

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP  
PELAKU KEJAHATAN DI DALAM PESAWAT  
UDARA DITINJAU BERDASARKAN  
KETENTUAN HUKUM PIDANA**

**SKRIPSI**



**Oleh:  
Nofendri Pratama Putra  
140710098**

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA  
UNIVERSITAS PUTERA BATAM  
TAHUN 2019**

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP  
PELAKU KEJAHATAN DI DALAM PESAWAT  
UDARA DITINJAU BERDASARKAN  
KETENTUAN HUKUM PIDANA**

**SKRIPSI**

**Untuk memenuhi salah satu syarat  
memperoleh gelar Sarjana**



**Oleh:**

**Nofendri Pratama Putra**

**140710098**

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA  
UNIVERSITAS PUTERA BATAM  
TAHUN 2019**

## SURAT PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa :

1. Skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (sarjana dan/atau magister), baik di Universitas Putera Batam maupun di perguruan tinggi lain;
2. Skripsi ini adalah murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan pembimbing;
3. Dalam skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka;
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi.

Batam, 12 Februari 2019  
Yang membuat pernyataan,

**Nofendri Pratama Putra**  
140710098

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA TERHADAP  
PELAKU KEJAHATAN DI DALAM  
PESAWATUDARA DITINJAU BERDASARKAN  
KETENTUAN HUKUM PIDANA**

**SKRIPSI**

**Untuk memenuhi salah satu syarat  
memperoleh gelar Sarjana**

**Oleh:**

**Nofendri Pratama Putra**

**140710098**

**Telah disetujui oleh Pembimbing pada tanggal  
seperti tertera di bawah ini**

**Batam, 12 Februari 2019**

**Lenny Husna, S.H., M.H.**

**Pembimbing**

## **ABSTRAK**

Negara kesatuan Republik Indonesia merupakan negara kepulauan dengan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh Undang-Undang. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki tuntutan dalam hal sarana transportasi yang relatif lebih cepat, salah satunya yaitu melalui udara yang menjadi kebutuhan yang tidak bisa diabaikan. Sehubungan dengan itu, maka peran pesawat udara selaku alat transportasi akan menjadi alternatif yang strategis, namun demikian pertumbuhan transportasi udara juga dapat disalahgunakan oleh sebagian pihak dengan melakukan perbuatan melanggar hukum. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana bentuk pertanggungjawaban pelaku tindak pidana di dalam pesawat udara berdasarkan ketentuan hukum pidana dan juga untuk mengetahui kebijakan penanggulangan tindak pidana penerbangan di Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif dan deskriptif analitis. Dari penelitian ini penulis menemukan bahwa barang siapa dalam pesawat udara dengan perbuatan yang melawan hukum merampas atau mempertahankan perampasan atau menguasai pesawat udara dalam penerbangan dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya dua belas tahun sesuai dengan pasal 479I KUHP. Adapun bentuk penanggulangan tindak pidana penerbangan di Indonesia melalui prosedur tetap pengamanan perusahaan pengangkutan udara yang sesuai dengan Keputusan Menteri KM.73 Tahun 1996 tentang pengamanan penerbangan sipil dan juga pelaksanaan prosedur pemeriksaan penumpang yang sesuai dengan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara SKEP/2765/XII/2010 yang mengatur tentang tata cara pemeriksaan keamanan penumpang.

**Kata Kunci:** Pertanggungjawaban Pidana, Tindak Pidana di Dalam Pesawat

## **ABSTRACT**

*The unitary state of Republic Indonesia is an archipelagic country characterized by an archipelago which is united by territorial waters and air with the boundaries, rights and sovereignty stipulated by the act. As an archipelagic country, Indonesia has demands in terms of transportation facilities that are relatively faster, one of which is through air, which is necessity cannot be ignored. In connection with that, the role of airplanes as a means of transportation will be a strategic alternative. However, the growth of air transportation can also be misused by some people by violating the law. This research was conducted to find out the term of accountability of criminal offenders in airplane based on the provisions of criminal law and also to know the policy of aviation crime in Indonesia. The study uses normative and analytical descriptive research methods. From this study the authors found that anyone in the airplane with the act unlawful appropriation or seize or retain control of aircraft in flight shall be imprisoned for twelve years in accordance with Article 479l of the Criminal Code. The form of aviation crime in Indonesia through the fixed procedure of securing air transport companies in accordance with Ministerial Decree KM.73 of 1996 concerning civil aviation security and also the implementation of passenger inspection procedures in accordance with the Director General of Civil Aviation SKEP/2765/XII/2010 which regulates procedures for checking passengers security.*

*Keywords: Criminal Responsibility, Criminal Acts On The Plane*

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kita haturkan kepada Tuhan yang telah melimpahkan segala rahmat dan karuniaNya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan laporan tugas akhir yang merupakan salah satu persyaratan untuk menyelesaikan program studi strata satu (S1) pada Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Karena itu, kritik dan saran akan senantiasa penulis terima dengan senang hati. Dengan segala keterbatasan, penulis menyadari pula bahwa skripsi ini takkan terwujud tanpa bantuan, bimbingan, dan dorongan dari berbagai pihak. Untuk itu, dengan segala kerendahan hati, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Ibu Dr. Nur Elfi Husda, S.Kom., M.SI. selaku Rektor Universitas Putera Batam;
2. Bapak Suhardianto, S.Hum., M.Pd. selaku Dekan Universitas Putera Batam;
3. Bapak Padrisan Jamba, S.H.,M.H. selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam;
4. Ibu Lenny Husna S.H., M.H.. selaku pembimbing Skripsi pada Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam;
5. Ibu Rizky Tri Anugrah Bhakti, S.H., M.H. selaku wakil Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora;
6. Bapak Drs. Ukas, S.H., M.Hum. selaku dosen pengampu mata kuliah filsafat hukum;

7. Bapak Agus Riyanto, S.H., M.Kn. selaku dosen pengampu mata kuliah hukum agraria;
8. Bapak Parningotan Malau, S.T., S.H., M.H. selaku dosen pengampu mata kuliah metode penelitian hukum;
9. Ibu Irene Syinarky, S.H., M.Kn. selaku dosen pengampu mata kuliah pengantar ilmu hukum;
10. Bapak Daria, S.Sy., M.H. selaku dosen pengampu mata kuliah hukum acara PTUN.
11. Bapak Radius, S.H., M.H. sebagai dosen prodi ilmu hukum;
12. Bapak Zuhdi Arman, S.H., M.H. sebagai dosen prodi ilmu hukum;
13. Bapak Zulkifli S.H., M.H. sebagai dosen prodi ilmu hukum;
14. Dosen dan Staff Universitas Putera Batam;
15. Indah Lookita Puspagalih, S.Ak sebagai penyemangat;
16. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang telah memberikan dorongan serta bantuan selama penyusunan tugas akhir ini.

Semoga Tuhan membalas kebaikan dan selalu mencurahkan rahmat dan karuniaNya. Amin.

