

**TINDAK PIDANA DI DALAM PESAWAT UDARA SELAMA PENERBANGAN MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN<sup>1</sup>**

Oleh : Riandy Christofel Tombeg<sup>2</sup>

**ABSTRAK**

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimanakah bentuk-bentuk perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan dan bagaimanakah sanksi pidana bagi pelaku tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan, di mana dengan metode penelitian hukum normatif disimpulkan bahwa: 1. 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, Perbuatan-perbuatan tersebut dapat dikenakan sanksi pidana. 2. 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 Rp 2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).

Kata kunci: pesawat udara; penerbangan;

**PENDAHULUAN**

**A. Latar Belakang**

Tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan baru dimulai tahun 1950 yang kemudian disahkan dalam Konferensi diplomatik di Tokyo tahun 1963 di bawah naungan Organisasi Internasional Penerbangan Sipil Internasional. Organisasi yang didirikan

berdasarkan Pasal 43 Konvensi Chicago 1944 tersebut salah satu tujuannya adalah menyelenggarakan transportasi udara internasional yang selamat, aman tertib, teratur serta mengembangkan fasilitas navigasi penerbangan dan membentuk *legal committee* yang ditugaskan untuk menyiapkan konsep-konsep konvensi internasional seperti Konvensi Den Haag 1970, Konvensi Montreal 1971, Protokol Montreal 1988, Konvensi Montreal 1991, di samping konvensi-konvensi internasional mengenai hukum udara perdata internasional. Konvensi Tokyo 1963 khususnya yang mengatur pencegahan tindakan pelanggaran atau tindakan-tindakan tertentu yang mengancam disiplin di dalam pesawat.

**B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimanakah bentuk-bentuk perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan?
2. Bagaimanakah sanksi pidana bagi pelaku tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan ?

**C. Metode Penelitian**

Penyusunan karya ilmiah dalam bentuk Skripsi ini, menggunakan metode penelitian hukum normatif.

**PEMBAHASAN**

**A. Tindak Pidana di Dalam Pesawat Udara Selama Penerbangan**

Menurut Pasal 1 (1) huruf b. Konvensi Tokyo 1963 tindakan-tindakan yang tidak termasuk pelanggaran menurut hukum nasional, tetapi merugikan atau mengganggu ketertiban dan disiplin di dalam pesawat udara berlaku sepenuhnya. Konvensi Tokyo 1963, misalnya penumpang yang mabuk, mondar-mandir di dalam pesawat udara, teriak-teriak, memukul-mukul dan lain-lain (*unruly passenger*), namun harus diamati apakah perbuatan tersebut benar-benar membahayakan. Apabila penumpang tersebut sekedar mabuk yang masih dapat mengendalikan dirinya, kapten penerbang tidak mempunyai wewenang melakukan tindakan-tindakan yang diperlukan, kecuali apabila perbuatan penumpang tersebut sudah tidak terkendali dan akan mengganggu ketertiban dan disiplin di dalam pesawat udara,

<sup>1</sup> Artikel Skripsi. Dosen Pembimbing:

<sup>2</sup> Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 15071101136

maka kapten penerbang berhak mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan.<sup>3</sup>

Berdasarkan Konvensi Tokyo 1963 Kapten penerbang diberi wewenang untuk menjamin ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara. Kapten penerbang mempunyai hak-hak dan kewajiban yang diatur dalam Konvensi Tokyo 1963. Kapten penerbang dapat mengambil langkah-langkah tertentu termasuk menahan apabila mempunyai alasan yang cukup bahwa penumpang tersebut melanggar ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara atau tindakan-tindakan penumpang yang melanggar keselamatan penerbangan.<sup>4</sup>

Kapten penerbang juga dapat melarang semua pergerakan setiap penumpang dari satu tempat ke tempat lain yang akan mengancam tat tertib dan disiplin penerbangan, bahkan kapten penerbang dapat melucuti senjata penumpang yang dicurigai dan beralasan akan mengancam keselamatan penumpang lainnya sesuai dengan ketentuan Pasal 6 ayat (1) Konvensi Tokyo 1963 di samping berhak menahan tertuduh yang dicurigai. Lebih lanjut awak pesawat udara atau penumpang atas nama kapten penerbang juga dapat mengambil langkah-langkah pencegahan penumpang lain yang akan meninggalkan tempat duduk yang lain apabila tindakan tersebut diperlukan untuk mencegah terjadinya perkelahian atau akan menimbulkan kekacauan dalam penerbangan.<sup>5</sup>

