari suatu negara terhadap area tertentu, tanpa ada nya perbedaan yang dilaksanakan antara pesawat udara negara maupun jadwal penerbangan udara secara internasional dari suatu negara. Setiap wilayah tertentu yang di larang harus memiliki ekstensi yang konkret dan lokasi sehingga tidak dapat diintervensi dengan navigasi udara. Deskripsi dari pembatasan wilayah suatu negara dari negara anggota konvensi, dan setiap perubahan di dalamnya, harus dikomunikasikan sesesegera mungkin ke negara anggota yang berada di badan ICAO (Verschoor, 2010).

Sebagai basis fundamental dari formasi pesawat udara nasional setiap negara, artikel 9 dari Konvensi Chicago 1944 menjelaskan bahwa setiap pesawat udara yang terbang dan melewati setiap negara harus memberi perhatian untuk wilayah terlarang yang telah diatur oleh negara untuk kepentingan militer dan keamanan publik. Ekspansi dari klasifikasi pesawat udara harus berdasarkan dengan status pesawat udara, tujuan dari pesawat udara, dan tujuan dari aktivitas, apakah untuk kepentingan negara atau untuk kepentingan organisasi internasional (Abdurrasyid, 2013).

Terkait dengan status pesawat udara, terdapat pengaturan perbedaan klasifikasi dari pesawat udara sipil dan pesawat udara negara, yang aman peran penting untuk menerbangkan pesawat udara dan sebagai sebuah basis untuk menentukan tanggung jawab dari negara yang menerbangkan kedua jenis pesawat udara. Louis Haeck, Professor dari Badan Aerospace Amerika Utara, menyatakan bahwa kodifikasi pertama untuk hukum udara internasional publik telah diatur pertama di konvensi paris 1919. Artikel 30 dari Konvensi Paris 1919 yang mengatur tentang klasifikasi pesawat udara yakni pesawat

udara militer, yang digunakan untuk kepentingan militer, dan pesawat udara sipil, seperti untuk kepentingan di luar pos, maupun kepolisian (Bourbonniere dan Haeck, 2021).

Klasifikasi pesawat udara berdasarkan tujuan penggunaannya juga telah diatur sebagai salah satu unsur pesawat udara yang disebut sebagai pesawat udara negara. Pasal 31 Konvensi Paris (1919) tentang Pengaturan Navigasi Udara menjelaskan bahwa setiap pesawat udara yang dipesan oleh seseorang dalam dinas militer secara rinci untuk suatu tujuan dianggap sebagai pesawat udara militer. Sebagai penyempurnaan pengaturan hukum klasifikasi pesawat udara berdasarkan peruntukannya, maka dilakukan penggantian dengan Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional pada tanggal 7 Desember 1944. Konvensi Chicago 1944 merupakan peraturan yang mengatur pesawat udara sipil. Konvensi ini telah mendapat pengakuan quasi-global melalui ratifikasi oleh 185 negara anggota. Louis Haeck menyatakan bahwa Konvensi Chicago 1944 tidak hanya menjadi sumber hukum normatif pesawat udara, tetapi juga menjadi dasar instrumen hukum internasional publik atau *grundnorm* dari International Civil Aviation Organization (ICAO), suatu organisasi yang berada di bawah naungan Perserikatan Bangsa-Bangsa.

Konvensi Paris 1919 tentang Navigasi Udara yang pada awalnya menjelaskan tentang klasifikasi pesawat udara, hanya menjelaskan klasifikasi pesawat udara negara dan tidak menjelaskan secara rinci kedudukan pesawat udara sipil. Pasal 3 huruf a dan pasal 3 huruf b dalam Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional menjelaskan bahwa konvensi tersebut hanya berlaku untuk pesawat udara sipil dan ada pengecualian untuk pesawat udara militer, bea cukai, dan kepolisian. Michael Milde (1999), Associate Professor Studi Sosial dan Politik di Western University Canada, menjelaskan 5 prinsip dasar yang dapat diperoleh dari Pasal 3 Konvensi Chicago 1944 sebagai berikut:

First, the implementation of the Chicago Convention excludes aircraft used for military, customs, and police purposes which are state aircraft. Second, the legitimacy of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to adopt regulations on Standards and Recommended Practices (SARPs) and the resulting rules to exclusively explain civil aircraft is definitively regulated in the Chicago Convention. Third, state aircraft are excluded from the Chicago Convention and therefore prohibited from flying over a state's territory without prior consent from the state being flown over. Fourth, state aircraft are given restrictions to fly over their own state territory, over the high seas, and over undetermined sovereign territory. Fifth, each state party to the convention is obliged to implement all the intents and purposes of the articles to be regulated in their respective state territories in good faith for the operation of state aircraft and the safety of civil aircraft.