Batam, 12 Februari 2019

Nofendri Pratama Putra



## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
ABSTRAK .....	iii
<i>ABSTRACT</i> .....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
DAFTAR ISI.....	vii
BAB I .....	1
PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Identifikasi Masalah .....	6
1.3 Pembatasan Masalah .....	6
1.4 Perumusan Masalah.....	6
1.5 Tujuan Penelitian.....	6
1.6 Manfaat Penelitian.....	7
BAB II.....	9
TINJAUAN PUSTAKA .....	9
2.1 Kerangka Teoritis .....	9
2.1.1 Teori Pertanggungjawaban Pidana .....	9
2.1.2 Tindak Pidana .....	12
2.1.3 Definisi Hukum Pidana.....	13
2.1.4 Definisi Kejahatan secara Ilmu Hukum.....	17
2.1.5 Definisi Pesawat Udara.....	20
2.2 Kerangka Yuridis .....	24
2.2.1 KUHP Tentang Kejahatan Terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan ..	24
BAB III .....	30
METODE PENELITIAN.....	30
3.1 Jenis dan Sifat Penelitian.....	30
3.2 Metode Pengumpulan Data .....	33
3.2.1 Jenis Data.....	33
3.2.2 Alat Pengumpulan Data.....	34

3.3 Metode Analisis Data .....	35
3.4 Penelitian Terdahulu.....	35
BAB IV .....	41
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....	41
4.1 Bentuk Tanggung Jawab Pelaku Tindak Pidana Di Dalam Pesawat Udara Berdasarkan Ketentuan Hukum Pidana.....	41
4.2 Kebijakan Penanggulangan Tindak Pidana Penerbangan di Indonesia.....	59
BAB V.....	65
KESIMPULAN DAN SARAN.....	65
5.1 Kesimpulan.....	65
5.2 Saran.....	68
DAFTAR PUSTAKA .....	69

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan negara kepulauan dengan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh Undang-Undang. Agar tercapainya tujuan pembangunan nasional yang berpedoman pada Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1995.), dengan mewujudkan wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional, maka diperlukan sistem transportasi nasional yang memiliki posisi penting dan strategis dalam pembangunan nasional yang berwawasan lingkungan. Transportasi merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, serta membuka akses ke daerah pedalaman atau terpencil (distrik), serta mempengaruhi semua aspek guna kehidupan masyarakat secara umum (Martono 2009a).

Sebagai upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan wawasan nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, pemerataan hubungan antarbangsa, serta memperkuat kedaulatan negara (Makahinsade 2016).

Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki tuntutan dalam hal sarana transportasi yang relatif lebih cepat, salah satunya yaitu melalui udara yang menjadi kebutuhan yang tidak bisa diabaikan. Sehubungan dengan itu, maka peran pesawat udara selaku alat transportasi akan menjadi alternatif yang strategis. Harus diakui bahwa angkutan lewat udara memiliki karakteristik dan keunggulan tersendiri jika dibandingkan dengan jenis transportasi lainnya. Sebagai bukti bangsa berkembang, transportasi mempunyai peran yang penting dan strategis dalam memantapkan perwujudan wawasan nusantara, mampu memperkokoh pertahanan nasional dan mempererat hubungan antar bangsa dalam rangka mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945 (Lokra, 2017).

Pada dewasa ini, perkembangan penerbangan di dunia telah sampai pada puncaknya, sebagai moda andalan transportasi massal yang berbasis universal, akan tetapi menyikapi permasalahan yang berdampak serius terhadap dunia penerbangan khususnya di wilayah teritorial hukum udara Negara Kesatuan Republik Indonesia sudah harus dilakukannya penciptaan regulasi mengenai dasar aturan hukum yang bersifat lengkap untuk menunjang jalannya roda bisnis moda andalan transportasi massal yang berbasis universal yakni pesawat terbang dan/atau moda transportasi yang menggunakan media udara sebagai bidang tata ruang yang digunakan berkelanjutan.

Wilayah udara adalah ruang udara di atas wilayah daratan perairan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Ketentuan tersebut mengacu pada Pasal 1 Konvensi Chicago Tahun 1944 dan Pasal 2 Konvensi Chicago Tahun 1944. Perkataan

“ruang udara” dalam UU Penerbangan berasal dari istilah “*airspace*” sebagaimana terdapat dalam Pasal 1 Konvensi Chicago Tahun 1944 (Konvensi Chicago), namun dalam pembahasan disepakati perkataan “ruang udara (*air space*)”, diganti dengan perkataan “wilayah kedaulatan Udara”. Secara historis perkataan “kedaulatan (*sovereignty*)” berasal dari Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang merupakan hukum kebiasaan internasional terbentuk sejak 1911 sampai 1918 saat berakhirnya Perang Dunia pertama. Konsep kedaulatan tersebut diambil kembali oleh Konvensi Havana 1928, Setelah lahirnya Konvensi Chicago pada tahun 1944, maka ketentuan tersebut diambil alih oleh ketentuan Pasal 80 Konvensi Chicago Tahun 1944 sebagai pembaharuan aturan internasional berkelanjutan (*Ius Constituendum*). Bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia telah dianugerahi sebagai negara kepulauan yang terdiri dari ribuan pulau, terletak memanjang di garis khatulistiwa, di antara 2 (dua) benua dan 2 (dua) samudera, serta ruang udara yang luas (Martono 2009a).

Pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas manusia (mobilitas) serta barang di dalam negeri maupun dan ke luar negeri, serta berperan sebagai pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah. Menyadari peran transportasi tersebut, penyelenggaraan penerbangan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, aman, efektif, dan efisien (Martono 2009a:4).

Penerbangan yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri, perlu dikembangkan agar mampu meningkatkan pelayanan yang lebih luas, baik domestik maupun internasional. Pengembangan penerbangan ditata dalam satu kesatuan sistem dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan prasarana dan sarana penerbangan metoda, prosedur, dan peraturan sehingga berdaya guna serta berhasil guna (Martono 2009a:4).

Berdasarkan ketentuan pasal 4 ayat (4) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) yang berbunyi salah satu kejahatan yang tersebut dalam pasal-pasal 438, 444 sampai dengan 446 tentang pembajakan laut dan pasal 447 tentang penyerahan kendaraan air kepada kekuasaan bajak laut dan pasal 479 huruf j tentang penguasaan pesawat udara secara melawan hukum, pasal 479 huruf l, m, n, dan o tentang kejahatan yang mengancam keselamatan penerbangan sipil. Namun dalam penulisan ini penulis lebih mengkhususkan pada aturan pasal 479 huruf a sampai r.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pada salah satu bagian menyatakan bahwa : (a) negara kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh Undang-Undang (b) bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan wawasan nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antarbangsa, dan memperkuat kedaulatan

negara; (c) bahwa penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis; (d) bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan penerbangan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, perlindungan konsumen, ketentuan internasional yang disesuaikan dengan kepentingan nasional, akuntabilitas penyelenggaraan negara, dan otonomi daerah; (e) bahwa Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan penerbangan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru; (f) bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, dan huruf e, perlu membentuk undang-undang tentang Penerbangan(Amin 2013).

Dalam rangka pembangunan hukum nasional dan untuk lebih memantapkan perwujudan kepastian hukum, undang-undang ini juga memberikan perlindungan konsumen tanpa mengorbankan kelangsungan hidup penyedia jasa transportasi serta memberi kesempatan yang lebih luas kepada daerah untuk ikut serta mengembangkan usaha-usaha tertentu di bandar udara yang tidak terkait langsung dengan keselamatan penerbangan.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas maka penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam. Oleh karena itu, dalam penelitian ini penulis mengambil judul **“Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Kejahatan di Dalam Pesawat Udara Ditinjau Berdasarkan Ketentuan Hukum Pidana”**.

### **1.2 Identifikasi Masalah**

Permasalahan yang muncul dalam penelitian ini berkenaan Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Kejahatan di Dalam Pesawat Udara Ditinjau Berdasarkan Ketentuan Hukum Pidana.

### **1.3 Pembatasan Masalah**

Penelitian ini hanya membahas pertanggungjawaban pidana terhadap pelaku kejahatan di dalam pesawat udara berdasarkan ketentuan hukum pidana yang mengacu pada Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).

### **1.4 Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan diatas, maka dapat ditarik rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah bentuk pertanggungjawaban pelaku tindak pidana di dalam pesawat udara berdasarkan ketentuan hukum pidana?
2. Bagaimanakah kebijakan penanggulangan tindak pidana penerbangan di Indonesia?

### **1.5 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut:



1. Untuk mengetahui bagaimana bentuk pertanggungjawaban pelaku tindak pidana di dalam pesawat udara berdasarkan ketentuan hukum pidana.
2. Untuk mengetahui kebijakan penanggulangan tindak pidana penerbangan di Indonesia.