Kapten penerbang juga berhak menurunkan setiap orang apabila cukup alasan orang tersebut akan melakukan tindakan atau mungkin melakukan tindakan apakah tindakan pidana pelanggaran atau kejahatan asal tindakan tersebut membahayakan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara, maupun harta benda yang diangkut. Kapten penerbang dapat menyerahkan kepada pejabat berwenang di negara peserta Konvensi Tokyo 1963 setiap orang yang menurut pendapatnya orang tersebut melakukan tindak pidana pelanggaran atau kejahatan berdasarkan hukum nasional negara pendaftar pesawat udara. Semua tindakan yang diperlukan oleh kapten penerbang anggota awak pesawat udara termasuk penumpang yang diatur dalam Konvensi Tokyo 1963 tersebut di muka

dimaksudkan untuk melindungi keselamatan penumpang awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut.<sup>6</sup>

Di samping mengatur yurisdiksi dan mencegah terjadinya kekosongan hukum, tujuan lain Konvensi Tokyo 1963 adalah ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara yang sedang melakukan penerbangan. Hal ini secara tegas diatur dalam Pasal 6 ayat (1) huruf (b) Konvensi Tokyo 1963. Berdasarkan Pasal tersebut telah dijamin adanya ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara yang sedang dalam penerbangan. Dengan ketertiban dan disiplin tersebut jelas akan meningkatkan keselamatan penerbangan. Secara alamiah, ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara erat sekali dengan tingkat keselamatan penerbangan. Setiap perbuatan yang mengganggu keselamatan penerbangan. Setiap perbuatan penumpang yang melanggar ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara sangat membahayakan keselamatan penumpang awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut.<sup>7</sup>

Seorang penumpang yang sedang mabuk dengan membawa senjata api maupun pisau dalam pesawat udara dapat mengancam penumpang yang lain atau siapa pun juga yang berdekatan orang tersebut atau mungkin pemabuk tersebut memerintahkan semua penumpang untuk mengelompok di salah satu sudut atau salah satu tempat tertentu. Tingkah laku penumpang demikian jelas dapat mengganggu ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara yang tiba gilirannya akan membahayakan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut.<sup>8</sup>

Pasal 54 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyatakan: Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan dilarang melakukan:

- a. perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan;
- b. pelanggaran tata tertib dalam penerbangan;
- c. pengambilan atau pengrusakan peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan;

<sup>3</sup>Ibid, hal. 68-69.

<sup>4</sup>Ibid, hal. 54

<sup>5</sup>Ibid, hal. 54

<sup>6</sup>Ibid, hal. 54-55.

<sup>7</sup>H.K. Martono, 2011, *op.cit*, hal. 53.

<sup>8</sup>Ibid, hal. 54

- d. perbuatan asusila;
- e. perbuatan yang mengganggu ketenteraman; atau
- f. pengoperasian peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan.

Pasal 55 menyatakan: "Selama terbang, kapten penerbang pesawat udara yang bersangkutan mempunyai wewenang mengambil tindakan untuk menjamin keselamatan, ketertiban, dan keamanan penerbangan". Pasal 56 ayat:

- (1) Dalam penerbangan dilarang menempatkan penumpang yang tidak mampu melakukan tindakan darurat pada pintu dan jendela darurat pesawat udara.
- (2) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
  - a. peringatan;
  - b. pembekuan sertifikat; dan/atau
  - c. pencabutan sertifikat.

Pasal 57 menyatakan: "Ketentuan lebih lanjut mengenai keselamatan dan keamanan dalam pesawat udara, kewenangan kapten penerbang selama penerbangan, dan pemberian sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri".

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/40/II/95. Semua calon penumpang pesawat udara, penumpang khusus, awak pesawat udara, calon jemaah haji, dokumen penumpang pesawat udara, bagasi tercatat (*check baggage*), bagasi kabin (*cabin baggage*), cargo maupun pos harus dilakukan pemeriksaan oleh petugas keamanan (*security personnel*) untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan. Di samping itu, petugas keamanan (*security personnel*) juga harus mengawasi jalur dari *check-in counter* ke ruang tunggu dan sisi udara (*air side*), jalur menuju pesawat udara dan sebaliknya berikut.<sup>9</sup>

<sup>9</sup>H.K. Martono, Eka Budi Tjahjono, Yogi Ashari, Wynd Rizaldy dan Muhammad Rifni, *Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009*. Edisi I. Cetakan Ke- I. PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta. 2011. hal. 94. (Lihat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/40/II/95 tentang Petunjuk Pelaksanaan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 1989 tentang Penertiban Penumpang Barang dan Kargo yang Diangkut Pesawat Udara Sipil.

