



UNIVERSITAS INDONESIA

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN KRIMINAL DALAM
UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009
TENTANG PENERBANGAN**

TESIS

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Magister Sains Kajian Ilmu Kepolisian**

**M. FAHRIZAL
0906595352**

**FAKULTAS PASCA SARJANA
PROGRAM STUDI KAJIAN ILMU KEPOLISIAN
KEKHUSUSAN HUKUM KEPOLISIAN
JAKARTA
JUNI 2011**



UNIVERSITAS INDONESIA

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN KRIMINAL DALAM
UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009
TENTANG PENERBANGAN**

TESIS

**M. FAHRIZAL
0906595352**

**FAKULTAS PASCA SARJANA
PROGRAM STUDI KAJIAN ILMU KEPOLISIAN
KEKHUSUSAN HUKUM KEPOLISIAN
JAKARTA
JUNI 2011**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**

N a m a : M. Fahrizal, S.H.

N.P.M. : 0906595352

Tanda Tangan :

Tanggal : 16 Juni 2011

HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh:

Nama : M. Fahrizal, S.H.

NPM : 0906595352

Program Studi: Kajian Ilmu Kepolisian

Judul Tesis : IMPLEMENTASI KEBIJAKAN KRIMINAL DALAM
UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG
PENERBANGAN

Telah berhasil dipertahankan dihadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Sains pada Program Studi Kajian Ilmu Kepolisian, Fakultas Pasca Sarjana, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Prof. Drs. Adrianus Meliala, M.Si., M.Sc., Ph.D. (.....)

Penguji I : Prof. Dr. Bambang Widodo Umar, M.Si. (.....)

Penguji II : Drs. Ronny Lihawa, M.Si. (.....)

Ditetapkan di : Jakarta

Tanggal : 16 Juni 2011

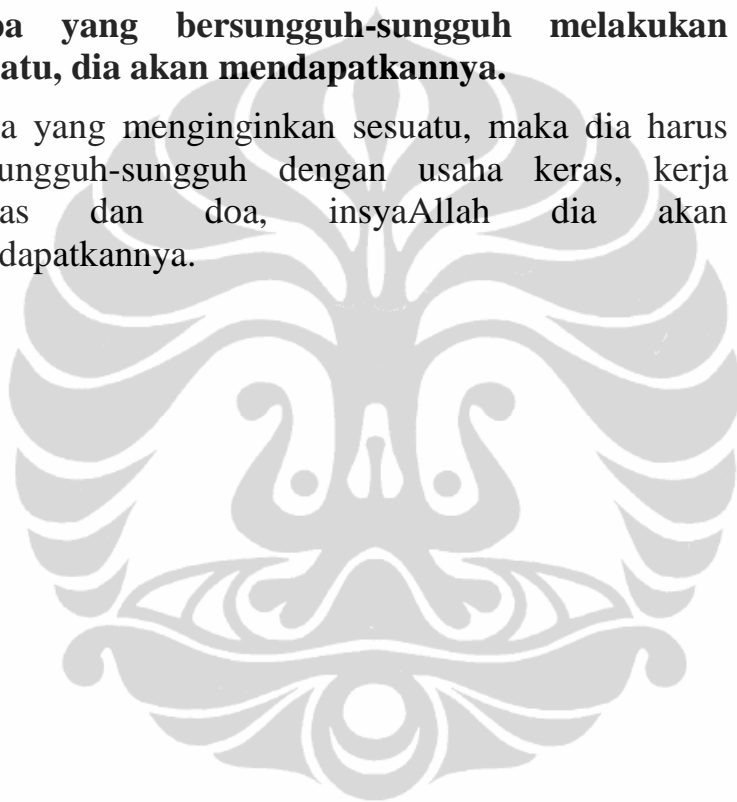
MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

“MAN JADDA WAJADA”

Siapa yang bersungguh-sungguh melakukan sesuatu, dia akan mendapatkannya.

Siapa yang menginginkan sesuatu, maka dia harus bersungguh-sungguh dengan usaha keras, kerja cerdas dan doa, insyaAllah dia akan mendapatkannya.



Kupersembahkan karya ini kepada belahan jiwaku:

- 1. istriku, Imelda Agustina, S.H.; &**
- 2. anakku, Anargya Lathika Mandira.**

Universitas Indonesia

KATA PENGANTAR

Atas iringan doa dan ikhtiar yang telah dilakukan selama studi di Fakultas Pasca Sarjana Program Kajian Ilmu Kepolisian UI, serta ucapan puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas anugerah yang tidak terhingga sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan Tesis dengan judul “**Implementasi Kebijakan Kriminal dalam UU No. 1 Thn. 2009 tentang Penerbangan**”.

Penulis sadar sepenuhnya, bantuan dari semua pihak baik moril spirituil maupun materiil sangat berharga. Oleh karena itu sudah sepatutnya penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Drs. Adrianus Meliala, M.Si., M.Sc., Ph.D. selaku pembimbing, yang dengan penuh kesabaran, kearifan, ketelitian, dan kecermatan, telah banyak memberikan nutrisi pikir penulis untuk membantu/mengarahkan/membimbing dalam penyusunan karya tulis ilmiah tesis ini;
2. Bapak/Ibu Narasumber yang telah bersedia meluangkan waktu dalam rangka memberikan pandangan dan wawasan pengetahuan kepada penulis melalui kegiatan wawancara;
3. Bapak/Ibu Guru Besar dan Staf Pengajar pada Program Kajian Ilmu Kepolisian Universitas Indonesia yang dengan perantara penyampaiannya, penulis mendapat wawasan dan pengetahuan yang teramat sangat penting tidak hanya untuk karir tetapi juga hidup penulis dimasa depan;
4. Seluruh staf sekretariat KIK UI; mas Banyu, mba Rohana, pak Zaidin, mas Nur Syamsi, dan pak Roko yang senantiasa memberi dukungan moril dan semangat kepada penulis selama menyelesaikan tesis dan menjalani studi di KIK UI;
5. Seluruh teman dan rekan penulis, pada Program Pascasarjana Kajian Ilmu Kepolisian Universitas Indonesia, angkatan XIV (2009). Semoga persahabatan dan persaudaraan kita akan berlangsung selamanya; dan
6. Seluruh rekan kerja di Direktorat Kepolisian Udara Polri atas dukungannya selama penulis menempuh pendidikan pascasarjana.

Namun di sisi yang lain, penulis tetap menyadari bahwa tesis ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, demi kesempurnaan tesis ini, saran dan kritik yang membangun selalu penulis harapkan.

Akhirnya semoga Tuhan Yang Maha Esa akan selalu memberikan anugerah dan berkat yang melimpah kepada semua pihak yang tulus dan ikhlas membantu, membekali ilmu, memberikan dorongan, motivasi, doa dan restu sehingga perjalanan studi dan tesis ini dapat terselesaikan.

Jakarta, 16 Juni 2011

Capt. M. Fahrizal, S.H.

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai civitas akademika Universitas Indonesia, saya yang bertanda-tangan dibawah ini:

Nama : M. Fahrizal, S.H.
N.P.M. : 0906595352
Program Studi : Kajian Ilmu Kepolisian
Fakultas : Pasca Sarjana
Jenis Karya : Tesis

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN KRIMINAL
DALAM UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009
TENTANG PENERBANGAN**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta
Pada tanggal : 16 Juni 2011

Yang menyatakan,

(M. FAHRIZAL, S.H.)

ABSTRAK

N a m a : M. FAHRIZAL, S.H.
 Program Studi : KAJIAN ILMU KEPOLISIAN
 J u d u l : IMPLEMENTASI KEBIJAKAN KRIMINAL DALAM
 UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009
 TENTANG PENERBANGAN

Pesawat udara secara sifat aslinya adalah moda yang tidak aman. Ia tidak bisa berhenti seketika diudara semauanya, dan bisa jatuh. Namun statistik menunjukkan, bahwa pesawat udara merupakan moda transportasi yang paling aman. Hal ini disebabkan karena adanya regulasi yang ketat dan ditaati. Oleh karena itu, peraturan penerbangan nasional harus ditegakkan secara ketat dalam rangka mewujudkan penerbangan yang aman dan selamat. Sejalan atas kepentingan tersebut, maka hukum dalam konteks implementasi kebijakan kriminal (*criminal policy*) diperlukan, sebagai alat untuk melindungi manusia agar bisa hidup dengan selamat tanpa ancaman dari tindakan yang membahayakan dan kondisi yang membahayakan.

Berdasarkan latar belakang yang telah disampaikan diatas, maka muncul permasalahan yang harus diteliti yakni apakah implementasi kebijakan kriminal dalam UU No. 1 Thn. 2009 tentang Penerbangan dapat dilaksanakan, dan bagaimana kebijakan Perundang-Undangan dalam konteks implementasi kebijakan kriminal di bidang Penerbangan di masa yang akan datang.

Metode penelitian dalam tesis ini menggunakan Metode Penelitian Sosio-Legal yang merupakan penelitian interdisipliner terhadap hukum, dilaksanakan dengan menggunakan metode kualitatif deskriptif, dengan pendekatan yuridis normatif. Metode pengumpulan data yang dipakai adalah: studi kepustakaan dan wawancara.

Berangkat dari hasil penelitian yang telah dilakukan, penelitian ini menghasilkan kesimpulan: (1) bahwa kebijakan perundang-undangan yang menerapkan kebijakan kriminal sebagaimana yang diatur dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, akan sangat sulit untuk diterapkan; (2) Untuk masa yang akan datang, agar kebijakan perundang-undangan yang menerapkan dimensi kebijakan kriminal di bidang penerbangan harus benar-benar selaras, seiring, sejalan, sinkron, dan harmonis dengan ketentuan perundangan lain yang berlaku, mentaati asas-asas hukum pidana, memperhatikan efek keberlakuan dan upaya penegakan hukumnya, serta dapat menunjang sistem peradilan pidana terpadu di Indonesia. Karena dengan demikian, barulah dimensi dan implementasi kebijakan kriminal yang diatur/dianut dalam UU Penerbangan dapat diterapkan penegakan hukumnya, sehingga kemudian pendekatan kebijakan kriminal di bidang penerbangan dapat memberikan kontribusi berguna, dalam kaitan peningkatan faktor keamanan dan keselamatan penerbangan.

Kata Kunci:

Kebijakan Kriminal, Kebijakan Perundang-Undangan, Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

ABSTRACT

Name : M. FAHRIZAL, S.H.
Study Program : POLICE SCIENCE STUDY
Title : IMPLEMENTATION OF CRIMINAL POLICIES IN
INDONESIAN LAW NUMBER 1 YEAR 2009 ON
AVIATIONS

Aircraft in its original nature represents unsafe mode. It cannot stop instantly in the air at will, and can fall down. But statistic data show that the aircraft is the safest mode of transportation. This is due to strict regulations and adhered to. Therefore, the national aviation regulations must be enforced strictly in order to realize a secure and safe aviation. In line with the interest, the law in the context of the implementation of criminal policy is required, as a means to protect people to live safely without the threat of dangerous actions and conditions.

Based on the background as presented above, it appears that the problems should be investigated whether the implementation of criminal policy in Law No. 1 Year. 2009 on Aviations can be implemented, and how policy legislation in the context of the implementation of criminal policy in the field of aviation in the future will be.

Method of research in this thesis uses the Socio-Legal Research Methods which represents interdisciplinary study of laws, executed by using descriptive qualitative methods, with a normative juridical approach. The employed data collection method is literature study and interviews.

Departing from the results of research that has been done, the study concludes: (1) that the legislation policy that applies criminal policy as stipulated in Law No. 1 Year 2009 on Aviation **will be very difficult to implement**, (2) In the future, the legislation policies that apply criminal policy dimension in the field of aviation **should be** in tune, in concomitant with, in line, synchronized to, and harmonized with other prevailing provisions, adhering to the principles of criminal law, considering the applicability effect and law enforcement efforts, and able to support integrated criminal justice system in Indonesia. And hence, the dimensions and implementation of criminal policies which are governed / adopted in the law of Aviation becomes applicable, so that the approach to criminal policies in the field of aviation can provide useful contributions, in terms of improving aviation safety and security factors.

Keywords:

Criminal Policy, Legislation Policy, Aviation Security and Safety.

ABSTRACT

Name : M. FAHRIZAL, S.H.
Study Program : POLICE SCIENCE STUDY
Title : IMPLEMENTATION OF CRIMINAL POLICIES IN
INDONESIAN LAW NUMBER 1 YEAR 2009 ON
AVIATIONS

Aircraft in its original nature represents unsafe mode. It cannot stop instantly in the air at will, and can fall down. But statistic data show that the aircraft is the safest mode of transportation. This is due to strict regulations and adhered to. Therefore, the national aviation regulations must be enforced strictly in order to realize a secure and safe aviation. In line with the interest, the law in the context of the implementation of criminal policy is required, as a means to protect people to live safely without the threat of dangerous actions and conditions.

Based on the background as presented above, it appears that the problems should be investigated whether the implementation of criminal policy in Law No. 1 Year. 2009 on Aviations can be implemented, and how policy legislation in the context of the implementation of criminal policy in the field of aviation in the future will be.

Method of research in this thesis uses the Socio-Legal Research Methods which represents interdisciplinary study of laws, executed by using descriptive qualitative methods, with a normative juridical approach. The employed data collection method is literature study and interviews.

Departing from the results of research that has been done, the study concludes: (1) that the legislation policy that applies criminal policy as stipulated in Law No. 1 Year 2009 on Aviation **will be very difficult to implement**, (2) In the future, the legislation policies that apply criminal policy dimension in the field of aviation **should be** in tune, in concomitant with, in line, synchronized to, and harmonized with other prevailing provisions, adhering to the principles of criminal law, considering the applicability effect and law enforcement efforts, and able to support integrated criminal justice system in Indonesia. And hence, the dimensions and implementation of criminal policies which are governed / adopted in the law of Aviation becomes applicable, so that the approach to criminal policies in the field of aviation can provide useful contributions, in terms of improving aviation safety and security factors.

Keywords:

Criminal Policy, Legislation Policy, Aviation Security and Safety.

DAFTAR ISI

	halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI ILMIAH	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
BAB 1 PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Perumusan Masalah	8
1.3. Tujuan Penelitian	9
1.4. Manfaat Penelitian	9
1.5. Asumsi Penelitian	10
1.6. Sistematika Penulisan	11
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Kajian Pustaka	12
2.2. Kerangka Teori dan Konsep	14
a. Kebijakan Kriminal	15
b. Kebijakan Perundang-Undangan	28
c. Kebijakan Perundang-Undangan dalam konteks Penegakan Hukum Pidana	33
d. Penyidikan dan Penyidik	34
e. Perkembangan Peraturan Perundangan Penerbangan	44
2.3. Kajian Yuridis	65
2.4. Alur Pikir Penelitian	87
BAB 3 METODE PENELITIAN	
3.1. Sifat, Bentuk dan Jenis Penelitian	78
3.2. Pengumpulan Data	79
3.3. Tehnik Pengumpulan Data	80
3.4. Narasumber	81

BAB 4	KETENTUAN PIDANA DAN PENYIDIKAN DALAM UU NO. 1 THN. 2009	
4.1.	Lahirnya UU No. 1 Thn. 2009 tentang Penerbangan	85
4.2.	Pembahasan Pasal-Pasal Ketentuan Pidana dan Penyidikan	87
4.3.	PPNS di Bidang Penerbangan	112
BAB 5	PROSPEK IMPLEMENTASI KEBIJAKAN KRIMINAL DALAM UU NO. 1 TAHUN 2009	
5.1.	Hasil Kajian Yuridis	113
5.2.	Hasil Kajian Teori dan Konsep	120
5.3.	Hasil Wawancara	124
BAB 6	KEBIJAKAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG PENERBANGAN DALAM KONTEKS KEBIJAKAN KRIMINAL DI MASA YANG AKAN DATANG	129
BAB 7	PENUTUP	
7.1.	Kesimpulan	136
7.2.	Saran	140
	DAFTAR REFERENSI	142

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1.

Perkembangan Jumlah Armada Udara yang Beroperasi

di Indonesia Berdasarkan Tipe tahun 2004 – 2008..... 2



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	
Teori dan Konsep	15
Gambar 2.2.	
Skema Hubungan Kebijakan Kriminal dan Kebijakan Sosial	21
Gambar 2.3	
Gambaran Penerapan Kebijakan Kriminal dalam Peraturan Penerbangan Nasional	76
Gambar 2.4	
Fokus Penelitian	77

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Kebutuhan akan moda transportasi yang cepat sangat dibutuhkan negara yang memiliki jangkauan wilayah yang luas seperti Indonesia. Sebagai negara kepulauan yang luas, kadangkala moda transportasi laut maupun darat tidak efektif untuk menjangkau kawasan terpencil dan terluar di Indonesia¹. Oleh karena itu, moda transportasi udara menjadi tumpuan yang sangat penting di Indonesia.

Pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri. Selain itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan suatu daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Penerbangan merupakan moda transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lain yang harus ditata dalam sistem transportasi nasional. Dalam penataannya, moda tersebut haruslah dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan, karena memiliki karakteristik mampu mencapai tujuan dalam waktu cepat, berteknologi tinggi dan memerlukan tingkat keselamatan tinggi. Sejalan dengan itu, maka perlu dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya.

¹ Secara politis semua yang ada di sisi bagian dalam garis pangkal merupakan satu kesatuan karena Indonesia menggunakan penarikan garis pangkal lurus (*straight base line*) dari titik terluar pulau terluar, sehingga Indonesia menurut Konvensi Hukum Laut 1982 disebut sebagai negara Kepulauan (*archipelago state*). Ketentuan ini menambah luas wilayah udara Indonesia karena seperti dinyatakan dalam pasal 1 Konvensi Chicago tahun 1944, bahwa setiap negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udara yang ada di atasnya, baik di atas daratan maupun di atas wilayah lautan. Lihat Toto T. Suriaatmadja, *Pengangkutan Kargo Udara: Tanggungjawab Pengangkut Dalam Dimensi Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Cet. I, (Bandung: Pustaka Bani Quraisy, 2005), hal. 1.

Sebagai ilustrasi, berikut gambaran jumlah armada pesawat terbang, yang setiap tahun terus bertambah milik operator penerbangan yang beroperasi di Indonesia berdasarkan tipe pesawat yang ditunjukkan dalam data berikut:

Tabel 1.1.

**Perkembangan Jumlah Armada Udara yang Beroperasi di Indonesia
Berdasarkan Tipe tahun 2004 – 2008**

NO.	TIPE PESAWAT	TAHUN				
		2004	2005	2006	2007	2008
1.	B 747-400	2	3	3	3	3
2.	B 747-200	-	-	-	-	-
3.	B 737-800	-	1	2	1	2
4.	B 737-500	5	6	6	6	6
5.	B 737-400	36	41	43	44	45
6.	B 737-300	21	27	33	44	44
7.	B 737-200	36	50	52	47	42
8.	B 737-900 ER	-	-	-	-	7
9.	A 330	6	6	6	6	6
10.	A 320	-	-	1	1	4
11.	A 310-300	-	-	-	-	-
12.	A 319	-	-	2	2	4
13.	MD 90	-	5	5	5	4
14.	MD 82	15	7	7	7	7
15.	MD 8	2	7	8	8	5
16.	F 100	2	-	1	2	2
17.	F 28	6	1	1	1	1
18.	F 27	6	4	1	-	-
19.	F 50	2	2	4	5	5
20.	F 28-MK 400	-	-	-	-	-
21.	F 28-MK 300	-	-	-	-	-
22.	DC-10	2	-	-	-	-
23.	C 212-100	2	1	1	1	-
24.	C 212-200	6	6	6	4	3
25.	C 212	5	4	3	4	4
26.	BN-2A	7	7	7	2	2
27.	GA-8	2	4	4	-	-
28.	ATR	1	1	1	-	-
29.	ATR 72	-	-	-	-	1
30.	CN-235	2	3	2	2	2
31.	DHC-6	5	6	5	6	7
32.	YAK-42D	-	-	-	-	-
33.	MA 60	-	-	-	2	2
	Jumlah	179	203	218	218	219

(Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara)

Pesawat udara secara sifat aslinya adalah moda yang tidak aman. Pesawat udara tidak bisa berhenti diatas udara semaunya dan bisa jatuh. Namun statistik menunjukkan bahwa pesawat udara merupakan moda transportasi yang paling aman. Hal ini disebabkan karena adanya regulasi yang ketat dan ditaati. Jika regulasi tersebut tidak diatur dengan baik dan tidak ditaati, maka moda transportasi ini kembali pada sifat aslinya, yaitu tidak aman. Oleh karena itu, peraturan penerbangan nasional harus ditegakkan secara ketat dalam rangka mewujudkan penerbangan yang aman dan selamat. Namun dirasakan sampai saat ini, keberadaan peraturan penerbangan nasional yang ada belum dapat memberikan keamanan dan keselamatan penerbangan yang optimal.

Esensi keamanan dan keselamatan pada prinsipnya tidak hanya diperuntukkan pada bidang penerbangan saja, tetapi juga melingkupi segala aspek kehidupan manusia dalam menjalankan kehidupan dan aktivitasnya sehari-hari. Faktor penentu suatu keamanan dan keselamatan tentu saja melingkupi banyak hal, dimana dalam konsep umum, keamanan dapat diartikan sebagai keadaan bebas dari bahaya. Istilah ini bisa digunakan dalam konteks kejahatan, segala bentuk kecelakaan, dan lain-lain.

Keamanan merupakan topik yang luas, termasuk keamanan nasional terhadap serangan teroris, keamanan terhadap maling atau penyusup lainnya, dan banyak situasi berhubungan lainnya. Sedangkan keselamatan² didefinisikan sebagai suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, ataupun psikologis, dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut.

Jadi dapatlah ditarik suatu kesepahaman bahwa keamanan dan keselamatan merupakan terminologi yang terhubung satu sama lain, seperti dua sisi mata uang yang tidak bisa dipisahkan, dimana keselamatan selalu bergantung pada keamanan, dan keamanan akan menghasilkan suatu keselamatan.

Oleh karena itu, esensi keamanan dan keselamatan dalam dunia penerbangan dapat dipahami sebagai suatu kondisi dari keadaan yang bebas dari bahaya kecelakaan maupun kejahatan, yang pada akhirnya akan menciptakan rasa

² Diunduh dari <http://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan>

aman secara fisik, sosial, spiritual, emosional dan psikologis, dalam suatu kegiatan penerbangan.

Apabila keamanan dan keselamatan ini dikaitkan dengan penerbangan, maka hukum telah mengatur sejak pesawat udara dibuat, dalam hal ini mengenai pengaturan rancang bangun, pembuatan, perakitan, perawatan, termasuk penyimpanan komponen-komponen dan suku cadang pesawat udara. Kemudian setelah pesawat udara dibuat, hukum juga menjangkau pengaturan mengenai personil yang mengawakinya harus mempunyai sertifikat kecakapan, dan setiap pesawat udara yang digunakan wajib memiliki sertifikat kelaikan udara. Keamanan dan keselamatan penerbangan merupakan tujuan utama dan yang terpenting dalam landasan filosofis dibentuknya suatu peraturan perundangan di bidang penerbangan, sehingga apapun substansi materi yang dimuat dalam UU penerbangan, selalu akan dikaitkan dengan asumsi apakah akan meningkatkan faktor keamanan dan keselamatan penerbangan atau tidak.

Walaupun hukum telah mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan keamanan dan keselamatan penerbangan secara cukup lengkap, dalam kenyataan masih saja terjadi kecelakaan pesawat udara, dimana hal tersebut adalah sesuatu hal yang tidak dapat dihilangkan. Hal demikian juga disebabkan dalam dunia penerbangan selalu ada resiko kecelakaan pesawat udara karena medan tempat gerakannya relatif rawan, yaitu menggunakan ruang udara sebagai media medan gerakannya.

Karena adanya resiko kecelakaan yang lebih besar ini, mutlak moda transportasi penerbangan memerlukan tingkat keselamatan yang tinggi. Dalam suatu kecelakaan pesawat udara ada 3 (tiga) faktor yang memiliki kemungkinan besar menjadi penyebab kecelakaan pesawat udara, yaitu: 1) faktor manusia; 2) faktor material (pesawat); dan 3) faktor media (awan, angin, dan cuaca).

Pasal 3 UU No. 1 Thn. 2009 tentang Penerbangan menyebutkan bahwa tujuan penerbangan adalah mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat; memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan

udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional; membina jiwa kedirgantaraan; menjunjung kedaulatan negara; menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industri angkutan udara nasional; menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional; memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; meningkatkan ketahanan nasional; dan mempererat hubungan antar bangsa. Dengan memperhatikan tujuan penerbangan yang antara lain aman, selamat, dan melindungi kepentingan nasional tersebut jelaslah bahwa Pemerintah harus mengupayakan situasi dan kondisi penerbangan yang selamat tanpa adanya ancaman dari tindakan yang membahayakan (*unsafe acts*) dan kondisi yang membahayakan (*unsafe conditions*).

Sejalan atas kepentingan tersebut, maka hukum diperlukan oleh manusia sebagai alat untuk melindungi manusia agar bisa hidup dengan selamat tanpa ancaman dari tindakan yang membahayakan dan kondisi yang membahayakan. Dengan demikian hukum berperan dalam menciptakan dan mendukung keinginan manusia untuk hidup dengan selamat dan terhindar dari kecelakaan.

Di dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945, terkandung tujuan Pembangunan Nasional yaitu melindungi segenap bangsa Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial.

Pembangunan bidang hukum di Indonesia, termasuk "Pembangunan Hukum Pidana" atau "Sistem Hukum Pidana" yang meliputi ruang lingkup:

1. Pembangunan "Substansi Hukum Pidana" yang meliputi hukum pidana materiel (KUHP, UU di luar KUHP) dan hukum pidana formil (KUHP) serta hukum pelaksanaan pidana.
2. Pembangunan "Struktur Hukum Pidana" yang meliputi institusi/ lembaga, sistem manajemen/tata laksana dan mekanisme serta sarana, prasarana pendukung dari sistem penegakan hukum pidana.

3. Pembangunan "Budaya Hukum Pidana" yang meliputi antara lain masalah kesadaran hukum, perilaku hukum, pendidikan hukum dan ilmu hukum pidana.

Pengertian "Sistem Hukum Pidana" dapat juga dilihat dari sudut sistem penegakan hukum pidana atau sistem pemidanaan, yang secara operasional bekerja lewat Sistem Peradilan Pidana atau *Criminal Justice System*, dimana menurut Mardjono Reksodiputro, Sistem Peradilan Pidana adalah sistem pengendalian kejahatan yang terdiri dari lembaga-lembaga kepolisian, kejaksaan, pengadilan, dan pemasyarakatan terpidana.³

Menurut Barda Nawawi Arief, Sistem Peradilan Pidana pada hakikatnya merupakan "sistem kekuasaan menegakkan hukum pidana" yang diwujudkan dalam 4 (empat) subsistem yaitu⁴:

1. Kekuasaan "Penyidikan" (oleh Badan/Lembaga Penyidik);
2. Kekuasaan "Penuntutan" (oleh Badan/Lembaga Penuntut Umum);
3. Kekuasaan "Mengadili dan Menjatuhkan putusan/pidana" (oleh Badan Pengadilan); dan
4. Kekuasaan "Pelaksanaan Putusan Pidana" (oleh Badan/Aparat Pelaksana/Eksekusi).

Keempat tahap atau subsistem itu merupakan satu kesatuan Sistem Penegakan Hukum Pidana yang integral atau yang sering dikenal dengan istilah "Sistem Peradilan Pidana Terpadu (*Integrated Criminal Justice System*)."⁵

Dari keempat subsistem dalam Sistem Peradilan Pidana Terpadu seperti yang telah disebutkan diatas, subsistem "Kekuasaan Penyidikan" adalah tahap yang paling menentukan dalam operasionalisasi Sistem Peradilan Pidana Terpadu tersebut dalam rangka tercapainya tujuan dari Penegakan Hukum Pidana. Karena pada tahap penyidikanlah dapat diketahui adanya tersangka suatu peristiwa kejahatan atau tindak pidana, serta menentukan tersangka pelaku kejahatan atau

³ Mardjono Reksodiputro, *Hak Asasi Manusia Dalam Sistem Peradilan Pidana*, (Jakarta: Pusat Pelayanan Keadilan Dan Pengabdian Hukum UI, 1997), hal. 85.

⁴ Barda Nawawi Arief, *Kapita Selekta Hukum Pidana tentang Sistem Peradilan Pidana Terpadu*, (Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2006), hal. 20.

⁵ *Ibid.*

tindak pidana tersebut, sebelum pelaku kejahatan tersebut pada akhirnya dituntut/diadili di pengadilan dan dijatuhi sanksi pidana yang setimpal dengan perbuatannya.

Tanpa melalui proses atau tahapan penyidikan, maka secara *mutatis mutandis* tahapan-tahapan selanjutnya dalam proses peradilan pidana yaitu tahapan penuntutan, pemeriksaan di muka pengadilan, dan tahap pelaksanaan putusan pidana, tidak dapat dilaksanakan.

Penyidikan itu sendiri, berarti serangkaian tindakan penyidik, dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam Undang-Undang ini untuk mencari dan mengumpulkan bukti, yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya⁶. Sedangkan "bukti" dalam ketentuan tersebut, adalah meliputi alat bukti yang sah dan benda sitaan/barang bukti.

Oleh karena itu, subsistem kekuasaan penyidikan ini merupakan tahapan yang sangat menentukan atau dapat dikatakan sebagai "pintu gerbang" dalam proses peradilan pidana, sehingga diperlukan suatu kebijakan perundang-undangan yang benar-benar dapat menunjang dan mengefektifkan bekerjanya subsistem kekuasaan penyidikan. Agar sejalan dengan konsepsi sistem peradilan pidana terpadu yang dianut oleh Indonesia, sebagai konsekuensi adanya diferensiasi fungsional dan instansional dalam penyelenggaraan peradilan pidana di Indonesia. Hal ini berlandaskan pada Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) Nomor 8 Tahun 1981, yang merupakan dasar hukum dari pelaksanaan sistem peradilan pidana di Indonesia.

Berdasarkan uraian di atas, dapat ditarik penjelasan bahwa moda transportasi penerbangan secara mutlak dituntut tingkat ketaatan dan kepatuhan yang tinggi terhadap semua prosedur dan aturan penerbangan, maka sebagai konsekuensi logisnya Pemerintah menerapkan aspek kebijakan kriminal (*criminal policy*) dalam setiap UU Penerbangan. Ini tercermin dari adanya Bab yang mengatur mengenai Ketentuan Pidana.

⁶ Undang-Undang No 8 tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (pasal 1 butir 2 KUHAP).

Namun sangat disayangkan, bahwa ternyata implementasi kebijakan kriminal tersebut tidak/tidak-dapat diterapkan selama kurun waktu berlakunya UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan⁷. Inilah yang melahirkan kekhawatiran bahwa UU No. 1 Thn. 2009 tentang Penerbangan, akan pula bernasib sama seperti UU Penerbangan yang terdahulu. Hal ini juga dapat diartikan bahwa implementasi kebijakan kriminal mengalami kesulitan dalam penerapannya. Oleh karena itu, yang menjadi objek dalam penelitian ini adalah ketentuan tentang penyidikan dan ketentuan pidana dari UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

1.2. Perumusan Masalah

Harapan dan tujuan atas penyempurnaan UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, tentu saja hal-hal yang sangat ideal dan sempurna guna mengisi berbagai kelemahan, penambahan regulasi dan ketentuan maupun menutupi celah hukum yang ada. Singkat kata, bahwa keinginan pemerintah/negara selaku pembuat undang-undang adalah terutama untuk menciptakan penerbangan yang aman dan selamat. Namun yang menjadi pertanyaan selanjutnya adalah, apakah berbagai dasar pemikiran atas penyempurnaan undang-undang penerbangan sebelumnya ini, telah menjadikan UU No. 1 Tahun 2009 benar-benar dapat menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan di Indonesia.

Untuk sampai pada satu pembahasan yang terarah mengenai prospek berlakunya (keberlakuan) UU No. 1 Thn. 2009 tentang Penerbangan, dalam hal perspektif pidana atau kriminal ini, peneliti merangkum intisari permasalahannya yaitu, “implementasi kebijakan kriminal dari UU No. 15 Thn. 1992 tentang Penerbangan tidak pernah dilaksanakan, dan dikhawatirkan pada UU No. 1 Thn. 2009 juga akan mengalami nasib yang sama”.

⁷ Menurut hasil wawancara dengan Israfulhayat, S.H. (mantan Kasubag Peratun Bagian Hukum Ditjen Perhubud) pada tanggal 10 Pebruari 2011, yang mengatakan bahwa:

Belum pernah ada proses pidana yang menggunakan pasal-pasal pidana dalam UU No. 15 Thn. 1992 tentang Penerbangan sampai dengan saat ini.

Atas dasar perumusan masalah sebagaimana yang dibahas diatas, maka dapat disimpulkan 2 (dua) pertanyaan penelitian yang dapat menjadi pegangan dalam penelitian ini, yaitu:

1. Apakah implementasi kebijakan kriminal dalam UU No. 1 Thn. 2009 tentang Penerbangan dapat dilaksanakan?
2. Bagaimana kebijakan perundang-undangan dalam konteks implementasi kebijakan kriminal di bidang Penerbangan di masa yang akan datang?

1.3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan suatu alternatif pemecahan masalah dalam upaya mengatasi kesulitan penerapan ketentuan pidana di bidang Penerbangan, karena selama ini kebijakan kriminal di bidang penerbangan belum dapat berjalan sebagaimana mestinya.

Berkaitan dengan hal tersebut, maka penelitian ini secara keseluruhan bertujuan:

1. Untuk mengetahui apakah kebijakan perundang-undangan dalam konteks implementasi kebijakan kriminal sesuai UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dapat dilaksanakan; serta
2. Untuk mengetahui bentuk kebijakan perundang-undangan di bidang Penerbangan dalam konteks kebijakan kriminal di masa yang akan datang.

1.4. Manfaat Penelitian

1. Bagi Ilmu Kepolisian; peneliti mencoba memberikan pemahaman dan pandangan agar membuat orang sadar, bahwa di bidang penerbangan pun (dalam konteks kebijakan kriminal), juga dibutuhkan suatu peran kepolisian, atau yang dapat disebut sebagai *aviation policing*

(pemolisian penerbangan). Hal ini juga didasarkan dengan adanya tugas pokok Polri untuk turut serta dalam pembinaan hukum nasional, sesuai pasal 14 ayat (1) huruf d UU No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian.