### **1.6 Manfaat Penelitian**

1. Manfaat Teoritis
  - a. Bagi masyarakat, menambah ilmu pengetahuan bagi peneliti terutama yang telah diperoleh oleh penulis selama mengikuti perkuliahan, khususnya yang berhubungan dengan Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Kejahatan di Dalam Pesawat Udara Ditinjau Berdasarkan Ketentuan Hukum Pidana.
  - b. Dapat menambah wawasan pengetahuan di bidang ilmu hukum, khususnya mengenai Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Kejahatan di Dalam Pesawat Udara Ditinjau Berdasarkan Ketentuan Hukum Pidana.

2. Manfaat Praktis

Manfaat praktis dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Bagi masyarakat, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran serta informasi mengenai ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan perihal perbuatan tindak pidana dalam pesawat sehingga korban dan pelaku mendapatkan hukuman yang sesuai berdasarkan ketentuan hukum pidana.

- b. Bagi peneliti lain, penelitian ini dapat menjadi referensi untuk mengembangkan penelitiannya di masa mendatang.
- c. Bagi Universitas Putera Batam, sebagai tambahan pengetahuan bagi para akademisi dalam bidang ilmu hukum.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Kerangka Teoritis

##### 2.1.1 Teori Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana memiliki hubungan yang erat dengan penentuan subyek hukum pidana. Subyek hukum pidana dalam ketentuan perundang-undangan merupakan pelaku tindak pidana yang dapat dipertanggungjawabkan atas segala perbuatan hukum yang dilakukannya sebagai perwujudan tanggung jawab karena kesalahannya terhadap orang lain (korban). Dalam istilah asing, pertanggungjawaban pidana dapat disebut juga dengan *toerekenbaardheid* atau juga *criminal responsibility*, yang menentukan apakah seorang terdakwa ataupun tersangkabertanggungjawab untuk sebuah tindak pidana yang terjadi atau tidak. Tindak pidana harus memenuhi unsur-unsur yang telah ditentukan oleh undang-undang agar pelaku dapat dikategorikan melakukan tindak pidana (Muladi; Priyatno 2010;34).

Teori pertanggungjawaban berdasarkan unsur kesalahan (*liability based on fault*) yaitu mengenai tidak ada pidana tanpa ada kesalahanoleh mengisyaratkan bahwa setiap orang yang melakukan kejahatan pastilah dapat dihukum. Seseorang yang melakukan pembakaran hutan, apabila dapat dibuktikan dirinya adalah pelakunya, maka pidana harus dijatuhkan kepadanya.Namun, sebaliknya apabila tidak ada satu bukti pun yang mengarahkan bahwa diri seseorang itu bersalah, maka dirinya harus dilepaskan dari segala tuntutan hukum.

Pertanggungjawaban pidana seseorang yang melakukan perbuatan pidana dapat dibatalkan demi hukum jika terdapat alasan pemaaf. Alasan pemaaf menurut teori hukum adalah alasan yang menghapus kesalahan. Menurut Moeljatno kalau ada alasan-alasan yang menghapuskan kesalahan (alasan pemaaf), maka masih ada perbuatan pidana, tetapi orangnya tidak dipidana (tidak dapat dipertanggungjawabkan). Dampak yang terjadi akibat adanya alasan pemaaf bagi seseorang yang melakukan perbuatan adalah perbuatan yang dilakukan oleh terdakwa tetap bersifat melawan hukum, jadi tetap merupakan perbuatan pidana, tetapi tidak dipidana karena tidak ada kesalahan. Menurut pemikiran Andi Zainal Abidin ketidakmampuan bertanggungjawab menghapuskan kesalahan dalam arti luas dan oleh karena itu termasuk alasan pemaaf (Abidin 2013;223).

Untuk adanya pidana harus mampu bertanggungjawab. Kemampuan bertanggung merupakan unsur yang diwajibkan guna memenuhi pertanggungjawaban suatu perbuatan pidana. Menurut Moeljatno, yang menjadi dasar adanya kemampuan bertanggungjawab adalah:

- a. Kemampuan untuk membedakan antara perbuatan yang baik dan yang buruk yang sesuai hukum dan melawan hukum.
- b. Kemampuan untuk menentukan kehendaknya menurut keinsyafan tentang baik dan buruknya perbuatan tadi (Moeljatno 2009;71).

Kebijakan menetapkan suatu sistem pertanggungjawaban pidana sebagai salah satu kebijakan kriminal merupakan persoalan pemilihan dari berbagai alternatif. Dengan demikian, pemilihan dan penetapan sistem pertanggungjawaban pidana dan penetapan sistem pertanggungjawaban pidana tidak dapat dilepaskan

dari berbagai pertimbangan yang rasional dan bijaksana sesuai dengan keadaan dan perkembangan masyarakat. Pertanggungjawaban pidana harus terlebih dahulu memiliki unsur yang sebelumnya dipenuhi(Huda 2010;74):

- a. Suatu perbuatan yang melawan hukum (unsur melawan hukum).
- b. Seorang atau pembuat yang dianggap mampu bertanggungjawab atas perbuatannya (unsur kesalahan).

Kesalahan dalam arti luas dapat disamakan dengan pertanggungjawaban dalam hukum pidana, yaitu terkandung makna dapat dicelanya si pembuat atas perbuatannya. Untuk dapat dicela atas perbuatannya, seseorang harus memenuhi unsur kesalahan sebagai berikut(Andrisman 2009; 95):

- a. Adanya kemampuan bertanggungjawab pada si pembuat. Artinya keadaan jiwa si pembuat harus normal.
- b. Adanya hubungan batin antara si pembuat dengan perbuatannya, yang berupa kesengajaan atau kealpaan.
- c. Tidak adanya alasan yang menghapus kesalahan atau tidak ada alasan pemaaf.

Pertanggungjawaban pidana lebih menekankan kepada orang yang melakukan perbuatan pidana. Jika seseorang telah melakukan perbuatan pidana dan telah memenuhi unsur-unsur tersebut perbuatan pidana yang telah ditentukan dalam undang-undang maka pelaku wajib mempertanggungjawabkan perbuatannya.

Kemampuan bertanggungjawab didasarkan pada keadaan dan kemampuan jiwa, dan bukan kepada keadaan dan kemampuan berfikir, Kitab Undang-Undang

Hukum Pidana tidak memberikan rumusan yang jelas tentang pertanggungjawaban pidana, namun ada satu Pasal yang menunjukkan kearah pertanggungjawaban pidana. Pasal tersebut adalah Pasal 44 ayat (1) KUHP yang menyebutkan mengenai barang siapa yang melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya, disebabkan karena jiwanya cacat dalam tumbuhnya atau terganggu karena penyakit, tidak dipidana.

Pasal 44 ayat (1) KUHP justru merumuskan tentang keadaan mengenai kapan seseorang tidak dapat dipidana, artinya merumuskan perihal kebaikan (secara negatif) dari kemampuan bertanggungjawab. Sementara itu kapan seseorang dianggap mampu bertanggungjawab dapat diartikan sebaliknya, yaitu apabila tidak terdapat tentang dua keadaan jiwa sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 44 ayat (1) KUHP tersebut.

### **2.1.2 Tindak Pidana**

Istilah tindak pidana dalam hukum positif, “tindak pidana” terdiri dari dua kata yaitu kata “tindak” dan kata “pidana”. Kata “tindak” berasal dari bahasa jawa yang berarti perbuatan, tingkah laku, kelakuan, sepak terjang sedangkan kata “pidana” yang artinya adalah kejahatan, kriminal dan pelanggaran.