Prinsip-prinsip dasar yang diuraikan di atas menyoroti aspek-aspek utama dari pelaksanaan konvensi. Setiap pesawat negara untuk keperluan militer, bea cukai, dan kepolisian mencerminkan pengakuan bahwa pesawat memiliki peran khusus yang tidak dapat dihindari dalam konteks keamanan dan tugas negara, dan pembatasan pesawat negara di atas wilayah suatu negara menekankan pentingnya kesepakatan dan kerja sama antarnegara. Pasal yang mengatur pesawat sipil dan pesawat negara pada awalnya merupakan pembatasan sejak Konvensi Paris tahun 1919, yang menjelaskan tentang pesawat, juga diterima dalam Konvensi Chicago tahun 1944 sebelum dimodifikasi pada tahun 1967 (Delfiyanti, 2023).

Dengan demikian setiap pesawat udara yang diterbangkan memiliki klasifikasi pesawat udara sipil atau pesawat udara negara, juga pada dasarnya balon udara tanpa awak termasuk ke dalam pesawat udara dan memiliki klasifikasi baik sipil maupun militer tergantung negara yang mendistribusikan penerbangan balon tersebut. Klasifikasi balon udara sangat erat kaitannya dengan tindakan pelanggaran kedaulatan wilayah udara yang dilakukan, penggunaan balon udara tanpa awak berdampak pada hubungan bilateral maupun multilateral antar negara yang buruk dan juga tidak jarang melakukan eksekusi langsung dengan cara menembak jatuh ketika peringatan yang diberikan tidak dihiraukan karena memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin.

Penggunaan balon udara tanpa awak dalam konteks pelanggaran kedaulatan negara dapat menjadi persoalan yang kompleks dan bergantung pada situasi konkret serta ketentuan hukum internasional yang berlaku. Setiap negara yang menerbangkan balon udara memiliki kewajiban yang tercantum dalam Konvensi Chicago 1944. Kepatuhan negara anggota terhadap konvensi atau negara dalam mematuhi kewajiban yang diatur merupakan bagian dari tanggung jawab negara. Dalam terminologi hukum, tanggung jawab negara adalah hukum yang menjelaskan kewajiban suatu negara yang timbul karena negara tersebut telah atau belum melakukan suatu tindakan. Hukum tanggung jawab negara dikembangkan melalui hukum kebiasaan yang timbul dari praktik negara, pendapat ahli, dan putusan pengadilan internasional. Para ahli hukum internasional mengakui bahwa tanggung jawab negara merupakan asas fundamental dalam hukum internasional. Akan tetapi, konsep hukum tanggung jawab negara masih dalam tahap pengembangan dan belum mencapai kesepakatan yang jelas (Setianingsih et al., 2019).

Pelanggaran wilayah udara oleh balon udara tanpa awak yang tergolong untuk kepentingan sipil, negara yang mengalami pelanggaran kedaulatan tidak diperbolehkan melakukan tindakan balasan yang tidak terbatas seperti penggunaan senjata. Sebagaimana

diatur dalam Pasal 3 huruf c Konvensi Chicago 1944, disebutkan bahwa apabila suatu pesawat udara memasuki wilayah udara negara lain tanpa izin yang sah, negara yang bersangkutan dapat melakukan tindakan sebagai berikut: mengejar dan mengidentifikasi pesawat udara tersebut, memberikan arahan agar pesawat udara tersebut meninggalkan wilayah udara yang dilanggar, memberikan arahan agar pesawat udara tersebut mendarat untuk keperluan penyelidikan lebih lanjut dan memaksa pesawat udara tersebut mendarat untuk keperluan penyelidikan (Zakwan & Sunendar, 2023).

Pelanggaran wilayah udara oleh balon udara nir awak suatu negara sebagai bagian dari pesawat udara negara, yang apabila terjadi pada masa damai, dapat didasarkan pada landasan hukum Pasal 51 Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa yang menjelaskan tentang penggunaan kekuatan, yang menerangkan bahwa:

Nothing in the present Charter shall derogate from the inherent right of individual or collective self-defense in case of armed attack against a Member of the United Nations, until the Security Council has taken measures necessary to maintain international peace and security. Measures taken by a Member in the exercise of this right of self-defense shall be immediately reported to the Security Council and shall in no way affect the authority and responsibility of the Security Council under the present Charter to take such measures as it may deem necessary to maintain or restore international peace and security.