2. Bagi Proses Penegakan Hukum; peneliti mencoba memberikan suatu konsep draft alternatif, yang tetap mengadopsi kebijakan kriminal di bidang penerbangan supaya sinkron dan harmonis, agar dalam implementasi upaya penegakan hukum tidak mengalami kendala di masa yang akan datang. Sehingga kemudian pendekatan kebijakan kriminal di bidang penerbangan, dapat memberikan kontribusi berguna, dalam kaitan peningkatan faktor keamanan dan keselamatan penerbangan.

1.5. Asumsi Penelitian

Untuk mencapai suatu kesepahaman yang sama mengenai penelitian ini, dirasakan perlu bagi peneliti untuk merumuskan suatu asumsi penelitian. Selain sebagai pembatasan ruang lingkup penelitian, asumsi ini juga merupakan pijakan dasar peneliti dalam melakukan penelitian ini. Adapun asumsi penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bahwa dalam rangka menjamin ketaatan dan kepatuhan hukum (*law and order*) dalam melaksanakan peraturan penerbangan, baik itu oleh manajemen operator penerbangan, regulator, awak pesawat, awak darat maupun operator pendukung di lapangan, harus diterapkan kebijakan kriminal dalam perspektif keamanan dan keselamatan penerbangan.
2. Pada prinsipnya penerapan kebijakan kriminal dalam perspektif keamanan dan keselamatan penerbangan, dimaksudkan untuk mencegah terjadinya kecelakaan maupun kejadian serius pesawat udara. Hal ini dalam rangka menjamin kepentingan penerbangan, individu, masyarakat, dan negara.

1.6. Sistematika Penulisan

Penulisan tesis ini terdiri dari Tujuh Bab, dengan perincian masing-masing Bab sebagai berikut:

1. Bab Satu Pendahuluan berisi latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, asumsi penelitian, serta sistematika penulisan;
2. Bab Dua Tinjauan Pustaka berisi kajian pustaka, kerangka teori dan konsep, kajian yuridis, serta alur pikir penelitian;
3. Bab Tiga Metode Penelitian berisi sifat, bentuk dan jenis penelitian, pengumpulan data, tehnik pengumpulan data, dan narasumber;
4. Bab Empat Ketentuan Pidana dan Penyidikan dalam UU No. 1 Thn. 2009 yang berisi lahirnya UU No. 1 Thn. 2009 tentang Penerbangan, pembahasan dan analisis pasal-pasal ketentuan pidana dan penyidikan, serta PPNS di bidang penerbangan;
5. Bab Lima prospek implementasi kebijakan kriminal dalam UU No. 1 Tahun 2009 yang berisi hasil kajian yuridis, hasil kajian teori dan konsep, dan hasil wawancara;
6. Bab Enam berisi bentuk kebijakan perundang-undangan di bidang Penerbangan dalam konteks kebijakan kriminal di masa yang akan datang; dan
7. Bab Tujuh Penutup berisi kesimpulan dan saran.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kajian Pustaka

Dalam pembuatan tesis ini, peneliti melakukan penelusuran kepustakaan baik terhadap tulisan-tulisan, skripsi, tesis, maupun disertasi yang berkaitan dengan topik pembahasan penelitian ini. Peneliti menemukan 3 (tiga) tulisan yang cukup relevan, yang dapat dijadikan referensi dalam penelitian ini, yaitu:

1. Tesis yang berjudul “Aspek-Aspek Hukum Pidana dalam Kecelakaan Pesawat Udara”, yang ditulis oleh Bambang Widarto (1998), sebagai tugas akhir menyelesaikan Program Pascasarjana Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Indonesia. Dalam tesisnya ini, Bambang Widarto mencoba memberikan suatu alternatif pemecahan masalah dalam kaitan upaya pendayagunaan hukum pidana di Indonesia dalam penanggulangan kecelakaan pesawat udara. Selanjutnya didalam kesimpulannya juga dikatakan bahwa fungsionalisasi hukum pidana pada kecelakaan pesawat udara sulit untuk dilaksanakan, karena sesuatu dan lain hal. Penggambaran dan analisis yang dituangkan dalam tesis ini, memberikan gambaran awal bagaimana sulitnya suatu penerapan hukum pidana (kebijakan kriminal/dimensi represif) terhadap dunia penerbangan. Disamping itu, peneliti juga mendapat perspektif yang faktual menyangkut bagaimana Polri yang mempunyai kewenangan dalam penyidikan, kurang mengoptimalkan fungsinya untuk melakukan penyelidikan dan penyidikan dalam kecelakaan pesawat udara untuk kepentingan *pro justitia*.
2. Tulisan Prof. Dr. H. K. Martono, SH., LLM. yang berjudul “Menyikapi Lahirnya Undang-Undang Penerbangan” (1 Januari 2009), yang diunduh dari situs: <http://pamungkaswave.blogspot.com/2009/06/>
Dalam tulisan ini, peneliti mendapatkan kerangka bayangan bagaimana konstruksi UU Penerbangan yang baru ini terutama dalam

hal penegakan hukum, sehingga melahirkan ide untuk melakukan penelitian ini.

3. Tulisan dalam situs www.tempointeraktif.com/opini/2008/12/19/911/ yang berjudul “Lubang dalam Undang-Undang Penerbangan”.

Hal yang sangat menarik perhatian peneliti dari tulisan ini adalah, bagaimana penulis melakukan analisis dan kritiknya terhadap UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang baru saja disahkan. Dimana dalam tulisannya itu dikatakan: *“Revisi Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, yang baru disahkan, merupakan kemajuan penting. Banyak pasal diubah dan ditambahkan. Banyak pula elemen yang sebelumnya tidak termasuk dalam jangkauan undang-undang, kini sudah termaktub di dalamnya. Intinya, dengan undang-undang versi baru ini diharapkan keselamatan dan keamanan penerbangan bisa lebih dikontrol. Tapi semua itu baru langkah awal. Yang jauh lebih penting, bagaimana undang-undang tersebut dijalankan. Sudah banyak contoh, aturan yang baik ternyata mandul jika tak diiringi pengawasan dan penindakan memadai. Maka, tanpa pengawasan yang benar, kita tak bisa berharap banyak bahwa jumlah kecelakaan penerbangan akan menurun hanya karena hadirnya undang-undang baru”*.

Dari ketiga tulisan tersebut, masing-masing memberikan kontribusi tersendiri dalam penelitian ini. Pada tulisan pertama, memberikan kontribusi pada konstruksi pemikiran bahwa fungsionalisasi hukum pidana pada kecelakaan pesawat udara sulit untuk dilaksanakan, dimana fungsionalisasi hukum pidana ini adalah arti lain atau persamaan pengertian kebijakan kriminal. Atas dasar tulisan tersebut, peneliti tertarik untuk menguji bagaimana keberlakuan implementasi kebijakan kriminal dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Tetapi tentu saja menggunakan cara analisis yang berbeda karena memang dasar hukumnya pun berbeda.

Kontribusi dari tulisan kedua terhadap penelitian ini adalah memberikan pemahaman tentang UU Penerbangan yang baru, mengingat literatur yang

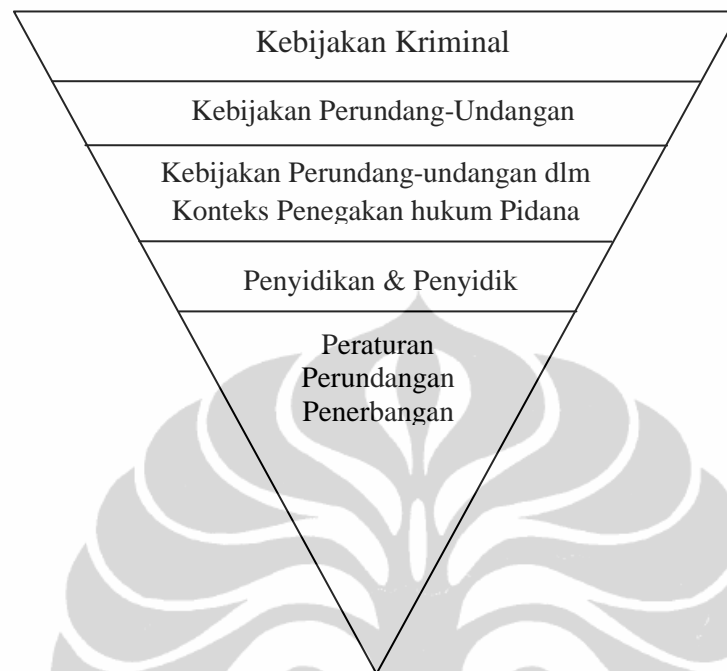
membahas tentang UU No. 1 Tahun 2009 sangat terbatas karena berlakunya baru memasuki tahun kedua. Terutama dalam hal penegakan hukum yang didasarkan pada Ketentuan Pidana, peneliti memperoleh gambaran bahwa seringkali terjadi perbedaan persepsi antara otoritas penerbangan sipil dan aparat penegak hukum dalam konteks *pro justitia* di suatu negara (kepolisian). Otoritas penerbangan sipil bersandar pada suatu keyakinan bahwa upaya penegakan hukum di bidang penerbangan dilakukan oleh PPNS, sedangkan di sisi yang lain berdasarkan pada sistem peradilan pidana bahwa apapun dalam konteks penegakan hukum merupakan domain kepolisian. Inilah yang menjadi “ruh” dari UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang selanjutnya ingin dikaji melalui penelitian ini.

Pada tulisan ketiga memberikan kontribusi pandangan, bahwa berlakunya UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan masih memiliki kendala. Bermodal tulisan ini, kemudian peneliti mengurai satu-persatu pasal-pasal ketentuan pidana serta penyidikan untuk menemukan *lubang*, sebagaimana digambarkan dalam tulisan ini. Dikatakan bahwa, aturan yang baik ternyata mandul jika tak diiringi dengan pengawasan dan penindakan memadai, karena tanpa pengawasan yang benar, tak bisa berharap banyak bahwa jumlah kecelakaan penerbangan akan menurun hanya karena hadirnya undang-undang baru.

2.2. Kerangka Teori dan Konsep

Dalam tesis ini digunakan teori-teori dan konsep-konsep yang relevan dengan permasalahan, sebagai dasar acuan untuk memberikan landasan pandangan yang sama, sehingga perlu dibahas konsep-konsep yang berkaitan dengan penelitian ini. Adapun beberapa konsep dan teori yang digunakan dalam penelitian ini dapat dideskripsikan pada gambar berikut:

Gambar. 2.1.
Teori dan Konsep



Penjelasan kelima konsep-konsep tersebut adalah sebagai berikut:

a. Kebijakan Kriminal

Penanggulangan kejahatan dengan menggunakan (hukum) pidana merupakan cara yang paling tua, dimana ada yang menyebutnya sebagai “*older philosophy of crime control*”⁸. Untuk dapat menjalankan hukum pidana (substantif), perlu hukum yang dapat menjalankan ketentuan-ketentuan yang ada, yaitu hukum formil atau hukum acara pidana. Hukum pidana sendiri dalam arti luas meliputi juga hukum substantif/materiil dan hukum formil.

Dilihat dari aspek kebijakan hukum pidana, sasaran hukum pidana tidak hanya mengatur perbuatan warga masyarakat pada umumnya, tetapi juga mengatur perbuatan (kewenangan/kekuasaan) penguasa/aparat penegak hukum⁹.

⁸ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*, (Bandung: Alumni, 1984), hal. 149.

⁹ Barda Nawawi Arief, *Op. cit.*, hal. 29.

Menurut Barda Nawawi Arief, bahwa tahap yang paling strategis dari upaya pencegahan dan penanggulangan kejahatan adalah pada tahap formulasi. Oleh karena itu, kesalahan/kelemahan kebijakan legislatif merupakan kesalahan strategis yang dapat menjadi penghambat upaya pencegahan dan penanggulangan kejahatan pada tahap aplikasi dan eksekusi¹⁰.

Menurut Soedarto, kebijakan kriminal mempunyai 3 (tiga) arti¹¹, yaitu:

1. Dalam arti sempit, ialah keseluruhan asas dan metode yang menjadi dasar dari reaksi terhadap pelanggar hukum yang berupa pidana;
2. Dalam arti luas, ialah keseluruhan fungsi dari aparaturnya penegak hukum termasuk didalamnya cara kerja dari pengadilan dan polisi;
3. Dalam arti paling luas, ialah keseluruhan kebijakan yang dilakukan melalui perundang-undangan dan badan-badan resmi, yang bertujuan untuk menegakkan norma-norma sentral dari masyarakat.

Setelah lahir hukum atau undang-undang, maka hukum atau undang-undang tersebut harus ditegakkan bagi setiap warga negara untuk menciptakan kepatuhan dan ketertiban (*law and order*). Kemudian untuk menciptakan kepatuhan, maka dilakukanlah yang dinamakan dengan *politik kriminal*.

Politik kriminal adalah suatu kebijakan atau usaha yang rasional untuk menanggulangi kejahatan. Salah satu dalam melaksanakan politik kriminal yaitu melakukan penegakan hukum pidana dalam sistem peradilan pidana yang diatur dalam KUHAP. Politik kriminal lainnya diatur dalam hukum positif lain yang tersebar dalam berbagai peraturan perundangan (termasuk Undang-Undang Penerbangan). Tujuan akhir dari politik kriminal ialah perlindungan masyarakat untuk mencapai tujuan utama kesejahteraan masyarakat (merupakan tujuan nasional yang terdapat dalam Alenia ke-4 Pembukaan UUD 1945).

Namun, politik kriminal tersebut tidak akan membawa pengaruh apa-apa dalam memberi perlindungan masyarakat untuk mencapai tujuan utama kesejahteraan masyarakat, bila tidak ada yang bertanggung jawab dalam melaksanakan politik kriminal tersebut. Disinilah tugas dan peran yang diberikan

¹⁰ *Ibid.*, hal 35.

¹¹ Soedarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, (Bandung: Alumni, 1986), hal. 113-114.

oleh konstitusi negara kepada Kepolisian Negara RI sebagai aparat penegak hukum, sebagaimana termaktub dalam pasal 30 ayat 4 UUD 1945.

Kebijakan kriminal atau politik kriminal juga mencakup kegiatan dari pembentukan undang-undang dengan sanksi pidana, dan aktifitas dari aparatur penegak hukum, serta termasuk juga usaha-usaha yang tidak menggunakan (hukum) pidana¹². Definisi ini diambil dari definisi Marc Ancel yang merumuskan sebagai, “*The Rational Organization of the Control of Crime by Society*”.

Tujuan akhir dari kebijakan kriminal adalah perlindungan masyarakat untuk mencapai tujuan utama yang disebut dengan berbagai istilah, misalnya kebahagiaan warga masyarakat/penduduk, kehidupan kultural yang sehat dan menyegarkan, kesejahteraan masyarakat atau untuk mencapai keseimbangan¹³.

Kebijakan kriminal yang dinyatakan untuk kesejahteraan masyarakat, dapat dilakukan dengan melalui upaya secara *penal* dan *non-penal*. Upaya *penal* yaitu, upaya yang dilakukan dengan mempergunakan sarana hukum pidana; sedangkan usaha *non-penal*, mencakup bidang yang sangat luas sekali di seluruh sektor kebijakan sosial yang bertujuan untuk memperbaiki kondisi-kondisi sosial tertentu, namun secara tidak langsung mempunyai pengaruh preventif terhadap kejahatan. Sesuai dengan tema pembahasan penelitian ini, peneliti hanya membahas mengenai kebijakan kriminal yang dilakukan melalui upaya secara *penal* (sarana hukum pidana) saja.

Menetapkan sistem pidanaan dalam perundang-undangan sebagai salah satu sarana untuk menanggulangi masalah kejahatan, merupakan salah satu bagian dari kebijakan kriminal atau politik kriminal. Melaksanakan politik kriminal antara lain berarti membuat perencanaan untuk masa yang akan datang, dalam menghadapi atau menanggulangi masalah-masalah yang berhubungan dengan kejahatan. Termasuk dalam perencanaan ini adalah, disamping merumuskan perbuatan-perbuatan apa saja yang seharusnya dijadikan tindak pidana, juga

¹² *Ibid.*, hal. 73.

¹³ Muladi dan Barda Nawawi, *Op. cit.*, hal.17.

menetapkan sistem pemidanaan yang bagaimana yang seharusnya bisa diterapkan kepada terpidana dengan tetap memperhatikan hak-hak terpidana.

Moeljatno¹⁴ mendefinisikan perbuatan pidana sebagai perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu bagi barang siapa melanggar larangan tersebut. Larangan ditujukan kepada perbuatan (suatu keadaan atau kejadian yang ditimbulkan oleh kelakuan orang), sedangkan ancaman pidana ditujukan kepada orang yang menimbulkan kejadian itu.

*Simons*¹⁵ mengartikan perbuatan pidana (delik) sebagai suatu tindakan melanggar hukum yang telah dilakukan dengan sengaja ataupun tidak sengaja oleh seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan atas tindakannya oleh undang-undang telah dinyatakan sebagai perbuatan atau tindakan dapat dihukum.

*Van Hammel*¹⁶ menguraikan, perbuatan pidana sebagai perbuatan manusia yang dirumuskan oleh undang-undang melawan hukum (patut atau bernilai) untuk dipidana dan dapat dicela karena kesalahan.

Semakin kompleksnya permasalahan yang dihadapi oleh masyarakat dan aparat penegak hukum dalam menanggulangi kejahatan dan pelanggaran, maka perlu diimbangi dengan pembenahan dan pembangunan sistem hukum pidana secara menyeluruh, yang meliputi pembangunan kultur, struktur dan substansi hukum pidana. Jelaslah bahwa kebijakan hukum pidana (*Penal Policy*) menduduki posisi yang sangat strategis dalam pengembangan hukum pidana modern¹⁷.

Istilah kebijakan dalam hal ini ditransfer dari bahasa Inggris "*Policy*" atau dalam bahasa Belanda "*Politiek*" yang secara umum dapat diartikan sebagai prinsip-prinsip umum yang berfungsi untuk mengarahkan pemerintah (dalam arti luas) termasuk pula aparat penegak hukum dalam mengelola, mengatur atau

¹⁴ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Cet. kedua, (Jakarta: Bina Aksara, 1984), hal. 54.

¹⁵ Leden Marpaung, *Unsur-unsur Perbuatan Yang Dapat Dihukum, (Delik)*, (Jakarta: Sinar Grafika, 1991), hal. 4.

¹⁶ Soedarto, *Op. cit.*, hal. 41.

¹⁷ Muladi, *Demokratisasi, Hak Asasi Manusia dan Reformasi Hukum di Indonesia*, (Jakarta: The Habibie Center, 2002), hal. 256.

menyelesaikan urusan-urusan publik, masalah-masalah masyarakat atau bidang-bidang penyusunan peraturan perundang-undangan dan pengaplikasian hukum/peraturan, dengan suatu tujuan (umum) yang mengarah pada upaya mewujudkan kesejahteraan atau kemakmuran masyarakat (warga negara)¹⁸.

Bertolak dari kedua istilah asing tersebut, maka istilah "kebijakan kriminal" atau "kebijakan pidana" dapat pula disebut dengan istilah "politik kriminal". Dalam kepustakaan asing istilah "politik kriminal" ini sering dikenal dengan istilah, antara lain "*penal policy*", "*criminal law policy*" atau "*strafrechtspolitik*"¹⁹.

Berkaitan dengan itu dalam kamus besar Bahasa Indonesia memberikan arti terhadap istilah "politik" dalam 3 (tiga) batasan pengertian yaitu: 1) pengetahuan mengenai ketatanegaraan (seperti sistem pemerintahan, dasar-dasar pemerintahan), 2) segala urusan dan tindakan (kebijakan, siasat dan sebagainya), 3) cara bertindak (dalam menghadapi atau menangani suatu masalah) kebijakan²⁰.

Mencermati pengertian tersebut, maka kebijakan kriminal dapat diartikan dengan cara bertindak atau kebijakan dari negara (pemerintah) untuk menggunakan hukum pidana dalam mencapai tujuan tertentu, terutama dalam menanggulangi kejahatan²¹. Memang perlu diakui bahwa banyak cara maupun usaha yang dapat dilakukan oleh setiap negara (pemerintah) dalam menanggulangi kejahatan ataupun pelanggaran.

Selanjutnya menurut Sudarto, kebijakan kriminal²² adalah:

1. Usaha untuk mewujudkan peraturan-peraturan yang baik sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu saat;
2. Kebijakan dari negara melalui badan-badan yang berwenang untuk menetapkan peraturan-peraturan yang dikehendaki yang diperkirakan

¹⁸ Barda Nawawi Arief, *Op.cit.*, hal. 23-24.

¹⁹ Barda Nawawi Arif, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Cetakan kedua (edisi Revisi), (Bandung: Alumni, 2002), hal. 24.

²⁰ Barda Nawawi Arief, *Op.cit.*, hal. 27.

²¹ Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka, 1997), hal. 780.

²² Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai*, *Op.cit.* hal. 24.

bisa digunakan untuk mengekspresikan apa yang terkandung dalam masyarakat dan untuk mencapai apa yang dicita-citakan.

Dengan demikian kebijakan kriminal (*penal policy/criminal law policy/strafrechtspolitik*) dapat didefinisikan sebagai, "usaha mewujudkan peraturan perundang-undangan pidana yang sesuai dengan keadaan dan situasi, pada suatu waktu dan untuk masa yang akan datang". Kata "sesuai" dalam pengertian tersebut mengandung makna "baik", dalam arti memenuhi syarat keadilan dan daya guna. Perumusan ketentuan pidana di dalam KUHP maupun diluar KUHP, pada prinsipnya merupakan suatu bentuk kebijakan kriminal (*criminal policy*), dari negara guna menanggulangi kejahatan atau pelanggaran yang terjadi di tengah masyarakat. Hal ini merupakan bagian integral dari upaya perlindungan masyarakat, guna mencapai kesejahteraan masyarakat. Sebagaimana pendapat Barda Nawawi Arif²³, yang menyatakan bahwa, "tujuan akhir atau tujuan utama dari politik/kebijakan kriminal ialah perlindungan masyarakat untuk mencapai kesejahteraan masyarakat".

Lebih lanjut hal ini pernah pula dinyatakan dalam salah satu laporan Kursus Latihan ke-34 yang diselenggarakan UNAFEI (The United Nations Asia and Far East Institute for the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders) di Tokyo tahun 1973 sebagai berikut:

*Most of group members agreed some discussion that protection of society could be accepted as the final goal of criminal policy, although not the ultimate aim society, which might perhaps be described by terms like happiness of citizens, a whole some and cultural living, social welfare or equality*²⁴.

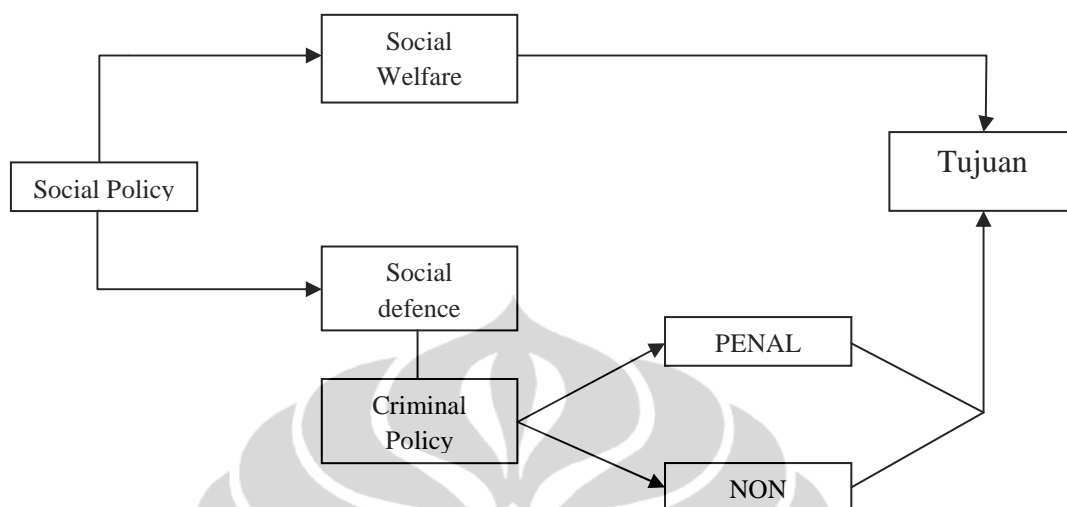
Dengan demikian dapatlah dikatakan bahwa, kebijakan kriminal pada hakikatnya juga merupakan bagian integral dari kebijakan sosial (yaitu kebijakan atau upaya untuk mencapai kesejahteraan sosial). Secara skematis hubungan itu dapat digambarkan sebagai berikut:

²³ Barda Nawawi Arif, *Bunga Rampai*, *Op. cit.*, hal. 2.

²⁴ *Ibid.*

Gambar 2.2.

Skema Hubungan Kebijakan Kriminal dan Kebijakan Sosial



Sehubungan dengan skema diatas, *G. Peter Hoefnagels* juga mengemukakan:

“Criminal policy as science of policy is part of a larger policy: the law enforcement policy.... The legislative and enforcement policy is in turn of social policy”²⁵.

Dari uraian dan skema diatas terlihat, bahwa upaya penanggulangan kejahatan perlu ditempuh dengan pendekatan kebijakan, dalam arti:

1. ada keterpaduan (integralitas) antara politik kriminal dan politik sosial;
2. ada keterpaduan (integralitas) antara upaya penegakan hukum dengan penal dan non-penal.

Mengenai penegasan perlunya upaya penanggulangan kejahatan diintegrasikan dengan keseluruhan kebijakan sosial dan perencanaan pembangunan (nasional), terungkap dalam pernyataan-pernyataan sebagai berikut:

1. Soedarto pernah mengemukakan, bahwa apabila hukum pidana hendak dilibatkan dalam usaha mengatasi segi-segi negatif

²⁵ G.P. Hoefnagels, sebagaimana dikutip aslinya oleh Barda Nawawi, *Ibid.*, hal. 3.

perkembangan masyarakat/modernisasi (antara lain penanggulangan kejahatan dan pelanggaran), maka hendaknya dilihat dalam hubungan keseluruhan politik kriminal atau *social defence planning*, dan ini pun harus merupakan bagian integral dan rencana pembangunan nasional²⁶.

2. W. Clifford²⁷ pernah mengemukakan pada The 32nd International Seminar Course on Reform in Criminal Justice pada tahun 1973 di Jepang, sebagai berikut:

“... On the hand there is the need for a wider view of criminal policy as an integral part of general political and social policy of a given country. It is a reflection of local mores and customs and a by product of development. From this wider view-point criminal policy cannot be something a part from the more general social situation but must be developed from it and through it”.

3. Kongres PBB ke-4 mengenai Prevention of Crime and the Treatment of Offenders tahun 1970 yang tema sentralnya membicarakan masalah *crime and development* juga pernah menegaskan²⁸:

“Any dichotomy between a country’s policies for social defence and it’s planning for national development was unreal by definitions”.

4. Kongres PBB ke-5 tahun 1975 juga menegaskan²⁹:

“The many aspects of criminal policy should be coordinated and the whole should be ingrated into general social policy of each country”.

5. Dalam Deklarasi Caracas yang dihasilkan oleh Kongres PBB ke-6 tahun 1980, antara lain ditegaskan³⁰:

- Crime prevention and criminal justice should be considered in the context of economic development, political system, social and cultural values and social change, as well as in

²⁶ *Ibid.*, hal. 4.

²⁷ W. Clifford, Reform in Criminal Justice in Asia and the Far East, *Resource Material Series No. 6*, UNAFEI, 1973, hal. 7, dalam Barda Nawawi, *Ibid.*, hal. 4-5.

²⁸ Fourth UN Congress, Report, 1971. Barda Nawawi, *Ibid.*, hal. 7.

²⁹ Fifth UN Congress, Report, 1976. *Ibid.*, hal. 5.

³⁰ Sixth UN Congress, Report, 1981. *Ibid.*, hal. 3.

the context of the new international economic order.
(Deklarasi No. 2)

- *It is a matter of great importance and priority that programmes for crime prevention and the treatment of offenders should be based on social, cultural, country, in a climate of freedom and respect for human right. And the member states should develop and affective capacity for formulation and planning of criminal policy, coordinated with strategies for social, economic, political, and cultural development.* (Deklarasi No. 3)

Dari keseluruhan uraian diatas, dikaitkan dengan usaha-usaha dari negara untuk mengantisipasi kejahatan maupun pelanggaran, maka dilahirkanlah berbagai kebijakan-kebijakan hukum pidana. Kebijakan-kebijakan hukum pidana ini pada dasarnya merupakan bagian dari politik kriminal.

Jelaslah bahwa kebijakan hukum pidana tidak dapat dipisahkan dari sistem hukum pidana. Dalam hal ini *Marc Ancel* menyatakan bahwa setiap masyarakat yang terorganisir memiliki sistem hukum yang terdiri dari peraturan-peraturan hukum pidana beserta sanksinya, suatu prosedur hukum pidana dan suatu mekanisme pelaksanaan pidana³¹. Dalam hal ini, *A. Mulder* mengemukakan bahwa kebijakan hukum pidana ialah garis kebijakan untuk menentukan³²:

1. Seberapa jauh ketentuan-ketentuan pidana yang berlaku perlu dirubah atau diperbaharui;
2. Apa yang dapat diperbuat untuk mencegah terjadinya tindak pidana; serta
3. Cara bagaimana penyidikan, penuntutan, peradilan dan pelaksanaan pidana harus dilaksanakan.

Dengan demikian kebijakan hukum pidana berkaitan dengan proses penegakan hukum (pidana) secara menyeluruh. Oleh sebab itu, kebijakan kriminal diarahkan pada konkretisasi/operasionalisasi/fungsionalisasi hukum pidana material (substansial), hukum pidana formal (hukum acara pidana) dan hukum

³¹ Barda Nawawi, *Ibid.*, hal. 28-29.

³² *Ibid.*

pelaksanaan pidana. Selanjutnya kebijakan hukum pidana dapat dikaitkan dengan tindakan-tindakan:

1. Bagaimana upaya pemerintah untuk menanggulangi kejahatan dengan hukum pidana;
2. Bagaimana merumuskan hukum pidana agar sesuai dengan kondisi masyarakat;
3. Bagaimana kebijakan pemerintah untuk mengatur masyarakat dengan hukum pidana;
4. Bagaimana menggunakan hukum pidana untuk mengatur masyarakat dalam rangka mencapai tujuan yang lebih besar.

Penanggulangan kejahatan dengan menggunakan (hukum) pidana merupakan cara yang paling tua, setua peradaban manusia itu sendiri³³. Pidana merupakan istilah yang lebih khusus dari hukuman, yang menurut Sudarto bahwa, yang dimaksud dengan pidana ialah penderitaan yang sengaja dibebankan kepada orang yang melakukan perbuatan yang memenuhi syarat-syarat tertentu³⁴.

Kata “tindak pidana” merupakan terjemahan dari “*straffbaarfeit*”, Moeljatno memakai istilah “perbuatan pidana” oleh karena pengertian perbuatan lebih abstrak sehingga lebih luas dari pengertian tindak yang hanya menyatakan keadaan kongkrit, Tirtaamidjaja memakai istilah “pelanggaran pidana” dan Utrecht memakai istilah “peristiwa pidana”³⁵. Lebih lanjut dikatakan bahwa pada umumnya tindak pidana disinonimkan dengan delik, yang berasal dari bahasa latin yakni *delictum*. Dalam kamus besar bahasa Indonesia, delik artinya perbuatan yang dapat dikenakan hukuman karena merupakan pelanggaran terhadap undang-undang tindak pidana.

Unsur-unsur yang terdapat dalam pengertian diatas yaitu: (1) ada suatu perbuatan, (2) perbuatan itu dapat dikenakan hukuman, dan (3) perbuatan itu melanggar undang-undang tindak pidana.

³³ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Op. cit.*, hal. 149.

³⁴ *Ibid.*, hal. 2.

³⁵ Leden Marpaung, *Op.cit.*, hal. 4.

Pengertian ini konsisten dengan asas legalitas (*nullum delictum*) seperti yang ditegaskan dalam Pasal 1 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana bahwa “tiada suatu perbuatan boleh dihukum melainkan atas kekuatan pidana dalam undang-undang, yang ada terdahulu dari pada perbuatan itu”. Dalam penjelasannya, Utrecht mengemukakan bahwa asas *nullum delictum* itu kurang melindungi kepentingan-kepentingan kolektif (*collective belangen*) dan untuk itu hendaknya ditinggalkan untuk delik yang dilakukan terhadap kolektivitas (masyarakat), tetapi boleh dipertahankan mengenai delik yang dilakukan terhadap seorang individu (Soesilo, 1995, hal.27-28). Dengan demikian, asas retroaktif boleh diberlakukan untuk delik yang dilakukan terhadap masyarakat, sebagaimana dalam pasal 28 ayat (2) UUD 1945 amandemen kedua, yang berbunyi:

“Dalam menjalankan hak dan kebebasannya, setiap orang wajib tunduk kepada pembatasan yang ditetapkan dengan undang-undang dengan maksud semata-mata untuk menjamin pengakuan serta penghormatan atas hak dan kebebasan orang lain dan untuk memenuhi tuntutan yang adil sesuai dengan pertimbangan moral, nilai-nilai agama, keamanan, dan ketertiban umum dalam suatu masyarakat demokratis”.

Definisi hukum pidana menurut Sudikno Mertokusumo³⁶, adalah hukum yang menentukan perbuatan-perbuatan apa atau siapa sajakah yang dapat dipidana serta sanksi-sanksi apa sajakah yang tersedia. Hukum pidana dibagi menjadi hukum pidana materil dan hukum pidana formil. Hukum pidana materil ini membuat perbuatan-perbuatan melanggar hukum yang disebut delik dan yang diancam dengan sanksi. Hukum pidana formil atau hukum acara pidana mengatur bagaimana caranya negara menerapkan sanksi pidana pada peristiwa kongkrit.

Menurut Prodjohamidjojo³⁷, bahwa hukum pidana ialah bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara yang mengadakan dasar-dasar dan aturan-aturan untuk:

³⁶ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Sebab Pengantar*, (Yogyakarta: Liberti, 1999), hal. 124.

³⁷ Prodjohamidjojo, *Memahami Dasar-Dasar Hukum Pidana*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 1997), hal. 1.

1. Menentukan perbuatan-perbuatan mana yang tidak boleh dilakukan, yang dilarang, dengan disertai ancaman atau sanksi pidana tertentu bagi siapa saja yang melanggarnya.
2. Menentukan kapan dan dalam hal apa kepada mereka yang telah melakukan larangan-larangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi pidana sebagaimana yang telah diancamkan.
3. Menentukan dengan cara bagaimana pengenaan pidana itu dapat dilaksanakan apabila orang yang diduga telah melanggar ketentuan tersebut.