Istilah tindak pidana merupakan hasil terjemahan dari kata *strafbaar felt* yang berasal dari bahasa belanda yang merupakan istilah yang dipakai dalam kitab undang-undang hukum pidana (KUHP). Ada beberapa pendapat mengenai pengertian dari *strafbaar felt* atau tindak pidana ini, diantaranya:

- a. Simmons merumuskan “*strafbaar felt*” sebagai bentuk “suatu tindakan melanggar hukum yang telah dilakukan dengan sengaja ataupun tidak dengan sengaja oleh seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan atas tindakannya dan yang oleh undang-undang telah dinyatakan sebagai suatu tindakan yang dapat dihukum(Lamintang 1948; 181).
- b. Moeljatno mengatakan bahwa perbuatan pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barangsiapa yang melanggar larangan tersebut(Moeljatno 2009;54).

Menurut Moeljatno unsur-unsur yang lahir dari suatu tindak pidana adalah:

- a) Kelakuan dan akibat.
- b) Hak ikhwal keadaan tertentu yang mempunyai perbuatan.
- c) Unsur-unsur yang memberatkan pidana. Seperti contoh dalam pasal penganiayaan (Pasal 351 ayat (2) KUHP) seseorang diancam dengan pidana paling lama dua tahun delapan bulan namun jika penganiayaan tersebut menimbulkan luka-luka berat maka akan diancam pidana penjara lima tahun.
- d) Sifat melawan hukum dilihat dari perbuatannya atau objeknya.
- e) Sifat melawan hukum dilihat dari pelakunya atau subjeknya.

### **2.1.3 Definisi Hukum Pidana**

Menurut pengertian dalam hukum pidana adalah peraturan yang membatasi perilaku manusia agar terciptanya kondisi yang aman demi kepentingan bersama. Dahulu hukum pidana belum bisa dikatakan hukum bersifat umum,

karena setiap perbuatan pelanggaran yang mengganggu kepentingan masyarakat hanya di jadikan pelanggaran kepentingan perseorangan. Korban atau keluarga berhak membalas orang yang merugikan itu. Balasannya, dilakukan secara setimpal. Balasan itu dapat dilaksanakan kepada pelakunya dan dapat juga kepada anggota keluarga kalau pelakunya tidak diketahui lagi kediamannya. Perbuatan pembalasan itu dinamakan “balas dendam”. Misalnya saja seseorang membunuh orang lain, maka keluarga terbunuh akan membalas dengan membunuh pelakunya atau salah seorang keluarga dari pelaku.

Hukum pidana merupakan hukum yang memiliki sifat khusus, yaitu dalam hal sanksinya. Setiap kita berhadapan dengan hukum, pikiran kita menuju kearah sesuatu yang mengikat perilaku seseorang di dalam masyarakatnya. Di dalamnya terdapat ketentuan tentang apa yang harus dilakukan dan apa yang tidak boleh dilakukan, serta akibatnya. Yang pertama itu kita sebut dengan norma sedang akibatnya dinamakan sanksi. Yang membedakan hukum pidana dengan hukum yang lainnya, di antaranya adalah bentuk sanksinya, sedangkan yang bersifat negatif disebut sebagai pidana (hukuman). Bentuknya bermacam-macam dari dipaksa diambil hartanya karena harus membayar denda, dirampas kebebasannya karena dipidana kurungan atau penjara, bahkan dapat pula dirampas nyawanya, jika diputuskan dijatuhi hukuman pidana mati (Prasetyo 2014:2).

Dalam literatur telah banyak dijelaskan pengertian dan makna hukum pidana sebagai salah satu bidang dalam ilmu hukum. Pendefinisian Hukum pidana harus dimaknai sesuai dengan sudut pandang yang menjadi acuannya. Pada prinsipnya secara umum ada dua pengertian tentang hukum pidana, yaitu disebut



dengan *ius poenale* dan *ius puniend*. *Ius poenale* merupakan pengertian hukum pidana objektif. Beberapa ahli berpendapat tentang hukum pidana, (Sofyan and Azisa 2016:2-4), yaitu:

Menurut Mezger hukum pidana merupakan "aturan-aturan hukum yang mengikat pada suatu perbuatan tertentu yang memenuhi syarat-syarat tertentu suatu akibat yang berupa pidana.

Simons merumuskan hukum pidana objektif sebagai "Semua tindakan-tindakan keharusan (*gebod*) dan larangan (*verbod*) yang dibuat oleh negara atau penguasa umum lainnya, yang kepada pelanggar ketentuan tersebut diancam derita khusus, yaitu pidana, demikian juga peraturan-peraturan yang menentukan syarat bagi akibat hukum itu.

Pompe merumuskan hukum pidana objektif sebagai semua aturan hukum yang menentukan terhadap tindakan apa yang seharusnya dijatuhkan pidana dan apa macam pidananya yang bersesuaiannya.

Moeljatno memberikan makna hukum pidana sebagai bagian daripadakeseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara, yang mengadakan dasardasar dan aturan-aturan untuk :

- a. Menentukan perbuatan-perbuatan mana yang tidak boleh dilakukan, yang dilarang, dengan disertai ancaman atau sanksi yang berupa pidana tertentu bagi barangsiapa melanggar larangan tersebut.

- b. Menentukan kapan dan dalam hal-hal apa kepada mereka yang telah melanggar larangan-larangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi pidana sebagaimana yang telah diancamkan .
- c. Menentukan dengan cara bagaimana pengenaan pidana itu dapat dilaksanakan apabila ada orang yang disangka telah melanggar larangan tersebut. Perumusan Moeljatno mengindikasikan bahwa hukum pidana merupakan seperangkat aturan yang mengatur tentang 3 unsur yakni aturan tentang tindak pidana, pertanggungjawaban pidana dan proses verbal penegakan hukum jika terjadi tindak pidana. Unsur ini menunjukkan keterkaitan antara hukum pidana materil dan hukum pidana formil, yang bermakna bahwa pelanggaran terhadap hukum pidana materil tidak akan ada artinya tanpa ditegakkannya hukum pidana formil (hukum acara pidana). Demikian pula sebaliknya hukum pidana formil tidak dapat berfungsi tanpa ada pelanggaran norma hukum pidana materil (tindak pidana).
- d. Sudarto memiliki dua pengertian yaitu :
  - 1. Pengertian luas, yaitu hubungan dengan hak negara / alat-alat perlengkapannya untuk mengenakan atau menentukan ancaman pidana terhadap suatu perbuatan.

2. Pengertian sempit, yaitu hak negara untuk menuntut perkara-perkara pidana, menjatuhkan dan melaksanakan pidana terhadap orang yang melakukan tindak pidana

Dalam Hukum pidana memiliki tujuan yang dikenal dengan dua aliran, (Prasetyo 2014:14), yaitu :

1. Untuk manakut-nakuti setiap orang jangan sampai melakukan perbuatan yang tidak baik ( aliran klasik ) ;
2. Untuk mendidik orang yang telah pernah melakukan perbuatan tidak baik menjadi baik dan dapat diterima kembali dalam kehidupan lingkungannya (aliran modern).

Menurut aliran klasik tujuan hukum pidana untuk melindungi individu dari kekuasaan penguasa atau negara sebaliknya menurut aliran modern mengajarkan tujuan hukum pidana untuk melindungi masyarakat terhadap kejahatan, dengan demikian hukum pidana harus memerhatikan kejahatan dan keadaan penjahat, maka aliran ini mendapat pengaruh dari perkembangan kriminologi.

#### **2.1.4 Definisi Kejahatan secara Ilmu Hukum**

Masalah kejahatan dalam masyarakat akhir-akhir ini merupakan fenomena yang selalu menjadi topik pembicaraan karena senantiasa melingkupi kehidupan bermasyarakat. Tidak dapat dipungkiri bahwa kejahatan pasti terjadi dimana terdapat manusia-manusia yang mempunyai kepentingan berbeda-beda.