Setiap calon penumpang pesawat udara, harus diperiksa oleh petugas keamanan (*security personnel*) Bandar udara baik pemeriksaan secara fisik dan/atau menggunakan alat bantu pemeriksaan. Pemeriksaan tersebut dapat menggunakan alat bantu yang diselingi dengan pemeriksaan secara fisik dengan cara diacak. Setiap calon penumpang pesawat udara yang dicurigai harus diperiksa secara fisik lebih intensif. Petugas keamanan Bandar udara berhak melarang terbang calon penumpang yang menolak dan yang tidak mau diperiksa secara fisik maupun dengan menggunakan alat bantu. Apabila petugas keamanan (*security personnel*) bandar udara memberitahukan kepada perusahaan penerbangan bahwa calon penumpang tidak mau diperiksa, perusahaan penerbangan sebagai pengangkut harus menolak keberangkatan calon penumpang yang tidak mau diperiksa oleh petugas keamanan penerbangan. Perusahaan penerbangan sebagai pengangkut wajib memberitahu alasan penolakan keberangkatan kepada calon penumpang yang bersangkutan. Perusahaan penerbangan sebagai pengangkut wajib menyediakan blanko identitas yang memuat nama, alamat pemiliki untuk diisi dan dipasang oleh penumpang pada bagasi kabinnya. Perusahaan penerbangan sebagai pengangkut harus menempatkan petugas keamanan (*security personnel*) dan bekerja sama dengan petugas keamanan (*security personnel*) Bandar udara untuk melaksanakan pemeriksaan penumpang. Perusahaan penerbangan yang mengangkut calon penumpang harus menempatkan petugas yang berwenang di ruang tunggu untuk melakukan pemeriksaan pas naik (*boarding pass*) calon penumpang yang akan naik ke pesawat udara sesuai dengan tujuan masing-masing.<sup>10</sup>

Calon penumpang pesawat udara anak-anak di bawah umur 8 tahun harus disertai dengan pengantar atau orang yang bertanggung jawab baik awak pesawat udara atau orang yang bertanggung jawab baik calon penumpang wanita hamil tua 8 bulan harus disertai dengan surat keterangan dokter. Orang sakit yang tidak dapat berjalan sendiri harus disertai dengan surat keterangan dokter dan disertai dengan

<sup>10</sup> *Ibid*, hal. 95.

pengantar, sedangkan pengangkutan jenazah harus disertai dengan surat keterangan dari instansi kesehatan. Pengangkutan orang gila, orang tahanan atau *deportee* harus dikawal oleh petugas yang berwenang. Perusahaan penerbangan yang mengangkut harus menolak calon penumpang anak-anak yang tidak disertai pengantar dengan surat keterangan dokter, orang sakit yang tidak dapat berjalan sendiri tidak disertai dengan surat keterangan dokter dan pengantar, jenazah yang tidak disertai dengan surat keterangan dari instansi yang berwenang, orang gila yang tidak dikawal, tahanan maupun *deportee* yang tidak dikawal oleh petugas yang berwenang. Demikian pula perusahaan penerbangan yang akan mengangkut juga dapat menolak calon penumpang yang mabuk, buron atau dicurigai berdasarkan informasi petugas yang berwenang.<sup>11</sup>

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, mengatur mengenai Penanggulangan Tindakan Melawan Hukum Pasal 344 menyatakan: Setiap orang dilarang melakukan tindakan melawan hukum (*acts of unlawful interference*) yang membahayakan keselamatan penerbangan dan angkutan udara berupa:

- a. menguasai secara tidak sah pesawat udara yang sedang terbang atau yang sedang di darat;
- b. menyandera orang di dalam pesawat udara atau di bandar udara;
- c. masuk ke dalam pesawat udara, daerah keamanan terbatas bandar udara, atau wilayah fasilitas aeronautika secara tidak sah;
- d. membawa senjata, barang dan peralatan berbahaya, atau bom ke dalam pesawat udara atau bandar udara tanpa izin; dan
- e. menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan.