Perbuatan yang menyalahi apa yang telah diatur dalam ketentuan pidana tersebut adalah perbuatan yang melawan hukum. *Schaffmeister et. al*, yang diterjemahkan oleh JE.Sahetapy³⁸, membagi sifat melawan hukum menjadi empat makna yaitu: a) sifat melawan hukum umum, b) sifat melawan hukum khusus, c) sifat melawan hukum formal, dan d) sifat melawan hukum materil. Sifat melawan hukum formal berarti, “semua bagian yang tertulis dari rumusan delik telah dipenuhi (jadi semua syarat tertulis untuk dapat dipidana), sedangkan sifat melawan hukum yang hendak dilindungi oleh pembentuk undang-undang dalam rumusan delik tertentu”.

Oleh karena itu, Mertokusumo³⁹ berpandangan bahwa pelaksanaan hukum dapat berarti menjalankan hukum tanpa ada sengketa atau pelanggaran. Ini meliputi pelaksanaan hukum oleh setiap warga negara setiap hari yang tidak disadarinya dan juga aparat negara, seperti misalnya polisi yang berdiri di perempatan jalan mengatur lalu lintas (*law enforcement*). Di samping itu pelaksanaan hukum dapat terjadi kalau ada sengketa, yaitu yang dilaksanakan oleh hakim. Ini sekaligus merupakan penegakan hukum.

Lebih lanjut Mertokusumo juga mengatakan bahwa dalam menegakkan hukum ada tiga unsur yang selalu harus diperhatikan, yaitu: kepastian hukum

³⁸ J.E. Sahetapy, *Hukum Pidana*, (Yogyakarta: Liberty, 1995), hal. 39.

³⁹ Sudikno Mertokusumo, *Op. cit.*, hal. 36.

(*rechtlicherheit*), kemanfaatan (*zweckmassigkeit*) dan keadilan (*gerechtigkei*)⁴⁰. Kepastian hukum merupakan perlindungan *yustisiabel* terhadap tindakan sewenang-wenang yang berarti bahwa seseorang akan dapat memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan tertentu. *Fiat justitia et pereat mundus* (meskipun dunia ini runtuh hukum harus ditegakkan). Sebaliknya masyarakat mengharapkan manfaat dalam pelaksanaan atau penegakan hukum. Demikian juga keadilan adalah hal yang harus diperhatikan dalam penegakan hukum yang harus dapat memberikan keadilan bagi masyarakat.

Pelaksanaan hukum dalam konteks kebijakan kriminal, selanjutnya disandarkan pula pada faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan dan keefektifan hukum. Dimana, keefektifan hukum adalah situasi dimana hukum yang berlaku dapat dilaksanakan, ditaati dan berdaya guna sebagai alat kontrol sosial atau sesuai tujuan dibuatnya hukum tersebut.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan/keefektifan hukum⁴¹:

1. Hukum/UU/peraturan; artinya kalau hukum itu baik, maka ada kejelasan penafsiran, sinkronisasi dan harmonisasi baik vertikal maupun horizontal;
2. Penegak hukum (pembentuk hukum maupun penerap hukum); artinya sejauhmana komitmen proses penegakan hukum sesuai dengan tujuan dibuatnya hukum tersebut;
3. Budaya hukum (*legal culture*); artinya keefektifan hukum juga dipengaruhi oleh budaya hukum suatu masyarakat, karena banyak masyarakat yang tidak memiliki kesadaran hukum sehingga kadang hukum hanya berhenti sampai pengaturan saja.

Menurut E. Howard & R.S. Summer (1965)⁴², faktor yang mempengaruhi keefektifan hukum adalah sebagai berikut:

⁴⁰ *Ibid.*, hal. 127.

⁴¹ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang mempengaruhi Penegakan Hukum*, Cet. ke-6, (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2005), hal. 8.

⁴² *Ibid.*

1. Mudah tidaknya ketidaktaatan atau pelanggaran hukum itu dilihat/disidik. Makin mudah makin efektif (faktor intrinsik); dan
2. Siapakah yang bertanggung jawab menegakkan hukum yang bersangkutan (faktor ekstrinsik).

b. Kebijakan Perundang-Undangan

Sebagaimana termaktub dalam Batang Tubuh Undang-Undang Dasar 1945 pasal 1 ayat (3) terlihat bahwa Negara RI adalah negara yang “Negara Indonesia adalah negara hukum (*Rechtsstaat*)”. Hal ini senada dengan pendapat Immanuel Kant, bahwa negara hukum merupakan salah satu tujuan negara, maksudnya:

Negara harus menjamin tata tertib dari perseorangan yang menjadi rakyatnya. Ketertiban hukum perseorangan ialah syarat utama dari tujuan suatu negara. Tujuan negara ialah pembentukan dan pemeliharaan hukum di samping dijamin daripada kebebasan dan hak-hak warganya. Rakyat harus mentaati undang-undang yang dibuat dengan persetujuannya sendiri. Lain daripada itu perseorangan dilihat oleh Kant sebagai pihak yang sama derajatnya dengan negara sendiri. Baik negara maupun perseorangan adalah subyek-subyek hukum, yang harus memandang satu dengan lain sebagai sesamanya, sebagai pihak-pihak yang memegang hak-hak dan kewajiban. Hal ini berarti bahwa negara tidak dapat memandang perseorangan sebagai obyek yang tak bernyawa dan tak mempunyai hak apa-apa.⁴³

Dengan demikian, dalam penyelenggaraan pemerintahan maka tindakan yang dilakukan baik oleh Pemerintah maupun warga masyarakatnya harus didasarkan pada hukum. Dasar hukum bagi Pemerintah dalam melakukan tindakannya ini dapat dilihat dari dua sisi yakni pada satu sisi, memberikan keabsahan bagi tindakan yang dilakukan pemerintah yang sekaligus memberikan perlindungan hukum jika terjadi gugatan yang dilakukan oleh warga masyarakat.

⁴³ Didi Nazmi Yunas, *Konsepsi Negara Hukum*, (Padang: Angkasa Raya, 1992), hal. 26.

Oleh karena itu, maka salah satu inti hakikat hukum administrasi adalah melindungi administrasi negara itu sendiri⁴⁴.

Seperti diketahui, hukum tumbuh dan berkembang dalam masyarakat dan keberadaannya bukan sebagai suatu lembaga yang berdiri sendiri namun sebagai lembaga yang bekerja sama dengan lembaga-lembaga lain untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan dalam kebijakan publik.

Untuk menghindari terjadinya penyimpangan dalam penyelenggaraan pemerintahan, maka hukum dapat dipergunakan sebagai sarana mencapai tujuan tersebut karena secara teknis hukum dapat melakukan hal-hal sebagai berikut⁴⁵:

1. Hukum merupakan suatu sarana untuk menjamin kepastian dan memberikan prediktabilitas di dalam kehidupan masyarakat;
2. Hukum merupakan sarana Pemerintah untuk menerapkan sanksi;
3. Hukum sering dipakai oleh Pemerintah sebagai sarana untuk melindungi melawan kritik; dan
4. Hukum dapat digunakan sebagai sarana untuk mendistribusikan sumber-sumber daya.

Berdasarkan uraian sebelumnya, dapat dikatakan bahwa hukum dapat digunakan sebagai sarana bagi kebijakan publik untuk mewujudkan tujuan yang telah ditetapkan melalui proses politik. Hasil utama dari sistem politik adalah hukum. Dengan demikian, dasar bagi suatu pembuatan kebijakan publik oleh Pemerintah dalam penyelenggaraan pemerintahannya harus didasarkan pada hukum baik hukum tertulis maupun hukum tidak tertulis.

Hukum tertulis sebagai hukum positif merupakan hukum yang ditetapkan oleh pejabat yang berwenang. Sehubungan dengan hukum positif ini, dalam pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan ditentukan jenis dan hirarki Peraturan Perundang-undangan, adalah sebagai berikut:

⁴⁴ Sjachran Basah, *Perlindungan Hukum terhadap Sikap Tindak Administrasi Negara*, (Bandung: Alumni, 1992), hal. 6.

⁴⁵ Bambang Sunggono, *Hukum dan Kebijaksanaan Publik*, (Jakarta: Sinar Grafika, 1994), hal. 76-77.

1. Undang-Undang Dasar 1945;
2. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang;
3. Peraturan Pemerintah;
4. Peraturan Presiden; dan
5. Peraturan Daerah.

Disamping itu, dalam Pembukaan UUD 1945 dipahami bahwa Negara Indonesia sebagai Negara Pengurus (*Verzorgingsstat*). Hal tersebut tertulis dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 alinea empat yang berbunyi sebagai berikut:

“.....untuk membentuk suatu pemerintahan Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial.....”

Berdasar uraian diatas, terlihat bahwa negara berperan sangat penting dalam mengurus kesejahteraan rakyat baik dalam bidang hukum, sosial, politik, ekonomi, budaya, lingkungan hidup, serta pertahanan dan keamanan yang diselenggarakan dan dituangkan dengan atau dalam bentuk peraturan-peraturan negara. Menurut Maria Indriati Soeprapto⁴⁶,

“Fungsi pembentukan peraturan perundang-undangan itu semakin terasa kehadirannya karena di dalam negara yang berdasar atas hukum modern (*verzorgingstaat*), tujuan utama pembentukan undang-undang bukan lagi menciptakan kodifikasi bagi norma-norma dan nilai-nilai kehidupan yang sudah mengendap dalam masyarakat, melainkan menciptakan modifikasi atau perubahan dalam kehidupan masyarakat. Dengan adanya pengutamaan pada pembentukan undang-undang melalui cara modifikasi, maka diharapkan bahwa suatu undang-undang itu tidak lagi berada di belakang dan terkadang terasa ketinggalan, tetapi dapat selalu berada di depan, dan tetap berlaku sesuai dengan perkembangan masyarakat”.

⁴⁶ Maria Indriati Soeprapto, *Ilmu Perundang-Undangan, Dasar-Dasar dan Pembentukannya*, (Yogyakarta: Penerbit Kanisius, 1998), hal. 1-2.

Burhardt Kreams⁴⁷, mendefinisikan Ilmu Pengetahuan Perundang-undangan sebagai ilmu pengetahuan yang interdisipliner tentang pembentukan hukum negara (*dieinterdisziplinare Wissenschaft von der staatlichen Rechtssetzung*). Untuk mengetahui bagaimana cara menyusun kebijakan Perundang-undangan yang baik, terlebih dahulu harus mengetahui dan menguasai Ilmu tentang perundang-undangan (*Geetzgebungswissenschaft*) dan Teori Perundang-undangan atau (*Geetzgebungstheorie*).

Ilmu pengetahuan tentang Perundang-undangan yang merupakan terjemahan dari *Geetzgebungswissenschaft*, adalah suatu cabang ilmu baru yang mulai berkembang di Negara Eropa Barat terutama di negara-negara yang berbahasa Jerman. Tokoh-tokoh utama yang mencetuskan ilmu ini antara lain, Peter Noll (1973), Jurgen Rodig (1975), Burkhardt Kreams (1979), dan Werner Maihover (1981) sedangkan di Negara Belanda antara lain S.O van Poelje (1980) dan W.G. van der Velden (1988). Menurut Burkhardt Kreams, Ilmu Pengetahuan Perundang-undangan *Geetzgebungswissenschaft*, secara garis besar dapat dibagi menjadi dua bagian besar yaitu:

1. Teori Perundang-undangan (*Geetzgebungstheorie*) yang berorientasi pada mencari kejelasan dan kejernihan makna atau pengertian-pengertian yang bersifat kognitif;
2. Ilmu Perundang-undangan (*Gesetzgebungstheorie*), yang berorientasi pada mencari kejelasan dan kejernihan makna melakukan perbuatan dalam hal pembentukan peraturan Perundang-undangan, dan bersifat normatif. Yang dibagi lagi ke dalam tiga bagian, yaitu:
 - a. Proses Perundang-undangan (*Geetzgebungsverfahren*);
 - b. Metode Perundang-undangan (*Geetzgebungsmethode*); dan
 - c. Tehnik Perundang-undangan (*Geetzgebungstechnik*).

Dalam proses pembentukan peraturan Perundang-undangan tentunya tidak bisa dipisahkan dari Asas-Asas yang mendasari proses pembentukan peraturan Perundang-undangan tersebut. Menurut I.C van der Vlies⁴⁸, membagi asas-asas

⁴⁷ *Ibid.*, hal. 3.

⁴⁸ *Ibid.*, hal. 8.

dalam pembentukan peraturan-peraturan yang patut (*beginselen van behoorlijke regelviving*) ke dalam asas-asas yang formal dan yang material. Asas-asas yang formil meliputi:

1. Asas tujuan yang jelas (*beginsel van duidelijke doestelling*);
2. Asas organ / lembaga yang tepat (*beginsel van het juiste organ*);
3. Asas perlunya pengaturan (*het noodzakelijkheids beginsel*);
4. Asas dapat dilaksanakan (*het beginsel van uitvoerbaarheid*); dan
5. Asas consensus (*het beginsel van consensus*).

Asas asas yang materiil meliputi:

1. Asas terminologi dan sistematika yang benar (*het beginsel van duidelijke terminologie en duidelijke systematiek*);
2. Asas dapat dikenali (*het beginsel van de kenbaarheid*);
3. Asas perlakuan yang sama dalam hukum (*het rechtsgelijkheidsbeginsel*);
4. Asas kepastian hukum (*het rechtszekerheidsbeginsel*); dan
5. Asas pelaksanaan hukum sesuai dengan keadaan (*individual het beginsel*).

Menurut pendapat Hamid Attamimi⁴⁹, pembentukan peraturan perundang-undangan Indonesia yang patut asas-asas tersebut, secara berurutan dapat disusun sebagai berikut:

Asas- Asas Formil, dengan perincian:

1. Asas tujuan yang jelas;
2. Asas perlunya pengaturan;
3. Asas organ/lembaga yang tepat;
4. Asas materi muatan yang tepat;
5. Asas dapatnya dilaksanakan; dan
6. Asas dapatnya dikenali.

Asas-asas Materiil, dengan perincian:

⁴⁹ *Ibid.*, hal. 256.

1. Asas sesuai dengan Cita Hukum Indonesia dan Norma Fundamental Negara;
2. Asas sesuai dengan Hukum Dasar Negara;
3. Asas sesuai dengan prinsip- prinsip Negara Berdasar Atas Hukum; dan
4. Asas sesuai dengan prinsip- prinsip Pemerintahan Berdasar Sistem Konstitusi.

Dengan demikian asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan Indonesia yang patut tersebut, diharapkan dapat menciptakan peraturan perundang-undangan yang baik dan dapat mencapai tujuan yang optimal dalam pembangunan hukum di Negara Republik Indonesia.

c. Kebijakan Perundang-undangan dalam Konteks Penegakan Hukum Pidana

Masalah kebijakan perundang-undangan pidana sangat terkait dan tidak dapat dilepaskan dari Proses penegakan Hukum Pidana, karena perundang-undangan pidana itu pada dasarnya merupakan sistem penegakan hukum pidana “*in abstracto*” yang akan diwujudkan dalam penegakan hukum “*in concreto*”. Kebijakan perundang-undangan pidana tersebut dapat berupa hukum pidana materiel (KUHP, UU di luar KUHP), hukum pidana formil (KUHP) serta hukum pelaksanaan pidana.

Kebijakan legislatif atau kebijakan perundang-undangan, secara fungsional dapat dilihat sebagai bagian dari perencanaan dan mekanisme penanggulangan kejahatan, bahkan dikatakan sebagai langkah awal karena menurut Muladi, berbicara mengenai bagaimana cara penanggulangan kejahatan secara mutatis mutandis terkait dengan masalah penegakan hukum pidana⁵⁰.

Kurang baiknya kondisi undang-undang sebagai salah satu faktor timbulnya kejahatan antara lain dikemukakan oleh J.E. Sahetappy, walaupun di samping itu

⁵⁰ Muladi, *Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*, *Op. cit.*, hal. IX.

dikemukakan pula adanya faktor lain, yaitu pelaksanaan undang-undang yang tidak konsekuen dan sikap atau tindak-tanduk dari para penegak hukum⁵¹.

Dalam salah satu laporan Kongres PBB ke VI mengenai *The Prevention of Crime and the Treatment of Offenders*, khususnya yang membicarakan “*Crime Trends and Crime Prevention Strategies*”, antara lain dikemukakan⁵²:

Often, lack of consistency between laws and reality was criminogenic; the farther the law was removed from the feeling and the values shared by the community, the greater was the lack of confidence and trust in the efficacy of the legal system.

Dengan demikian, menurut kongres, ketiadaan konsistensi antara undang-undang dan kenyataan merupakan faktor kriminogen; *semakin jauh undang-undang bergeser dari perasaan dan nilai-nilai yang hidup di dalam masyarakat, semakin besar ketidakpercayaan akan keefektivitasan sistem hukum itu.* Ketidaksesuaian antara undang-undang dan kenyataan, yang menurut Kongres PBB itu dapat merupakan faktor kriminogen, dapat mencakup pengertian yang sangat luas.

d. Penyidikan dan Penyidik

Tahap “Penyidikan” adalah tahapan pertama dalam Operasionalisasi Sistem Peradilan Pidana dan merupakan tahapan yang paling menentukan karena tanpa proses penyidikan tidak mungkin tahapan-tahapan selanjutnya dalam Sistem Peradilan Pidana dapat dilaksanakan. Karena pada tahap penyidikanlah untuk pertama kali dapat diketahui bahwa telah terjadi peristiwa kejahatan atau tindak pidana, serta penentuan tersangka pelakunya untuk kemudian menjalani proses-proses selanjutnya, yaitu proses penuntutan, proses penjatuhan putusan pidana serta proses pelaksanaan putusan pidana.

Penyidikan, adalah istilah yang dimaksudkan sejajar dengan pengertian *opsporing* (Belanda) dan *investigation* (Inggris) atau *penyiasatan* atau *siasat*

⁵¹ J.E. Sahetappy, *Suatu Studi Khusus Mengenai Ancaman Pidana Mati Terhadap Pembunuhan Berencana*, (Jakarta: C.V. Rajawali, 1982), hal. 282.

⁵² Barda Nawawi Arief, *Beberapa Aspek, Op. cit.*, hal. 103.

(Malaysia). Sedangkan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana Indonesia (KUHAP) memberi definisi penyidikan sebagai berikut:

“Serangkaian tindakan penyidik dalam hal menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tindak pidana yang terjadi guna menemukan tersangkanya.” (pasal 1 ayat 2 KUHAP)

Menurut De Pinto, menyidik (*opsporing*) berarti “pemeriksaan permulaan oleh pejabat-pejabat yang untuk itu ditunjuk oleh undang-undang segera setelah mereka dengan jalan apapun mendengar khabar yang sekadar beralasan, bahwa telah terjadi sesuatu pelanggaran hukum.”⁵³

Pengetahuan dan pengertian tentang penyidikan perlu dinyatakan dengan pasti dan jelas, karena hal itu langsung menyinggung dan membatasi hak-hak asasi manusia. Bagian-bagian hukum acara pidana yang menyangkut penyidikan adalah sebagai berikut⁵⁴:

1. Ketentuan tentang alat- alat penyidik;
2. Ketentuan tentang diketahuinya terjadinya delik;
3. Pemeriksaan di tempat kejadian;
4. Pemanggilan tersangka atau terdakwa;
5. Penahanan sementara;
6. Penggeledahan;
7. Pemeriksaan atau interogasi;
8. Berita Acara (penggeledahan, interogasi, dan pemeriksaan di tempat);
9. Penyitaan;
10. Penyampingan Perkara;
11. Pelimpahan perkara kepada penuntut umum dan pengembaliannya kepada penyidik untuk disempurnakan.

Penyidik adalah pejabat polisi Negara Republik Indonesia atau pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan. (Pasal 1 butir 1 KUHAP)

⁵³ R Tresna, *Komentar HIR*, (Jakarta: Pradnya Paramita, Tanpa Tahun Terbit), hal. 72.

⁵⁴ Andi Hamzah, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Edisi Revisi, (Jakarta: Sinar Grafika, 2006), hal. 118-119.

Selanjutnya yang dimaksud penyidik tersebut diatur dalam pasal 6 KUHAP yang berbunyi sebagai berikut:

1. Penyidik adalah:
 - a. Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia; dan
 - b. Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang.
2. Syarat kepangkatan pejabat sebagaimana diatur dalam ayat 1 akan diatur lebih lanjut dalam peraturan pemerintah.

Pada dasarnya, penyidikan dilakukan oleh Penyidik POLRI atau Penyidik PNS tertentu sesuai dengan pasal 6 ayat (1) KUHAP. Kecuali terhadap penyidikan berdasarkan pasal 284 ayat (2) KUHAP yang menentukan, “setelah dua tahun KUHAP diundangkan, diberlakukan terhadap semua perkara dengan catatan untuk sementara terhadap tindak pidana khusus diberlakukan ketentuan hukum acara pidananya sampai ada perubahan”.

Dalam Peraturan Pemerintah No. 27 Tahun 1983 tentang Pelaksanaan KUHAP, diatur lebih luas tentang penyidik tindak pidana dalam peraturan-peraturan pidana yang mempunyai acara khusus. Penyidikan tersebut dilakukan oleh:

1. Penyidik, jaksa dan pejabat penyidik berwenang lainnya (pasal 17 PP No 27 Tahun 1983 tentang Pelaksanaan KUHAP). Ketentuan tentang jaksa penyidik juga diatur di dalam pasal 21 dan pasal 23 UU No 26 tahun 2000 tentang Tindak Pidana Pelanggaran Hak Asasi manusia (HAM) Berat dan UU No 31 tahun 1999 jo UU No 20 tahun 2001 jo UU no 31 tahun 2001 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi;
2. Untuk tindak pidana dalam Perairan Indonesia Zone Tambahan, Landasan Kontinen dan Zone Ekonomi Eksklusif Indonesia penyidikan dilakukan oleh perwira TNI-AL dan dan Pejabat Penyidik lainnya; dan
3. Semenjak diundangkannya Undang-Undang No. 30 Tahun 2002 tentang Komisi Pemberantasan Korupsi, aparat penyidik di Indonesia bertambah satu lagi yaitu Penyidik Pemberantasan Tindak Pidana

Korupsi (Pasal 6 huruf c Undang-Undang No. 30 Tahun 2002 tentang Komisi Pemberantasan Korupsi).

Saat ini terdapat kecenderungan, bahwa setiap instansi pemerintahan di pusat maupun di daerah menghendaki memiliki PPNS di lingkungan kerjanya masing-masing. Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Mabes Polri sampai dengan Maret 2003, PPNS yang sudah diterbitkan Surat Keputusan Penyidik oleh Kementerian Hukum dan HAM adalah: PPNS kementerian/instansi/badan pusat berjumlah 1.942 orang dan PPNS kementerian/instansi/badan daerah berjumlah 14.058 orang. Jadi, seluruhnya adalah sebanyak 16.000 orang PPNS, dan jumlah ini masih terus bertambah.

Dari tahun 2003 sampai dengan 2005, jumlah PPNS seluruh Indonesia adalah 8.336 orang. Berdasarkan pendataan Mabes Polri, PPNS di tingkat pusat antara lain berada di Kementerian Dalam Negeri, Kementerian Kehutanan, Kementerian Hukum dan HAM, Kementerian Perhubungan, Kementerian Keuangan, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Kementerian Kesehatan, Kementerian Perdagangan, Kementerian Perindustrian, Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi, Kementerian Sosial, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Pertanian, Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata, Kementerian Komunikasi dan Informasi, Kementerian Lingkungan Hidup, dan Badan Pengawasan Obat dan Makanan.

Sedangkan di tingkat daerah, PPNS diantaranya berada di Dinas Perdagangan, Kantor Wilayah Kementerian Hukum dan HAM, Dinas Kehutanan, Kantor Wilayah Kementerian Keuangan, Dinas Pertanian-Peternakan, Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi, Dinas Pendidikan Nasional, Dinas Pariwisata, Pos dan Telekomunikasi, Dinas Perhubungan, Dinas Energi, Dinas Sosial, Dinas Pemukiman dan Prasarana Wilayah, Dinas Kesehatan, Dinas Koperasi, Dinas Lingkungan Hidup, Dinas Kelautan dan Perikanan, dan Badan Informasi Nasional⁵⁵.

⁵⁵ Biro Pembinaan Polsus dan PPNS SDEOPS Polri, *Pembinaan Kepolisian Khusus dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (Selayang Pandang Pasca Polri Mandiri)*, (Jakarta: Biro Binpolsus PPNS, 2003), hal. 23-25.

Mengingat PPNS berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik Polri, maka sebagai konsekuensi logis terdapat hubungan kerja yang harus selalu dibangun diantara keduanya. Hubungan kerja ini pada dasarnya bersifat fungsional yang diwujudkan dalam bentuk hubungan kerja di bidang operasional penyidikan dan di bidang pembinaan terhadap PPNS. Hubungan kerja di bidang operasional meliputi: koordinasi operasional penyidikan, pemberian bantuan penyidikan, dan pengawasan penyidikan. Adapun hubungan kerja di bidang pembinaan, mencakup pendidikan dan latihan fungsi teknis penyidikan dan peningkatan kemampuan PPNS⁵⁶.

Hubungan kerja di bidang operasional ini secara konkrit diimplementasikan dalam bentuk mekanisme koordinasi dan pengawasan PPNS di bidang operasional. Mekanisme ini pada hakekatnya merupakan implementasi dari pasal 6, 7, 107, dan 109 KUHAP yang menjadi dasar hukum keberadaan dan mekanisme koordinasi dan pengawasan PPNS dalam suatu proses penyidikan di lapangan.

Secara berurutan, mekanisme tersebut adalah sebagai berikut⁵⁷:

1. Sejak awal menerima laporan pengaduan, PPNS wajib memberitahukan kepada penyidik Polri (laporan dimulainya penyidikan) untuk diteruskan kepada JPU.
2. Penyidik Polri memberikan petunjuk yang meliputi: petunjuk teknis, petunjuk taktis, dan petunjuk yuridis. Selain itu, diminta atau tidak diminta berdasarkan tanggung jawabnya wajib memberikan bantuan penyidikan, baik bantuan teknis, bantuan taktis, dan bantuan upaya paksa.
3. Jika PPNS menemukan bukti yang kuat untuk diajukan kepada JPU, maka PPNS wajib melaporkan kepada penyidik Polri (laporan perkembangan penyidikan).

⁵⁶ Markas Besar Polri, *Peraturan Kepala Kepolisian Negara RI tentang Koordinasi, Pengawasan dan Pembinaan Penyidikan bagi Penyidik Pegawai Negeri Sipil*, Nomor 20 Tahun 2010, pasal 31 ayat (2).

⁵⁷ Markas Besar Polri, *Petunjuk Teknis Tentang Mekanisme Koordinasi dan Pengawasan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS)*, Juknis No. Pol.: JUKNIS/16/VII/1991.

4. Permintaan bantuan upaya paksa yang wewenangnya tidak dimiliki PPNS harus disertai laporan perkembangan penyidikan disertai alasan-alasannya. Hal ini ditegaskan dalam Keputusan Menteri Kehakiman Nomor: M.04 PW.07.03 Tahun 1984⁵⁸. Namun, khusus PPNS bidang kepabeanan dan cukai memiliki wewenang penyidikan keseluruhannya termasuk penangkapan dan penahanan⁵⁹.
5. Penyidik Polri memberitahukan keputusan atas permintaan bantuan upaya paksa tersebut kepada PPNS disertai pertimbangan dan alasan-alasannya.
6. Dalam hal permintaan dikabulkan dan upaya paksa telah dilaksanakan, maka tanggung jawab yuridisnya bersama-sama (tanggung jawab berimbang).
7. Dalam hal PPNS akan melakukan pengeledahan, maka permohonan ijin pengeledahan diatur sebagai berikut: a. Jika PPNS memiliki wewenang pengeledahan, maka surat ijin dialamatkan langsung kepada Kepala Pengadilan Negeri; b. Jika PPNS tidak memiliki wewenang pengeledahan, maka surat permintaan ijin dimintakan dan dibuat oleh penyidik Polri.
8. Demikian pula pengaturan permohonan ijin penyitaan.
9. Dalam hal penyidik Polri dan PPNS secara bersamaan datang di TKP, berdasarkan prinsip mengedepankan fungsi PPNS, penyidik Polri menyerahkan pelaksanaan penyidikan tindak pidana tersebut kepada PPNS.
10. Apabila penyidikan tersebut diserahkan kepada penyidik Polri oleh PPNS, maka penyidik Polri menerima dan melakukan penyidikan, sedangkan jika penyidikan tersebut telah dimulai pelaksanaannya oleh PPNS, maka penyerahannya harus dituangkan dalam berita acara.

⁵⁸ Harun M. Husein, *Penyidikan dan Penuntutan dalam Proses Pidana*, Cet. ke-1, (Jakarta: Rineka Cipta, 1991), hal. 60.

⁵⁹ Indonesia, *Undang-Undang Tentang Kepabeanan*, UU No. 10, LN. No. 75 Tahun 1995, TLN. No. 3612, pasal 112, dan Indonesia, *Undang-Undang Tentang Cukai*, UU No. 11, LN. No. 65 Tahun 1995, TLN. No. 3613, pasal 63.

11. Jika penyidikan telah selesai, PPNS segera menyerahkan berkas perkara hasil penyidikan (laporan dan berita acara pemeriksaan) kepada JPU melalui penyidik Polri. Berkas perkara yang diserahkan rangkap tiga, yakni: satu berkas untuk penyidik Polri dan dua berkas untuk JPU.
12. Dalam hal PPNS menghentikan penyidikan (setelah konsultasi dengan penyidik Polisi), maka wajib segera memberitahukan hal itu kepada penyidik Polri dan JPU. Alasan-alasan penghentian penyidikan adalah: tidak cukup bukti; bukan tindak pidana; dihentikan demi hukum karena tersangka meninggal dunia (kecuali terhadap tindak pidana tertentu seperti tindak pidana penyelundupan, tindak pidana ekonomi, dan tindak pidana korupsi), kadaluarsa penuntutannya, aduan dicabut, perkara pidana tersebut telah diputus dengan putusan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap (*nebis in idem*), penyelesaian diluar sidang pengadilan.
13. Dalam hal penyidikan tindak pidana tertentu dilakukan oleh PPNS, penyidik Polri dan Jaksa; maka koordinasi dan pengawasannya pada prinsipnya dilakukan oleh penyidik Polri, kecuali dalam ketentuan khusus acara pidana dalam undang-undang tertentu dinyatakan secara tegas menjadi wewenang Jaksa Agung.
14. Dalam melakukan penyidikan, PPNS berkoordinasi dengan penyidik Polri di kesatuan kepolisian yang membawahi tempat dimana terjadinya tindak pidana tersebut (*asas locus delicti*).
15. Dalam hal suatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana menyangkut lebih dari satu kewenangan PPNS, maka penyidikan selanjutnya akan dilaksanakan oleh penyidik Polri dengan tetap melibatkan PPNS yang terkait sebagai tenaga ahli di bidangnya masing-masing.

Sepanjang proses penyidikan suatu tindak pidana yang dilakukan PPNS dengan koordinasi dan pengawasan oleh penyidik Polri sebagaimana mekanisme diatas, terdapat sekitar 92 berkas administrasi penyidikan yang wajib dilengkapi

oleh penyidik. Administrasi penyidikan merupakan kegiatan penatausahaan penyidikan dalam rangka menjamin ketertiban, keseragaman, dan kelancaran penyidikan berupa kelengkapan administrasi, sebagaimana yang diatur dalam pasal 42 Perkap No. 6 Tahun 2010⁶⁰. Selanjutnya administrasi penyidikan tersebut harus dicatat dalam register, yang terdiri dari⁶¹:

1. Laporan Kejadian (B-1);
2. Surat Pemberitahuan Dimulainya Penyidikan (B-2);
3. Surat Pemberitahuan Dimulainya Penyidikan (SPDP) kepada Penuntut Umum (B-3);
4. Surat Panggilan (B-4);
5. Surat Perintah Penangkapan (B-5);
6. Surat Perintah Penggeledahan (B-6);
7. Surat Perintah Penyitaan (B-7);
8. Surat Perintah Penyidikan dan Surat Perintah Tugas (B-8);
9. Penahanan (B-9);
10. Berkas Perkara (B-10);
11. Penerimaan dan Ekspedisi Berkas Perkara dari PPNS (B-11);
12. Ekspedisi Berkas Perkara, Penyerahan Tersangka dan Barang Bukti (B-12);
13. Barang Bukti (B-13);
14. Barang Temuan (B-14);
15. Pencarian Orang dan Barang (B-15);
16. Permintaan Visum et Repertum (B-16);
17. Permintaan/ijin pemeriksaan (B-17); dan

⁶⁰ Markas Besar Polri, *Peraturan Kapolri tentang Manajemen Penyidikan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil*, Nomor: 6 tahun 2010.

⁶¹ *Ibid.*, pasal 43.

18. Pemberitahuan Hasil Perkembangan Penyidikan (B-18).

Hal lain yang perlu mendapat perhatian PPNS, selain menjalankan proses penyidikan dan melengkapi formulir administrasi penyidikan adalah: setelah mengetahui adanya suatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana, baik melalui laporan, tertangkap tangan, ataupun diketahui langsung oleh PPNS. Maka kemungkinan PPNS menganggap perlu dilakukan penyelidikan terlebih dahulu. Untuk itu PPNS meminta bantuan kepada penyidik Polri, sebab pada prinsipnya PPNS tidak mempunyai kewenangan untuk melakukan penyelidikan.

Bagi keperluan penandatanganan beberapa surat seperti surat panggilan, surat permintaan bantuan penahanan, surat perintah penggeledahan, surat perintah penyitaan, surat pengantar penyerahan berkas perkara, dan ketetapan penghentian penyidikan, dilakukan pengaturan tersendiri. Dalam hal atasan PPNS seorang penyidik, yang menandatangani surat-surat tersebut adalah atasan PPNS yang bersangkutan selaku penyidik. Apabila atasan PPNS bukan penyidik, maka yang menandatangani adalah PPNS yang bersangkutan dengan diketahui oleh atasannya⁶².

Disamping itu, konsultasi dengan penyidik Polri harus senantiasa dilakukan oleh PPNS. Seandainya pun PPNS memiliki kewenangan untuk melakukan penggeledahan sesuai undang-undang yang menjadi dasar hukumnya, sebelum surat permohonan ijin penggeledahan disampaikan kepada Kepala Pengadilan Negeri, PPNS wajib berkonsultasi terlebih dahulu dengan penyidik Polri. Dalam hal ini terutama membahas alasan-alasan yang menjadi pertimbangannya.