Dilihat dari segi hukum, kejahatan dapat didefinisikan sebagai berikut: Kejahatan merupakan perbuatan manusia yang melanggar atau bertentangan dengan apa yang ditentukan oleh kaidah hukum, tegasnya perbuatan yang melanggar larangan yang ditetapkan dalam kaidah hukum, serta tidak memenuhi atau melawan perintah-perintah yang telah ditetapkan dalam kaidah hukum yang berlaku dalam masyarakat dimana yang bersangkutan bertempat tinggal . Selain itu, beberapa ahli juga memberikan definisi tentang kejahatan, antara lain:

- a. Pengantar Tentang Kriminologi, mendefinisikan kejahatan merupakan perbuatan immoral serta anti-sosial, yang tidak dikehendaki oleh kelompok pergaulan yang bersangkutan, dan secara sadar ditentang oleh pemerintah (negara) dengan pemberian penderitaan yang berupa hukuman atau tindakan.
- b. Selanjutnya David M. Gordon dan Paul Mudigdo Moeliono memberikan batasan tentang kejahatan sebagai berikut:
  1. David M. Gordon mendefinisikan kejahatan merupakan usaha melanggar untuk hidup dalam suatu situasi ekonomi tidak menentu yang terbentuk dalam tatanan sosial tertentu.
  2. Paul Mudigdo Moeliono mendefinisikan kejahatan adalah perbuatan manusia yang merupakan pelanggaran norma, yang dirasakan merugikan, menjengkelkan, sehingga tidak boleh dibiarkan berkembang dalam masyarakat dengan menuangkannya dalam norma hukum pidana yang disertai ancaman-ancaman hukuman.

Berdasarkan beberapa definisi tentang kejahatan seperti yang telah disebutkan di atas, memiliki pengertian kejahatan merupakan perbuatan yang dapat merugikan masyarakat. Semua jenis kejahatan merupakan pelanggaran hukum publik. Masyarakat yang melakukan pelanggaran akan diberikan sanksi atas perbuatan yang dilakukan.

Sedangkan menurut kamus besar bahasa Indonesia, perbuatan kejahatan merupakan serangkaian tindakan bersifat melawan hukum dan tidak sesuai nilai serta norma yang telah berlaku dan sudah disahkan oleh hukum tertulis.

Menurut kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan, kejahatan dalam bidang penerbangan sering dikaitkan dengan kejahatan pembajakan udara, namun tidak semua negara menganggap pembajakan udara merupakan salah satu sarana mencapai tujuan politik, bahkan beberapa negara menganggap pembajak sebagai pahlawan politik yang berani. Jordan pernah mengeluarkan perangko dengan latar belakang pesawat udara yang sedang diledakkan sebagai penghormatan pahlawan pembajak udara. Dalam literatur internasional belum ada kata sepakat istilah yang digunakan. Mereka menggunakan istilah *hijacking* atau *skyjacking* atau *illegal diversion of aircraft* atau *air piracy*, *aircraft hijacking* bahkan *air banditism* (Martono 2009b:117).

Kejahatan merupakan *rechtsdelict* atau delik hukum serta pelanggaran merupakan *wetsdelict* atau delik undang-undang. Delik hukum adalah pelanggaran hukum yang dirasakan melanggar rasa keadilan, misalnya perbuatan seperti pembunuhan, melukai orang lain, mencuri, dan sebagainya. Sedangkan delik

undang-undang melanggar apa yang ditentukan oleh undang-undang, misalnya saja keharusan untuk mempunyai SIM (Surat Izin Mengemudi) bagi yang mengendarai kendaraan bermotor di jalan umum, atau mengenakan helm ketika mengendarai sepeda motor(Prasetyo 2014:58).

### **2.1.5 Definisi Pesawat Udara**

Pesawat udara (aircraft) merupakan alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara, kecuali reaksi udara terhadap permukaan bumi. Perbedaan antara pesawat udara dengan pesawat angkasa. Pesawat udara merupakan alat yang dapat terbang di atmosfer karena reaksi dari udara, sedangkan pesawat angkasa merupakan alat yang dapat terbang di atmosfer karena reaksi udara terhadap permukaan bumi atau tenaga roket. Pesawat udara berlaku hukum udara, sedangkan pesawat berlaku hukum angkasa yang perinsipnya sangat berbeda. Beberapa contoh pesawat udara adalah balon bebas, balon terkendali, layang-layang, gantole, *ultra light*, pesawat terbang, helikopter. Beberapa contoh pesawat angkasa adalah peluru kendali, satelit, *space shuttle*, serta objek-objek lain yang dimaksudkan untuk digunakan di angkasa(Martono 2009b:257).

Pesawat terbang (bukan pesawat udara) adalah pesawat yang dilengkapi dengan alat pendorong dan yang dapat berada dinamis di udara karena gaya-gaya reaksi pada bidang-bidang yang beralih-alih terhadap udara sekitarnya. Pesawat terbang antara lain adalah pesawat otogiro, pesawat pelayang, pesawat udara lalu lintas, pesawat terbang lalu lintas, pesawat udara perusahaan, dan pesawat terbang perusahaan. Pesawat udara adalah tiap alat yang dapat memperoleh gaya angkat dari reaksi udara. Pesawat udara adalah semua alat

pengangkutan (juga termasuk kepunyaan angkatan bersenjata) yang dapat bergerak dari atas tanah atau air ke udara atau ke ruang angkasa atau sebaliknya, misalnya pesawat udara ditetapkan terjangkau kolera jika pada waktu itu terdapat penderita kolera di dalamnya. Pesawat udara adalah setiap alat (*machine*) yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara, kecuali reaksi udara terhadap permukaan bumi (Martono 2009b:257).

Pesawat udara (*aircraft*) adalah semua temuan atau rekayasa yang digunakan atau didesain untuk navigasi atau penerbangan di udara. Pengertian pesawat udara menurut hukum nasional Amerika Serikat berdasarkan fungsi (*function of the machine*) dari alat tersebut. Apabila alat tersebut dimaksudkan untuk terbang di udara maka disebut pesawat udara, sedangkan jika dimaksudkan untuk terbang di angkasa misalnya peluru kendali, satelit, *space shuttle*, atau benda-benda angkasa lainnya, disebut pesawat angkasa. Peluru kendali atau roket termasuk pesawat angkasa walaupun kenyataannya tidak terbang sampai di angkasa. Di Belanda pesawat udara (*aircraft*) adalah alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara, kecuali alat tersebut ditentukan oleh menteri (Martono 2009b:257-258).

Pesawat udara (*aircraft*) adalah setiap alat (*machine*) yang dianggap cocok untuk transportasi orang-orang, barang-barang melalui udara dari satu tempat ke tempat yang lain. Di Jepang pesawat udara adalah pesawat terbang (*aeroplane*), *rotorcraft*, *glider*, dan balon udara yang dapat digunakan untuk navigasi udara dengan seorang di dalamnya dan setiap temuan atau rekayasa yang berguna untuk navigasi yang ditetapkan oleh menteri. Pesawat udara negara (*state*

*aircraft*) adalah pesawat udara yang digunakan oleh Angkatan Bersenjata Republik Indonesia (sekarang TNI) atau instansi-instansi lain yang mempunyai fungsi dan wewenang penegakan hukum berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pesawat udara Angkatan Bersenjata Republik Indonesia adalah pesawat udara Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNI-AU), Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI-AL), Tentara Nasional Indonesia Angkatan Darat (TNI-AD), Polisi Republik Indonesia (POLRI), dengan perubahan struktur organisasi Polisi Republik Indonesia (POLRI) sudah tidak termasuk ABRI, oleh karena itu perlu adanya revisi pengertian tersebut (Martono 2009b:258).