Pasal 345 ayat:

- (1) Otoritas bandar udara, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha bandar udara, dan/atau badan usaha angkutan udara wajib menanggulangi tindakan melawan hukum.
- (2) Penanggulangan tindakan melawan hukum sebagaimana dimaksud pada ayat (1)

dibuat dalam bentuk program penanggulangan keadaan darurat.

Pasal 346: Dalam hal terjadi tindakan melawan hukum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf a dan huruf b, Menteri berkoordinasi serta menyerahkan tugas dan komando penanggulangannya kepada institusi yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang keamanan. Pasal 347: Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur penanggulangan tindakan melawan hukum serta penyerahan tugas dan komando penanggulangan diatur dalam Peraturan Menteri.

Perkembangan teknologi penerbangan sangat berperan terhadap ekonomi nasional maupun internasional suatu bangsa, memperpendek jarak satu negara dengan negara lain, memelihara perdamaian dunia, mendekatkan pergaulan hidup bangsa satu dengan bangsa yang lain, mempercepat komunikasi satu negara dengan negara lain serta menciptakan saling pengertian satu bangsa dengan bangsa lain.<sup>12</sup>

Di samping keuntungan-keuntungan tersebut di atas perkembangan teknologi penerbangan juga menimbulkan berbagai masalah yang sulit dipecahkan oleh masyarakat internasional. Penerbangan yang bersifat cepat dari satu negara ke negara lain, tanpa memperhatikan batas suatu negara terhadap negara lain dapat dimanfaatkan sebagai sarana tindak pidana oleh pembajak.<sup>13</sup>

Pembajakan udara merupakan kejahatan penerbangan sipil yang pada umumnya paling tidak disenangi oleh pejabat pemerintah khusus para pejabat penerbangan sipil serta perusahaan-perusahaan yang bergerak dalam penerbangan sipil, namun demikian, pembajakan udara (*hijacking*) akan terus berlangsung selama adanya angkutan udara sipil, apapun motifnya, siapapun pelakunya serta apapun jenis angkutannya apakah internasional maupun domestik.<sup>14</sup>

Pada saat ini terdapat tiga buah konvensi internasional yang menyangkut kejahatan penerbangan sipil, masing-masing Konvensi

<sup>12</sup>H. K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*, Cetakan I. Alumni. Bandung, 1987. hal. 155.

<sup>13</sup>Ibid, hal. 155.

<sup>14</sup>Ibid. hal. 141.

<sup>11</sup>Ibid. hal. 95.

Tokyo 1963 tentang Pelanggaran-Pelanggaran dan Tindakan-Tindakan Tertentu Yang Dilakukan di Dalam Pesawat Udara (*The Offences and Certain Others Acts Committed on Board Aircraft*). Konvensi Den Haag 1970 tentang Pemberantasan Penguasaan Pesawat Udara Secara Melawan Hukum (*The Suppression of Unlawful Seizure of the Aircraft*) dan Konvensi Montreal 1971 tentang Pemberantasan Tindakan-Tindakan Melawan Hukum Yang Mengancam Keselamatan Penerbangan Sipil (*The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*). Walaupun maksud konvensi tersebut, khususnya konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi Den Haag 1970 untuk menanggulangi pembajakan udara, tak satupun dari konvensi tersebut yang memakai istilah *air piracy*, *aircraft hijacking*, *skyjacking* maupun *illegal diversion of aircraft*.<sup>15</sup>

Berdasarkan ketentuan Pasal 11 (1) Konvensi Tokyo 1963 yang dimaksudkan dengan pembajakan udara (*hijacking*) adalah apabila seorang di dalam pesawat udara telah melakukan tindakan secara melawan hukum dengan cara paksa mengancam atau tindakan-tindakan yang mengganggu atau penguasaan pesawat udara secara melawan hukum atau melakukan tindakan-tindakan salah pengendalian pesawat udara dalam penerbangan atau tindakan tersebut merupakan tindakan semacam tindak pidana pelanggaran maupun kejahatan. Menurut pasal tersebut yang dimaksudkan dengan tindakan pembajakan udara tidak hanya penguasaan pesawat udara secara melawan hukum, tetapi termasuk suatu tindakan yang mengganggu pesawat udara maupun tindakan-tindakan penguasaan dan pengendalian secara melawan hukum.<sup>16</sup>