Sebagaimana yang diuraikan terlebih dahulu, PPNS pada dasarnya tidak mempunyai kewenangan untuk melakukan penangkapan dan/atau penahanan. Penangkapan hanya dapat dilakukan oleh PPNS apabila tertangkap tangan. Dalam hal penangkapan dan penahanan telah dilakukan dengan bantuan penyidik Polri, dan apabila kemudian ternyata terjadi tuntutan praperadilan terhadap sah tidaknya

⁶² *Ibid.*

penangkapan atau penahanan, maka tanggung jawab dibebankan secara berimbang kepada penyidik Polri dan PPNS⁶³.

Pada hakekatnya penyidik Polri bertanggung jawab atas eksistensi dan kemampuan PPNS. Oleh karena itu, dalam rangka hubungan kerja di bidang pembinaan, penyidik Polri melaksanakan kegiatan-kegiatan pembinaan kemampuan PPNS. Kegiatan ini meliputi koordinasi dan konsultasi penyidikan, melaksanakan latihan-latihan bagi PPNS yang telah mengikuti pendidikan, melaksanakan *coaching clinic* kepada jajaran PPNS di kewilayahan, melayani permintaan tenaga pengajar/ceramah dan lain-lain dalam pendidikan/penataran PPNS/calon PPNS, gelar perkara, penelitian berkas bersama, dan kegiatan bersama lainnya⁶⁴.

Untuk pembangunan kekuatan PPNS, penyidik Polri memberikan saran tentang urgensi keberadaan PPNS pada suatu kementerian/instansi, serta rencana formasi organik PPNS. Guna mewujudkan rencana tersebut, kementerian/instansi membuat usulan pengangkatan PPNS kepada Menteri Hukum dan HAM, dengan tembusan kepada Kapolri dan Jaksa Agung⁶⁵. Kemudian PPNS yang telah diangkat, diinventarisir oleh penyidik Polri beserta lokasi penempatannya.

Adapun yang menjadi syarat-syarat untuk dapat diangkat menjadi PPNS adalah sebagai berikut⁶⁶:

1. Masa kerja sebagai PNS, paling sedikit 2 (dua) tahun;
2. Pangkat paling rendah Pengatur Muda Tingkat I (golongan II/b);
3. Berijazah paling rendah sekolah lanjutan tingkat atas;
4. Bertugas di bidang teknis operasional penegakan hukum;
5. Telah mengikuti pendidikan dan pelatihan khusus di bidang penyidikan;

⁶³ *Ibid.*

⁶⁴ Markas Besar Polri, Juknis No. Pol.: JUKNIS/16/VII/1991, *Loc. cit.*

⁶⁵ Kementerian Hukum dan HAM, *Peraturan Menteri Hukum dan HAM RI tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengangkatan, Mutasi, dan Pemberhentian Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil*, Nomor: M.04.PW.07.03 Tahun 2007.

⁶⁶ *Ibid.*, pasal 3.

6. Setiap unsur penilaian pelaksanaan pekerjaan dalam daftar penilaian pelaksanaan pekerjaan (DP3) PNS paling sedikit bernilai baik dalam 2 (dua) tahun terakhir berturut-turut;
7. Sehat jasmani dan jiwa yang dibuktikan dengan surat keterangan dokter dari RS. pemerintah atau swasta; dan
8. Mendapat pertimbangan dari Jaksa Agung dan Kapolri.

Salah satu peranan Polri dalam sistem peradilan pidana adalah sebagai penghimpun data kriminalitas nasional. Untuk itu, dalam hubungan kerja dengan PPNS juga dilakukan pembinaan sistem laporan. Intinya, PPNS wajib menyampaikan laporan secara berkala. Laporan ini memuat data dan informasi perkara pidana yang ditanganinya dan disampaikan kepada penyidik Polri pada kesatuan kepolisian setempat dengan tembusan kepada penyidik Polri pengemban fungsi koordinasi dan pengawasan di tingkat pusat⁶⁷.

e. Perkembangan Peraturan Perundangan Penerbangan

1. Ordonansi Pengangkutan Udara (Staatsblad 1939 No.100).

Tonggak perkembangan sejarah peraturan penerbangan nasional, adalah ditandai dengan lahirnya Ordonansi Pengangkutan Udara (Staatsblad 1939 No.100) pada tanggal 9 Maret 1939, atau yang lebih dikenal dengan istilah OPU. Secara substansi, isi dari OPU hanya mengatur tentang kegiatan pengangkutan udara termasuk diantaranya tentang hak dan kewajiban pengangkut, sedangkan tentang materi penerbangan belum ada dibahas satu pasalpun.

Pada era itu, dunia penerbangan sipil Internasional sudah mulai semakin maju seiring dengan perkembangan peradaban manusia. Hal ini ditandai dengan tumbuhnya industri pesawat terbang di beberapa negara, meskipun masih dalam kondisi era Perang Dunia ke-2. Sehingga pada tanggal 7 Desember 1944, berdirilah ICAO (International Civil Aviation Organization) yaitu Organisasi Penerbangan Sipil Internasional yang

⁶⁷ Markas Besar Polri, Juknis No. Pol.: JUKNIS/16/VII/1991, *Loc. cit.*

dideklarasikan oleh 54 negara melalui sebuah Konvensi yang dilaksanakan di Chicago.

Adapun yang menjadi aspirasi dari lahirnya ICAO ini adalah, untuk menciptakan penerbangan yang memperhatikan keamanan dan keselamatan serta keteraturan dalam pelaksanaannya. Indonesia baru masuk sebagai anggota ICAO pada tahun 1950. Semenjak itu, standar aturan teknis penerbangan Internasional yang dikeluarkan oleh ICAO harus pula diterapkan di Indonesia.

2. UU No. 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan.

Setelah 13 tahun kemerdekaan RI, barulah pada tanggal 27 Desember 1958, diterbitkan untuk yang pertama kalinya undang-undang penerbangan, yaitu UU No. 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan, walaupun hanya berisi 28 pasal. Latar belakang lahirnya UU ini adalah, karena sudah mulai timbul soal-soal penerbangan yang tidak dapat lagi didasarkan atas pengelolaan penerbangan yang diselenggarakan oleh Pemerintah Hindia Belanda waktu itu, sehingga sangat terasa kebutuhan akan kebijakan pengelolaan penerbangan yang baru yang bersifat nasional. Artinya, yang berpangkalan pada kepentingan nasional sesuai dengan suasana kemerdekaan, pertumbuhan, dan perkembangan Negara Republik Indonesia kala itu.

Politik penerbangan nasional RI pada saat itu, tidak mengizinkan pemisahan politik penerbangan sipil dan militer yang berturut-turut diselenggarakan oleh, Kementerian Perhubungan c.q. Jawatan Penerbangan Sipil dan Kementerian Pertahanan c.q. Angkatan Udara RI. Namun selama jaman kekuasaan pemerintah Hindia-Belanda, antara penerbangan sipil dan militer dipisahkan, dan itu terus berlangsung sampai pasca kemerdekaan.

Oleh karena itu, latar belakang dilahirkannya UU No. 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan, adalah salah satunya untuk menyatukan politik penerbangan sipil dan politik penerbangan militer, dengan alasan keamanan negara serta keselamatan bangsa Indonesia merupakan dasar utamanya. Disamping itu ada pula alasan ekonomisnya. Pemerintah beranggapan

bahwa keuangan penerbangan sipil maupun militer sama-sama bersumber dari keuangan negara, sehingga untuk melakukan efisiensi maka pengaturan keduanya dijadikan satu.

Dalam UU ini, lebih banyak mengatur bagaimana peran dan kewenangan Menteri Perhubungan untuk mengatur penerbangan sipil dan Menteri Pertahanan mengatur penerbangan militer. Namun, terobosan dari terbentuknya UU ini adalah sudah mulai diaturnya mengenai keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana yang dapat ditafsirkan sesuai pasal 7 UU No. 83 Tahun 1958, "Dilarang melakukan penerbangan secara demikian, sehingga dapat mengganggu atau membahayakan ketertiban umum atau keamanan". Selanjutnya, mengatur pula tentang Dewan Penerbangan, sebagaimana yang tercantum pada pasal 26 ayat (3) yang berbunyi, "Dewan Penerbangan terdiri dari Perdana Menteri sebagai Ketua dan Menteri-Menteri dan penjabat-penjabat yang lapangan pekerjaannya berhubungan dengan penerbangan sebagai anggota".

Selain itu, UU ini juga mengatur tentang Pengusutan, Penuntutan dan Hukuman Pidana, sebagaimana yang dituangkan pada Bab VI mulai dari pasal 17 – 25, dimana beberapa pelanggaran yang dilakukan di bidang penerbangan memiliki sanksi hukuman pidana. Namun yang perlu digaris bawahi sebagai logika hukum dalam asas legalitas penjatuhan hukuman pidana dalam bidang penerbangan adalah, sebagaimana yang tertuang dalam pasal 25 (1) bahwa: "Tindak pidana termaksud dalam pasal 19 dan 20 tersebut diatas dianggap sebagai pelanggaran".

Dari beberapa isi pasal yang terkandung dalam UU No. 83 Thn. 1958 dapatlah disimpulkan bahwa pemerintah menaruh porsi perhatian yang penting dalam pengelolaan penerbangan nasional melalui sinergitas dan kerjasama sesama instansi pemerintahan, serta melalui penerapan sanksi hukuman pidana untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan.

3. UU No. 4 Thn. 1976 tentang Perubahan dan Penambahan Beberapa Pasal dalam KUHP, bertalian dengan Perluasan Berlakunya Ketentuan

Perundang-undangan Pidana Kejahatan Penerbangan terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan.

Pasca lahirnya UU No. 83 Thn. 1958 tentang Penerbangan dan masuknya Indonesia sebagai anggota ICAO, perkembangan berikutnya dalam bidang hukum penerbangan adalah diterbitkannya UU No. 2 Tahun 1976 tanggal 31 Maret 1976, tentang Pengesahan Konvensi Tokyo (tentang pelanggaran-pelanggaran dan tindakan-tindakan tertentu lainnya yang dilakukan di dalam pesawat udara), Konvensi The Hague 1970 (tentang pemberantasan penguasaan pesawat udara secara melawan hukum), dan Konvensi Montreal 1971 (tentang pemberantasan tindakan-tindakan melawan hukum yang mengancam keamanan penerbangan sipil). Konvensi-konvensi tersebut adalah merupakan resolusi untuk menghadapi kejahatan-kejahatan dalam dunia penerbangan, dimana pada jaman itu sudah terjadi beberapa kali kasus pembajakan udara, dengan praktek-praktek menyandera penumpang yang tidak bersalah untuk tujuan politik.

Sebagai kelanjutan dari lahirnya UU No. 2 Tahun 1976, dan pertimbangan⁶⁸ bahwa:

1. Hingga saat itu ketentuan-ketentuan perundang-undangan pidana belum berlaku dalam pesawat udara Indonesia;
2. Penguasaan pesawat udara secara melawan hukum, serta semua perbuatan-perbuatan yang mengganggu keamanan penerbangan dan sarana/prasarana penerbangan sangat merugikan kehidupan penerbangan nasional, perekonomian negara, dan pembangunan nasional;
3. Dalam rangka menjamin keselamatan dan keamanan baik penumpang, awak pesawat udara, barang-barang, maupun sarana/prasarana penerbangan; dan

⁶⁸ Rancangan Undang-Undang RI No. 4 Tahun 1976.

4. Perundang-undangan Indonesia belum mengatur secara tegas mengenai ketentuan pidana tentang kejahatan penerbangan dan kejahatan terhadap sarana/prasaran penerbangan.

Maka pada tanggal 29 Desember 1975 dengan surat bernomor: R.04/PU/XII/1975 yang bertempat di Jakarta, Presiden RI pada waktu itu (Soeharto) kepada Pimpinan DPR RI, mengajukan RUU tentang Perubahan dan Penambahan Beberapa Pasal dalam KUHP bertalian dengan Perluasan Berlakunya Ketentuan Perundang-undangan Pidana Kejahatan Penerbangan terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan.

Atas usulan itu dan melalui mekanisme legislatif, RUU tersebut disetujui untuk dijadikan sebagai UU, sehingga pada tanggal 27 April 1976, Presiden RI mengesahkan UU tersebut yaitu UU No. 4 Thn. 1976 tentang Perubahan dan Penambahan Beberapa Pasal dalam KUHP bertalian dengan Perluasan Berlakunya Ketentuan Perundang-undangan Pidana Kejahatan Penerbangan terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan.

4. UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan

Setelah berjalan selama 34 tahun, Pemerintah c.q. Menteri Perhubungan mengajukan draft revisi terhadap UU No. 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan, karena dinilai sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan zaman, ilmu pengetahuan dan teknologi. Akhirnya pada tahun 1992 disahkan undang-undang penerbangan yang baru yakni UU No. 15 Tahun 1992.

Secara substansi, jiwa dari kedua undang-undang penerbangan tersebut sangat berbeda. Perbedaannya itu ditandai dengan pengaturan penerbangan militer serta sinergitas dan kerjasama sesama instansi pemerintahan sudah tidak diatur lagi. Akan tetapi, pasal penerapan sanksi pidana sudah semakin banyak, baik dari segi jenis perbuatan maupun ancaman hukumannya.

Salah satu hal yang mendasar dan perlu digaris-bawahi adalah, bahwa semenjak lahirnya UU No. 15 Thn. 1992 tentang Penerbangan, pengelolaan

penerbangan nasional dikomandoi sepenuhnya oleh Menteri Perhubungan, hanya dalam aspek penyidikan yang masih melibatkan Penyidik Polri selain Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS). Akan tetapi, politik hukum yang mendasarkan pada perspektif penegakan hukum (pidana/kriminal) guna meningkatkan keamanan dan keselamatan penerbangan sangat terlihat dari banyaknya pasal pidana yang diatur dan beratnya sanksi pidana.

Pada era berlakunya UU No. 15 Thn. 1992 tentang Penerbangan sampai dengan tahun 2008, ternyata masih tidak menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan di Indonesia. Hal ini ditandai dengan berbagai musibah kecelakaan pesawat udara yang terjadi di tanah air. Sampai-sampai pada bulan Juli 2007, Uni Eropa menjatuhkan sanksi berupa larangan terbang bagi seluruh maskapai penerbangan Indonesia ke negara-negara yang tergabung dalam Uni Eropa.

Pada “Seminar Roadmap to Safety Uni Eropa – Ditjen Perhubungan Udara Dephub RI” di Bandung pada tanggal 21 Januari 2008, Roberto Salvarani⁶⁹ (*Head Unit – Air Transport Aviation Safety, Ditgen Transport and Energy EU*), mengemukakan alasan mengapa Uni Eropa mem-“ban” Indonesia. Ia menjelaskan bahwa telah terjadi banyak penyimpangan yang serius dalam dunia penerbangan di Indonesia. Faktor utama atau penyebab yang dominan dari dijatuhkannya “ban” oleh Uni Eropa adalah persoalan kredibilitas lembaga regulator penerbangan nasional, disamping beberapa faktor lainnya yang berkait dengan manajemen masalah keselamatan terbang yang diselenggarakan oleh pihak operator, dalam hal ini maskapai penerbangan. Roberto Salvarani menggarisbawahi, bahwa penekanan menjurus kepada pihak regulator, dalam hal ini Departemen Perhubungan (sekarang: Kementerian Perhubungan).

Hal ini diperkuat dengan hasil kajian Tim Nasional Evaluasi Keselamatan dan Keamanan Transportasi (Timnas EKKT) yang dibentuk oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada tahun 2007⁷⁰, yang dalam

⁶⁹ Diakses pada <http://m.kompasiana.com/post/>

⁷⁰ Diakses pada <http://www.jawapos.co.id/index.php>

laporan tertulisnya menyimpulkan bahwa tingkat keselamatan transportasi udara di Indonesia masuk dalam kategori rendah.

Salah satu penyebabnya adalah pelanggaran kode etik yang terjadi di semua level, baik di tingkat manajemen operator penerbangan, regulator, awak pesawat, maupun operator di lapangan, dimana etika seorang profesional itu seharusnya mementingkan kepentingan umum, mendahulukan keselamatan dan keamanan umum daripada kepentingan sendiri maupun kelompoknya.

Sungguh tidak masuk akal dunia penerbangan di Indonesia, karena di tengah-tengah kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi pesawat terbang yang canggih, tingginya tingkat keamanan dan keselamatan penerbangan yang diterapkan oleh ICAO, serta keberlakuan peraturan penerbangan nasional yang ada, ternyata tidak dapat meningkatkan keamanan dan keselamatan penerbangan di Indonesia.

5. UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Akhirnya di tengah-tengah berbagai permasalahan penerbangan nasional yang cukup pelik, pada tanggal 12 Januari 2009 DPR RI menyetujui lahirnya undang-undang penerbangan baru sebagai revisi atas UU No. 15 Thn. 1992 yaitu UU No. 1 Thn. 2009 tentang Penerbangan. Pemerintah berkeyakinan bahwa dengan adanya undang-undang yang baru ini, akan dapat dilakukan berbagai pembenahan masalah penerbangan di Indonesia.

Patut disadari, bahwa lahirnya UU No. 1 Thn. 2009 tentang Penerbangan merupakan kemajuan penting. Banyak pasal diubah dan ditambahkan. Banyak pula elemen yang sebelumnya tidak termasuk dalam jangkauan undang-undang kini sudah termaktub di dalamnya (dapat dilihat dalam matriks berikut). Intinya, dengan undang-undang versi baru ini diharapkan keselamatan dan keamanan penerbangan bisa lebih terjamin.

Berikut ini matriks sandingan Ketentuan Pidana dan Penyidikan yang diatur dalam UU No. 15 Tahun 1992 dan UU No. 1 Tahun 2009:

NO.	UU NO. 15 THN. 1992 (Pasal 54-73)	UU NO. 1 TAHUN 2009 (Pasal 401-440)
<i>Ketentuan Pidana</i>		
1.	<p style="text-align: center;">Pasal 54</p> <p>Barangsiapa mengoperasikan pesawat udara melalui kawasan udara terlarang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 72.000.000,- (tujuh puluh dua juta rupiah).</p> <p><u>Penjelasan:</u> Proses penegakan hukumnya dilakukan oleh TNI-AU sebagaimana Pasal 53 yaitu: Penyidikan terhadap pelanggaran wilayah udara termasuk kawasan udara terlarang yang mengakibatkan tindakan pemaksaan mendarat oleh pesawat udara Angkatan Bersenjata Republik Indonesia/Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara, dan Penyelesaian hukumnya dilakukan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana.</p>	<p style="text-align: center;">Pasal 401</p> <p>Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terlarang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun dan denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).</p>
2.		<p style="text-align: center;">Pasal 402</p> <p>Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terbatas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (4) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).</p>
3.	Tidak diatur	<p style="text-align: center;">Pasal 403</p> <p>Setiap orang yang melakukan kegiatan produksi dan/atau perakitan pesawat udara, mesin pesawat udara, dan/atau baling-baling pesawat terbang yang tidak memiliki sertifikat produksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).</p>
4.	<p style="text-align: center;">Pasal 55</p> <p>Barangsiapa mengoperasikan pesawat udara yang tidak mempunyai tanda pendaftaran sebagaimana dimaksud dalam</p>	<p style="text-align: center;">Pasal 404</p> <p>Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara yang tidak mempunyai tanda pendaftaran sebagaimana</p>

	<p>Pasal 9 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).</p> <p style="text-align: center;">Pasal 56</p> <p>Barangsiapa mengoperasikan pesawat terbang dan helikopter yang tidak mempunyai tanda kebangsaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).</p>	<p>dimaksud dalam Pasal 24 dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).</p>
5.	<p style="text-align: center;">Pasal 57</p> <p>Barangsiapa memberi atau mengubah tanda-tanda pada pesawat udara sipil sedemikian rupa sehingga menyerupai pesawat udara negara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 18.000.000,- (delapan belas juta rupiah).</p>	<p style="text-align: center;">Pasal 405</p> <p>Setiap orang yang memberikan tanda-tanda atau mengubah identitas pendaftaran sedemikian rupa sehingga mengaburkan tanda pendaftaran, kebangsaan, dan bendera pada pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 250.000.000,00 (dua ratus lima puluh juta rupiah).</p>
6.	<p style="text-align: center;">Pasal 63</p> <p>Barangsiapa mengoperasikan pesawat udara yang tidak memiliki sertifikat kelaikan udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).</p>	<p style="text-align: center;">Pasal 406</p> <p>(1) Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).</p> <p>(2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menimbulkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).</p> <p>(3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp. 2.500.000.000,00 (dua miliar lima</p>

		ratus juta rupiah).
7.		<p>Pasal 407</p> <p>Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara yang tidak memiliki sertifikat operator pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) huruf a dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).</p>
8.		<p>Pasal 408</p> <p>Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara yang tidak memiliki sertifikat pengoperasian pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) huruf b dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).</p>
9.	Tidak Diatur	<p>Pasal 409</p> <p>Setiap orang selain yang ditentukan dalam Pasal 47 ayat (1) yang melakukan perawatan pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang dan komponennya dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).</p>
10.	<p>Pasal 59</p> <p>Barangsiapa melakukan pendaratan atau tinggal landas dengan menggunakan pesawat udara tidak di atau dari bandar udara yang ditetapkan untuk itu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).</p>	<p>Pasal 410</p> <p>Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara sipil Indonesia atau asing yang tiba di atau berangkat dari Indonesia dan melakukan pendaratan dan/atau tinggal landas dari bandar udara yang tidak sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 52 dipidana dengan pidana penjara 1 (satu) tahun atau denda Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).</p>
11.	<p>Pasal 60</p> <p>Barangsiapa menerbangkan pesawat udara yang dapat membahayakan Keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk, atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda</p>	<p>Pasal 411</p> <p>Setiap orang dengan sengaja menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau merugikan harta benda milik orang lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2</p>

	setinggi-tingginya Rp. 60.000.000,- (enam puluh juta rupiah).	(dua) tahun dan denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
12.	Tidak Diatur	<p>Pasal 412</p> <p>(1) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf a dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).</p> <p>(2) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang melanggar tata tertib dalam penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf b dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).</p> <p>(3) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengambil atau merusak peralatan pesawat udara yang membahayakan keselamatan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf c dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).</p> <p>(4) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengganggu ketenteraman, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf e dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).</p> <p>(5) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengoperasikan peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf f dipidana</p>

		<p>dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).</p> <p>(6) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4) atau ayat (5) mengakibatkan kerusakan atau kecelakaan pesawat dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).</p> <p>(7) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4), atau ayat (5) mengakibatkan cacat tetap atau matinya orang dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.</p>
13.	<p>Pasal 62</p> <p>Barangsiapa melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).</p>	<p>Pasal 413</p> <p>(1) Setiap personel pesawat udara yang melakukan tugasnya tanpa memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).</p> <p>(2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).</p>
14.	<p>Pasal 58</p> <p>Barangsiapa mengoperasikan pesawat udara asing dari, ke atau melalui wilayah Republik Indonesia dengan melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 60.000.000,- (enam puluh juta rupiah).</p>	<p>Pasal 414</p> <p>Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara asing di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa izin Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).</p>
15.	Tidak Diatur	<p>Pasal 415</p> <p>Setiap orang yang mengoperasikan</p>

		pesawat udara sipil asing yang dioperasikan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang tidak memenuhi persyaratan kelaikudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (4) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).
16.	Pasal 69 Barangsiapa melakukan kegiatan angkutan udara niaga atau bukan niaga tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 ayat (1) dan ayat (2), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 18.000.000.- (delapan belas juta rupiah).	Pasal 416 Setiap orang yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga dalam negeri tanpa izin usaha angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 84 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
17.		Pasal 417 Setiap orang yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri tanpa izin usaha angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 85 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
18.		Pasal 418 Setiap orang yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri tanpa persetujuan terbang dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
19.	Tidak Diatur	Pasal 419 (1) Setiap orang yang melakukan pengangkutan barang khusus dan berbahaya yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 136 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

		(2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.
20.	Tidak Diatur	<p>Pasal 420</p> <p>Pemilik, agen ekspedisi muatan pesawat udara, pengirim, badan usaha bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha pergudangan, atau badan usaha angkutan udara niaga yang melanggar ketentuan pengangkutan barang khusus dan/atau berbahaya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 138 ayat (1) atau ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).</p>
21.	Tidak Diatur	<p>Pasal 421</p> <p>(1) Setiap orang berada di daerah tertentu di bandar udara, tanpa memperoleh izin dari otoritas bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 210 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).</p> <p>(2) Setiap orang membuat halangan (<i>obstacle</i>), dan/atau melakukan kegiatan lain di kawasan keselamatan operasi penerbangan yang membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 210 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).</p>
22.	<p>Pasal 64</p> <p>Barangsiapa mengoperasikan fasilitas dan/atau peralatan penunjang penerbangan yang tidak memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 18.000.000,- (delapan belas juta rupiah).</p>	<p>Pasal 422</p> <p>(1) Setiap orang dengan sengaja mengoperasikan Bandar udara tanpa memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 217 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).</p>

		<p>(2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menimbulkan kerugian harta benda seseorang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).</p> <p>(3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).</p>
23.	Tidak Diatur	<p>Pasal 423</p> <p>(1) Personel bandar udara yang mengoperasikan dan/atau memelihara fasilitas bandar udara tanpa memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 222 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).</p> <p>(2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).</p>
24.	Tidak Diatur	<p>Pasal 424</p> <p>(1) Setiap orang yang tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan/atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (1) berupa kematian atau luka fisik orang yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (2) huruf a, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).</p> <p>(2) Setiap orang yang tidak</p>

		bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan/atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (1) berupa: a. musnah, hilang, atau rusak peralatan yang dioperasikan; dan/atau b. dampak lingkungan di sekitar bandar udara, yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (2) huruf b dan huruf c, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
25.	Tidak Diatur	Pasal 425 Setiap orang yang melaksanakan kegiatan di bandar udara yang tidak bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas bandar udara yang diakibatkan oleh kegiatannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 241, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
26.	Pasal 65 Barangsiapa membangun dan/atau mengoperasikan bandar udara khusus tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (2), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 100.000.000,- (seratus juta rupiah).	Pasal 426 Setiap orang yang membangun bandar udara khusus tanpa izin dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 247 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
27.		Pasal 427 Setiap orang yang mengoperasikan bandar udara khusus dengan melayani penerbangan langsung dari dan/atau ke luar negeri tanpa izin dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 249, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 3.000.000.000,00 (tiga miliar rupiah).
28.		Pasal 428 (1) Setiap orang yang mengoperasikan bandar udara khusus yang digunakan

		<p>untuk kepentingan umum tanpa izin dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 250 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 3.000.000.000,00 (tiga miliar rupiah).</p> <p>(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 15.000.000.000,00 (lima belas miliar rupiah).</p>
29.	Tidak Diatur	<p>Pasal 429</p> <p>Setiap orang yang menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan tidak memiliki sertifikat pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 275 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).</p>
30.	Tidak Diatur	<p>Pasal 430</p> <p>(1) Personel navigasi penerbangan yang tidak memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 292 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).</p> <p>(2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).</p>
31.	Tidak Diatur	<p>Pasal 431</p> <p>(1) Setiap orang yang menggunakan frekuensi radio penerbangan selain untuk kegiatan penerbangan atau menggunakan frekuensi radio penerbangan yang secara langsung atau tidak langsung mengganggu keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 306 dipidana</p>

		<p>dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).</p> <p>(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) Tahun dan denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).</p>
32.	Tidak Diatur	<p>Pasal 432</p> <p>Setiap orang yang akan memasuki daerah keamanan terbatas tanpa memiliki izin masuk daerah terbatas atau tiket pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 334 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).</p>
33.	Tidak Diatur	<p>Pasal 433</p> <p>Setiap orang yang menempatkan petugas keamanan dalam penerbangan pada pesawat udara niaga berjadwal asing dari dan ke wilayah Republik Indonesia tanpa adanya perjanjian bilateral sebagaimana dimaksud dalam Pasal 341, dipidana dengan pidana denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).</p>
34.	Tidak Diatur	<p>Pasal 434</p> <p>Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara kategori transpor tidak memenuhi persyaratan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 342 sehingga mengakibatkan kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).</p>
35.	Pasal 66	<p>Pasal 435</p> <p>Barangsiapa tanpa hak berada di tempat-tempat tertentu di bandar udara, mendirikan bangunan atau melakukan kegiatan lain di dalam atau di sekitar bandar udara yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan</p> <p>Setiap orang yang masuk ke dalam pesawat udara, daerah keamanan terbatas bandar udara, atau wilayah fasilitas aeronautika secara tidak sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf c dipidana dengan pidana</p>

	sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 18.000.000,- (delapan belas juta rupiah).	penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
36.	Tidak Diatur	<p>Pasal 436</p> <p>(1) Setiap orang yang membawa senjata, barang dan peralatan berbahaya, atau bom ke dalam pesawat udara atau bandar udara tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf d, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun.</p> <p>(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.</p> <p>(3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.</p>
37.	Tidak Diatur	<p>Pasal 437</p> <p>(1) Setiap orang menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf e dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun.</p> <p>(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan atau kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.</p> <p>(3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.</p>
38.	Tidak Diatur	<p>Pasal 438</p> <p>(1) Kapten penerbang yang sedang bertugas yang mengalami keadaan bahaya atau mengetahui adanya pesawat udara lain yang diindikasikan sedang menghadapi bahaya dalam penerbangan, tidak memberitahukan</p>

		<p>kepada unit pelayanan lalu lintas penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 354 sehingga berakibat terjadinya kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.</p> <p>(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun.</p>
39.	Tidak Diatur	<p>Pasal 439</p> <p>(1) Setiap personel pelayanan lalu lintas penerbangan yang pada saat bertugas menerima pemberitahuan atau mengetahui adanya pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya atau hilang dalam penerbangan tidak segera memberitahukan kepada instansi yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pencarian dan pertolongan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 355 sehingga mengakibatkan kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.</p> <p>(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun.</p>
40.	Pasal 68	<p>Pasal 440</p> <p>(1) Barangsiapa tanpa hak merusak atau menghilangkan bukti-bukti atau mengubah letak pesawat udara, atau mengambil bagian pesawat udara atau barang lainnya yang tersisa akibat dari kecelakaan pesawat udara, sebelum dilakukan penelitian terhadap penyebab kecelakaan tersebut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 ayat (2), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 18.000.000,- (delapan belas juta rupiah).</p> <p>(2) Apabila perbuatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan</p> <p>Setiap orang yang merusak atau menghilangkan bukti-bukti, mengubah letak pesawat udara, mengambil bagian pesawat udara atau barang lainnya yang tersisa akibat dari kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 360 ayat (1) dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).</p>

	dengan tujuan utk menghilangkan bukti-bukti mengenai penyebab kecelakaan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 60.000.000,- (enam puluh juta rupiah).	
42.	Pasal 61 Barangsiapa tanpa izin Pemerintah melakukan perekaman dari udara dengan menggunakan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 60.000.000,- (enam puluh juta rupiah).	Tidak Diatur
43.	Pasal 67 Barangsiapa tidak membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap pesawat udara yang mengalami kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (1) walaupun telah diberitahukan secara patut oleh pejabat yang berwenang, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).	Tidak Diatur
44.	Pasal 70 Barangsiapa mengoperasikan pesawat udara dan tidak mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).	Tidak Diatur
45.	Pasal 71 Barangsiapa tidak mengasuransikan awak pesawat udara yang dipekerjakannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48 terhadap resiko terjadinya kecelakaan pesawat udara, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah).	Tidak Diatur dalam Ketentuan Pidana
46.	Pasal 72 Barangsiapa mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi persyaratan ambang batas tingkat kebisingan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 36.000.000,-	Tidak Diatur

	(tiga puluh enam juta rupiah).	
47.	<p>Pasal 73</p> <p>(1) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54, Pasal 58, Pasal 60, Pasal 61, dan Pasal 68 ayat (2) adalah kejahatan.</p> <p>(2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 55, Pasal 56, Pasal 57, Pasal 59, Pasal 62, Pasal 63, Pasal 64, Pasal 65, Pasal 66, Pasal 67, Pasal 68 ayat (1), Pasal 69, Pasal 70, Pasal 71, dan Pasal 72 adalah pelanggaran.</p>	Tidak Diatur
<i>Penyidikan</i>		
	<p>Pasal 52</p> <p>(1) Selain pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang penerbangan, dapat diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang penerbangan, kecuali tindak pidana yang diancam hukuman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54.</p>	<p>Pasal 399</p> <p>(1) Pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang penerbangan diberi wewenang khusus sebagai penyidik tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini.</p> <p>(2) Dalam pelaksanaan tugasnya pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada dibawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia.</p>

2.3. Kajian Yuridis

Agar sejalan dengan metode penelitian ini yang menggunakan metode penelitian Sosio-legal, dimana pendekatan yang digunakan adalah secara yuridis normatif, maka relevansi ketentuan pidana dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan akan disandingkan pula dengan beberapa ketentuan hukum (yuridis) yang berkaitan dengan UU Penerbangan ini, yaitu:

1. UU No. 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

Berdasarkan bunyi Bab VIII pasal 44 ayat (1) dan (2) tentang Teknik Penyusunan Peraturan Perundang-undangan, dikatakan bahwa:

- (1) Penyusunan rancangan peraturan perundang-undangan dilakukan sesuai dengan teknik penyusunan peraturan perundang-undangan.
- (2) Ketentuan mengenai teknik penyusunan peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam lampiran yang tidak terpisahkan dari Undang-Undang ini.

Oleh karena penelitian ini hanya menganalisis tentang ketentuan penyidikan dan ketentuan pidana, maka peneliti hanya mencuplik ketentuan yang berkaitan dengan obyek penelitian sebagaimana diatur dalam lampiran UU No. 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang, yaitu:

- C.3. Ketentuan Pidana

85. Ketentuan pidana memuat rumusan yang menyatakan penjatuhan pidana atas pelanggaran terhadap ketentuan yang berisi norma larangan atau perintah.
86. Dalam merumuskan ketentuan pidana perlu diperhatikan asas-asas umum ketentuan pidana yang terdapat dalam Buku Kesatu Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, karena ketentuan dalam Buku Kesatu berlaku juga bagi perbuatan yang dapat dipidana menurut Peraturan Perundang-undangan lain, kecuali jika oleh Undang-Undang ditentukan lain (Pasal 103 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana).
87. Dalam menentukan lamanya pidana atau banyaknya denda perlu dipertimbangkan mengenai dampak yang ditimbulkan oleh tindak pidana dalam masyarakat serta unsur kesalahan pelaku.
88. Ketentuan pidana ditempatkan dalam bab tersendiri, yaitu bab ketentuan pidana yang letaknya sesudah materi pokok yang diatur atau sebelum bab ketentuan peralihan. Jika bab ketentuan peralihan tidak ada, letaknya adalah sebelum bab ketentuan penutup.