Pesawat udara Indonesia (*Indonesian Aircraft*) adalah pesawat udara yang didaftarkan dan mempunyai tanda pendaftaran Indonesia. Pesawat udara kargo (*freighter*) adalah pesawat udara yang digunakan khusus untuk mengangkut barang atau harta benda. Setiap pesawat udara selain pesawat udara penumpang, yang digunakan untuk mengangkut barang atau harta benda. Pesawat udara negara (*state aircraft*) adalah pesawat udara yang dipergunakan oleh Angkatan Bersenjata Republik Indonesia dan pesawat udara instansi pemerintah tertentu yang diberi wewenang untuk menegakkan hukum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pesawat udara penumpang adalah pesawat udara yang digunakan untuk mengangkut penumpang, kargo, dan kiriman pos. Pesawat udara Indonesia adalah pesawat udara yang didaftarkan dan mempunyai tanda pendaftaran Indonesia. Pesawat udara negara (*state aircraft*). Pesawat udara yang digunakan oleh dinas militer, bea cukai, dan polisi dianggap pesawat udara



negara. Pesawat udara dibedakan antara pesawat swasta (*private aircraft*) dengan *government service* atau *military aircraft*. Pesawat udara negara (*state aircraft*) adalah pesawat udara yang dikendalikan oleh anggota militer (Australia)(Martono 2009b:258-259).

Pesawat udara negara (*state aircraft*) adalah pesawat udara yang digunakan oleh pemerintahan Malaysia, tanda pendaftaran dan kebangsaan. Pesawat udara negara (*state aircraft*) tidak memperoleh pendaftaran dan kebangsaan Indonesia (PK). Pesawat udara negara (*state aircraft*) sebagai penegak hukum yang digunakan oleh TNI darat, laut, udara, polisi, bahkan Departmen Kehutanan dapat mempunyai pesawat udara negara (*state aircraft*) apabila diperlukan untuk Satuan Pengaman (SATPAM) dalam rangka mengamankan hutan yang digunduli para penebang hutan yang tidak sah. Pesawat Bea Cukai yang digunakan untuk menangkap penyelundup harus pesawat udara negara (*state aircraft*), tetapi apabila pesawat udara tersebut transportasi para pejabat bea cukai tetap pesawat udara sipil, bukan karena pemiliknya. Disebut pesawat udara negara (*state aircraft*), bukan karena kepemilikannya, tetapi karena kewenangannya, pesawat udara Garuda dan *Merpati Nusantara Airlines* milik negara, tetapi bukan pesawat udara negara (*state aircraft*) melainkan pesawat udara sipil (*civil aircraft*), pembebasan bea pendaratan. Pesawat udara negara (*state aircraft*) yang melakukan penerbangan nonkomersial dibebaskan dari bea pendaratan, dan penempatan dan penyimpanan pesawat udara (Martono 2007:259).

## **2.2 Kerangka Yuridis**

Kerangka yuridis dalam penelitian di sini berlandaskan pada Pancasila dan UUD RI tahun 1945, KUHP, serta mengacu pada perundang-undangan yang terkait dengan penelitian ini yaitu:

### **2.2.1 KUHP Tentang Kejahatan Terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan**

Pasal 479 a (1) Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum menghancurkan, membuat tidak dapat dipakai atau merusak bangunan untuk pengamanan lalu-lintas udara atau menggagalkan usaha untuk pengamanan bangun tersebut dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya sembilan tahun, (2) Dengan pidana penjara selama-lamanya sembilan tahun jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi keamanan lalu-lintas udara; (3) Dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang. Yang dimaksud dengan bangunan adalah fasilitas penerbangan yang digunakan untuk keamanan dan pengaturan lalu lintas udara seperti terminal, bangunan, menara, rambu udara, penerangan, landasan serta fasilitas-fasilitas lainnya, termasuk bangunannya maupun instalasinya(KUHP.).

Pasal 479 b (1) Barang siapa 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 penjara selama-lamanya tiga tahun. (2) Dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi keamanan lalu lintas udara. (3 ) Dengan pidana penjara selama-lamanya tujuh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

Pasal 479 c (1) Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum menghancurkan, merusak, mengambil atau memindahkan tanda atau alat untuk pengamanan penerbangan, atau menggagalkan bekerjanya tanda atau alat tersebut, atau memasang tanda atau alat yang keliru, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya enam tahun. (2) Dengan pidana penjara selama-lamanya sembilan tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi keamanan penerbangan. (3) Dengan pidana penjara selama-lamanya dua belas tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi keamanan penerbangan dan mengakibatkan celaknya pesawat udara. (4) Dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya keamanan penerbangan dan mengakibatkan matinya orang.

Pasal 479d Barang siapa karena kealpaan menyebabkan tanda atau alat untuk 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 lima tahun, jika karena perbuatan itu menyebabkan penerbangan tidak aman; b. dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan celaknya pesawat udara; c. dengan pidana penjara selama-lamanya tujuh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

Pasal 479e Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum, menghancurkan atau membuat tidak dapat dipakainya pesawat udara yang

seluruhnya atau sebagian kepunyaan orang lain, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya sembilan tahun.

Pasal 479f Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum mencelakakan, menghancurkan, membuat tidak dapat dipakai atau merusak pesawat udara, dipidana: a. dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi nyawa orang lain; b. dengan pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara untuk selama-lamanya dua puluh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

Pasal 479g Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan pesawat udara celaka, hancur, tidak dapat dipakai atau rusak, dipidana: a. dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi nyawa orang lain; b. dengan pidana penjara selama-lamanya tujuh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

Pasal 479h (1) Barang siapa 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 dipertanggungjawabkan terhadap bahaya tersebut di atas atau yang dipertanggungjawabkan muatannya maupun upah yang akan diterima untuk pengangkutan muatannya, ataupun untuk kepentingan muatan tersebut telah diterima uang tanggungan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya sembilan tahun. (2) Apabila yang dimaksud pada ayat (1) pasal ini adalah pesawat udara dalam penerbangan,

dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun. (3) Barang siapa 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 sepuluh tahun, jika karena perbuatan itu menyebabkan luka berat; b. dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

Pasal 479i Barang siapa di dalam pesawat udara dengan perbuatan yang melawan hukum merampas atau mempertahankan perampasan atau menguasai pesawat udara dalam penerbangan. dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya dua belas tahun.

Pasal 479j Barang siapa dalam pesawat udara dengan kekerasan atau ancaman kekerasan atau ancaman dalam bentuk lainnya merampas atau mempertahankan perampasan atau menguasai pengendalian pesawat udara dalam penerbangan dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun.

Pasal 479 k (1) Dipidana dengan pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara selama-lamanya dua puluh tahun, apabila perbuatan dimaksud pasal 479 huruf i dan pasal 479 jitu: a. dilakukan oleh dua orang atau lebih bersama-sama; b. sebagai kelanjutan permufakatan jahat; c. dilakukan dengan direncanakan lebih dahulu; d. mengakibatkan kerusakan pada pesawat udara tersebut sehingga dapat membahayakan penerbangannya; e. mengakibatkan luka berat seseorang; f. dilakukan dengan maksud untuk merampas kemerdekaan atau meneruskan

merampas kemerdekaan seseorang. (2) 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 dua puluh tahun.

Syarat-syarat yang tercantum dalam ayat (1). Sub a sampai dengan f merupakan syarat-syarat alternatif bagi pemberatan pidana dari pidana yang dimaksud dalam pasal 479 huruf i dan pasal 479 huruf j.

Pasal 479l Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum melakukan perbuatan kekerasan terhadap seseorang di dalam pesawat udara dalam penerbangan, jika perbuatan itu dapat membahayakan keselamatan pesawat udara tersebut, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun.

Pasal 479 m Barang siapa 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 lima belas tahun.

Pasal 479n Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum menempatkan atau menyebabkan ditematkannya di dalam pesawat udara dalam dinas, dengan cara apa pun, 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 lima belas tahun.

Pasal 479o (1) Dipidana dengan pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara selama-lamanya dua puluh 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 dari permufakatan jahat; c. dilakukan dengan direncanakan lebih dahulu; d. mengakibatkan luka berat bagi seseorang; (2) Jika perbuatan itu mengakibatkan matinya seseorang atau hancurnya pesawat udara itu, dipidana dengan pidana mati atau pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara selamalamanya dua puluh tahun.