Apabila kapten penerbang (*pilot in command*) mengubah atau mengalihkan arah

penerbangan di luar tujuan penerbangan semula tanpa persetujuan dari perusahaan penerbangan juga termasuk pembajakan udara menurut Konvensi Tokyo 1963.<sup>17</sup> Pengertian penguasaan pesawat udara secara melawan hukum sudah jelas dan tidak perlu dijelaskan. Tindakan-tindakan yang mengganggu pesawat udara tampaknya semua tindakan apa pun sifatnya yang menghasilkan gangguan pengendalian pesawat udara, termasuk pembajakan udara. Contohnya tindakan-tindakan yang dapat mempengaruhi sistem panduan atau setiap pengendalian pesawat udara dapat disebut sebagai tindakan pembajakan udara berdasarkan Konvensi Tokyo 1963.<sup>18</sup>

Menurut Pasal 11 (1) Konvensi Tokyo 1963 syarat-syarat untuk dapat disebut sebagai pembajakan udara antara lain (a) tindakan pembajakan udara harus dilakukan di dalam pesawat udara.<sup>19</sup> Dengan demikian suatu tindakan gangguan yang dilakukan di luar pesawat udara yang bersangkutan tidak termasuk pembajakan udara, sebab yang dimaksudkan dengan pembajakan udara harus dilakukan selama penerbangan. Suatu tindakan yang dilakukan oleh penumpang awak pesawat udara yang diarahkan di luar kapten penerbang dapat dikategorikan sebagai pembajakan menurut Konvensi Tokyo 1963.<sup>20</sup> Supaya tindakan tersebut merupakan pembajakan udara, tindakan tersebut harus mengandung unsur melawan hukum (*unlawfully*) menurut hukumnasional negara pendaftar. Oleh karena

<sup>17</sup>Ibid, hal. 76. (Dalam catatan kaki, H.K. Martono dijelaskan: "Pada tanggal 12 Desember 1969 kapten penerbang (*pilot in command*) Korean Airlines (KAL) membajak pesawat udara dari Korea Selatan ke Korea Utara, lihat International Herald Tribune 13-14 Desember 1969).

<sup>18</sup>Ibid, hal. 76.

<sup>19</sup> Ibid, hal. 77 (Dalam catatan kaki H.K. Martono, dijelaskan: " Menurut Konvensi Genewa 1958 yang dimaksud pembajakan (perompakan) (sea piracy) adalah setiap tindakan illegal, penahanan atau tindakan-tindakan lain perompakan yang dilakukan seorang awak kapal atau penumpang terhadap kapal dagang untuk keperluan pribadi atau pesawat udara sipil yang diarahkan ke laut lepas terhadap kapal dagang atau pesawat udara sipil atau terhadap awak kapal atau penumpang atau harta benda di dalam kapal dagang atau pesawat udara sipil; atau terhadap kapal dagang atau pesawat udara sipil atau penumpang atau harta benda yang berlangsung di laut lepas atau di luar yurisdiksi suatu negara berdaulat.

<sup>20</sup> Ibid, hal. 77.

<sup>15</sup>Ibid, hal. 148.

<sup>16</sup>H.K. Martono, 2011, *op.cit.* hal.76. (Dalam catatan kaki, H.K. Martono dijelaskan: "ciri-ciri pembajakan udara pada umumnya dengan kekerasan, tetapi dalam hal-hal tertentu misalnya seseorang mencampurkan minuman untuk penerbang yang dapat memabukkan kemudian mengambil alih kendali pesawat udara atau seseorang menipu penerbang bahwa dia diperintahkan perusahaan untuk mengambil alih kendali pesawat udara dapat tergolong sebagai pembajakan udara menurut Konvensi Tokyo 1963").

itu, pemilik pesawat udara (*the owner*) yang memerintahkan *co-pilot (first officer)* untuk merampas kendali dari kapten penerbang agar dapat diambil kembali dari perusahaan penerbangan (*operator*) tidak termasuk pembajakan udara karena perintah tersebut berasal dari pemilik yang secara yuridis berhak atas pesawat udara tersebut. Biasanya pembajakan udara tersebut dilakukan dengan ancaman kekerasan secara fisik, seperti penggunaan senjata tajam atau senjata api, menembak penerbang atau awak pesawat udara, penumpang yang memerintahkan untuk mengubah arah penerbangan dan lain-lain.<sup>21</sup> Kadang-kadang dalam pembajakan juga dengan ancaman tanpa menggunakan kekerasan.<sup>22</sup>