89. Jika di dalam Peraturan Perundang-undangan tidak diadakan pengelompokan bab per bab, ketentuan pidana ditempatkan dalam pasal yang terletak langsung sebelum pasal (-pasal) yang berisi ketentuan peralihan. Jika tidak ada pasal yang berisi ketentuan peralihan, ketentuan pidana diletakkan sebelum pasal penutup.
90. Ketentuan pidana hanya dimuat dalam Undang-Undang dan Peraturan Daerah.
91. Rumusan ketentuan pidana harus menyebutkan secara tegas norma larangan atau perintah yang dilanggar dan menyebutkan pasal (-pasal) yang memuat norma tersebut. Dengan demikian, perlu dihindari:
 - a. pengacuan kepada ketentuan pidana Peraturan Perundang-undangan lain;
 - b. pengacuan kepada Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, jika elemen atau unsur-unsur dari norma yang diacu tidak sama; atau
 - c. penyusunan rumusan sendiri yang berbeda atau tidak terdapat di norma-norma yang diatur dalam pasal (-pasal) sebelumnya, kecuali untuk Undang-Undang tindak pidana khusus.
92. Jika ketentuan pidana berlaku bagi siapapun, subyek dari ketentuan pidana dirumuskan dengan frase setiap orang.
93. Jika ketentuan pidana hanya berlaku bagi subyek tertentu, subyek itu dirumuskan secara tegas, misalnya, orang asing, pegawai negeri, saksi.
94. Sehubungan adanya pembedaan antara tindak pidana kejahatan dan tindak pidana pelanggaran di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, rumusan ketentuan pidana harus menyatakan secara tegas apakah perbuatan yang diancam dengan pidana itu dikualifikasikan sebagai pelanggaran atau kejahatan.

95. Rumusan ketentaan pidana harus menyatakan secara tegas apakah pidana yang dijatuhkan bersifat kumulatif, alternatif, atau kumulatif alternatif.
96. Hindari rumusan dalam ketentuan pidana yang tidak menunjukkan dengan jelas apakah unsur-unsur perbuatan pidana bersifat kumulatif atau alternatif.
97. Jika suatu Peraturan Perundang-undangan yang memuat ketentaan pidana akan diberlakusurutkan, ketentuan pidananya harus dikecualikan, mengingat adanya asas umum dalam Pasal 1 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang menyatakan bahwa ketentuan pidana tidak boleh berlaku surut.

- B. PENYIDIKAN

179. Ketentuan penyidikan hanya dapat dimuat di dalam Undang-Undang dan Peraturan Daerah.
180. Ketentuan penyidikan memuat pemberian kewenangan kepada Penyidik Pegawai Negeri Sipil departemen atau instansi tertentu untuk menyidik pelanggaran terhadap ketentuan Undang-Undang atau Peraturan Daerah.
181. Dalam merumuskan ketentuan yang menunjuk pejabat tertentu sebagai penyidik hendaknya diusahakan agar tidak mengurangi kewenangan penyidik umum untuk melakukan penyidikan.

2. UU No. 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah.

Berdasarkan bunyi Bab IV pasal 7 ayat (1) tentang Kewenangan Daerah, dikatakan bahwa:

- (1) Kewenangan daerah mencakup kewenangan dalam seluruh bidang pemerintahan, kecuali kewenangan dalam bidang politik luar negeri, pertahanan, keamanan, peradilan, moneter dan fiskal, agama, serta kewenangan bidang lain.

3. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).

a. Pasal 359

Barangsiapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama 5 tahun atau pidana kurungan paling lama 1 tahun.

Bab XIX A: Kejahatan Penerbangan dan Kejahatan Terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan.

b. Pasal 479a.

- (1) Barangsiapa dengan sengaja dan melawan hukum menghancurkan, membuat tidak dapat dipakai atau merusak bangunan untuk pengamanan lalu lintas udara atau menggagalkan usaha untuk pengamanan bangunan tersebut, dipidana dengan pidana selama-lamanya 6 tahun;
- (2) Dengan pidana penjara selama-lamanya 9 tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi keamanan lalu lintas udara;
- (3) Dengan pidana penjara selama-lamanya 15 tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

c. Pasal 479b.

- (1) Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan hancurnya, tidak dapat dipakainya atau rusaknya bangunan untuk pengamanan lalu lintas udara, atau gagalnya usaha untuk pengamanan bangunan tersebut, dipidana dengan pidana selama-lamanya 3 tahun;
- (2) Dengan pidana penjara selama-lamanya 5 tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi keamanan lalu lintas udara;
- (3) Dengan pidana penjara selama-lamanya 15 tahun jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

d. Pasal 479c.

- (1) Barangsiapa sengaja dan melawan hukum menghancurkan, merusak, mengambil atau memindahkan tanda atau alat untuk pengamanan penerbangan, atau menggagalkan bekerjanya tanda atau alat yang keliru, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya 6 tahun;
- (2) Dengan pidana penjara selama-lamanya 9 tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi keamanan penerbangan;
- (3) Dengan pidana penjara selama-lamanya 12 tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi keamanan penerbangan dan mengakibatkan celaknya pesawat udara;
- (4) Dengan pidana penjara selama-lamanya 15 tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi keamanan penerbangan dan mengakibatkan matinya orang.

e. Pasal 479d.

Barangsiapa karena kealpaan menyebabkan tanda atau alat pengamanan penerbangan hancur, rusak, terambil atau pindah atau menyebabkan tidak dapat bekerja atau menyebabkan terpasangnya tanda atau alat untuk pengamanan penerbangan yang keliru, dipidana:

- (a) dengan pidana penjara selama-lamanya 5 tahun, jika karena perbuatan itu menyebabkan penerbangan tidak aman;
- (b) dengan pidana penjara selama-lamanya 5 tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan celaknya pesawat udara;
- (c) dengan pidana penjara selama-lamanya 7 tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

- f. Pasal 479e.
Barangsiapa dengan sengaja dan melawan hukum, menghancurkan atau membuat tidak dapat dipakainya pesawat udara seluruhnya atau sebagian kepunyaan orang lain, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya 9 tahun.
- g. Pasal 479f.
Barangsiapa dengan sengaja dan melawan hukum mencelakakan, menghancurkan, membuat tidak dapat dipakai atau merusak pesawat udara, dipidana:
(a) dengan pidana penjara selama-lamanya 15 tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi nyawa orang lain;
(b) dengan pidana penjara selama-lamanya 7 tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.
- h. Pasal 479g.
Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan pesawat udara celaka, hancur, tidak dapat dipakai atau rusak, dipidana:
(a) dengan pidana penjara selama-lamanya 5 tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi nyawa orang lain;
(b) dengan pidana penjara selama-lamanya 7 tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.
- i. Pasal 479h.
(1) Barangsiapa dengan maksud untuk menguntungkan diri sendiri atau orang lain dengan melawan hukum, atas kerugian penanggung asuransi menimbulkan kebakaran atau ledakan, kecelakaan, kehancuran, kerusakan atau membuat tidak dapat dipakainya pesawat udara, yang dipertanggungkan terhadap bahaya tersebut diatas atau yang akan diterima untuk pengangkutan muatannya,

ataupun untuk kepentingan muatan tersebut telah diterima uang tanggungan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya 9 tahun;

- (2) Apabila yang dimaksud pada ayat (1) pasal ini adalah pesawat udara dalam penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya 15 tahun;
- (3) Barangsiapa dengan maksud untuk menguntungkan diri sendiri atau orang lain dengan melawan hukum atas kerugian penanggung asuransi, menyebabkan penumpang pesawat udara yang dipertanggungjawabkan terhadap bahaya, mendapat kecelakaan, dipidana:
 - (a) dengan pidana penjara selama-lamanya 10 tahun, jika karena perbuatan itu menyebabkan luka berat;
 - (b) dengan pidana penjara selama-lamanya 15 tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

j. Pasal 479i.

Barangsiapa dalam pesawat udara dengan perbuatan yang melawan hukum, merampas atau mempertahankan perampasan atau menguasai pesawat udara dalam penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya 12 tahun.

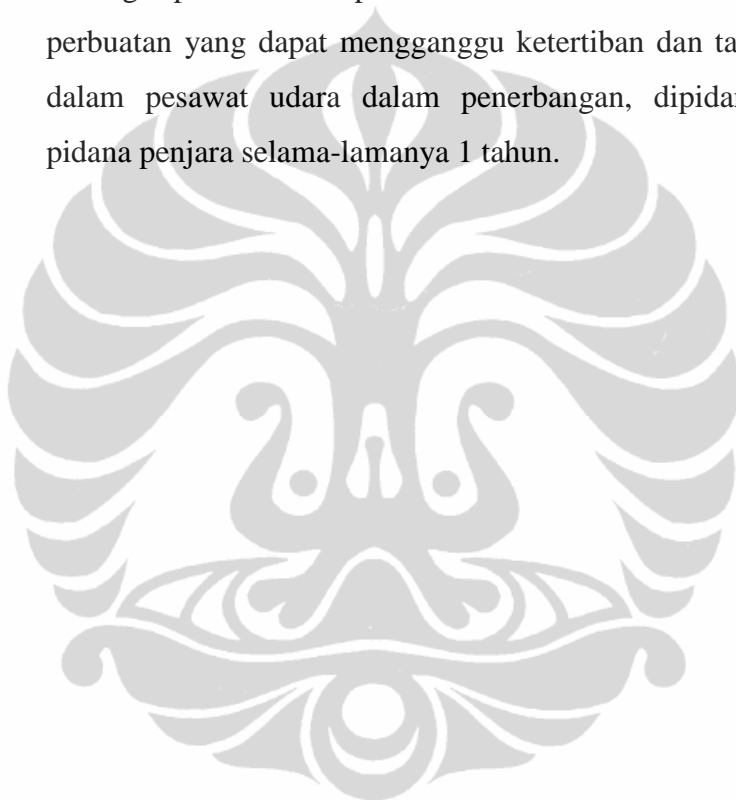
k. Pasal 479j.

Barangsiapa dalam pesawat udara dengan kekerasan atau ancaman kekerasan dalam bentuk lainnya, merampas atau mempertahankan perampasan atau menguasai pengendalian pesawat udara dalam penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya 15 tahun.

- l. Pasal 479k.
- (1) Dipidana dengan penjara seumur hidup atau pidana penjara selama-lamanya 20 tahun, apabila perbuatan dimaksud pasal 479 huruf i dan pasal 479 huruf j itu:
- (a) dilakukan oleh dua orang atau lebih bersama-sama;
 - (b) sebagai kelanjutan permufakatan jahat;
 - (c) dilakukan dengan direncanakan lebih dahulu;
 - (d) mengakibatkan luka berat seseorang;
 - (e) mengakibatkan kerusakan pada pesawat udara tersebut, sehingga dapat membahayakan penerbangannya;
 - (f) dilakukan dengan maksud untuk merampas kemerdekaan seseorang.
- (2) Jika perbuatan itu mengakibatkan matinya seseorang atau hancurnya pesawat udara, dipidana dengan pidana mati atau pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara selama-lamanya 20 tahun.
- m. Pasal 479l.
- Barangsiapa dengan sengaja dan melawan hukum melakukan perbuatan kekerasan terhadap seseorang didalam pesawat udara dalam penerbangan, jika perbuatan itu dapat membahayakan keselamatan pesawat udara tersebut, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya 15 tahun.
- n. Pasal 479m.
- Barangsiapa dengan sengaja dan melawan hukum merusak pesawat udara dalam dinas atau menyebabkan kerusakan atas pesawat udara tersebut yang menyebabkan tidak dapat terbang atau membahayakan keamanan penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya 15 tahun.

- o. Pasal 479n.
Barangsiapa dengan sengaja dan melawan hukum menempatkan atau menyebabkan ditempatkannya di dalam pesawat udara dalam dinas, dengan cara apapun, alat atau bahan yang dapat menghancurkan pesawat udara atau menyebabkan kerusakan pesawat udara tersebut yang membuatnya tidak dapat terbang atau menyebabkan kerusakan pesawat udara tersebut yang dapat membahayakan keamanan dalam penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya 15 tahun.
- p. Pasal 479o.
(1) Dipidana dengan pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara selama-lamanya 20 tahun, apabila perbuatan dimaksud pasal 479 huruf l, pasal 479 huruf m, dan pasal 479 huruf n itu:
(a) dilakukan oleh dua orang atau lebih bersama-sama;
(b) sebagai kelanjutan permufakatan jahat;
(c) dilakukan dengan direncanakan lebih dahulu;
(d) mengakibatkan luka berat seseorang.
(3) Jika perbuatan itu mengakibatkan matinya seseorang atau hancurnya pesawat udara itu, dipidana dengan pidana mati atau pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara selama-lamanya 20 tahun.
- q. Pasal 479p.
Barangsiapa memberi keterangan yang diketahuinya adalah palsu dan karena perbuatan itu membahayakan keamanan pesawat udara dalam penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya 15 tahun.

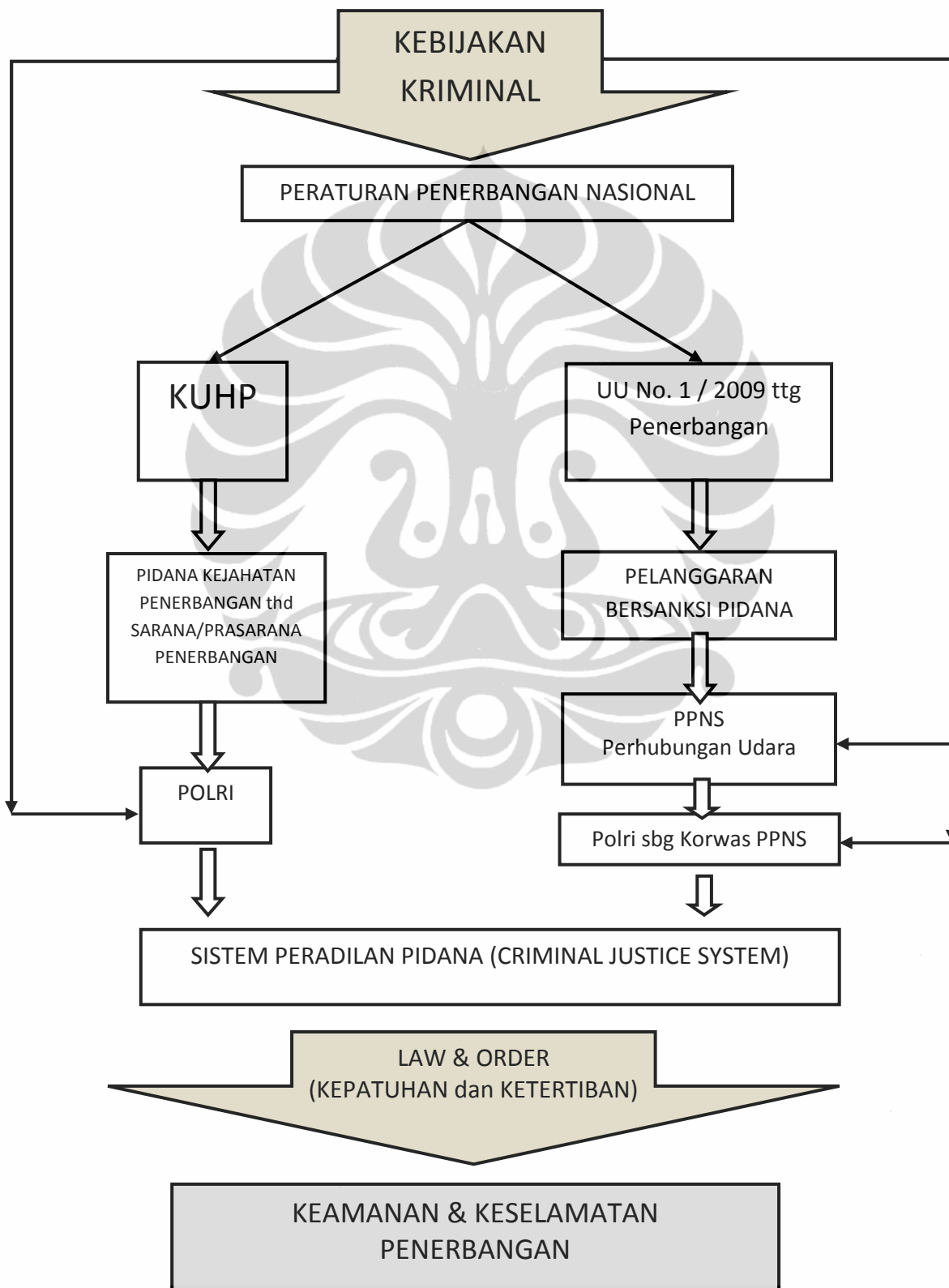
- r. Pasal 479q.
Barangsiapa didalam pesawat udara, melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dalam pesawat udara dalam penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya 5 tahun.
- s. Pasal 479r.
Barangsiapa didalam pesawat udara melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat mengganggu ketertiban dan tata tertib di dalam pesawat udara dalam penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya 1 tahun.



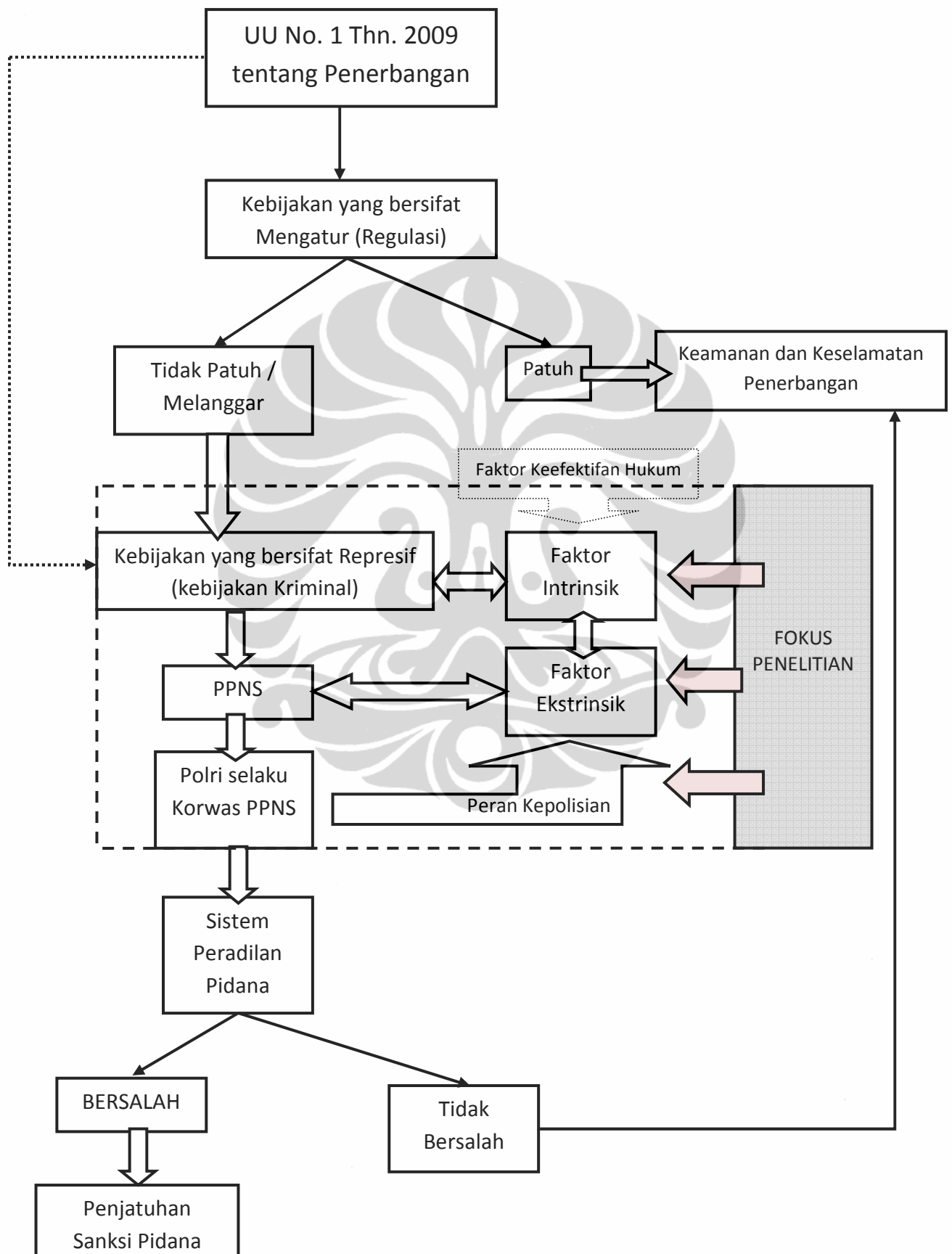
2.4. Alur Pikir Penelitian.

Gambar: 2.3

Gambaran Penerapan Kebijakan Kriminal dalam Peraturan Penerbangan Nasional



Gambar: 2.4
Fokus Penelitian



BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1. Sifat, Bentuk dan Jenis Penelitian

Bertitik tolak dari permasalahan dan tujuan sebagaimana diuraikan sebelumnya, penelitian ini bersifat deskriptif analitis, karena hendak melihat lebih mendalam tentang bagaimana prospeksi implementasi kebijakan kriminal dalam UU No. 1 Thn. 2009 tentang Penerbangan.

Sasaran penelitian ini adalah penelitian yang ditujukan terhadap masalah UU No. 1 Thn. 2009 tentang Penerbangan, penerapan ketentuan pidana yang minim penerapan, maka pendekatannya menggunakan pendekatan yuridis normatif. Pendekatan yuridis normatif yang digunakan pada awalnya menggunakan penelitian inventarisasi hukum positif yang merupakan kegiatan pendahuluan yang bersifat mendasar untuk melakukan penelitian sosiolegal. Selain itu juga menggunakan penelitian terhadap sistematik hukum yang dipakai untuk menemukan pengertian-pengertian dasar dalam sistem hukum serta penelitian terhadap asas-asas hukum yang akan digunakan untuk meneliti penerapan asas-asas hukum pidana.

Penelitian ini menggunakan Metode Penelitian Sosio-Legal yang merupakan penelitian interdisipliner terhadap hukum, dengan pendekatan Kualitatif – Deskriptif.

Penelitian sosiolegal adalah dengan melakukan studi tekstual terhadap peraturan perundang-undangan dan kebijakan secara kritis untuk menjelaskan problematika filosofis, sosiologis dan yuridis dari hukum tertulis. Studi ini menggunakan perkawinan antara metode penelitian hukum dan metode penelitian ilmu sosial, oleh karena itu metode yang dikembangkan secara interdisipliner ini dapat menjelaskan fenomena hukum yang sangat luas.

Studi tekstual dari suatu peraturan perundangan dianalisis dengan cara mengajukan berbagai pertanyaan kritis, sehingga diketahui *spirit* dari suatu

peraturan perundangan, kepentingan dan relasi kuasa yang tarik menarik yang menjadi latar belakang proses perumusannya. Hal ini sesuai pula dengan apa yang dikatakan Sulistyowati Irianto sebagai berikut⁷¹:

Hukum dapat dipelajari baik dari perspektif ilmu hukum atau ilmu sosial, maupun kombinasi diantara keduanya. Studi sosiolegal merupakan kajian terhadap hukum dengan menggunakan pendekatan ilmu hukum maupun ilmu-ilmu sosial.

Pendekatan dan analisis ilmu hukum diperlukan untuk mengetahui isi dari legislasi, namun pendekatan ini tidak menolong memberi pemahaman tentang bagaimana hukum bekerja dalam kenyataan sehari-hari.

Oleh karena itu, dibutuhkan pendekatan interdisipliner, yaitu konsep dan teori dari berbagai disiplin ilmu, dikombinasikan dan digabungkan untuk mengkaji fenomena hukum, yang tidak terisolasi dari konteks-konteks sosial, politik, ekonomi, maupun budaya, dimana hukum itu berada.

3.2. Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini pengumpulan data dilakukan dengan cara penelitian perpustakaan dan penelitian lapangan, sebagaimana dikemukakan dibawah ini:

1. Penelitian Kepustakaan.

Penelitian kepustakaan dalam penelitian ini dimaksudkan untuk memperoleh data sekunder dari berbagai literatur yang ada kaitannya dengan penelitian ini. Sehubungan dengan hal itu, data kepustakaan yang diperoleh (data sekunder) terdiri dari:

1.a. Bahan hukum atau data primer: Ketetapan MPR, Undang-Undang, Ordonansi, Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden,

⁷¹ Sulistyowati Irianto dan Shidarta, *Metode Penelitian Hukum, Konstelasi dan Refleksi*, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2009), hal. 174.

Peraturan Menteri, Konvensi-konvensi Internasional, Protokol, Perjanjian Internasional, dan Jurisprudensi.

- 1.b. Bahan hukum atau data sekunder: buku-buku, jurnal, karya ilmiah, majalah, surat kabar, dan internet.
- 1.c. Bahan hukum atau data tersier berupa kamus hukum, kamus penerbangan, kamus-kamus bahasa, dan ensiklopedia.

2. Penelitian Lapangan

Pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini selain studi dokumen (kepustakaan) atau literatur, juga dilakukan penelitian lapangan dengan wawancara kepada pejabat dari instansi Kementerian Perhubungan c.q. Bagian Hukum dan Polri c.q. Biro Korwas PPNS Bareskrim.

Selain menelaah bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder yang berkaitan dengan kebijakan kriminal. Selanjutnya dilakukan wawancara untuk memperoleh tanggapan atau pendapat para narasumber dari ahli hukum penerbangan, pemerhati kebijakan publik dan perlindungan konsumen, praktisi dan pengamat penerbangan termasuk wartawan.

Wawancara yang dilakukan adalah bersifat tidak terstruktur, dimana peneliti mengajukan beberapa pertanyaan dalam suatu suasana diskusi dengan narasumber, dan selama pembicaraan tersebut direkam dengan suatu alat rekam. Penggunaan alat rekam ini tentu saja telah melalui persetujuan dan sepengetahuan para narasumber. Selanjutnya inti dari wawancara (diskusi) tersebut, akan peneliti tuangkan dalam suatu bagian pada tulisan ini dengan bahasa yang telah disesuaikan dengan bahasa tulisan, namun tetap tidak mengurangi/menghilangkan arti/makna asli dari perkataan narasumber.

3.3. Tehnik Pengumpulan Data

Data yang diperoleh melalui studi kepustakaan dan wawancara, diproses secara identifikasi, klasifikasi, sistematis dan analisis. Sesuai dengan metode pendekatan yuridis normatif yang menekankan pada data sekunder, maka strategi atau pendekatan yang digunakan dalam menganalisa data adalah metode analisa kualitatif. Analisa kualitatif digunakan bersifat deskriptif dan perspektif, yaitu akan berusaha memberikan data yang ada dan menilainya kemudian menganalisa masalah-masalah yang ada yang berkaitan dengan faktor-faktor kesulitan penerapan kebijakan kriminal dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, serta memberikan kontribusi berupa solusi untuk mengatasi masalah-masalah tersebut dimasa yang akan datang.

Analisis data kualitatif digunakan untuk menganalisis data yang mengarah pada kajian-kajian yang bersifat teoritis, seperti asas-asas, konsepsi-konsepsi, pandangan, doktrin hukum, dan isi kaidah hukum baik dalam konteks hukum pidana, hukum penerbangan, maupun hukum kepolisian.

3.4. Narasumber

Agar lebih mendapat perspektif yang seobyektif mungkin terhadap hasil penelitian ini, dianggap perlu mengutarakan bagaimana hubungan peneliti dengan para ahli yang dijadikan sebagai narasumber. Adapun para narasumber yang dijadikan referensi adalah sebagai berikut:

1. Mantan Kasubbag Peratun Bagian Hukum Perhubungan Udara yang saat ini menjabat sebagai Kepala Bagian Hukum Perhubungan Darat dan Perkereta-apian Kementerian Perhubungan RI yaitu Israfulhayat, S.H. Beliau merupakan anggota tim perumus penyusunan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Terhadap yang bersangkutan, peneliti mendapatkan masukan yang cukup banyak mengenai UU Penerbangan, karena beliau terlibat langsung dalam proses penyusunannya. Hubungan peneliti dengan narasumber sudah cukup

lama, sehingga narasumber sudah mengetahui bahwa peneliti adalah merupakan anggota Polri yang berdinasi di Direktorat Kepolisian Udara sebagai pilot. Namun pada setiap peneliti melakukan wawancara, tidak menggunakan atribut seragam resmi kepolisian.

2. Pjs. Kabag Wassidik Biro Korwas PPNS Bareskrim Polri yaitu AKBP Siti Komalasari. Beliau merupakan narasumber yang cukup kompeten dalam memberikan masukan mengenai kegiatan koordinasi dan pengawasan yang dilakukan oleh Bareskrim Polri kepada unsur PPNS seluruh instansi pemerintahan. Peneliti mendapatkan banyak masukan terhadap hal-hal yang berkaitan dengan kegiatan Polri dalam perannya sebagai korwas PPNS dalam Sistem Peradilan Pidana di Indonesia.
3. Ahli Hukum Penerbangan, Mantan Kepala Bagian Hukum Ditjen Perhubungan Kementerian Perhubungan RI, yaitu Prof. Dr. H.K. Martono, S.H., LL.M. Beliau juga merupakan narasumber ahli hukum penerbangan dalam penyusunan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Terhadap yang bersangkutan, peneliti mendapatkan masukan berupa pandangan yang cukup komprehensif dan mendetail mengenai UU Penerbangan. Hubungan peneliti dengan narasumber hanya terbatas pada saat penelitian ini, sehingga narasumber tidak mengetahui bahwa peneliti adalah merupakan anggota Polri. Namun pada saat di tengah diskusi, narasumber akhirnya juga mengetahui bahwa peneliti merupakan anggota Polri.
4. Pemerhati Kebijakan Publik dan Perlindungan Konsumen, Ir. Agus Pambagio, MEM. Sesuai bidangnya, beliau selalu mengamati perkembangan dunia penerbangan di Indonesia. Lalu secara aktif membuat berbagai tulisan di beberapa media cetak dan online tentang berbagai kebijakan publik yang ada di Indonesia. Dalam konteks penerbangan, beliau amat aktif dalam mengamati dunia penerbangan di Indonesia, sehingga kontribusi beliau sebagai *civil society* cukup diakui baik itu oleh ICAO maupun praktisi penerbangan lainnya di Indonesia. Hubungan peneliti dengan narasumber hanya terbatas pada

saat penelitian ini, sehingga narasumber tidak mengetahui bahwa peneliti adalah merupakan anggota Polri.

5. Praktisi Penerbangan, Mantan Direktur Utama P.T. Angkasa Pura II, yaitu Edie Haryoto SE., MBA. Selaku mantan pejabat di perusahaan yang berkaitan langsung dengan penerbangan, peneliti mengharapkan narasumber dapat memberikan pandangan yang mendalam dan kritis tentang upaya penegakan hukum yang selama ini berjalan. Narasumber memberikan pandangan berdasarkan pengalaman kariernya selama berkecimpung dalam industri penerbangan, serta perspektif kritis terhadap implementasi kebijakan kriminal UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Hubungan peneliti dengan narasumber hanya terbatas pada saat penelitian ini, sehingga narasumber tidak mengetahui bahwa peneliti adalah merupakan anggota Polri.
6. Praktisi Penerbangan, Mantan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), yaitu Dr. Ruth Hanna Simatupang, S.H., M.H. Selaku mantan penyidik kecelakaan transportasi udara serta berlatar belakang pendidikan hukum pidana dan keselamatan penerbangan, peneliti mengharapkan narasumber dapat memberikan pandangan yang mendalam dan kritis tentang upaya penegakan hukum di bidang penerbangan yang selama ini berjalan. Narasumber memberikannya terhadap implementasi kebijakan kriminal dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang dikaitkan dengan teori hukum pidana dan budaya keselamatan (*safety culture*). Hubungan peneliti dengan narasumber hanya terbatas pada saat penelitian ini, sehingga narasumber tidak mengetahui bahwa peneliti adalah merupakan anggota Polri. Namun pada saat di tengah diskusi, narasumber akhirnya juga mengetahui bahwa peneliti merupakan anggota Polri. Kredibilitas dan kompetensi narasumber didapatkan peneliti melalui dosen pembimbing Prof. Adrianus Meliala, M.Si., M.Sc., Ph.D.

7. Pengamat Penerbangan, Senior Editor (wartawan) Majalah *Angkasa* dan *Kompas*, yaitu Dudi Sudibyo. Sebagai wartawan senior yang khusus mengupas masalah penerbangan, narasumber cukup aktif terlibat dalam berbagai peliputan kecelakaan pesawat udara di Indonesia, serta mengikuti perkembangan secara mendalam industri penerbangan, operator penerbangan dan juga regulator. Narasumber juga sering diundang dalam kegiatan-kegiatan internasional di luar negeri, baik oleh Boeing, Airbus, ICAO maupun FAA (Federal Aviation Association). Peneliti mengharapkan narasumber dapat memberikan pandangan yang mendalam dan kritis tentang upaya penegakan hukum di bidang penerbangan yang selama ini berjalan. Sebagai seorang pengamat penerbangan yang tidak memiliki latar belakang pendidikan formil khusus di bidang hukum maupun penerbangan, peneliti hanya ingin mendapatkan perspektif yang lain terhadap kebijakan kriminal dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang juga dikaitkan dengan pengetahuan narasumber tentang peraturan penerbangan di negara lain. Hubungan peneliti dengan narasumber hanya terbatas pada saat penelitian ini. Pada awalnya narasumber tidak mengetahui bahwa peneliti adalah merupakan anggota Polri, namun karena suatu diskusi yang mendalam akhirnya narasumber mengetahui bahwa peneliti merupakan anggota Polri.

Dari ketujuh narasumber ini, peneliti mencoba membaginya kedalam 2 (dua) kategori, yaitu: narasumber terikat untuk narasumber dari Kementerian Perhubungan RI dan Polri; sedangkan narasumber tidak terikat (bebas) adalah narasumber diluar institusi pemerintahan, yang kompeten memberikan pandangan profesionalnya (narasumber 3 s/d 7).

BAB 4

KETENTUAN PIDANA DAN PENYIDIKAN DALAM UU NO. 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN

Dalam menguraikan isi Bab IV ini, peneliti akan menyajikan hasil penelurusan kepustakaan (studi dokumen) serta hasil wawancara yang didapat peneliti melalui narasumber terikat (Israfulhayat, S.H.), sehingga keseluruhan isi bab IV ini dapat dikategorikan sebagai sebuah sajian data yang selanjutnya akan dianalisis.