Pelanggaran kedaulatan negara yang dilakukan dengan menggunakan balon udara tanpa awak untuk keperluan spionase juga dapat menimbulkan ketegangan diplomatik bagi negara yang bersangkutan. Hal ini dapat terjadi karena keberadaan Konvensi Chicago 1944 pada masa damai hanya dapat berlaku untuk kepentingan sipil dan hanya dapat diberlakukan pada masa damai sebagaimana dijelaskan dalam pasal 3 huruf a Konvensi Chicago 1944. Dengan adanya penggunaan balon udara untuk kegiatan spionase dengan dalih dari salah satu negara untuk kepentingan meteorologi, maka negara yang menyebarkan balon udara tersebut dapat berdalih bahwa tindakannya telah sesuai dengan ketentuan internasional dengan berkedok penelitian ilmiah atau meteorologi. Akibatnya, negara yang dirugikan dapat mengajukan pengaduan resmi melalui jalur diplomatik atau bahkan dapat mengajukan masalah tersebut ke ICAO atau Mahkamah Internasional (ICJ).

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Penggunaan balon udara untuk kegiatan spionase dapat digolongkan sama dengan penggunaan pesawat udara. Sebagai bagian dari pesawat udara, balon udara memiliki fungsi

untuk penelitian meteorologi di ranah sipil. Penerbangan balon pada hakikatnya sama dengan penerbangan pesawat udara, memiliki batasan ketinggian yang diatur dan memerlukan izin khusus dari dinas lalu lintas udara selama penerbangan. Fungsi instrumen penerbangan balon udara untuk keperluan meteorologi berupa transponder dan panel surya pada balon dapat disalahgunakan untuk keperluan spionase. Adanya ketiadaan hukum mengenai pengaturan spionase pada masa damai, maka setiap negara memiliki peluang untuk menggunakan balon sebagai keperluan meteorologi yang disamarkan untuk keperluan spionase. Penggunaan balon udara untuk kegiatan spionase menurut hukum internasional berimplikasi pada akuntabilitas negara dan dapat memicu ketegangan diplomatik antar negara. Penerbangan balon yang melintasi negara berdasarkan hukum melalui tindakan pelanggaran kedaulatan negara tanpa izin khusus untuk memasuki wilayah terlarang, berimplikasi berupa hak dan kewajiban bagi negara berdasarkan hukum untuk menggunakan prosedur berupa penggunaan kekuatan berdasarkan hukum internasional dengan memperhatikan keselamatan dan kemananan di wilayah udara.

Selain itu, badan ICAO atau *International Civil Aviation Organization* perlu merekonstruksi landasan hukum terhadap penggunaan balon udara tanpa awak di luar fungsi kepentingan meteorologi agar tidak menimbulkan tuduhan palsu dan menetapkan sanksi tegas terhadap pelanggar dalam ruang lingkup hukum udara.

Saran

Peneliti selanjutnya yang tertarik dengan topik "Penggunaan Balon Udara untuk Tujuan Spionase dan Implikasi terhadap Hukum Internasional," disarankan untuk memperluas cakupan penelitian dengan mengkaji evolusi teknologi balon udara dan bagaimana perkembangan ini berdampak pada interpretasi hukum internasional saat ini. Selain itu, analisis mendalam tentang kasus-kasus spesifik penggunaan balon udara dalam konteks geopolitik kontemporer akan memberikan wawasan lebih lanjut mengenai bagaimana negara-negara memanfaatkan celah dalam hukum internasional. Peneliti juga diharapkan untuk mempertimbangkan aspek-aspek etis dan hak asasi manusia dalam konteks spionase udara, serta dampaknya terhadap hubungan diplomatik antarnegara.

DAFTAR REFERENSI

Ahmad Sandy Dewana dan Akbar Kurnia Putra. Pertanggungjawaban Terhadap Tindakan Agen Diplomatik dari Negara Pengirim yang Melakukan Spionase di Negara Penerima. *Jurnal Risalah Hukum*, Vol. 17 No. 1. 2021.

Delfiyanti, D. Aspek Hukum terkait Penerbangan Lintas Batas Berdasarkan Konvensi Chicago. *UNES Law Review*, 6(1). 2023.