Dalam hal terjadi minuman kapten penerbangan yang dicampur dengan obat-obatan, setelah kapten penerbang tidak sadar, pesawat udara diambil alih oleh pembajak, menurut penafsiran secara literal tidak termasuk pembajakan udara, karena tidak terdapat ancaman dengan menggunakan kekerasan maupun tidak dengan kekerasan, namun penafsiran literal tidak dapat diterima karena akibatnya tidak dapat diterima. Apabila menafsirkan Pasal 11 Konvensi Tokyo 1963 harus menghayati maksud dan tujuan pembajakan udara, karena itu harus ditafsirkan hal itu termasuk pembajakan udara.<sup>23</sup>

<sup>21</sup> Ibid, hal. 77 (Dalam catatan kaki H.K. Martono, dijelaskan: "Pesawat udara Korean Airlines dipaksa mendarat dan penerbang serta awak pesawat udara ditembak dan dua orang penumpang lainnya luka parah dalam bulan April 1958; dalam usaha percobaan pembajakan udara milik Eastern Airlines dalam bulan Maret 1970 *co-pilot* dan kapten penerbang ditembak luka parah, lihat *International Tribune* tanggal 19 Maret 1970. Selama pembajakan pesawat udara Aeroflot seorang pramugari dibunuh dan penerbang ditembak luka parah. Lihat *International Tribune* tanggal 16 Oktober 1970".

<sup>22</sup> Ibid, hal. 78 (pembajakan yang dilakukan terhadap pesawat udara Ethiopian Airlines dalam bulan Februari 1966 kapten penerbang diancam untuk mendarat tanpa menggunakan ancaman kekerasan, Lihat *The Time* 2 February 1966; Dalam bulan Agustus 1966 dua orang penumpang mengancam penumpang yang lain dan penumpang ketiga mengancam penerbang tanpa menggunakan kekerasan, tetapi ancaman tersebut gagal; Perdana Menteri Tshombe dibajak tanpa menggunakan kekerasan (*The Observer* 2 July 1967); seorang bocah disandera oleh pembajak tanpa kekerasan dalam pembajakan pesawat udara Amerika Serikat di Vietnam tanggal 10 Februari 1968.

<sup>23</sup> Ibid, hal. 78

Penjelasan Atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1976 Tentang Perubahan dan Penambahan Beberapa Pasal Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Bertalian Dengan Perluasan Berlakunya Ketentuan Perundang-Undangan Pidana, Kejahatan Penerbangan, Dan Kejahatan Terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan, Penjelasan Umum menegaskan bahwa: Dalam rangka melaksanakan Pembangunan Nasional, peningkatan kegiatan ekonomi masyarakat Indonesia merupakan salah satu tujuan dimana perhubungan udara mempunyai peranan yang penting untuk mencapai tujuan tersebut. Selain dari itu angkutan melalui udara mempunyai arti penting pula dalam menjamin kesatuan ekonomi, politik dan budaya Indonesia, sehingga dengan demikian perlu dijamin suatu angkutan udara yang dapat diandalkan, aman dan cepat. Pada waktu akhir-akhir ini ada kecenderungan bertambah meningkatnya kejahatan penerbangan, sehingga dapat mengurangi kepercayaan masyarakat kepada perhubungan udara dan dapat pula mengancam perkembangan angkutan udara yang aman dan bebas dari ketakutan. Sehubungan dengan hal tersebut diatas, maka dipandang perlu untuk menyusun Undang-Undang tentang perubahan dan penambahan beberapa pasal dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dalam rangka memberantas kejahatan penerbangan, mengingat bahwa dalam perundang-undangan yang berlaku sekarang belum ada ketentuan tentang kejahatan penerbangan. Dengan demikian maka dapat diperoleh suatu dasar dan kepastian hukum untuk menjatuhkan pidana atas perbuatan tersebut. Kemudian mengingat sifat rawannya angkutan udara, di mana jaminan keselamatan dan keamanan merupakan unsur yang amat vital sehingga pengamanan merupakan tujuan yang amat penting. Dengan demikian setiap gangguan terhadap keselamatan pesawat udara dalam penerbangan dan ketenangan dalam pesawat dapat mengakibatkan bahaya yang lebih besar dan langsung daripada perbuatan-perbuatan gangguan terhadap kendaraan angkutan darat dan kapal atau kendaraan air. Berhubung dengan itu diperlukan suatu usaha untuk memberantas ataupun mencegah seseorang melakukan kejahatan tersebut. Maka terhadap

kejahatan penerbangan ini perlu diberikan ancaman pidana yang berat.<sup>24</sup>