4.1. Lahirnya UU No. 1 Thn. 2009 tentang Penerbangan

Sesuai Keputusan Rapat Kerja Komisi V DPR-RI dengan Menteri Perhubungan RI pada tanggal 4 Juni 2008, telah membentuk Panitia Kerja (PANJA) yang membahas RUU tentang Penerbangan, yang menjadi usulan pemerintah. Tim Panja ini beranggotakan 29 orang, yang terdiri dari 5 orang pimpinan dan 24 orang anggota komisi, yaitu:

1.	DRS. H. AKHMAD MUQOWAM/ KETUA	FPP
2.	H. HARDISOESILO/ WK. KETUA	FPG
3.	DRS. YOSEPH UMAR HADI, MSI/ WK. KETUA	FPDIP
4.	IR. TAUFIK KURNIAWAN, MM/ WK. KETUA	FPAN
5.	DR. H. TAUFIKURRAHMAN SALEH, MSI/ WK. KETUA	FKB
6.	DRS. H. DARUL SISKA	FPG
7.	DRS. H. RISWAN TONY DK	FPG
8.	JOSEF A. NAE SOI	FPG
9.	DRS. ELDIE SUWANDIE	FPG
10.	DRS. EC. H. SOEKOTJO SAID	FPG
11.	NUSYIRWAN SOEJONO	FPDIP

12.	ENDANG KARMAN SASTRAPRAWIRA	FPDIP
13.	IR. H. RENDHI A. LAMADJIDO, MBA	FPDIP
14.	H. ANWAR FATTA	FPDIP
15.	H. MUDAHIR	FPDIP
16.	H. SYAHRIAL AGAMAS, SH	FPP
17.	KH. ISMAIL MUZAKKI	FPP
18.	IR. H. HUSEIN ABDUL AZIZ, MT	FPD
19.	IR. H. ROESTANTO WAHIDI D, MM	FPD
20.	NY. ETHA BULO	FPD
21.	IR. AFNI AHMAD	FPAN
22.	IR. ABDUL HADI DJAMAL	FPAN
23.	H. ALI MUBARAK, AMD. PAR	FKB
24.	M. HASYIM KARIM, SH	FKB
25.	IR. ABDUL HAKIM, MM	FPKS
26.	H. AHMAD CHUDORI, ST	FPKS
27.	IR. EDDY WAHYUDIN, MBA	FBPD
28.	BURSAH ZARNUBI, SE	FPBR
29.	JEFFEREY JOHANES MASSIE	FPDS

Dalam laporan Tim Panja kepada Panitia Khusus Komisi V DPR-RI mengenai pembahasan RUU Penerbangan yang disampaikan oleh Ketua Panja Drs. Yoseph Umar Hadi, M.Si. pada tanggal 16 Desember 2008. Dikatakan bahwa Tim Panja Rancangan Undang-undang tentang Penerbangan ditugaskan untuk membahas secara mendalam terhadap materi muatan RUU tentang Penerbangan yang belum disepakati oleh RAKER. Namun dalam perkembangannya, proses pembahasan atas 294 DIM (Daftar Inventarisasi Masalah) yang disampaikan oleh fraksi-fraksi, dan pembahasan yang telah dilakukan pada RUU Penerbangan ini, telah menghasilkan perbaikan dan penyempurnaan pada naskah awal RUU

Penerbangan, dari 14 Bab dan 102 pasal menjadi 24 Bab dan 466 pasal. Panja dalam melaksanakan tugasnya, selama kurun waktu 4 Juni s/d 16 Desember 2008 atau selama kurang lebih 6 (enam) bulan telah melakukan rapat sebanyak 11 (sebelas) kali.

Hal yang menarik dari kegiatan penyusunan rancangan UU ini adalah kurun waktu yang terbilang cukup singkat. Hanya dibutuhkan waktu lebih kurang 6 (enam) bulan bagi sebuah undang-undang yang berisi 24 Bab dan 466 Pasal untuk diselesaikan. Padahal berdasarkan teori keberlakuan UU secara sosiologis, suatu undang-undang dianggap berlaku didasarkan pada kriteria, yaitu: (i) kriteria pengakuan; (ii) kriteria penerimaan; dan (iii) kriteria faktisitas hukum⁷², dan hal ini tentu membutuhkan waktu yang cukup panjang dalam merumuskan suatu UU.

Kriteria pengakuan adalah menyangkut sejauh mana subyek hukum yang diatur memang mengakui keberadaan dan daya ikat serta kewajibannya untuk menundukan diri terhadap norma hukum yang bersangkutan.

Kriteria penerimaan pada pokoknya berkenaan dengan kesadaran masyarakat yang bersangkutan untuk menerima daya-atur, daya-pikat, dan daya-paksa norma hukum tersebut baginya. Sedangkan kriteria ketiga yaitu faktisitas hukum menekankan pada kenyataan faktual, yaitu sejauhmana norma hukum itu sendiri memang sungguh-sungguh berlaku efektif dalam kehidupan nyata masyarakat. Meskipun suatu norma hukum secara juridis formal memang berlaku, diakui dan diterima masyarakat sebagai sesuatu yang memang ada (*exist*) dan berlaku (*valid*), tetapi dalam kenyataan prakteknya sama sekali tidak efektif, berarti dalam faktanya norma hukum itu tidak berlaku.

4.2. Pembahasan dan Analisis Pasal-Pasal Ketentuan Pidana dan Penyidikan

Sebelum membahas tentang pasal-pasal ketentuan pidana dan penyidikan, ada baiknya peneliti menjabarkan prinsip-prinsip yang digunakan dalam penyusunan pasal-pasal ketentuan pidana ini sebagaimana yang diutarakan Israfulhayat, yaitu:

⁷² Jimly Asshiddiqie, *Perihal Undang-Undang*, (Jakarta: Konstitusi Pers, 2006), hal. 243-244.

1. Bab mengenai ketentuan pidana akan disusun menyesuaikan dengan batang tubuh;
2. Sanksi pidana bersifat alternatif atau kumulatif (alternatif adalah pelanggaran, sedangkan kumulatif adalah kejahatan);
3. Sanksi pidana penjara minimal 3 (tiga) bulan dan akan diekuivalenkan dengan 50 juta;
4. Prinsip pidana maksimum (merupakan kejahatan);
5. Tindak pidana yang mengakibatkan kematian dibuat dalam bentuk sanksi pidana penjara maksimum 15 tahun;
6. Tindak pidana karena kelalaian yang mengakibatkan kerusakan dibuat dalam bentuk sanksi pidana penjara maksimum 10 tahun;
7. Tindak pidana karena kelalaian mengakibatkan kematian atau kerugian dengan pidana penjara maksimum 10 tahun;
8. Pidana bersifat pembulatan.

Berikut pembahasan pasal-pasal ketentuan pidana dan penyidikan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang diuraikan dalam bentuk tabel:

NO.	PASAL	URAIAN PASAL	PEMBAHASAN
KETENTUAN PIDANA			
1.	401	Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terlarang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun dan denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 7 ayat (2) yang berbunyi: Pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing dilarang terbang melalui kawasan udara terlarang.</p> <p><u>Penjelasan:</u> Kewenangan menetapkan kawasan udara terlarang dan terbatas merupakan kewenangan dari setiap negara berdaulat untuk mengatur penggunaan wilayah udaranya, dalam rangka keselamatan masyarakat luas, keselamatan penerbangan, perekonomian nasional,</p>

			<p>lingkungan hidup, serta pertahanan dan keamanan.</p> <p>Yang dimaksud dengan “kawasan udara terlarang (prohibited area)” adalah kawasan udara dengan pembatasan yang bersifat permanen dan menyeluruh bagi semua pesawat udara.</p> <p>Pembatasan hanya dapat ditetapkan di dalam wilayah udara Indonesia, sebagai contoh instalasi nuklir atau istana Presiden.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 401 bersifat kumulatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p>
2.	402	<p>Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terbatas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (4) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 7 ayat (4) yang berbunyi: Kawasan udara terbatas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat digunakan untuk penerbangan pesawat udara negara.</p> <p><u>Penjelasan:</u> Yang dimaksud dengan “kawasan udara terbatas (restricted area)” adalah kawasan udara dengan pembatasan bersifat tidak tetap dan hanya dapat digunakan untuk operasi penerbangan tertentu (pesawat udara TNI). Pada waktu tidak digunakan (tidak aktif), kawasan ini dapat digunakan untuk penerbangan sipil. Pembatasan dapat berupa pembatasan ketinggian dan hanya dapat ditetapkan di dalam wilayah udara Indonesia, misalnya instalasi atau kawasan militer.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 402 bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p>
3.	403	<p>Setiap orang yang melakukan kegiatan produksi dan/atau perakitan pesawat udara, mesin pesawat udara, dan/atau baling-baling pesawat terbang yang tidak memiliki sertifikat produksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga)</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 19 ayat (1) yang berbunyi: Setiap badan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan produksi dan/atau perakitan pesawat udara, mesin pesawat udara, dan/atau baling-baling pesawat terbang wajib memiliki sertifikat produksi.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 403 bersifat</p>

		tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).	alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.
4.	404	Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara yang tidak mempunyai tanda pendaftaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 24 yang berbunyi: Setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran.</p> <p><u>Penjelasan:</u> Tanda pendaftaran dapat berupa tanda pendaftaran Indonesia atau tanda pendaftaran asing.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 404 bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p>
5.	405	Setiap orang yang memberikan tanda-tanda atau mengubah identitas pendaftaran sedemikian rupa sehingga mengaburkan tanda pendaftaran, kebangsaan, dan bendera pada pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 250.000.000,00 (dua ratus lima puluh juta rupiah).	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 28 yang berbunyi: (1) Setiap orang dilarang memberikan tanda-tanda atau mengubah identitas pendaftaran sedemikian rupa sehingga mengaburkan tanda pendaftaran, kebangsaan, dan bendera pada pesawat udara. (2) Setiap orang yang mengaburkan identitas tanda pendaftaran dan kebangsaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa: a. peringatan; dan/atau b. pencabutan sertifikat.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 405 bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p>
6.	406	(1) Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 34 yang berbunyi: (1) Setiap pesawat udara yang dioperasikan wajib memenuhi standar kelaikudaraan. (2) Pesawat udara yang telah memenuhi standar kelaikudaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberi sertifikat kelaikudaraan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian kelaikudaraan.</p>

		<p>(2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menimbulkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).</p> <p>(3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp. 2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).</p>	<p>Sanksi pidana dalam pasal 406 (1) bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 406 (2) bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 406 (3) bersifat kumulatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p>
7.	407	<p>Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara yang tidak memiliki sertifikat operator pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) huruf a dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 41 ayat (2) yang berbunyi: Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:</p> <p>a. sertifikat operator pesawat udara (<i>air operator certificate</i>), yang diberikan kepada badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara niaga.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 407 bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p>
8.	408	<p>Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara yang tidak memiliki sertifikat pengoperasian pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (2) huruf b dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 41 ayat (2) yang berbunyi: Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:</p> <p>b. sertifikat pengoperasian pesawat udara (<i>operating certificate</i>), yang diberikan kepada orang atau badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara bukan niaga.</p>

		(lima ratus juta rupiah).	Sanksi pidana dalam pasal 408 bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.
9.	409	Setiap orang selain yang ditentukan dalam Pasal 47 ayat (1) yang melakukan perawatan pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang dan komponennya dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>47 ayat (1) yang berbunyi: Perawatan pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang dan komponennya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 hanya dapat dilakukan oleh:</p> <ol style="list-style-type: none"> perusahaan angkutan udara yang telah memiliki sertifikat operator pesawat udara; badan hukum organisasi perawatan pesawat udara yang telah memiliki sertifikat organisasi perawatan pesawat udara (<i>approved maintenance organization</i>); atau personel ahli perawatan pesawat udara yang telah memiliki lisensi ahli perawatan pesawat udara (<i>aircraft maintenance engineer license</i>). <p><u>Penjelasan:</u> Perseorangan pemegang sertifikat ahli perawatan pesawat udara yang dimaksud dalam ketentuan ini hanya dapat melakukan perawatan pesawat udara untuk perusahaan angkutan udara bukan niaga yang berkapasitas penumpang kurang dari 9 (sembilan) orang.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 409 bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p>
10.	410	Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara sipil Indonesia atau asing yang tiba di atau berangkat dari Indonesia dan melakukan pendaratan dan/atau tinggal landas dari bandar udara yang tidak sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 52 dipidana dengan pidana penjara 1 (satu) tahun atau denda Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 52 yang berbunyi:</p> <ol style="list-style-type: none"> Setiap pesawat udara sipil Indonesia atau asing yang tiba di atau berangkat dari Indonesia hanya dapat mendarat atau lepas landas dari bandar udara yang ditetapkan untuk itu. Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku dalam keadaan darurat. Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1)

			<p>dikenakan sanksi administratif berupa:</p> <ol style="list-style-type: none"> peringatan; pembekuan sertifikat; dan/atau pencabutan sertifikat. <p><u>Penjelasan:</u> Yang dimaksud dengan “keadaan darurat” adalah suatu keadaan yang memaksa sehingga harus dilakukan pendaratan di luar bandar udara yang telah ditetapkan, misalnya karena terjadi kerusakan mesin, kehabisan bahan bakar, cuaca buruk, ancaman bom, atau pembajakan, teroris yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan apabila penerbangan tetap dilanjutkan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 410 bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p>
11.	411	<p>Setiap orang dengan sengaja menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau merugikan harta benda milik orang lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 53 yang berbunyi:</p> <p>(1) Setiap orang dilarang menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain.</p> <p>(2) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:</p> <ol style="list-style-type: none"> pembekuan sertifikat; dan/atau pencabutan sertifikat. <p><u>Penjelasan:</u> Kegiatan yang membahayakan keselamatan pesawat udara tersebut antara lain terbang di luar jalur yang ditentukan, terbang tidak membawa peralatan keselamatan, dan terbang di atas kawasan udara terlarang.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 411 bersifat kumulatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan. Selain itu, adanya unsur <i>dengan sengaja</i> juga mencirikan bahwa pasal ini dikualifikasikan</p>

			sebagai tindak kejahatan.
12.	412	<p>(1) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf a dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).</p> <p>(2) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang melanggar tata tertib dalam penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf b dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).</p> <p>(3) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengambil atau merusak peralatan pesawat udara yang membahayakan keselamatan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf c dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).</p> <p>(4) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengganggu ketenteraman, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf e dipidana dengan pidana</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 54 yang berbunyi: Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan dilarang melakukan:</p> <p>a. perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan;</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 412 (1) bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p> <p>b. pelanggaran tata tertib dalam penerbangan;</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 412 (2) bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p> <p>c. pengambilan atau pengrusakan peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan;</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 412 (3) bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p> <p>e. perbuatan yang mengganggu ketenteraman;</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 412 (4) bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p>

		<p>penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).</p> <p>(5) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan mengoperasikan peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf f dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).</p> <p>(6) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4) atau ayat (5) mengakibatkan kerusakan atau kecelakaan pesawat dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).</p> <p>(7) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4), atau ayat (5) mengakibatkan cacat tetap atau matinya orang dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.</p>	<p>f. pengoperasian peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 412 (5) bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 412 (6) bersifat kumulatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 412 (7) bersifat kumulatif maksimal, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p>
13.	413	<p>(1) Setiap personel pesawat udara yang melakukan tugasnya tanpa memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 ayat (1) dipidana dengan pidana</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 58 ayat (1) yang berbunyi: Setiap personel pesawat udara wajib memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi.</p> <p><u>Penjelasan:</u></p>

		<p>penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).</p> <p>(2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).</p>	<p>Personel pesawat udara meliputi personel operasi pesawat udara, personel penunjang operasi pesawat udara, dan personel perawatan pesawat udara.</p> <p>Personel operasi pesawat udara meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> penerbang; dan juru mesin pesawat udara. <p>Personel penunjang operasi pesawat udara meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> personel penunjang operasi penerbangan; dan personel kabin. <p>Personel perawatan pesawat udara, yaitu personel yang telah memiliki lisensi ahli perawatan pesawat udara.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 413 (1) bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 413 (2) bersifat kumulatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p>
14.	414	<p>Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara asing di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa izin Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 63 ayat (2) yang berbunyi: Dalam keadaan tertentu dan dalam waktu terbatas pesawat udara asing dapat dioperasikan setelah mendapat izin dari Menteri.</p> <p><u>Penjelasan:</u> Yang dimaksud dengan “keadaan tertentu” adalah:</p> <ol style="list-style-type: none"> tidak tersedianya kapasitas pesawat udara di Indonesia; tidak tersedianya jenis atau kemampuan pesawat udara Indonesia untuk melakukan kegiatan angkutan udara; bencana alam; dan/atau bantuan kemanusiaan.

			<p>Yang dimaksud dengan “dalam waktu yang terbatas” adalah waktu pengoperasian pesawat udara asing dibatasi sampai dapat ditanggulangnya keadaan tertentu oleh pesawat udara Indonesia.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 414 bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p>
15.	415	<p>Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara sipil asing yang dioperasikan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang tidak memenuhi persyaratan kelaikudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (4) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 63 ayat (4) yang berbunyi: Pesawat udara sipil asing yang akan dioperasikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) harus memenuhi persyaratan kelaikudaraan.</p> <p><u>Penjelasan:</u> Yang dimaksud “persyaratan kelaikudaraan” adalah sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 415 bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p>
16.	416	<p>Setiap orang yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga dalam negeri tanpa izin usaha angkutan udara niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 84 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 84 yang berbunyi: Angkutan udara niaga dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 416 bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p>
17.	417	<p>Setiap orang yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri tanpa izin usaha angkutan udara niaga berjadwal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 85 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 85 ayat (1) yang berbunyi: Angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan udara nasional yang telah mendapat izin usaha angkutan udara niaga berjadwal.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 417 bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p>
18.	418	<p>Setiap orang yang melakukan</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p>

		kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri tanpa persetujuan terbang dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 93 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).	<p>Pasal 93 ayat (1) yang berbunyi: Kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri yang dilakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga nasional wajib mendapatkan persetujuan terbang dari Menteri.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 418 bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p>
19.	419	<p>(1) Setiap orang yang melakukan pengangkutan barang khusus dan berbahaya yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 136 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).</p> <p>(2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 136 ayat (1) yang berbunyi: Pengangkutan barang khusus dan berbahaya wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 419 (1) bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 419 (2) bersifat kumulatif maksimal, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p>
20.	420	Pemilik, agen ekspedisi muatan pesawat udara, pengirim, badan usaha bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha pergudangan, atau badan usaha angkutan udara niaga yang melanggar ketentuan pengangkutan barang khusus dan/atau berbahaya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 138 ayat (1) atau ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 138 ayat (1) yang berbunyi: Pemilik, agen ekspedisi muatan pesawat udara, atau pengirim yang menyerahkan barang khusus dan/atau berbahaya wajib menyampaikan pemberitahuan kepada pengelola pergudangan dan/atau badan usaha angkutan udara sebelum dimuat ke dalam pesawat udara.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 420 bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p>

21.	421	<p>(1) Setiap orang berada di daerah tertentu di bandar udara, tanpa memperoleh izin dari otoritas bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 210 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).</p> <p>(2) Setiap orang membuat halangan (<i>obstacle</i>), dan/atau melakukan kegiatan lain di kawasan keselamatan operasi penerbangan yang membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 210 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 210 yang berbunyi: Setiap orang dilarang berada di daerah tertentu di Bandar udara, membuat halangan (<i>obstacle</i>), dan/atau melakukan kegiatan lain di kawasan keselamatan operasi penerbangan yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan, kecuali memperoleh izin dari otoritas bandar udara.</p> <p>Yang dimaksud dengan “halangan”, antara lain, bangunan gedung, tumpukan tanah, tumpukan bahan bangunan, atau benda-benda galian, baik yang bersifat sementara maupun bersifat tetap, termasuk pepohonan dan bangunan yang sebelumnya telah didirikan.</p> <p>Yang dimaksud dengan “kegiatan lain”, antara lain, kegiatan bermain layang - layang, menggembala ternak, menggunakan frekuensi radio, melintasi landasan, dan kegiatan yang menimbulkan asap.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 421 (1) bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 421 (2) bersifat kumulatif alternatif (ambigu), sehingga perbuatan ini sulit dikategorikan sebagai suatu tindak pelanggaran atau kejahatan.</p> <p>Bunyi pasal yang tidak tegas maksudnya ini akan mengalami kendala dalam penerapannya.</p> <p>Sesuai lampiran penjelasan UU No. 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, butir ke-94 menerangkan bahwa: Sehubungan adanya pembedaan antara tindak pidana kejahatan dan tindak pidana pelanggaran di dalam KUHP, rumusan ketentuan pidana harus menyatakan secara tegas apakah perbuatan yang diancam dengan pidana itu dikualifikasikan sebagai pelanggaran atau kejahatan.</p>
-----	-----	---	--

22.	422	<p>(1) Setiap orang dengan sengaja mengoperasikan Bandar udara tanpa memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 217 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).</p> <p>(2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menimbulkan kerugian harta benda seseorang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).</p> <p>(3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 217 ayat (1) yang berbunyi: Setiap bandar udara yang dioperasikan wajib memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta ketentuan pelayanan jasa bandar udara.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 422 (1) bersifat kumulatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan. Selain itu, adanya unsur <i>dengan sengaja</i> juga mencirikan bahwa pasal ini dikualifikasikan sebagai tindak kejahatan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 422 (2) bersifat kumulatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 422 (3) bersifat kumulatif maksimal, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p>
23.	423	<p>(1) Personel bandar udara yang mengoperasikan dan/atau memelihara fasilitas bandar udara tanpa memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 222 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 222 ayat (1) yang berbunyi: Setiap personel bandar udara wajib memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi.</p> <p><u>Penjelasan:</u> Yang dimaksud dengan “personel bandar udara yang terkait langsung dengan pelaksanaan pengoperasian dan/atau pemeliharaan fasilitas bandar udara”, antara lain: 1) personel fasilitas teknik bandar udara;</p>

		<p>(2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).</p>	<p>2) personel fasilitas elektronika bandar udara; 3) personel fasilitas listrik bandar udara; 4) personel fasilitas mekanikal bandar udara; 5) personel pengatur pergerakan pesawat udara (<i>Apron Movement Control / AMC</i>); 6) personel pengelola dan pemantau lingkungan; 7) personel pertolongan kecelakaan penerbangan-pemadam kebakaran (PKP-PK); 8) personel keamanan; 9) personel fasilitas keamanan penerbangan; dan 10) Personel <i>salvage</i>.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 423 (1) bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 423 (2) bersifat kumulatif maksimal, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p>
24.	424	<p>(1) Setiap orang yang tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan/atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (1) berupa kematian atau luka fisik orang yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (2) huruf a, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 240 yang berbunyi:</p> <p>(1) Badan usaha bandar udara bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan/atau pihak ketiga yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara.</p> <p>(2) Tanggung jawab terhadap kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:</p> <p>a. kematian atau luka fisik orang; b. musnah, hilang, atau rusak peralatan yang dioperasikan; dan/atau c. dampak lingkungan di sekitar bandar udara akibat pengoperasian bandar udara.</p> <p>(3) Risiko atas tanggung jawab terhadap kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib diasuransikan.</p>

		<p>(2) Setiap orang yang tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pengguna jasa bandar udara dan/atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (1) berupa:</p> <p>a. musnah, hilang, atau rusak peralatan yang dioperasikan; dan/atau</p> <p>b. dampak lingkungan di sekitar bandar udara, yang diakibatkan oleh pengoperasian bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (2) huruf b dan huruf c, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000, (satu miliar rupiah).</p>	<p><u>Penjelasan:</u> Yang dimaksud dengan “pengguna jasa bandar udara” adalah setiap orang yang menikmati pelayanan jasa bandar udara dan/atau mempunyai ikatan kerja dengan bandar udara. Yang dimaksud dengan “pihak ketiga” adalah masyarakat sekitar bandar udara.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 424 (1) bersifat kumulatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 424 (2) bersifat kumulatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p>
25.	425	<p>Setiap orang yang melaksanakan kegiatan di bandar udara yang tidak bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas bandar udara yang diakibatkan oleh kegiatannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 241, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga)</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 241 yang berbunyi: Orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan usaha yang melaksanakan kegiatan di bandar udara bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas bandar udara yang diakibatkan oleh kegiatannya.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 425 bersifat</p>

		tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).	kumulatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.
26.	426	Setiap orang yang membangun bandar udara khusus tanpa izin dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 247 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 247 ayat (1) yang berbunyi: Dalam rangka menunjang kegiatan tertentu, Pemerintah, pemerintah daerah, dan/atau badan hukum Indonesia dapat membangun bandar udara khusus setelah mendapat izin pembangunan dari Menteri.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 426 bersifat kumulatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p>
27.	427	Setiap orang yang mengoperasikan bandar udara khusus dengan melayani penerbangan langsung dari dan/atau ke luar negeri tanpa izin dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 249, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 3.000.000.000,00 (tiga miliar rupiah).	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 249 yang berbunyi: Bandar udara khusus dilarang melayani penerbangan langsung dari dan/atau ke luar negeri kecuali dalam keadaan tertentu dan bersifat sementara, setelah memperoleh izin dari Menteri.</p> <p><u>Penjelasan:</u> Yang dimaksud dengan “keadaan tertentu”, antara lain, untuk tujuan <i>medical evacuation</i> dan penanganan bencana.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 427 bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p>
28.	428	(1) Setiap orang yang mengoperasikan bandar udara khusus yang digunakan untuk kepentingan umum tanpa izin dari Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 250 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 3.000.000.000,00 (tiga miliar rupiah).	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 250 yang berbunyi: Bandar udara khusus dilarang digunakan untuk kepentingan umum kecuali dalam keadaan tertentu dengan izin Menteri, dan bersifat sementara.</p> <p><u>Penjelasan:</u> Yang dimaksud “keadaan tertentu” dapat berupa: a. terjadi bencana alam atau keadaan darurat lainnya sehingga mengakibatkan tidak berfungsinya bandar udara umum; dan/atau b. pada daerah yang bersangkutan tidak terdapat bandar udara umum dan belum ada</p>

		<p>(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 15.000.000.000,00 (lima belas miliar rupiah).</p>	<p>moda transportasi yang memadai.</p> <p>Yang dimaksud “bersifat sementara” adalah jangka waktu terbatas sampai diatasnya kondisi keadaan tertentu.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 428 (1) bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 428 (2) bersifat kumulatif maksimal, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p>
29.	429	<p>Setiap orang yang menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan tidak memiliki sertifikat pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 275 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 275 ayat (1) yang berbunyi: Lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 271 ayat (2) wajib memiliki sertifikat pelayanan navigasi penerbangan yang ditetapkan oleh Menteri.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 429 bersifat kumulatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p>
30.	430	<p>(1) Personel navigasi penerbangan yang tidak memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 292 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 292 ayat (1) yang berbunyi: Setiap personel navigasi penerbangan wajib memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi.</p> <p><u>Penjelasan:</u> Yang dimaksud dengan “personel navigasi penerbangan yang terkait langsung dengan pelaksanaan pengoperasian dan/atau pemeliharaan fasilitas navigasi penerbangan” meliputi:</p> <p>a. personel pelayanan lalu lintas penerbangan, yang terdiri atas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) pemandu lalu lintas penerbangan; dan 2) pemandu komunikasi penerbangan.

			<p>b. personel teknik telekomunikasi penerbangan, yang terdiri atas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) teknisi komunikasi penerbangan; 2) teknisi radio navigasi penerbangan; 3) teknisi pengamatan penerbangan; dan 4) teknisi kalibrasi penerbangan. <p>c. personel pelayanan informasi aeronautika; dan</p> <p>d. personel perancang prosedur penerbangan adalah personel yang bertugas antara lain:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) merancang suatu prosedur pergerakan pesawat udara untuk: <ol style="list-style-type: none"> a) Keberangkatan (<i>standard instrument departure</i>). Prosedur pergerakan pesawat udara keberangkatan adalah jalur penerbangan tertentu dari suatu bandara, ditandai oleh fasilitas navigasi, yang merupakan panduan bagi penerbang. b) Kedatangan (<i>standard instrument arrival route</i>). Prosedur pergerakan pesawat udara kedatangan adalah jalur penerbangan tertentu menuju suatu bandara, ditandai oleh fasilitas-fasilitas navigasi, yang merupakan panduan bagi penerbang. c) Ancangan pendaratan (<i>instrument approach procedure</i>). Prosedur pergerakan pesawat udara ancangan pendaratan adalah rangkaian manuver yang ditetapkan bagi penerbang dalam melaksanakan prosedur ancangan pendaratan dengan hanya berpedoman pada instrumen-instrumen yang terdapat dalam cockpit serta fasilitas komunikasi dan navigasi. d) Terbang jelajah (<i>en-route</i>). Prosedur pergerakan pesawat udara terbang jelajah adalah prosedur pergerakan pesawat udara yang dimulai dari fase keberangkatan sampai dengan awal fase kedatangan melalui suatu jalur penerbangan dengan batas ketinggian minimum yang ditentukan (<i>minimum en-route altitude</i>). 2) Melakukan kajian aeronautika terhadap objek halangan yang berada dalam area
--	--	--	---

		<p>(2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).</p>	<p>operasi penerbangan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 430 (1) bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 430 (2) bersifat kumulatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p>
31.	431	<p>(1) Setiap orang yang menggunakan frekuensi radio penerbangan selain untuk kegiatan penerbangan atau menggunakan frekuensi radio penerbangan yang secara langsung atau tidak langsung mengganggu keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 306 dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).</p> <p>(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 306 yang berbunyi: Setiap orang dilarang: a. menggunakan frekuensi radio penerbangan kecuali untuk penerbangan; dan b. menggunakan frekuensi radio yang secara langsung atau tidak langsung mengganggu keselamatan penerbangan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 431 (1) bersifat kumulatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 431 (2) bersifat kumulatif maksimal, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p>
32.	432	<p>Setiap orang yang akan memasuki daerah keamanan terbatas tanpa memiliki izin masuk daerah terbatas atau tiket pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 334 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 334 ayat (1) yang berbunyi: Orang perseorangan, kendaraan, kargo, dan pos yang akan memasuki daerah keamanan terbatas wajib memiliki izin masuk daerah terbatas atau tiket pesawat udara bagi penumpang pesawat udara, dan dilakukan</p>

		lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).	<p>pemeriksaan keamanan.</p> <p><u>Penjelasan:</u> Yang dimaksud dengan “personel yang berkompeten di bidang keamanan penerbangan” adalah personel yang telah memiliki lisensi.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 432 bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p>
33.	433	Setiap orang yang menempatkan petugas keamanan dalam penerbangan pada pesawat udara niaga berjadwal asing dari dan ke wilayah Republik Indonesia tanpa adanya perjanjian bilateral sebagaimana dimaksud dalam Pasal 341, dipidana dengan pidana denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 341 yang berbunyi: Penempatan petugas keamanan dalam penerbangan pada pesawat udara niaga berjadwal asing dari dan ke wilayah Republik Indonesia hanya dapat dilaksanakan berdasarkan perjanjian bilateral.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 433 hanya berupa denda, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p>
34.	434	Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara kategori transpor tidak memenuhi persyaratan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 342 sehingga mengakibatkan kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 342 yang berbunyi: Setiap badan usaha angkutan udara yang mengoperasikan pesawat udara kategori transpor wajib memenuhi persyaratan keamanan penerbangan.</p> <p><u>Penjelasan:</u> Yang dimaksud dengan “persyaratan keamanan penerbangan” adalah dipenuhinya persyaratan di pesawat udara, antara lain: a. berupa tempat untuk meredam bahan peledak; b. menentukan daerah bagian pesawat udara yang bisa menerima ledakan dengan tidak membahayakan kegiatan penerbangan; dan c. pintu ruang kemudi pesawat udara (<i>cockpit door</i>) yang terbuat dari material yang tahan peluru dan dengan sistem pembuka rahasia dari kabin pesawat udara. Kategori transpor yang dipersyaratkan dalam ketentuan ini adalah pesawat udara yang beratnya saat lepas landas</p>

			<p>(<i>MTOW</i>) 45.500 kg keatas atau yang berkapasitas tempat duduk lebih dari 60 tempat duduk.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 434 bersifat kumulatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p>
35.	435	<p>Setiap orang yang masuk ke dalam pesawat udara, daerah keamanan terbatas bandar udara, atau wilayah fasilitas aeronautika secara tidak sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf c dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).</p>	<p>Pasal 344 huruf c</p> <p>Setiap orang dilarang melakukan tindakan melawan hukum (<i>acts of unlawful interference</i>) yang membahayakan keselamatan penerbangan dan angkutan udara berupa:</p> <p>c. masuk ke dalam pesawat udara, daerah keamanan terbatas bandar udara, atau wilayah fasilitas aeronautika secara tidak sah.</p> <p><u>Penjelasan:</u> Yang dimaksud dengan “fasilitas aeronautika”, antara lain, radar dan menara pengatur lalu lintas penerbangan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 435 bersifat alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.</p>
36.	436	<p>(1) Setiap orang yang membawa senjata, barang dan peralatan berbahaya, atau bom ke dalam pesawat udara atau bandar udara tanpa izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf d, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun.</p> <p>(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 344 huruf d yang berbunyi: Setiap orang dilarang melakukan tindakan melawan hukum (<i>acts of unlawful interference</i>) yang membahayakan keselamatan penerbangan dan angkutan udara berupa:</p> <p>d. membawa senjata, barang dan peralatan berbahaya, atau bom ke dalam pesawat udara atau bandar udara tanpa izin.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 436 (1) berupa pidana penjara, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 436 (2) berupa pidana penjara, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p>

		(3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun .	Sanksi pidana dalam pasal 436 (3) berupa pidana penjara maksimal, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.
37.	437	<p>(1) Setiap orang menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf e dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun.</p> <p>(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan atau kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.</p> <p>(3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 344 huruf e yang berbunyi: Setiap orang dilarang melakukan tindakan melawan hukum (<i>acts of unlawful interference</i>) yang membahayakan keselamatan penerbangan dan angkutan udara berupa: e. menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 437 (1) berupa pidana penjara, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 437 (2) berupa pidana penjara, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 437 (3) berupa pidana penjara maksimal, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p>
38.	438	(1) Kapten penerbang yang sedang bertugas yang mengalami keadaan bahaya atau mengetahui adanya pesawat udara lain yang diindikasikan sedang menghadapi bahaya dalam penerbangan, tidak memberitahukan kepada unit pelayanan lalu lintas penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 354 sehingga berakibat terjadinya	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 354 yang berbunyi: Kapten penerbang yang sedang bertugas yang mengalami keadaan bahaya atau mengetahui adanya pesawat udara lain yang diindikasikan sedang menghadapi bahaya dalam penerbangan wajib segera memberitahukan kepada unit pelayanan lalu lintas penerbangan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 438 (1) berupa pidana penjara, sehingga perbuatan ini</p>

		<p>kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.</p> <p>(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun.</p>	<p>dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 438 (2) berupa pidana penjara, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p>
39.	439	<p>(1) Setiap personel pelayanan lalu lintas penerbangan yang pada saat bertugas menerima pemberitahuan atau mengetahui adanya pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya atau hilang dalam penerbangan tidak segera memberitahukan kepada instansi yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pencarian dan pertolongan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 355 sehingga mengakibatkan kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.</p> <p>(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun.</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 355 yang berbunyi: Setiap personel pelayanan lalu lintas penerbangan yang bertugas wajib segera memberitahukan kepada instansi yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pencarian dan pertolongan setelah menerima pemberitahuan atau mengetahui adanya pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya atau hilang dalam penerbangan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 439 (1) berupa pidana penjara, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 439 (2) berupa pidana penjara, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak kejahatan.</p>
40.	440	<p>Setiap orang yang merusak atau menghilangkan bukti-bukti, mengubah letak pesawat udara, mengambil bagian pesawat udara atau barang lainnya yang tersisa akibat dari kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 360 ayat (1) dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau</p>	<p><u>Norma hukum yang dilanggar adalah:</u></p> <p>Pasal 360 ayat (1) yang berbunyi: Setiap orang dilarang merusak atau menghilangkan bukti-bukti, mengubah letak pesawat udara, dan mengambil bagian pesawat udara atau barang lainnya yang tersisa akibat dari kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara.</p> <p>Sanksi pidana dalam pasal 440 bersifat</p>

		denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).	alternatif, sehingga perbuatan ini dikategorikan sebagai tindak pelanggaran.
PENYIDIKAN			
41.	399	<p>(1) Pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang penerbangan diberi wewenang khusus sebagai penyidik tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini.</p> <p>(2) Dalam pelaksanaan tugasnya pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada dibawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia.</p>	

Berdasarkan pembahasan dalam tabel diatas, dapat diperoleh kualifikasi pasal-pasal ketentuan pidana tersebut yang masuk sebagai:

1. Kejahatan; adalah sebagaimana diatur dalam pasal 401, 406 ayat (3), 411, 412 ayat (6), 412 ayat (7), 413 ayat (2), 419 ayat (2), 422 ayat (1), 422 ayat (2), 422 ayat (3), 423 ayat (2), 424 ayat (1), 424 ayat (2), 425, 426, 428 ayat (2), 429, 430 ayat (2), 431 ayat (1), 431 ayat (2), 434, 436 ayat (1), 436 ayat (2), 436 ayat (3), 437 ayat (1), 437 ayat (2), 437 ayat (3), 438 ayat (1), 438 ayat (2), 439 ayat (1), dan 439 ayat (2). Kesemuanya berjumlah 31 ketentuan pidana yang terdiri atas 21 pasal.
2. Pelanggaran; adalah sebagaimana diatur dalam pasal 402, 403, 404, 405, 406 ayat (1), 406 ayat (2), 407, 408, 409, 410, 412 ayat (1), 412 ayat (2), 412 ayat (3), 412 ayat (4), 412 ayat (5), 413 ayat (1), 414, 415, 416, 417, 418, 419 ayat (1), 420, 421 ayat (1), 423 ayat (1), 427, 428 ayat (1), 430 ayat (1), 432, 433, 435, 440. Kesemuanya berjumlah 32 ketentuan pidana yang terdiri atas 27 pasal.
3. Khusus untuk pasal 421 ayat (2), pidana yang dijatuhkan bersifat kumulatif alternatif, oleh karena itu penentuan kualifikasi perbuatannya tidak dapat berdasarkan pada pidana yang dijatuhkan. Disamping itu, tidak ada rumusan ketentuan pidana yang menyatakan secara tegas apakah perbuatan yang diancam dengan pidana itu dikualifikasikan sebagai pelanggaran atau kejahatan.