- Dewanto, Wisnu Aryo & Go Lisnawati. Analisis Yuridis Kegiatan Spionase Melalui Fasilitas Diplomatik dan Konsuler. *Jurnal Perspektif Hukum*. 2023.
- Febby Magdalena Huwae, Irma Halimah Hanafi, Johanis Steny Franco Peilouw. Pertanggungjawaban Penggunaan Unmanned Aerial Vehicle (UAV) dalam Konflik Bersenjata Ditinjau dari Hukum Internasional. *Jurnal Ilmu Hukum Tatohi*. 2022.
- Geoffrey B. Demarest, *Espionage in International Law*, 24 *Denv. J. Int'l L. & Pol'y* 321, 1996.
- Hans Kelsen. (2017) *General Theory of Law and State*. New York : Russel.
- <https://theintercept.com/2023/02/07/china-balloon-soviet-union/>
- https://www.icao.int/SAM/Documents/2018-GREPECAS18/GRP18_WP20%20CANSO.pdf.
- <https://www.politico.com/news/2023/02/05/timeline-a-chinese-spy-balloons-7-day-trip-across-the-united-states-00081222>
- <https://www.reuters.com/world/chinese-spy-balloons-solar-panels-could-power-sophisticated-radar-washington-2023-04-15/>
- Irma Halimah Hanafi, Analisis Kasus Penembakan Pesawat Udara Ukraina Oleh Militer Iran. *Balobe Law Journal*, Vol 1, No 2, Oktober 2021.
- Kadarudin, S.H., & MH, C. (2021) *Penelitian di Bidang Ilmu Hukum (Sebuah Pemahaman Awal)*. Formaci.
- L. Ya Esty Pratiwi dan Zetio Fatima Correia. *Praktik Spionase dalam Kedaulatan Negara dan Hubungan Diplomas Berdasarkan Ketentuan Hukum Internasional*. *Jurnal Hukum Siber*. 2020.
- M Idham Cholid S dan Imam Sunendar. *Kedaulatan Menurut Konvensi Chicago 1944 dan Implementasinya dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Studi Kasus Pendaratan Helikopter 9M-YMH Berbendera Malaysia di Pulau Sebatik, Kalimantan Utara)*. *Jurnal Prosiding Ilmu Hukum*. 2019.
- Martono dan Ahmad Sudiro, (2012) *Hukum Udara dan internasional Publik*. Raja Grafindo Persada.
- Maulana, M.R. & Arif Firmansyah. *Penegakan Hukum terhadap Pelaku Usaha yang Menambang di Kawasan Hutan Tanpa Izin*. *Jurnal Riset Ilmu Hukum*. 2023. 11 -16.
- McDougal, M. S., & Feliciano, F. P. (1961). *Law and minimum world public order: the legal regulation of international coercion*.
- Michael Milde, *Status of Military Aircraft in International Law*, Singapore Ministry of Defense, 1999, p. 21-31.

- Michel Bourbonniere dan Louis Haeck, (2001) *Military Aircraft and International Law, Chicago Opus 3*, 890.
- Myres S. Dougal & Florentino P. Feliciano, (1961) *Law and Minimum World Public Order : The Legal Regulation of International Coercion*.
- Naza Muhammad Zakwan dan Imam Sunendar, *Tanggung Jawab Negara terhadap Pelanggaran Ruang Udara yang Dilakukan Balon Udara menurut Konvensi Chicago 1944*, *Jurnal Riset Ilmu Hukum*. 2023.
- Nesa Zakaria Sasmini, *Legalitas Penggunaan Drone yang Melintasi Batas Negara Berdasarkan Hukum Internasional*, *Jurnal Belli Ac Pacis*. Vol 1. No. 1. 2015.
- Nisa, Candra Ulfatun, dan Hari Sutra Disemadi. *Yurisdiksi Kriminal terhadap Black Flight di Ruang Udara Wilayah Indonesia*. *Jurnal Sasi* 26 No. 3. 2020.
- Richard A. Falk, *Essays on Espionage and International Law*, Foreword, 1962, p.21.
- Saputri, J. R. *Penegakan Hukum Atas Pelanggaran Kedaulatan di Wilayah Udara Negara Indonesia oleh Pesawat Udara Asing*. *Lex Administratum*. 2023.
- Sri Setianingsih, Wahyuningsih. (2019) *Hukum Internasional. Tangerang Selatan : Universitas Terbuka*.
- Sudiartha I Ketut Dan Putra Ngakan Kompiang, "Pelanggaran Kedaulatan Negara Terkait Tindakan Spionase Dalam Hubungan Diplomasasi Internasional", *Jurnal ilmu hukum*, Vol II no. 03, 2014.
- Suherman, *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*. Balai Permai, Bandung. 1984.
- Suryo Sakti Hadiwijoyo, (2011) *Perbatasan Negara dalam Dimensi Hukum internasional*, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Verschoor, Diederiks. (2010). *An Introduction to Air Law*. The Netherland : Kluwer Law International.
- Wright, Q. (1962). *Espionage and the Doctrine of Non-intervention in Internal Affairs*. *Essays on espionage and international law*, 3, 12.
- Zakwan, N. M., & Sunendar, I. (2023). *Tanggung Jawab Negara terhadap Pelanggaran Ruang Udara yang Dilakukan Balon Udara Menurut Konvensi Chicago 1944*. *Jurnal Riset Ilmu Hukum*, 87-94.