Undang-undang ini disusun dengan merubah dan menambah ketentuan-ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, yaitu dengan memperluas ruang lingkup berlakunya Pasal 3 dan 4 dari Buku I serta menambah Buku I Bab IX dengan Pasal 95a, 95b, dan Pasal 95c, juga ditambahkan dalam Buku II Bab XXIX A tentang Kejahatan Penerbangan dan Kejahatan terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan. Kejahatan terhadap sarana/prasarana penerbangan sebagaimana diatur dalam Pasal 479 a sampai dengan Pasal 479 d Undang-undang ini lain sifatnya dengan pelanggaran sebagaimana tercantum dalam Pasal 15 ayat (1) e Undang-undang Nomor 83 Tahun 1958. Dengan demikian maka dalam Undang-undang ini pasal-pasal yang sudah ada dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, diperluas ruang lingkungannya sehingga pengertian yurisdiksi kriminal Republik Indonesia mencakup pesawat udara Indonesia. Disamping itu ditambahkan ketentuan-ketentuan baru sebagai akibat daripada perkembangan dalam dunia penerbangan. Perubahan-perubahan dan tambahan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana di atas merupakan pelaksanaan kewajiban Republik Indonesia sebagai peserta dalam tiga konvensi tersebut dalam Konsiderans Undang-undang ini, disamping didorong oleh keinginan untuk merubah Kitab Undang-Undang Hukum Pidana agar lebih sesuai dengan keadaan masa kini.<sup>25</sup>

#### **B. Sanksi Pidana Bagi Pelaku Tindak Pidana di Dalam Pesawat Udara Selama Penerbangan**

Hukum pidana adalah hukum yang mengatur tentang pelanggaran dan kejahatan terhadap kepentingan umum. Pelanggaran dan kejahatan tersebut diancam dengan hukuman yang merupakan penderitaan atau siksaan bagi yang bersangkutan.<sup>26</sup> Kejahatan adalah

perbuatan pidana yang berat. Ancaman hukumannya dapat berupa hukuman denda, hukuman penjara, hukuman mati dan kadangkala masih ditambah dengan hukuman penyitaan barang-barang tertentu, pencabutan hak-hak tertentu serta pengumuman keputusan hakim.<sup>27</sup>

Pada dasarnya tindak pidana adalah perbuatan atau serangkaian perbuatan yang padanya dilekatkan sanksi pidana. Dengan demikian dilihat dari istilahnya, hanya sifat-sifat dari perbuatan saja yang meliputi suatu tindak pidana, sedangkan sifat-sifat orang yang melakukan tindak pidana tersebut menjadi bagian dari persoalan lain, yaitu pertanggung jawaban pidana.<sup>28</sup>

Keistimewaan norma hukum itu justeru terletak pada sifatnya yang memaksa dengan sanksinya yang berupa ancaman hukuman. Alat kekuasaan negara yang berusaha agar peraturan hukum ditaati dan dilaksanakan. Setiap norma paling tidak mempunyai beberapa unsur, yaitu:

- a. Sumber, yaitu dari mana asal norma itu;
- b. Sifat, yaitu syarat-syarat kapan norma itu berlaku;
- c. Tujuan, yaitu untuk apakah norma itu dibuat;
- d. Sanksi, yaitu reaksi (alat pemaksa) apakah yang akan dikenakan kepada orang yang melanggar atau tidak mematuhi norma itu.<sup>29</sup>

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyatakan dalam 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 Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (2) Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan

<sup>24</sup> Penjelasan Atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1976 Tentang Perubahan dan Penambahan Beberapa Pasal Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Bertalian Dengan Perluasan Berlakunya Ketentuan Perundang-Undangan Pidana, Kejahatan Penerbangan, Dan Kejahatan Terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan.

<sup>25</sup> Ibid.

<sup>26</sup> Ibid, hal. 60.

<sup>27</sup> Ibid, hal. 60.

<sup>28</sup> Chairul Huda, Dari "Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada "Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan (Tinjauan Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana)", Kencana, Jakarta, 2006, hal. 15.

<sup>29</sup> Yulies Tiena Masriani, *Pengantar Hukum Indonesia*, Cetakan Kelima, Sinar Grafika, Jakarta, November 2009, hal. 6.