Pasal 479 p Barang siapa 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.

Pasal 479 q Barang siapa di dalam pesawat udara, melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dalam pesawat udara dalam penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun.

Pasal 479 r Barang siapa di dalam pesawat udara melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat mengganggu ketertiban dan tata-tertib di dalam pesawat udara dalam penerbangan, dipidana penjara selama-lamanya satu tahun. Yang dimaksud dalam pasal ini dengan perbuatan yang nyata-nyata bertentangan dengan ketertiban dan tata-tertib (disiplin) dalam pesawat udara adalah dengan sengaja mabuk-mabukan, membuat onar, kegaduhan, dan lain sebagainya.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Jenis dan Sifat Penelitian**

“Metodologi penelitian berasal dari kata metode yang artinya cara yang tepat untuk melakukan sesuatu: dan logos” yang artinya ilmu atau pengetahuan. Jadi metodologi artinya cara melakukan sesuatu dengan menggunakan pikiran secara saksama untuk mencapai suatu tujuan (Narbuko and Achmadi 2016:1).

Menurut Sutrisno Hadi (Narbuko and Achmadi 2016) jenis-jenis penelitian dapat digolongkan sebagai berikut :

1. Menurut bidangnya :  
Penelitian dapat meliputi misalnya penelitian pendidikan, penelitian pertanian, penelitian hukum, penelitian ekonomi, penelitian agama.
2. Menurut tempatnya :  
Penelitian dapat meliputi misalnya penelitian laboratorium; penelitian perpustakaan; penelitian kancan
3. Menurut Pemakaiannya :  
Penelitian dapat meliputi : Penelitian murni (dasar) dan penelitian terapan (terpakai).
4. Menurut tujuan umumnya :  
Penelitian dapat meliputi : Penelitian eksploratif, penelitian developmental dan penelitian verifikatif.
5. Menurut tarapnya, penelitian dapat meliputi : Penelitian inferensial.



6. Menurut Pendekatannya, penelitian dapat meliputi penelitian *longitudinal* dan penelitian *cross sectional*.

Dalam metodologi penelitian memiliki fungsi atau kegunaan tersendiri yang berguna untuk bagi penelitian. Fungsi metode penelitian adalah alat untuk mengetahui sesuatu masalah yang akan diteliti, baik ilmu-ilmu social, ilmu hukum, maupun ilmu lainnya. Oleh karena itu, objek dan macam-macam penelitian yang akan menentukan fungsi suatu penelitian. Dalam hal ini, perlu dikemukakan berbagai sudut pandang penelitian hukum, (Ali 2009:21-22) sebagai berikut :

1. Dari segi sifat penelitian :
  - a. Penelitian eksploratoris atau penjelajahan,
  - b. Penelitian deskriptif, dan
  - c. Penelitian eksplanatoris.
2. Dari segi bentuk penelitian:
  - a. Penelitian diagnostic
  - b. Penelitian preskriptif, dan
  - c. Penelitian evaluative
3. Dari sudut tujuannya:
  - a. Penelitian *fact finding*,
  - b. Penelitian *problem identification*, dan
  - c. Penelitian *problem solution*.
4. Dari segi penerapannya:

- a. Penelitian murni/dasar/fundamental,
- b. Penelitian yang berfokus masalah, dan
- c. Penelitian terapan/terpakai.

5. Dari segi penelitian hukum :

Penelitian hukum terdiri atas 2 (dua) kelompok, yaitu

- a. penelitian hukum untuk menjawab pertanyaan praktis, dan
- b. penelitian hukum untuk menjawab pertanyaan akademik.

Penelitian hukum yang disebutkan terakhir itu terdiri atas normatif atau doktriner dan empiris, yaitu :

A. Penelitian hukum normatif yang mencakup :

- a) Penelitian terhadap asas-asas hukum,
- b) Penelitian terhadap sistematika hukum,
- c) Penelitian terhadap taraf sinkronisasi hukum,
- d) Penelitian sejarah hukum, dan
- e) Penelitian perbandingan hukum.

B. Penelitian hukum empiris yang mencakup:

- a) Penelitian terhadap identifikasi hukum (hukum tidak tertulis), dan
- b) Penelitian terhadap efektivitas hukum.

Berdasarkan jenis-jenis penelitian yang telah dijabarkan diatas, maka sesuai dengan tema dalam penelitian, maka jenis penelitian ini termasuk golongan penelitian hukum normatif yang mana penulis mengkaji dari aspek hukumkejahatan di dalam pesawat udara, dengan ruang lingkup kajian penulis dalam pendekatan hukum pidana.

Menurut Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji disebut juga dengan istilah penelitian kepustakaan. Nama penelitian hukum kepustakaan karena dalam penelitian hukum normatif dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan pustaka atau data sekunder saja (Susanti and Efendi 2015:19) Soekanto dan Sri Mamudji menyatakan bahwa penelitian hukum normatif mencakup :

1. Penelitian terhadap asas-asas hukum;
2. Penelitian terhadap sistematik hukum;
3. Penelitian terhadap taraf sinkronisasi *vertical* dan *horizontal*;
4. Perbandingan hukum;
5. Sejarah hukum.

Diatas telah dijelaskan bahwa adanya penelitian yang bersifat eksploratoris (menjelajah), penelitian yang bersifat deskriptif, dan penelitian yang bersifat eksplanatoris. Penelitian ini bersifat deskriptif analitis karena dalam penulisan ini penulis memaparkan tentang adanya pertanggungjawaban pidana terhadap pelaku kejahatan di dalam pesawat udara ditinjau berdasarkan ketentuan hukum pidana.

### **3.2 Metode Pengumpulan Data**

#### **3.2.1 Jenis Data**

Menurut jenis datanya dalam hukum normatif terdiri atas bahan hukum primer, hukum sekunder serta bahan hukum tersier , antara lain:

1. Bahan hukum primer merupakan bahan penelitian yang berdasarkan pada peraturan-peraturan dan ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan judul permasalahan yang dirumuskan. Maka dalam penelitian ini, bahan hukum yang penulis gunakan berasal dari UUD 1945, KUHP, Undang-Undang

Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, serta peraturan perundang-undangan lainnya yang telah disebutkan sebelumnya yang berkaitan dengan permasalahan penelitian.

2. Bahan hukum selanjutnya adalah bahan hukum sekunder. Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan penelitian yang berasal dari literatur atau hasil penulisan para sarjana yang berupa buku yang berkaitan dengan pertanggungjawaban tindak pidana di dalam pesawat udara dan permasalahan penulis dalam penelitian ini. Kegunaan bahan hukum sekunder adalah memberikan petunjuk.
3. Bahan hukum yang terakhir adalah bahan hukum tersier. Bahan hukum tersier yaitu bahan yang dapat mendukung bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder misalnya kamus hukum dan KBBI..

### **3.2.2 Alat Pengumpulan Data**

Secara umum dikenal ada 3 (tiga) jenis alat pengumpulan data dalam melakukan suatu penelitian, yakni studi dokumen atau studi kepustakaan atau bahan pustaka, pengamatan atau *observasi* dan wawancara atau *interview* (Soekanto, 2012).

Alat atau teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah dengan melakukan studi kepustakaan. Studi kepustakaan merupakan alat pengumpulan data yang dilakukan melalui data tertulis dengan mempergunakan “*content analysis*”. Dalam melakukan studi kepustakaan dimaksud, aktivitas yang penulis

lakukan adalah membaca, menelaah, mencatat dan membuat ulasan bahan-bahan pustaka yang ada keterkaitannya dengan pokok permasalahan yang penulis teliti.