4.3. PPNS di Bidang Penerbangan

Sebagaimana yang disampaikan oleh narasumber, bahwa sampai saat ini di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara belum memiliki struktur kelembagaan operasional penegakan hukum, sebagaimana yang diamanatkan dalam Peraturan Menteri Hukum dan HAM RI tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengangkatan, Mutasi, dan Pemberhentian Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil, Nomor: M.04.PW.07.03 Tahun 2007. Namun sekitar awal tahun 2000-an, pernah diikuti lebih kurang 90 (sembilan puluh) orang (2 angkatan) untuk dididik sebagai penyidik di Pusdik Reskrim Polri di Megamendung. Akan tetapi, sampai saat ini kelembagaan operasional penegakan hukum belum ada, sehingga setelah selesai mengikuti pendidikan PPNS tersebut para personel kembali ke satuan kerja asalnya masing-masing. Karena ketidak-adaan struktur organisasi penegakan hukum inilah, keterampilan dan kemampuan personel yang mengikuti pendidikan penyidik itu menjadi tidak terasah dan lama kelamaan ditakutkan akan hilang, selain itu Surat Keputusan (Skep) pengangkatan sebagai penyidik yang dikeluarkan oleh Menkum dan HAM, tidak pernah dapat diterbitkan. Hal ini pula yang menyebabkan ketika UU No. 15 tahun 1992 tentang Penerbangan masih berlaku, tidak pernah dilakukan upaya penegakan ketentuan pidana.

Saat ini, peran dan fungsi penegakan hukum masih dilekatkan pada Biro Hukum Kementerian Perhubungan. Hal ini untuk mengatasi kendala legalitas kelembagaan serta kemampuan SDM yang menguasai tentang hukum. Meskipun, peran dan fungsi biro hukum dan operasional penegakan hukum juga memiliki kemiripan, namun sebenarnya diantara keduanya memiliki perbedaan yang cukup mendasar. Kementerian Perhubungan sudah beberapa kali mengajukan restrukturisasi organisasi kelembagaan yang ada, terutama dalam hal fungsi operasionalisasi penegakan hukum, namun sampai saat ini hal tersebut belum dapat terealisasi.

Jadi pada kesimpulannya dapatlah dikatakan bahwa, PPNS di bidang penerbangan sebagaimana yang diamanatkan dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, saat ini belum ada. Mengingat belum adanya kelembagaan atau wadah operasionalisasi penegakan hukum serta SDM yang pernah mengikuti pendidikan penyidik belum memiliki Skep sebagai Penyidik.

BAB 5

PROSPEK IMPLEMENTASI KEBIJAKAN KRIMINAL DALAM UNDANG-UNDANG NO. 1 TAHUN 2009

Pada Bab V ini, peneliti akan mengurai analisis kajian yuridis, teori dan konsep, serta wawancara para narasumber tidak terikat, yang memberikan tanggapan dan pemikirannya berkaitan dengan pertanyaan penelitian, apakah implementasi kebijakan kriminal dalam UU No. 1 Thn. 2009 tentang Penerbangan dapat dilaksanakan.

5.1. Hasil Kajian Yuridis

Atas hasil penelusuran terhadap materi ketentuan pidana dan penyidikan, sebagaimana yang diatur dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, maka diperoleh:

1. Terhadap substansi materi “Ketentuan Pidana”.
 - a. Dikaitkan dengan UU No. 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, pada pasal 44 ayat (2) yang mengatakan bahwa, “Ketentuan mengenai teknik penyusunan peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam lampiran yang tidak terpisahkan dari Undang-Undang ini”. Dimana pada butir 94 pada lampiran, menyatakan:

“Sehubungan adanya perbedaan antara tindak pidana kejahatan dan tindak pidana pelanggaran di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, rumusan ketentuan pidana harus menyatakan secara tegas apakah perbuatan yang diancam dengan pidana itu dikualifikasikan sebagai pelanggaran atau kejahatan”.

Didalam uraian pasal-pasal ketentuan pidana UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, tidak mencantumkan secara tegas adanya perbedaan apakah perbuatan yang diancam dengan pidana itu dikualifikasikan sebagai tindak pidana kejahatan atau tindak pidana pelanggaran. Hal ini yang tentunya akan

menyulitkan dalam penerapan asas-asas hukum pidana sebagaimana yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

- b. Dikaitkan dengan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
- 1) Pasal 359 KUHP menyatakan, “Barangsiapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama 5 tahun atau pidana kurungan paling lama 1 tahun”.
Sementara disisi lain, dalam ketentuan pidana UU No. 1 Tahun 2009 juga mengatur tentang ketentuan yang materinya tentang *mengakibatkan matinya orang*. Hal ini tersurat didalam 13 ketentuan, yaitu:
 - (1) Pasal 406 ayat 3, Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **mengakibatkan kematian seseorang** dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp. 2.500.000.000,- (dua miliar lima ratus juta rupiah).
 - (2) Pasal 412 ayat 7, Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), ayat (3), ayat (4), atau ayat (5) **mengakibatkan cacat tetap atau matinya orang** dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.
 - (3) Pasal 413 ayat 2, Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **mengakibatkan matinya orang**, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
 - (4) Pasal 419 ayat 2, Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **mengakibatkan matinya orang**, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.

- (5) Pasal 422 ayat 3, Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **mengakibatkan matinya orang**, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).
- (6) Pasal 423 ayat 2, Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **mengakibatkan matinya orang**, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
- (7) Pasal 428 ayat 2, Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **mengakibatkan matinya orang** dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 15.000.000.000,00 (lima belas miliar rupiah).
- (8) Pasal 430 ayat 2, Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **mengakibatkan matinya orang**, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
- (9) Pasal 431 ayat 2, Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **mengakibatkan matinya orang**, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- (10) Pasal 436 ayat 3, Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **mengakibatkan matinya orang**, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.

(11) Pasal 437 ayat (3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **mengakibatkan matinya orang**, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.

(12) Pasal 438 ayat 2, Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **mengakibatkan matinya orang**, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun.

(13) Pasal 439 ayat 2, Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **mengakibatkan matinya orang**, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun.

2) Bab XIX A: Kejahatan Penerbangan dan Kejahatan Terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan.

Didalam ketentuan pidana UU No. 1 Tahun 2009, ada 3 ketentuan yang memiliki kesamaan substansi materi dengan materi yang terkandung didalam KUHP. Berikut ini tabel sandingannya:

NO.	UU No. 1 Thn. 2009	KUHP
1.	Pasal 412 ayat (1), Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf a dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).	Pasal 479 huruf q, Barangsiapa di dalam pesawat udara melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dalam pesawat udara dalam penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun.
2.	Pasal 412 ayat (2), Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang melanggar tata tertib dalam	Pasal 479 huruf r, Barangsiapa di dalam pesawat udara melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat mengganggu ketertiban dan tata

	penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf b dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).	tertib di dalam pesawat udara dalam penerbangan, dipidana penjara selama-lamanya satu tahun.
3.	Pasal 437 ayat (1), Setiap orang menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf e dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun.	Pasal 479 huruf p, Barangsiapa memberikan keterangan yang diketahuinya adalah palsu dan karena perbuatan itu membahayakan keamanan pesawat udara dalam penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun.

Apabila diamati dengan seksama, dari ketiga ketentuan ini memiliki norma kaidah perbuatan pidana yang sama, padahal didasarkan atas dua UU yang berbeda. Bukankah hal ini nantinya juga akan menemui kesulitan dalam penerapannya.

Dalam hal adanya kesamaan/kemiripan norma kaidah perbuatan pidana maupun materi ketentuan pidana yang diatur dalam KUHP dan UU No. 1 Thn. 2009, peneliti menilai bahwa akan terjadi tarik menarik penggunaan dasar hukum jika peristiwa pidana ini benar-benar terjadi. Hal ini dikarenakan norma kaidah perbuatan pidana yang sama, namun didasarkan pada 2 UU yang berbeda. Kondisi ini yang akan berdampak pada tumpang tindihnya kewenangan penegak hukumnya, karena antar kedua UU tersebut memberikan kewenangan kepada aparat penegak hukum (penyidik) yang berbeda. UU No. 1 Thn. 2009 memberikan kewenangan kepada PPNS, sedangkan KUHP kepada Penyidik Polri.

2. Terhadap substansi materi “Penyidikan”, dimana pasal 399 ayat (1) menyatakan bahwa: *“Pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di*

*bidang penerbangan **diberi** wewenang khusus sebagai penyidik tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang ini”.*

- a. Dikaitkan dengan UU No. 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, pada lampiran butir 181, menyatakan bahwa, “Dalam merumuskan ketentuan yang menunjuk pejabat tertentu sebagai penyidik hendaknya diusahakan agar **tidak mengurangi kewenangan penyidik umum untuk melakukan penyidikan**”.

Contoh:

*Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan ... (nama departemen atau instansi)... **dapat diberikan** kewenangan untuk melaksanakan penyidikan terhadap pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan dalam Undang-Undang ini.*

Secara tekstual, bunyi pasal 399 ayat (1) dipahami sebagai mengurangi atau menghilangkan kewenangan penyidik umum, dalam hal ini Penyidik Polri untuk melakukan penyidikan. Sehingga secara tidak langsung pasal ini menyatakan, bahwa dalam konteks penegakan ketentuan pidana UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, hanya PPNS yang merupakan penyidiknya (tunggal). Bahkan, dimungkinkan ada kecenderungan bahwa “pembuat UU” memang tidak menginginkan adanya kewenangan penyidik lain selain yang diamanatkan oleh UU tersebut.

Selain itu, dengan penggunaan terminologi kata “diberi”, dapat mencerminkan bahwa tidak ada dilakukan pembatasan kewenangan penyidikan ini. Pemahamannya dapat berarti bahwa setiap pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang penerbangan, **secara otomatis** adalah juga merupakan penyidik. Padahal untuk menjadi seorang penyidik, masih banyak hal-hal yang dipersyaratkan oleh ketentuan-ketentuan lain, sesuai dengan

peraturan perundangan yang berlaku dalam hal penyidikan, dalam sistem peradilan pidana di Indonesia.

- b. Dikaitkan dengan UU No. 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah. Berdasarkan bunyi Bab IV pasal 7 ayat (1) tentang Kewenangan Daerah, dikatakan bahwa: “Kewenangan daerah mencakup kewenangan dalam seluruh bidang pemerintahan, kecuali **kewenangan dalam bidang politik luar negeri, pertahanan, keamanan, peradilan, moneter dan fiskal, agama**, serta kewenangan bidang lain”.

Sesungguhnya kewenangan Pusat di bidang perhubungan sudah di-desentralisasikan kepada Daerah. Oleh karena itu, apabila ingin sejalan dengan UU Otonomi Daerah, maka seharusnya kedudukan PPNS di bidang penerbangan pun juga didistribusikan ke Daerah. PPNS di tingkat Pusat tidak memiliki kewenangan ke Daerah, karena apabila itu dilakukan akan bertentangan dengan konsep wilayah hukum (*locus delicti*) dalam sistem peradilan pidana di Indonesia. Hal ini yang tidak terakomodir dengan jelas di UU No. 1 Tahun 2009. Disisi yang lain, bahwa sesuai kewenangan peradilan yang tidak didesentralisasikan pada kewenangan daerah, maka sesungguhnya kewenangan untuk melaksanakan penyidikan sebagai subsistem dalam sistem peradilan pidana terpadu yang dianut oleh Indonesia adalah Penyidik Polri.

5.2. Hasil Kajian Teori dan Konsep

Berbicara mengenai masalah penanggulangan kejahatan di masyarakat, tentunya tidak dapat dipisahkan dari konteks pembicaraan mengenai kebijakan/politik kriminal. Arti atau definisi dari kebijakan kriminal itu sendiri menurut Sudarto, adalah usaha rasional dari masyarakat dalam menanggulangi

kejahatan. Usaha penanggulangan kejahatan ini, dapat bersifat penal dan nonpenal. Usaha penanggulangan kejahatan secara penal yang dilakukan melalui, langkah-langkah perumusan norma-norma hukum pidana yang didalamnya terkandung unsur-unsur substantif, struktural, dan kultural masyarakat tempat sistem hukum pidana itu diberlakukan.

Usaha penanggulangan kejahatan melalui sarana penal tersebut dalam operasionalisasinya dijalankan melalui suatu sistem yakni sistem peradilan pidana, yang di dalamnya terkandung gerak sistemik dari subsistem-subsistem pendukungnya yaitu Kepolisian, Kejaksaan, Pengadilan, dan Lembaga Koreksi (Lembaga Pemasyarakatan). Dimana secara keseluruhan merupakan satu kesatuan (totalitas) yang berusaha mentransformasikan masukan (*input*), menjadi keluaran (*output*) yang menjadi tujuan sistem peradilan pidana, yaitu berupa resosialisasi pelaku tindak pidana (jangka pendek), pencegahan kejahatan (jangka menengah), dan kesejahteraan sosial (jangka panjang). Tujuan akhir dari kebijakan kriminal adalah perlindungan masyarakat, yaitu dalam rangka mencapai suatu tujuan utama yang disebut dengan berbagai istilah, misalnya kebahagiaan warga masyarakat/penduduk, kehidupan kultural yang sehat dan menyegarkan, kesejahteraan masyarakat, atau untuk mencapai suatu keseimbangan.

Namun, politik kriminal tersebut tidak akan membawa pengaruh apa-apa dalam memberi perlindungan masyarakat untuk mencapai tujuan utama kesejahteraan masyarakat, bila tidak ada yang bertanggung jawab dalam melaksanakan politik kriminal tersebut.

Melaksanakan politik kriminal antara lain berarti membuat perencanaan untuk masa yang akan datang, dalam menghadapi atau menanggulangi masalah-masalah yang berhubungan dengan kejahatan. Termasuk dalam perencanaan ini adalah, disamping merumuskan perbuatan-perbuatan apa saja yang seharusnya dijadikan tindak pidana, juga menetapkan sistem pemidanaan yang bagaimana yang seharusnya bisa diterapkan kepada terpidana dengan tetap memperhatikan hak-hak terpidana.

Oleh karena itu, kebijakan kriminal (*penal policy/criminal law policy/strafrechtspolitik*) dapat didefinisikan sebagai, usaha mewujudkan

peraturan perundang-undangan pidana yang sesuai dengan keadaan dan situasi, pada suatu waktu dan untuk masa yang akan datang. Perumusan ketentuan pidana didalam KUHP maupun diluar KUHP, pada prinsipnya merupakan suatu bentuk kebijakan kriminal (*criminal policy*) dari negara, guna menanggulangi kejahatan atau pelanggaran yang terjadi di tengah masyarakat. Hal ini merupakan bagian integral dari upaya perlindungan masyarakat, guna mencapai kesejahteraan masyarakat.

Kebijakan legislatif atau kebijakan perundang-undangan, secara fungsional dapat dilihat sebagai bagian dari perencanaan dan mekanisme penanggulangan kejahatan. Hal ini karena menurut Muladi, berbicara mengenai bagaimana cara penanggulangan kejahatan secara mutatis mutandis terkait dengan masalah penegakan hukum pidana⁷³.

Oleh karena kebijakan perundang-undangan merupakan tahap awal dari perencanaan penanggulangan kejahatan, maka wajarlah apabila kebijakan perundang-undangan atau kebijakan legislatif merupakan bagian dari kebijakan kriminal (*criminal policy*)⁷⁴. Sudarto pernah mengemukakan bahwa kebijakan kriminal dalam arti yang paling luas yang beliau ambil dari Jorgen Jepsen ialah keseluruhan kebijakan, yang dilakukan oleh badan-badan resmi, yang dilakukan melalui perundang-undangan dan badan badan resmi, yang bertujuan untuk menegakkan norma-norma sentral dari masyarakat⁷⁵.

Indonesia merupakan negara hukum (*rechstaat*), sebagaimana yang tercantum dalam Undang-Undang Dasar 1945. Dimana dalam usaha penanggulangan kejahatan di masyarakat dengan sarana penal, yang secara operasionalisasinya menggunakan sistem peradilan pidana dengan model terpadu (*Integrated Criminal Justice System*).

Konsepsi sistem peradilan pidana tersebut dianut karena sebagai konsekuensi adanya diferensiasi fungsional dan instansional dalam penyelenggaraan peradilan pidana di Indonesia berdasarkan Kitab Undang-Undang

⁷³ Muladi, *Kapita Selekta*, *Op. cit.*, hal. IX.

⁷⁴ *Ibid.*

⁷⁵ Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai*, *Op. cit.*, hal. 1.

Hukum Acara Pidana (KUHAP) Nomor 8 Tahun 1981 yang merupakan dasar hukum dari pelaksanaan sistem peradilan di Indonesia.

Konsepsi Sistem Peradilan Pidana Terpadu yang dianut oleh Indonesia ini menghendaki adanya kerjasama secara terpadu di antara komponen-komponen yang terlibat dalam sistem peradilan pidana, mengingat dalam keterpaduan, kegagalan dari salah satu komponen dalam sistem tersebut akan mempengaruhi cara dan hasil kerja dari komponen lainnya. Menurut Mardjono Reksodiputro⁷⁶;

Keterkaitan atau keterpaduan diantara subsistem-subsistem dalam sistem peradilan pidana bisa dikatakan seperti “bejana berhubungan” karena setiap masalah dalam salah satu subsistem akan menimbulkan dampak pada subsistem-subsistem yang lainnya. Reaksi yang timbul sebagai akibat hal ini akan menimbulkan dampak kembali pada subsistem awal dan demikian selanjutnya terus menerus. Oleh sebab itu masing-masing komponen harus memiliki pandangan yang sama dan memiliki rasa tanggung jawab baik terhadap hasil kerja sesuai dengan posisinya masing-masing maupun secara keseluruhan dalam kegiatan proses sistem peradilan pidana.

Dalam kaitan sebagaimana yang diatur dalam Ketentuan Pidana dan Penyidikan dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dapatlah disimpulkan bahwa UU Penerbangan tersebut juga mengandalkan hukum pidana (*criminal policy*) sebagai upaya efek pemaksa dalam implementasinya.

Namun, pelaksanaan hukum dalam konteks kebijakan kriminal, harus pula disandarkan pada faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan dan keefektifan hukum. Dimana, keefektifan hukum adalah situasi ketika hukum yang berlaku dapat dilaksanakan, ditaati dan berdaya guna sebagai alat kontrol sosial atau sesuai tujuan dibuatnya hukum tersebut.

Hal ini dapat dipahami bahwa ketika kebijakan kriminal sebagaimana yang diatur dalam UU No. 1 Tahun 2009 dapat diimplementasikan, maka secara otomatis meningkatkan pula usaha dalam perlindungan masyarakat (*social defence*) dalam usaha mencapai kesejahteraan masyarakat (*social welfare*), oleh karena kebijakan kriminal merupakan bagian integral dari kebijakan sosial (*social policy*). Begitu pula sebaliknya, ketika hukum yang berlaku tersebut tidak dapat

⁷⁶ Mardjono Reksodiputro, *Hak Asasi Manusia Dalam, Op. cit.*, hal. 89.

dilaksanakan, maka hilanglah salah satu usaha dalam perlindungan masyarakat, dalam rangka mencapai kesejahteraan masyarakat.

Apabila dikaitkan dengan adanya beberapa kelemahan dalam ketentuan pidana dan penyidikan UU No. 1 Tahun 2009, yang kemudian disandingkan dengan pandangan Soerjono Soekanto,⁷⁷ yang mengatakan bahwa ada faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan/keefektifan hukum, maka diperoleh pandangan sebagai berikut:

1. Dari aspek Hukum/UU/peraturan; artinya kalau hukum itu baik, maka ada kejelasan penafsiran, sinkronisasi dan harmonisasi baik vertikal maupun horizontal.

Dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, masih ditemukan ketidak-sinkronan dan ketidak-harmonisan dalam Ketentuan Pidana dan Penyidikan, baik secara vertikal (dengan UU lain) maupun secara horizontal (dengan UUD 1945).

2. Dari aspek Penegak hukum (pembentuk hukum maupun penerap hukum); artinya sejauhmana komitmen proses penegakan hukum sesuai dengan tujuan dibuatnya hukum tersebut.

Akibat masih adanya ketidak-sinkronan dalam ketentuan pidana dan penyidikan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dengan ketentuan perundangan lain, maka proses penegakan hukum (implementasi kebijakan kriminal) tidak dapat berjalan sebagaimana tujuan dibuatnya UU tersebut.

5.3. Hasil Wawancara

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan peneliti terhadap ke-5 narasumber tersebut, secara jelas dan tegas dikatakan bahwa ada kekhawatiran kalau implementasi kebijakan kriminal dalam UU No. 1 Tahun 2009 akan juga bernasib sama dengan UU No. 15 Tahun 1992 yang tidak pernah diterapkan, dimana hal tersebut seiring dengan latar belakang masalah penelitian ini.

⁷⁷ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang mempengaruhi Penegakan Hukum*, Cet. ke-6, (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2005), hal. 8.

Berikut inti kutipan yang disampaikan oleh Ruth Hanna Simatupang dalam wawancara yang dilakukan pada tanggal 31 Maret 2011:

Sebenarnya lahirnya UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, masih sangat banyak kekurangan dan kelemahannya. Dari aspek hukum pidana maupun ketentuan perundangan lain, masih banyak yang menyimpang. Sebagai contoh, seyogyanya pada saat penyusunan RUU, terus dilakukan sosialisasi sehingga masyarakat pun dapat berperan serta secara aktif memberikan masukan dan kritik terhadap materi UU tersebut. Namun, sejauh pengetahuan saya, pada saat penyusunan RUU dilaksanakan di hotel berbintang, dan juga selalu berpindah-pindah dari satu hotel ke hotel lain. Sangat terkesan bahwa tim perumus RUU tersebut merahasiakan kegiatan mereka, dan tidak ingin masyarakat mengetahuinya.

Tanpa melibatkan masyarakat secara aktif melalui sosialisasi RUU yang dipublikasikan sebelumnya, tiba-tiba secara sekonyong-konyong RUU tersebut sudah disahkan oleh DPR, dan hanya dibutuhkan waktu 6 bulan untuk menyusun sebanyak 466 pasal. Belum lagi dari aspek materi UU Penerbangan tersebut. Bayangkan saja bahwa UU tersebut berisi 466 pasal dan sudah mengatur hal-hal yang teramat teknis, yang seharusnya dalam UU itu hanya mengatur kaidah-kaidah atau norma umumnya saja. Selanjutnya dapat diatur melalui Peraturan Pemerintah, Keputusan Presiden dan Keputusan Menteri.

Dalam konteks penegakan hukum, idealnya diciptakan suatu lembaga pengawas penerbangan tersendiri yang independen yang mungkin terdiri juga dari unsur kepolisian. Otoritas lembaga pengawas penerbangan ini langsung bertanggung jawab kepada Presiden, dan tidak melalui Menteri Perhubungan. Sehingga nanti akan bisa diciptakan sistem peradilan pidana dengan setting khusus. Selama institusi penegak hukumnya berada dibawah Kementerian Perhubungan, niscaya penegakan hukumnya tidak akan dapat berjalan sesuai dengan harapan, meskipun telah diamanatkan oleh UU.

Jadi, saya sangat meragukan bahwa kebijakan kriminal atau ketentuan pidana UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dapat dijalankan dan

ditegakkan. Tetapi saya juga berharap agar Polri tidak tinggal diam dalam melakukan penegakan hukum di bidang penerbangan.

Hal senada juga dikatakan Edie Haryoto dalam wawancara yang dilakukan pada tanggal 29 Maret 2011, yaitu:

Apa yang ada dalam ketentuan pidana UU No. 1 Thn. 2009 tentang Penerbangan, hanya sempurna diatas kertas, namun sangat sulit untuk dapat dilaksanakan. Bagaimana mungkin keberadaan PPNS tersebut dapat berjalan secara optimal apabila antara institusi yang membuat aturan penerbangan menjadi satu dengan fungsi penegakan hukumnya. Bukankah ujung-ujungnya nanti yang mungkin terbukti salah adalah staf Ditjen Perhubungan Udara itu sendiri atau bahkan pejabatnya. Itu khan artinya menyidik institusinya sendiri. Untuk hal itu, sepertinya tidak mungkin. Seharusnya Kementerian Perhubungan itu hanya membuat aturan mainnya saja, sedangkan penegakan hukumnya diserahkan pada institusi lain, dalam hal ini Kepolisian.

Kelemahan kita dalam menyusun suatu peraturan perundangan adalah seringkali satu sama lain UU itu bertabrakan. Terutama UU yang mengatur dalam konteks keamanan, pasti saja sering bertabrakan dengan undang-undang lain. Contohnya, UU Penerbangan dan UU Kepolisian.

Adanya pendapat atau pandangan yang mengatakan bahwa penegakan hukum apabila dilakukan oleh PPNS pasti akan lebih beres, menurut saya amat keliru. Khusus dalam konteks kebijakan kriminal dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan ini, saya sangat berkeyakinan akan bernasib sama seperti UU penerbangan yang lalu, karena akan sangat sulit untuk diterapkan dan dijalankan.

Seyogyanya penerapan dimensi represif atau kebijakan kriminal dalam konteks penerbangan bukan menjadi andalan semata, justru sebaiknya kontrol publik dan kontrol intern yang harus ditingkatkan. Dimensi represif hanya diterapkan dalam skala yang benar-benar sudah tidak dapat diatasi melalui kontrol publik dan intern tersebut.

Pendapat ini sedikit berbeda dengan pandangan K. Martono yang merupakan narasumber ahli hukum penerbangan dalam penyusunan UU No. 1 Tahun 2009, yang dikatakan pada saat wawancara tanggal 30 Maret 2011:

Sebagai salah seorang narasumber ahli hukum penerbangan yang terlibat dalam penyusunan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, saya merasa 60 % puas dan 40 % tidak puas atas isi materi UU Penerbangan ini. UU ini telah disusun dengan mempertimbangkan berbagai kondisi dan tantangan masa depan dunia penerbangan Indonesia. Namun masih saja ada beberapa “kecolongan” yang membuat saya sedikit kecewa atas UU ini. Patut anda ketahui, bahwa dalam penyusunan UU penerbangan ini banyak tarik-menarik kepentingan yang bermain dalam tiap-tiap pasal yang ada. Hal-hal seperti ini sangat tidak tampak dan sulit sekali dibuktikan, namun sangat dapat dirasakan.

Terlepas dari segala kelemahan dan kekurangan yang ada di UU penerbangan ini, kita sebaiknya memikirkan bagaimana dapat menjalankan dengan sebaik-baiknya.

Sebagaimana prinsip dasar penerapan kebijakan kriminal dalam setiap UU adalah bertujuan untuk mendapatkan efek pemaksa, maka begitu juga halnya dengan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang juga menerapkan pasal-pasal tentang Ketentuan Pidana. Diharapkan dengan adanya ini, dapat memberikan ketaatan dan kepatuhan dalam melaksanakan ketentuan-ketentuan regulasi penerbangan.

Saya optimis bahwa UU ini akan dapat dijalankan sesuai harapan, yang tentunya akan berdampak pada peningkatan keamanan dan keselamatan penerbangan. Namun dalam hal penegakan hukum, saat ini saya ragu apabila dapat dijalankan oleh PPNS. Saya pernah menjabat sebagai Kepala Biro Hukum Ditjen Perhubungan Udara, jadi saya tahu betul kondisi organisasi dan SDM yang ada disana. Sampai saat ini pun, setahu saya belum ada disiapkan wadah dan SDM yang akan menjalankan fungsi dan perannya sebagai PPNS.

Jadi ketika anda bertanya, apakah ketentuan pidana yang ada dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan akankah dapat ditegakkan? Jawaban saya “dapat”, tetapi tergantung pada siapa penegak hukumnya. Apabila PPNS sebagaimana yang diamanatkan oleh UU, tentu masih sangat sulit. Namun apabila PPNS tidak bisa jalan, Polri seharusnya berani melakukan penegakan hukumnya.

Karena dalam hal penyidikan, PPNS mendapatkan sebagian kewenangannya dari penyidik Polri.

Berikut ini pandangan dari perspektif wartawan Dudi Sudibyo yang disampaikan kepada peneliti pada saat wawancara tanggal 8 April 2011 di kantor Kompas Group:

Saya tidak sepenuhnya sependapat dengan pernyataan yang mengatakan bahwa dengan diterapkannya kebijakan kriminal dapat meningkatkan faktor keamanan dan keselamatan penerbangan. Ada hal-hal tertentu yang menurut pandangan saya, tidak tepat apabila diterapkan kebijakan kriminal. Terutama hal-hal yang menyangkut pendekatan pemidanaan dalam kasus-kasus kecelakaan pesawat udara. Dalam suatu kejadian kecelakaan pesawat udara, banyak sekali faktor-faktor yang dapat menyebabkan suatu kecelakaan terjadi baik secara langsung maupun tidak langsung.

Apabila dikait-kaitkan suatu penyebab kecelakaan pesawat terbang, ditakutkan hal ini akan pula merembet pada industri pesawat terbang. Hal ini pula yang mungkin akan menghambat perkembangan teknologi dalam industri penerbangan. Oleh karena itu, saya tidak sependapat apabila pendekatan yang digunakan dalam mencari penyebab kecelakaan pesawat udara selalu dengan kebijakan kriminal.

Akan tetapi dalam kaitan kebijakan kriminal sebagaimana yang diamanatkan dalam UU No. 1 Tahun 2009, saya setuju dalam rangka menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan. Namun apabila melihat SDM yang menegakkannya, saya sangat ragu hal itu dapat berjalan sebagaimana mestinya.

Seperti yang kita ketahui bersama, bahwa larangan terbang yang dikeluarkan oleh Uni Eropa itu sebenarnya ditujukan kepada pemerintah sebagai regulator, yang dalam hal ini adalah Ditjen Perhubungan Udara. Jadi yang diragukan oleh pihak Uni Eropa itu adalah kredibilitas aparatnya, bukan terhadap operator.

Selama yang menjadi PPNS adalah merupakan bagian dari Ditjen Perhubungan Udara, maka selama itu pula saya tidak akan pernah yakin bahwa dimensi represif UU No. 1 Tahun 2009 dapat berjalan dengan optimal.

Selanjutnya, dalam penelitian ini peneliti juga melakukan wawancara dengan narasumber Agus Pambagio, yang merupakan pemerhati kebijakan publik. Wawancara dilakukan pada tanggal 29 Maret 2011, yang pada intinya Agus mengatakan bahwa:

Pelaksanaan apa yang diamanatkan oleh UU No. 1 Tahun 2009 akan bisa baik apabila regulatornya juga baik. Dari segi lingkup yang diatur maupun penataan, UU Penerbangan ini sudah cukup baik, dan sudah banyak yang dijalankan.