### **3.3 Metode Analisis Data**

Menurut Bogdan menyatakan bahwa(Sugiyono 2016) analisis data adalah *the process of systematically searching and arranging the interview transcripts, fieldnotes, and other materials that you present what increase your own understanding of them and to enable you to present what you have discovered to others*, bila diartikan ke Bahasa Indonesia yaitu, analisis data merupakan proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain, sehingga dapat mudah dipahami, dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain).

Dalam penelitian ini, data yang dikelolah penulis yang diimplikasikan adalah membuat sistematisasi terhadap bahan-bahan hukum tertulis, yakni membuat klasifikasi terhadap bahan-bahan hukum tersebut untuk mempermudah penulis untuk melakukan analisis. Dalam melakukan pekerjaan analisis dimaksud, penulis menggunakan metode deskriptif kualitatif untuk selanjutnya melakukan pembahasan, pemeriksaan, serta pengelompokan ke dalam bagian-bagian tertentu yang kemudian diolah menjadi data informasi dan disusun serta kemudian disajikan dalam bentuk penulisan hukum.

### **3.4 Penelitian Terdahulu**

1. Jessica A. Amin dalam jurnal *Lex Crimen*(Amin, 2013) dengan judul Sanksi Bagi Pelaku Tindak Pidana Di Dalam Pesawat Udara Selama Penerbangan menyatakan berbagai bentuk tindakan di dalam pesawat udara yang dapat

dijatuhkan sanksi sesuai dengan undang-undang yang berlaku selama penerbangan antara lain adalah:

- a. Berbagai bentuk tindakan yang melanggar undang-undang yang berlaku adalah tindakan yang merugikan dan dapat membahayakan keselamatan juga keamanan penerbangan.
  - b. Menurut undang-undang, melakukan tindakan yang dapat merugikan dan membahayakan di dalam pesawat udara selama proses penerbangan dapat dikenakan sanksi berupa kurungan penjara paling singkat selama satu tahun dan paling lama selama lima belas tahun, juga akan mendapatkan pidana berupa denda paling rendah sebesar Rp100.000.00,00 (seratus juta rupiah) dan paling besar yaitu Rp2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).
2. Penelitian oleh Shinta Angraini Muslim dalam jurnal *Lex Administratum* (Muslim, 2015) dengan judul *Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan dan Keamanan Penumpang Dari Barang Berbahaya di Dalam Pesawat Udara* berdasarkan penelitiannya menunjukkan bahwa pada tataran nasional, penerapan hukum penerbangan terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dari barang berbahaya di dalam pesawat udara di atur dalam Pasal 308 – Pasal 348 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Pada tataran Internasional, penerapannya terdapat dalam Annex 18 Konvensi Chicago 1944, ICAO Doc.9284-AN/905 dan *International Air Transport Association Dangerous Goods Regulation* yang mengatur pengaplikasian keamanan barang-barang berbahaya, pembatasan bahan dan

barang berbahaya, barang berbahaya tersembunyi, dan barang berbahaya yang dibawa oleh penumpang. Sanksi terhadap petugas keamanan bandara yang telah memasukan barang berbahaya milik penumpang ke dalam pesawat udara diatur sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan. Sanksi ini juga diatur dalam KUHP. Dari hasil penelitian dapat ditarik kesimpulan bahwa Penerapan Hukum Penerbangan terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dari barang berbahaya di dalam pesawat udara di atur dalam Pasal 308– Pasal 348 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Program keselamatan penerbangan nasional yang dibuat oleh pemerintah mengenai peraturan keselamatan penerbangan harus lebih dipatuhi oleh semua pihak. Sanksi terhadap petugas keamanan bandara yang telah memasukan barang berbahaya milik penumpang ke dalam pesawat udara diatur sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan.

3. Anwar dalam jurnal *legal pluralism* (Anwar, 2013) dengan judul “Tinjauan Yuridis Dalam Tindak Pidana Penerbangan di Indonesia” menyatakan bahwa bentuk-bentuk perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan yakni melakukan perbuatan asusila, melanggar ketertiban dan ketentraman dalam penerbangan, mengambil atau merusak peralatan pesawat udara dan mengoperasikan peralatan elektronika yang mengganggu navigasi

penerbangan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

4. Bambang Widarto dalam Jurnal Yuridis(Widarto, 2014) dengan judul Pertanggungjawaban Hukum dalam Peristiwa Penembakkan Pesawat Udara Sipil Ditinjau dari Aspek Hukum Internasional menyatakan bahwa pertanggungjawaban pelaku penembakan pesawat udara sipil oleh militer ataupun kelompok bersenjata dapat terkait dengan ketentuan hukum internasional baik yang berlaku dalam waktu damai ataupun perang. Kewajiban untuk menghormati keselamatan penerbangan sipil dan menahan diri tidak menggunakan senjata terhadap pesawat udara sipil ditentukan dalam Pasal 3 d dan Pasal 3 bis Konvensi Chicago 1944. Jika tindakan tersebut merupakan suatu tindakan melawan hukum yang mengancam keselamatan penerbangan sipil atau terorisme penerbangan diatur dalam Konvensi Montreal 1971 dan Konvensi Beijing 2010 serta Protocol Beijing 2010. Dalam hal peristiwa memenuhi unsur-unsur kejahatan terhadap kemanusiaan, dapat diterapkan ketentuan Pasal 7 Statuta Roma 1998. Selanjutnya dalam hal tindakan dalam waktu perang dan memenuhi unsur-unsur kejahatan perang, dapat diterapkan Konvensi Jenewa 1949 dan protokol-protokolnya, ataupun ketentuan sebagaimana dimaksud Pasal 8 Statuta Roma 1998 tersebut. Mekanisme penyelesaian hukumnya dapat melalui mekanisme hukum nasional ataupun internasional(Konvesi montreal 1971).



5. Penelitian oleh Vinewyn Makahinsade dalam Jurnal *Lex Administratum* (Makahinsade, 2016) dengan judul “Sanksi Pidana Pelaku Kejahatan dalam Pesawat Udara Menurut Undang-Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan” dalam penelitiannya menyatakan bahwa:
  - a. Bentuk-bentuk perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangannya yakni melakukan perbuatan asusila, melanggar ketertiban dan ketentraman dalam penerbangan, mengambil atau merusak peralatan pesawat udara dan mengoperasikan peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan, Perbuatan-perbuatan tersebut dapat dikenakan sanksi pidana.
  - b. Sanksi pidana bagi pelaku tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan dipidana dengan pidana penjara atau pidana denda sesuai dengan tindak pidana yang dilakukan. Sanksi pidana penjara yang diberlakukan mulai dari paling singkat 1 tahun dan paling lama 15 tahun penjara dan Pidana denda paling sedikit Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah) dan paling banyak Rp2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).
6. Penelitian oleh Jean Cornelia Lokra dalam jurnal *Lex Privatum* (Lokra, 2017) dengan judul penelitian “Sanksi Tindak Pidana Bagi Pelaku Penyampaian Informasi Palsu Yang Membahayakan

Keselamatan Penerbangan Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan” menyatakan bahwa:

- a. UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan sebagai piranti hukum, yang juga merupakan bagian dalam strategi politik hukum bangsa Indonesia sebagai negara anggota ICAO dalam upaya pemberantasan dan pencegahan berbagai tindak pidana penerbangan dalam berbagai dimensi yang bukan saja menjadi persoalan nasional, melainkan telah menjadi persoalan Internasional. Hal itu merupakan wujud salah satu cita-cita bangsa sebagaimana Pembukaan UUD 1945 yaitu ikut melaksanakan ketertiban dunia.
- b. Sanksi pidana yang berlaku bagi tindak pidana penyampaian informasi palsu dalam KUHP berakibat pada bentuk perbuatan tersebut sebagai kejahatan. Sementara penerapan sanksi pidana terhadap tindak pidana penyampaian informasi palsu berdasarkan UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, menjadikan perbuatan tersebut dikualifikasi sebagai kejahatan dan juga merupakan pelanggaran.