Namun dalam hal penerapan kebijakan kriminal, saya masih ragu karena ketidak-siapan institusi yang melaksanakan dan penegak hukumnya itu akan bisa berjalan. Hal utama yang menjadi keraguan adalah pelaksanaan instrumen hukumnya yang tidak sinkron dan harmonis (terjadi bentrokan) dengan peraturan perundangan lain serta kesiapan SDM PPNS-nya.

Sebagai contoh, dengan adanya UU Otonomi Daerah, kewenangan ataupun fungsi Ditjen Perhubungan Udara tidak bisa menyentuh sampai ke tingkat propinsi maupun Kabupaten. Hal ini juga berdampak pada kewenangan maupun kualifikasi PPNS tersebut. Dalam UU No. 1 Thn. 2009 tidak menjelaskan bagaimana pembahasan tentang kewenangan PPNS ini di tingkat Daerah. Hal ini menyebabkan tumpang tindihnya suatu ketentuan, yang menyebabkan ada kecenderungan bahwa penerapan kebijakan kriminal ini hanya formalitas saja.

Seharusnya benteng terakhir dalam proses legislasi terutama dalam hal harmonisasi dan sinkronisasi adalah pada Kementerian Hukum dan HAM. Sehingga hal-hal seperti ini tidak perlu terjadi.

Pada prakteknya, UU Penerbangan yang baru ini akan sangat sulit untuk diterapkan dimensi represifnya. Sehingga yang dapat dilakukan adalah dengan penguatan *civil society* melalui kontrol publik. Hal ini akan berdampak pada diperketatnya pengawasan dan ketegasan regulator.

BAB 6

KEBIJAKAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG PENERBANGAN DALAM KONTEKS KEBIJAKAN KRIMINAL DI MASA YANG AKAN DATANG

Upaya penanggulangan kejahatan dengan hukum pidana pada hakikatnya juga merupakan bagian dari usaha penegakan hukum pidana. Oleh karena itu, sering pula dikatakan, bahwa politik atau kebijakan hukum pidana juga merupakan bagian dari penegakan hukum (*law enforcement policy*).

Pembuatan kebijakan perundang-undangan dalam konteks hukum pidana, dapat disebut juga dengan istilah “politik hukum pidana.” Dengan demikian, dilihat sebagai bagian dari politik hukum, maka politik hukum pidana mengandung arti, bagaimana mengusahakan atau membuat dan merumuskan suatu perundang-undangan pidana yang baik. Pernyataan tersebut senada dengan definisi “*penal policy*” dari Marc Ancel yang menyatakan bahwa *penal policy* adalah “*suatu ilmu sekaligus seni yang bertujuan untuk memungkinkan peraturan hukum positif dirumuskan secara lebih baik.*”

Penyidikan merupakan subsistem dalam sistem peradilan pidana Indonesia yang menjadi bagian dari fungsi kepolisian. Fungsi kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat, yang bertujuan untuk mewujudkan keamanan dalam negeri (Pasal 4 jo. pasal 2 UU No. 2 Thn. 2002 tentang Polri, selanjutnya disebut UU Kepolisian). Pengembangan fungsi kepolisian adalah lembaga kepolisian atau Polri, yang merupakan alat negara⁷⁸.

Tugas pokok kepolisian sejalan dengan fungsi diatas adalah memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Untuk melaksanakan tugas pokok ini, Polri antara lain melakukan penyelidikan dan

⁷⁸ Martiman Prodjohamidjojo, *Penyelidikan dan Penyidikan*, Cet. ke-2, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1984), hal. 13-16.

penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya.

Untuk mencapai tujuannya, polisi sebagai penegak hukum tidak hanya melakukan tindakan-tindakan berdasarkan ketentuan undang-undang, tetapi juga melaksanakan diskresi. Diskresi adalah melakukan tindakan yang tidak terikat oleh suatu ketentuan peraturan perundang-undangan, tapi menurut penilaian pribadi harus dilakukan guna memenuhi suatu kewajiban. Dalam hal ini, diskresi yang dapat dilakukan oleh polisi tidak hanya diskresi terikat, tetapi juga diskresi bebas⁷⁹.

Tindakan atas dasar diskresi ini lebih bersifat moral daripada bersifat hukum. Diskresi polisi dan kepolisian dapat dilakukan dalam semua bentuk pelaksanaan tugas kepolisian, baik yang bersifat preventif (pencegahan), maupun yang bersifat represif (penindakan). Dari yang bentuknya represif yustisiil (penyidikan) dan juga represif non yustisiil (pemelihara ketertiban)⁸⁰. Diskresi adalah kebijaksanaan bertindak atas dasar pertimbangan individual dalam menghadapi situasi-situasi yang nyata. Berbeda dengan pengenyampingan perkara, dimana sebagian besar proses dalam suatu peradilan pidana telah dilaksanakan.

Meskipun memiliki kewenangan untuk melakukan diskresi, terdapat tiga asas yang senantiasa harus dijadikan pedoman dalam menjalankan tugasnya. Asas dimaksud adalah: Asas legalitas (berdasarkan hukum yang berlaku); Asas Opportunitas (demi kepentingan umum untuk menciptakan suasana tertib dan aman, dapat mengenyampingkan suatu perkara yang dianggap ringan); dan Asas kewajiban (dapat melakukan tindakan yang bersifat preventif dan/atau represif non yustisiil terhadap perbuatan-perbuatan yang tidak diatur dalam peraturan perundang-undangan). Untuk membatasi tindakan polisi, asas kewajiban diperinci

⁷⁹ Diskresi terikat: Tindakan yang dilakukan adalah salah satu dari beberapa tindakan alternatif yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan, dimana pemilihan salah satu alternatif adalah bebas. Diskresi bebas: Tindakan tidak perlu didasarkan atas ketentuan peraturan perundang-undangan, yang hanya menetapkan batas yang dilarang dilampaui. Lihat Djoko Prakoso, *Polri sebagai Penyidik dalam Penegakan Hukum*, Cet. ke-1, (Jakarta: Bina Aksara, 1987), hal. 167.

⁸⁰ *Ibid.*, hal. 183.

lagi atas 4 sub asas, yaitu: sub asas keperluan, sub asas masalah sebagai patokan, sub asas tujuan sebagai ukuran, dan sub asas keseimbangan.

Mengungkap suatu tindak pidana, bahwa benar telah terjadi suatu tindak pidana dan siapa pelakunya, bagaimana cara kejahatan itu dilakukan serta bagaimana pelakunya dapat ditangkap memerlukan pengetahuan besar tentang ilmu kriminalistik⁸¹ (ilmu penyidikan kejahatan) yang dalam praktek mencakup penggunaan ilmu seluas-luasnya. Ilmu penyidikan kejahatan ini dibedakan atas yang umum dan khusus. Ilmu penyidikan kejahatan umum mempelajari tentang sarana dan cara-cara menyidik semua macam kejahatan, misalnya daktiloskopi, sinyalemen, anjing pelacak dan sebagainya. Adapun yang khusus membahas mengenai sarana dan cara-cara menyidik kejahatan yang tertentu, misalnya pemalsuan tulisan, pemeriksaan jenis kertas, tinta, pemalsuan uang dan sebagainya. Dengan ilmu kriminalistik juga dapat diketahui motif suatu tindak pidana, diantaranya dengan cara menarik berbagai kejahatan serupa⁸².

Keseluruhan pengetahuan dan keterampilan menyangkut teknik dan taktik penyidikan haruslah dimiliki oleh seorang penyidik. Dengan demikian dapat diharapkan penyidikan yang dikerjakannya mampu menyajikan kebenaran materiil yang merupakan kebenaran menurut fakta yang sebenar-benarnya.

Dengan berlakunya KUHAP pada tahun 1981 terjadi perubahan yang cukup mendasar terkait eksistensi PPNS, dimana KUHAP telah mengakui keberadaan PPNS dalam sistem peradilan pidana di Indonesia. Pemberian kewenangan penyidikan tindak pidana kepada pegawai negeri sipil ini, secara prinsip mengurangi kekuasaan bidang penyidikan yang dimiliki Polri. Akan tetapi hal tersebut tidak demikian adanya. Hal ini disebabkan sebagaimana dalam pasal 7 ayat (2) KUHAP yang menyatakan bahwa dalam melaksanakan tugas penyidikan, PPNS berada dibawah koordinasi dan pengawasan penyidik Polri. Dengan demikian PPNS ada dalam kendali penyidik Polri.

Pasal 3 ayat (1) UU Kepolisian menyatakan bahwa PPNS membantu kepolisian dalam mengemban fungsi kepolisian. Sementara pasal 16 ayat (1) UU

⁸¹ R. Soesilo dan M. Karjadi, *Kriminalistik (Ilmu Penyidikan Kejahatan)*, (Bandung: Karya Nusantara, 1989), hal. IX.

⁸² *Ibid.*, hal. 3-4.

Kepolisian sejalan dengan pasal 107 ayat (1) KUHAP menyebutkan hal yang berbeda, justru polisi yang membantu tugas penyidikan yang dilakukan oleh PPNS. Sepertinya terdapat inkonsistensi antara pasal-pasal ini. Namun sesungguhnya hal ini bermakna bahwa, *penyidikan dapat dimotori dan ditanggungjawab oleh salah satu diantaranya, penyidik Polri atau PPNS atau keduanya secara bersama-sama.*

Dalam berhubungan dengan institusi peradilan pidana lainnya seperti kejaksaan, PPNS melakukannya dengan perantara kepolisian. Hasil penyidikan oleh PPNS diserahkan kepada JPU melalui penyidik Polri (pasal 107 ayat (3) KUHAP). Sementara dalam hal penghentian penyidikan, PPNS memberitahukannya sekaligus kepada penyidik Polri dan JPU (pasal 109 ayat (3) KUHAP). Meskipun dikatakan bahwa penyidikan oleh PPNS merupakan bagian dari sistem penyidikan oleh Polri, dan PPNS tidak mempunyai wewenang keluar karena sepenuhnya harus melalui penyidik Polri, namun tidak demikian halnya dengan pemberitahuan penghentian penyidikan. PPNS dapat langsung melakukannya kepada JPU tanpa harus melalui penyidik Polri. Berbeda halnya jika dibandingkan dengan hubungan antara Polri dan kejaksaan dalam penyidikan suatu tindak pidana. Polri dan kejaksaan masing-masing kedudukannya sama, sebagai sub sistem dalam sistem peradilan pidana.

Eksistensi PPNS dalam pelaksanaan fungsi penyidikan sangat mendapat dukungan dari kepolisian. Hal ini diantaranya terlihat dari organ pembinaan PPNS yang selalu diupayakan ada dalam struktur organisasi kepolisian, sejak masa kemerdekaan hingga saat ini, juga termasuk program pendidikan dan pelatihan bagi PPNS yang diselenggarakan Polri di Pusat Pendidikan Reskrim, Megamendung, Bogor.

Sebagai bagian atau subsistem dalam proses penegakan hukum pidana, hal yang harus dilakukan oleh badan pembuat undang-undang adalah membentuk suatu undang-undang yang sesuai dengan konsepsi sistem peradilan pidana yang terpadu. Dimana dalam membuat suatu materi ketentuan pidana maupun penyidikan, harus mengacu pada asas-asas hukum pidana yang berlaku dan memperhatikan pula ketentuan-ketentuan lain yang memiliki relevansi secara

langsung terhadap materi UU tersebut. Kerancuan yang terjadi dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dalam konteks kebijakan kriminal, yang dalam hal ini menghambat proses penegakan hukumnya terjadi karena ketidak-sinkronan dan ketidak-harmonisan terhadap beberapa ketentuan peraturan perundangan lain. Hal ini yang seharusnya tidak boleh terjadi dalam pembuatan suatu perundangan-undangan.

Oleh karena itu harus dilakukan usaha-usaha perbaikan, sehingga faktor ketidak-efektifan penerapan hukuman pidana dalam UU Penerbangan, karena adanya inkonsistensi ketentuan penyidikan antara KUHAP dan UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dapat teratasi, sehingga proses penyidikan dapat berjalan dengan baik dan tujuan akhir dari upaya penegakan hukum yaitu kesejahteraan masyarakat dapat tercapai. Berkaitan dengan hal tersebut, maka perlu dipikirkan suatu konsep penegakan hukum di bidang penerbangan yang baru (*setting khusus*), namun tetap seiring sejalan dengan asas-asas hukum pidana maupun ketentuan peraturan perundangan lain.

Adapun dasar pemikiran yang diajukan oleh Peneliti adalah karena kedua konsep ketentuan baik yang ada dalam UU No. 15 Tahun 1992 maupun UU No. 1 Tahun 2009 masih terdapat kelemahan. Ketika UU No. 15 Tahun 1992 berlaku, dimana yang menjadi penyidik adalah Polri dan PPNS, ternyata ketentuan pidana dari UU ini tidak pernah dilaksanakan penegakan hukumnya. Apabila dilihat ketentuan tentang penyidikan dalam UU No. 1 Tahun 2009, dimana yang menjadi penyidik adalah PPNS, ternyata masih juga ditemukan kerancuan dalam upaya penegakan hukum karena ada ketidak-sinkronan dan ketidak-harmonisan dengan ketentuan perundangan lain.

Berdasarkan hal tersebut, peneliti berkeyakinan bahwa harus dipikirkan cara lain yang kiranya lebih efektif dan efisien dalam upaya penegakan hukum di bidang penerbangan, namun tentu saja tidak bertentangan dengan ketentuan perundangan lain. Salah satu konsep adalah kemungkinan disatukannya kewenangan penyidikan di bidang penerbangan antara penyidik Polri dan PPNS sebagai penyidik pembantu, atau dengan kata lain dalam melakukan penyidikan dilakukan secara bersama-sama.

Namun untuk membuktikan konsep awal ini, perlu dilakukan suatu penelitian lanjutan yang lebih mendalam, mengingat dalam penelitian ini tidak secara khusus membahas mengenai konsep tersebut, melainkan hanya mengkaitkannya dengan ketentuan dan perundangan yang berlaku agar sinkron dan harmonis.

Oleh karena itu, agar substansi materi ketentuan pidana dan penyidikan dalam UU Penerbangan yang akan datang sinkron dan harmonis dengan ketentuan perundangan lain, maka dalam rumusan UU tersebut harus memperhatikan:

1. Dalam rumusan Ketentuan Pidana; harus menyatakan secara tegas apakah perbuatan yang diancam dengan pidana itu dikualifikasikan sebagai pelanggaran atau kejahatan. Contoh perumusan:

*Tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah **pelanggaran**; atau Tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (2) adalah **kejahatan**.*

Selain itu dalam perumusan penerapan sanksi, seyogyanya norma/kaidah yang bersifat pelanggaran tidak menerapkan sanksi berupa hukuman badan, melainkan hanya sanksi administratif dan/atau denda (bersifat alternatif kumulatif). Sedangkan untuk tindak pidana kejahatan, sanksi dapat berupa hukuman badan dan denda (bersifat kumulatif).

2. Dalam rumusan Ketentuan Pidana; harus menyatakan secara tegas adanya unsur melawan hukum ataupun unsur kesalahan pelaku. Contoh perumusan:

Setiap orang yang dengan sengaja melakukan.....

Setiap orang secara melawan hukum melakukan.....

3. Dalam rumusan Ketentuan Penyidikan; harus seiring sejalan dengan UUD 1945, KUHAP, KUHP, UU No. 10 Tahun 2004, dan UU No. 22 Tahun 1999. Oleh karena itu rumusan yang sesuai adalah sebagai berikut:

Ayat (1) Selain pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia, pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang penerbangan baik di tingkat Pusat maupun Daerah, dapat diberi wewenang khusus sebagai penyidik, sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang penerbangan.

Ayat (2) Dalam melakukan penyidikan tindak pidana dimana perbuatan yang diancam dengan pidana itu dikualifikasikan sebagai pelanggaran, penyidikannya dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil.

Ayat (3) Dalam melakukan penyidikan tindak pidana dimana perbuatan yang diancam dengan pidana itu dikualifikasikan sebagai kejahatan, penyidikannya dilakukan oleh Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Ayat (4) Dalam pelaksanaan tugasnya, pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada dibawah koordinasi dan pengawasan Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Ayat (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai pembagian kewenangan PPNS di Pusat dan Daerah diatur dengan Peraturan Menteri.

BAB 7

PENUTUP

7.1. Kesimpulan

Bertolak dari permasalahan yang harus diteliti yakni apakah implementasi kebijakan kriminal dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dapat dilaksanakan, dan bagaimana kebijakan perundang-undangan dalam konteks implementasi kebijakan kriminal di bidang Penerbangan di masa yang akan datang, serta uraian hasil penelitian, analisis, dan wawancara para narasumber yang dikemukakan pada bab-bab sebelumnya, maka dalam penulisan tesis ini dapat ditarik beberapa kesimpulan yaitu:

1. Bahwa kebijakan perundang-undangan yang menerapkan kebijakan kriminal sebagaimana yang diatur dalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, akan sangat sulit untuk diterapkan. Hal ini mengingat beberapa kelemahan yang ada di dalam UU Penerbangan tersebut. Peneliti mengidentifikasi, ada 3 faktor yang menjadi penyebab mengapa implementasi kebijakan kriminal dalam UU No. 1 Tahun 2009 sulit diterapkan, yaitu:
 - a) **Adanya ketidak-sinkronan dan ketidak-harmonisan** materi yang mengatur mengenai Ketentuan Pidana dan Penyidikan dalam UU Penerbangan terhadap peraturan perundangan lainnya, yaitu dengan UU No. 10 Tahun 2004 (bidang Hukum Administrasi Negara), UU No. 22 Tahun 1999 tentang Otonomi Daerah (bidang Hukum Tata Negara), dan KUHP serta KUHP (bidang Hukum Pidana). Kondisi ini yang menyebabkan UU Penerbangan menjadi kontra-produktif dan tidak sejalan dengan ketentuan perundangan lain. Hal demikian terjadi karena kelemahan pada sistem legislasi. Ketidak-sinkronan tersebut dapat terlihat dari redaksional isi pasal 399 ayat (1) UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang mengatur mengenai Penyidikan. Dimana secara jelas dapat dipahami bahwa

kewenangan penyidikan umum sudah hilang, dan yang ada hanya penyidik tunggal yaitu PPNS. Memang ada kecenderungan belakangan ini bahwa setiap instansi pemerintahan menginginkan agar mempunyai Penyidik sendiri. Seolah-olah memiliki PPNS menjadi tren tersendiri bagi beberapa institusi pemerintahan di Indonesia. Namun yang sangat disayangkan adalah, pengaturan mengenai PPNS ini kurang tertata dengan baik, sehingga menimbulkan kerancuan dan bahkan tidak akan berjalan sebagaimana mestinya. Selanjutnya apabila dikaitkan dengan UU Otonomi Daerah (pasal 7), sesungguhnya kewenangan Pusat di bidang perhubungan sudah di-desentralisasikan kepada Daerah. Oleh karena itu, di daerah sebutan pejabatnya bukan lagi Kakanwil (Kepala Kantor Wilayah), melainkan Kadishub (Kepala Dinas Perhubungan). Sehingga apabila ingin sejalan dengan UU Otonomi Daerah, maka seharusnya kedudukan PPNS di bidang penerbangan pun juga didistribusikan ke Daerah. PPNS di tingkat Pusat tidak memiliki kewenangan ke Daerah, karena apabila itu dilakukan akan bertentangan dengan konsep kewenangan sesuai wilayah hukum (*locus delicti*) dalam sistim peradilan pidana di Indonesia. Hal ini yang tidak terakomodir dengan jelas di UU No. 1 Tahun 2009.

- b) **Kelemahan dari segi aparat penegak hukumnya (Penyidik).** Seperti diketahui melalui penelusuran dan wawancara kepada narasumber, bahwa sampai saat ini belum ada wadah atau kelembagaan secara struktur organisasi, yang tugas dan peran serta fungsinya dalam hal teknis operasional penegakan hukum. Dalam hal ini adalah PPNS di bidang penerbangan yang berada dibawah naungan Ditjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan RI. Hal ini tentu akan menghambat proses penegakan hukum dalam konteks *pro justicia*. Secara formil, keberadaan PPNS di institusi pemerintahan harus mengikuti

mekanisme ketentuan yang berlaku. Hal demikian sebagaimana dituangkan dalam Peraturan Menteri Hukum dan HAM RI tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengangkatan, Mutasi, dan Pemberhentian Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil, Nomor: M.04.PW.07.03 Tahun 2007. Ketentuan ini mengamanatkan bahwa seorang Pegawai Negeri Sipil yang akan diangkat sebagai PPNS harus memenuhi persyaratan antara lain; bertugas di bidang teknis operasional penegakan hukum, dan telah mengikuti pendidikan dan pelatihan khusus di bidang penyidikan. Setelah kedua syarat utama ini terpenuhi, baru dapat diusulkan untuk diajukan pengangkatannya kepada Menteri Hukum dan HAM RI, dimana usul pengangkatan PPNS tersebut juga disampaikan kepada Jaksa Agung dan Kapolri untuk mendapatkan pertimbangan. Apabila secara kelembagaan PPNS tersebut belum ada, maka dirasakan akan sulit untuk melakukan penegakan hukum dalam konteks implementasi kebijakan kriminal sesuai UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Disamping itu, apabila penegakan hukumnya dilakukan oleh penyidik Polri, dikhawatirkan akan juga menjadi bumerang, atau dengan kata lain menjadi sasaran empuk bagi para pengacara, mengingat dalam UU tersebut tidak memberikan kewenangan penyidikan kepada penyidik Polri⁸³. Itu artinya bahwa apabila Polri melakukan penyidikan atas dasar UU No. 1 tahun 2009, adalah bertentangan dengan hukum.

- c) **Adanya pandangan pembuat UU, bahwa UU Penerbangan didasarkan atas persepsi ajaran sifat kekhususan dalam hukum pidana**, atau yang lebih dikenal dengan asas *lex specialis derogate lex generali*. Pandangan itu dapat diartikan, bahwa UU Penerbangan merupakan ketentuan yang dianggap

⁸³ Berdasarkan hasil wawancara Pjs. Kabag Wassidik Biro Korwas PPNS Bareskrim Polri, AKBP Siti Komalasari yang dilakukan pada tanggal 20 April 2011.

“bersifat khusus”, mengenyampingkan UU lain yang bersifat umum (dalam hal ini KUHP).

Belakangan ini ada kecenderungan setiap UU itu dibuat yang menjadi dasar hukum kewenangan suatu instansi pemerintahan, selalu disertai dengan penerapan kebijakan kriminal (*criminal policy*), yaitu dengan ancaman penerapan sanksi pidana (*penal*). Lebih lanjut, juga diikuti suatu tren untuk memiliki aparat penegak hukum sendiri yang disebut sebagai Penyidik PNS (PPNS). Padahal menurut ahli hukum pidana, Bagir Manan⁸⁴ (mantan Ketua MA) berpendapat bahwa:

“Suatu ketentuan dikategorikan sebagai *lex specialis*, harus memenuhi beberapa kriteria. Salah satunya adalah harus masuk dalam satu rezim. Sehingga tidak bisa suatu UU itu secara sekonyong-konyong langsung dikategorikan sebagai *lex specialis*. Apalagi UU tersebut sebenarnya bukan UU yang berisi khusus tentang suatu ketentuan pidana. UU itu hanya bersifat regulasi yang kebetulan memuat suatu sanksi pidana dalam upaya penegakannya. Tetapi akan lebih tepat dikategorikan sebagai ketentuan/UU yang didahulukan, daripada yang bersifat mengenyampingkan (*derogat*). Berbeda halnya dengan UU Tindak Pidana Korupsi, UU Tindak Pidana Pencucian Uang, atau UU Tindak Pidana Terorisme.”

Peneliti berkeyakinan, bahwa pandangan inilah yang kemungkinan besar dijadikan sebagai acuan oleh pembuat UU, sehingga kemudian melahirkan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

2. Oleh karena itu, kebijakan perundang-undangan yang menerapkan dimensi kebijakan kriminal di bidang penerbangan pada masa yang akan datang; **harus** benar-benar selaras, seiring, sejalan, sinkron, dan harmonis dengan ketentuan perundangan lain yang berlaku, mentaati asas-asas hukum pidana, memperhatikan efek keberlakuan dan upaya penegakan hukumnya, serta dapat menunjang sistem peradilan pidana terpadu di Indonesia. Karena dengan demikian, barulah dimensi dan

⁸⁴ Disampaikan dihadapan peserta Rakernis Humas Polri Thn. 2011 di Jakarta pada tanggal 15 Maret 2011.

implementasi kebijakan kriminal yang diatur/dianut dalam UU Penerbangan dapat diterapkan penegakan hukumnya, sebagaimana tujuan dari ketentuan hukum itu dibuat. Sehingga kemudian pendekatan kebijakan kriminal di bidang penerbangan dapat memberikan kontribusi berguna, dalam kaitan peningkatan faktor keamanan dan keselamatan penerbangan. Selain daripada itu, karena adanya diferensiasi fungsional dari masing-masing subsistem dalam Sistem Peradilan Pidana, semua subsistem dalam sistem peradilan pidana terpadu yaitu subsistem kekuasaan penyidikan, penuntutan, kekuasaan mengadili/menjatuhkan pidana, dan kekuasaan eksekusi/pelaksanaan pidana, harus menganut independensi yang integral/sistemik, bukan independensi yang bersifat parsial/fragmenter atau instansi sentris.

7.2. Saran

Menilik pada hasil penelitian dan analisa serta simpulan seperti yang telah diuraikan di atas, maka dalam penelitian ini disarankan sebagai berikut:

1. kepada Pembuat Undang-Undang (Lembaga Legislatif) di Indonesia, hendaknya dapat segera melakukan revisi terhadap UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, terutama yang menyangkut mengenai dimensi dan implementasi kebijakan kriminal di bidang penerbangan. Sehingga diharapkan di waktu yang akan datang, dapat diterapkan penegakan hukumnya sebagaimana tujuan dari ketentuan hukum itu dibuat.
2. kepada Pemerintah (badan Eksekutif), untuk membentuk Tim Khusus yang terdiri dari pejabat Bareskrim Polri, Pejabat Kementerian Perhubungan RI c.q. Ditjen Perhubungan Udara yang membawahi PPNS, dan Pejabat Kejaksaan Agung RI, untuk menyusun konsep Petunjuk Teknis pelaksanaan Penyidikan dan Korwas PPNS di bidang Penerbangan, yang dituangkan dalam Keputusan Bersama antara Kapolri, Menteri Perhubungan, dan Jaksa Agung agar implementasi

Kebijakan Kriminal (penegakan hukum) berjalan lancar sebagaimana yang diharapkan.

3. kepada Kementerian Perhubungan RI:
 - a. mendorong agar mengajukan restrukturisasi organisasi kelembagaan di Ditjen Perhubungan Udara, untuk dapat mempersiapkan wadah kelembagaan unit kerja yang khusus operasionalisasi penegakan hukum, sampai di tingkat daerah.
 - b. disamping itu juga, untuk mempersiapkan SDM yang akan mengawaki sebagai PPNS di bidang penerbangan.
 - c. bekerjasama dengan Polri untuk melakukan koordinasi dalam upaya penegakan hukum di bidang penerbangan, khususnya pada tahap penyidikan. Dalam hal ini juga termasuk pada pelaksanaan pendidikan dan pelatihan penyidik pegawai negeri sipil.
3. kepada Polri, agar senantiasa melakukan kerjasama dan memberikan bantuan teknis kepada PPNS dalam upaya penegakan hukum di bidang penerbangan, agar proses penegakan hukum di Indonesia dapat berjalan lancar, sehingga pada akhirnya, tujuan akhir yaitu kesejahteraan masyarakat dapat tercapai melalui tingginya tingkat keamanan dan keselamatan penerbangan.

DAFTAR REFERENSI

A. Literatur:

Abdussalam. (2005) *Hukum Kepolisian sebagai Hukum Positif dalam Disiplin Hukum*. Jakarta: PTIK.

Asshiddiqie, Jimly (2006), *Perihal Undang-Undang*, Jakarta: Konstitusi Pers.

Ashshofa, Burhan. (1998), *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta.

Bachtiar, Harsja W. (1994), *Ilmu Kepolisian, Suatu Cabang Ilmu Pengetahuan yang Baru*. Jakarta: PTIK.

Basah, Sjachran. (1992), *Perlindungan Hukum terhadap Sikap Tindak Administrasi Negara*, Bandung: Alumni.

Chaidir, Ellydar dan Sudi Fahmi. (2010), *Hukum Perbandingan Konstitusi*. Yogyakarta: Total Media.

Creswell, John W. (2002), *Research Design: Qualitative and Quantitative Approaches*. Jakarta: KIK Press.

Cunliffe, Frederick, Peter B. Piazza. (1992), *Kriminalistik dan Penyidikan Secara Ilmiah*. Jakarta: PTIK.

Hamzah, Andi. (2006), *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Edisi Revisi, Jakarta: Sinar Grafika.

----- (2008), *Asas-asas Hukum Pidana*, Edisi Revisi, Jakarta: Rineka Cipta.

----- (2008), *Terminologi Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika.

Hartono. (2010), *Penyidikan dan Penegakan Hukum Pidana: Melalui Pendekatan Hukum Progresif*. Jakarta: Sinar Grafika.

Harahap, Yahya. (2002), *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP* (ed. Kedua). Jakarta: Sinar Grafika.

Indriati Soeprapto, Maria. (1998), *Ilmu Perundang-Undangan, Dasar-Dasar dan Pembentukannya*, Yogyakarta: Penerbit Kanisius.

- Irianto, Sulistyowati dan Shidarta. (2009), *Metode Penelitian Hukum, Konstelasi dan Refleksi*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Kelsen, Hans. (2010), *Teori Hukum Murni, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif*. Bandung: Nusa Media.
- Marpaung, Leden. (2009), *Proses Penanganan Perkara Pidana, (Penyelidikan dan Penyidikan)*, Bagian Pertama, Edisi Kedua, Jakarta: Sinar Grafika.
- Marzuki, Peter Mahmud. (2009), *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana.
- Mertokusumo, Sudikno. (1999), *Mengenal Hukum Sebab Pengantar*, Yogyakarta: Liberti.
- Moeljatno. (1984), *Asas-Asas Hukum Pidana*, Cet. kedua, Jakarta: Bina Aksara.
- M. Husein, Harun. (1991), *Penyidikan dan Penuntutan dalam Proses Pidana*, Cet. ke-1, Jakarta: Rineka Cipta.
- Muladi. (2002), *Demokratisasi, Hak Asasi Manusia dan Reformasi Hukum di Indonesia*, Jakarta: The Habibie Center.
- dan Barda Nawawi Arief. (1984), *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*, Bandung: Alumni.
- Nawawi Arief, Barda. (1998), *Beberapa Aspek Kebijakan Penegakkan dan Pengembangan Hukum Pidana*, Bandung: Citra Aditya Bakti.
- (2002), *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Cetakan kedua (edisi Revisi), Bandung: Alumni.
- Nazmi Yunas, Didi. (1992), *Konsepsi Negara Hukum*, Padang: Angkasa Raya.
- Pangaribuan, Luhut M.P. (2000), *Hukum Acara Pidana, Suatu Kompilasi Ketentuan-ketentuan KUHAP serta dilengkapi dengan Hukum Internasional yang relevan*. Jakarta: Djambatan.
- Prodjohamidjojo, Martiman. (1984), *Penyelidikan dan Penyidikan*, Cet. ke-2, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- (1997), *Memahami Dasar-Dasar Hukum Pidana*, Jakarta: Pradnya Paramita.

- Prokoso, Djoko. (1984) *Tindak Pidana Penerbangan di Indonesia*. Jakarta: Ghalia.
- (1987) *Polri sebagai Penyidik dalam Penegakkan Hukum*. Jakarta: Bina Aksara.
- Reksodiputro, Mardjono. (1997), *Hak Asasi Manusia Dalam Sistem Peradilan Pidana*, Jakarta: Pusat Pelayanan Keadilan Dan Pengabdian Hukum UI.
- Sahetappy, J.E. (1982), *Suatu Studi Khusus Mengenai Ancaman Pidana Mati Terhadap Pembunuhan Berencana*, Jakarta: C.V. Rajawali.
- (1995), *Hukum Pidana*, Yogyakarta: Liberty.
- Sidharta, Arief. (2002), *Hukum dan Logika*. Bandung: P.T. Alumni.
- Soedarto. (1986), *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Bandung: Alumni.
- Soekanto, Soerjono. (1986), *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press.
- (2004), *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- dan Sri Mamudji. (2010), *Penelitian Hukum Normatif, Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Soesilo, R. dan M. Karjadi. (1989), *Kriminalistik (Ilmu Penyidikan Kejahatan)*, Bandung: Karya Nusantara.
- T. Suriaatmadja, Toto. (2005), *Pengangkutan Kargo Udara: Tanggungjawab Pengangkut Dalam Dimensi Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Cet. I, Bandung: Pustaka Bani Quraisy.
- Tresna, R. (Tanpa Tahun Terbit), *Komentar HIR*, Jakarta: Pradnya Paramita.
- Utomo, Warsito Hadi. (2005), *Hukum Kepolisian di Indonesia*. Jakarta: Prestasi Pustaka.

B. Perundang-Undang Nasional:

1. Undang-Undang Dasar 1945 (amandemen keempat).

2. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)
3. Undang-Undang RI No. 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP).
4. Undang-Undang RI No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.
5. Undang-Undang RI No. 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah.
6. Undang-Undang RI No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.
7. Undang-Undang RI No. 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.
8. Undang-Undang RI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
9. Peraturan Pemerintah RI No. 27 Tahun 1983 tentang Pelaksanaan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.
10. Peraturan Menteri Hukum dan HAM RI tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengangkatan, Mutasi, dan Pemberhentian Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil, Nomor: M.04.PW.07.03 Tahun 2007.
11. Peraturan Kepala Kepolisian Negara RI tentang Manajemen Penyidikan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil, Nomor: 6 tahun 2010.
12. Peraturan Kepala Kepolisian Negara RI tentang Koordinasi, Pengawasan dan Pembinaan Penyidikan bagi Penyidik Pegawai Negeri Sipil, Nomor 20 Tahun 2010.

C. Kamus:

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. (1997), *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka.

Martono, K. (2007), *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*, Jakarta: RajaGrafindo Persada.

D. Makalah/Tulisan Ilmiah:

Bambang Widarto, *Aspek-Aspek Hukum Pidana dalam Kecelakaan Pesawat Udara*, Jakarta: Tesis Universitas Indonesia, 1998.

E. Internet:

<http://www.jawapos.co.id/index.php>

<http://m.kompasiana.com/post/>

<http://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan>

<http://pamungkaswave.blogspot.com/2009/06/>

www.tempointeraktif.com/opini/2008/12/19/911/