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 Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

- (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 Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
- (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 Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- (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).
- (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 Rp2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).
- (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.<sup>30</sup>

Hukum pidana tanpa pemidanaan berarti menyatakan seseorang bersalah tanpa ada akibat yang pasti terhadap kesalahan tersebut. Dengan demikian konsepsi tentang kesalahan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pengenaan pidana dan proses pelaksanaannya,

<sup>30</sup> Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

jika kesalahan dipahami sebagai “dapat dicela” maka di sini pemidanaan merupakan perwujudan dari celaan tersebut.<sup>31</sup> Tujuan pemidanaan dapat dilihat melalui dasar pembenaran adanya hukuman atau penjatuhan pidana. Dasar pembenaran penjatuhan pidana ada tiga teori, yaitu sebagai berikut.<sup>32</sup>

#### 1. Teori absolut

Menurut teori absolut, tujuan dari pemidanaan terletak pada hukum pidana itu sendiri. “... barang siapa yang melakukan suatu perbuatan pidana, harus dijatuhkan hukuman pidana...”Teori ini disebut juga teori pembalasan, karena bersifat pembalasan (*vergelding*). Hukuman dijatuhkan karena ada dosa.

#### 2. Teori relatif

Menurut teori relatif, tujuan pemidanaan adalah untuk:

- a. Mencegah terjadinya kejahatan;
- b. Menakut-nakuti, sehingga orang lain tidak melakukan kejahatan;
- c. Memperbaiki orang yang melakukan tindak pidana;
- d. Memberikan perlindungan kepada masyarakat terhadap kejahatan.

Teori ini disebut juga teori tujuan, karena menitikberatkan pada tujuan hukuman. Ancaman hukuman perlu supaya manusia tidak melanggar.

#### 3. Teori gabungan

Menurut teori gabungan, yang merupakan kombinasi antara teori absolut dan teori relatif, tujuan penjatuhan pidana karena orang tersebut melakukan kejahatan dan agar ia tidak melakukan kejahatan.<sup>33</sup>

Prevensi khusus yang dianut oleh van Hamel (belanda) dan von Liszt (jerman) mengatakan bahwa tujuan prevensi khusus ialah mencegah niat buruk pelaku (*dader*) bertujuan mencegah pelanggar mengulangi perbuatannya atau mencegah bakal pelanggar melaksanakan perbuatan jahat yang direncanakannya.<sup>34</sup> Van hamel menunjukkan bahwa prevensi khusus suatu pidana ialah:

1. Pidana harus memuat suatu unsur menakutkan supaya mencegah penjahat

<sup>31</sup>Chairul Huda, *op.cit.* hal. 125.

<sup>32</sup>Yulies Tiena Masriani, *Op.cit.* hal. 66.

<sup>33</sup> Ibid

<sup>34</sup>Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Cetakan III. Edisi Revisi, PT. Rineka Cipta, Jakarta, Juni 2008, hal. 35-36.



yang mempunyai kesempatan untuk tidak melaksanakan niat buruknya;

2. Pidana harus mempunyai unsur memperbaiki terpidana;
3. Pidana mempunyai unsur membinasakan penjahat yang tidak mungkin diperbaiki;
4. Tujuan satu-satunya suatu pidana ialah mempertahankan tata tertib hukum (G. A. van Hamel, *Inleiding tot de Studie van het Ned Strafrecht*, Haarlem : De Erven F. Bohn, 1929, hlm 49.).<sup>35</sup>

Menurut Moeljatno, hukum pidana adalah bagian dari pada keseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara, yang mengadakan dasar-dasar dan aturan-aturan untuk.<sup>36</sup>

1. Menentukan perbuatan-perbuatan mana yang tidak boleh dilakukan, yang dilarang, dengan disertai ancaman atau sanksi yang berupa pidana tertentu bagi siapa melanggar larangan tersebut
2. Menentukan kapan dan dalam hal-hal apa kepada mereka yang telah melanggar larangan-larangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi pidana sebagaimana yang diancamkan
3. Menentukan dengan cara bagaimana pengenaan pidana itu dilaksanakan apabila ada orang yang disangka telah melanggar larangan tersebut Pentingnya pemahaman mengenai permasalahan pokok hukum pidana dalam suatu undang-undang erat kaitannya dengan terpenuhinya fungsi hukum pidana.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2006 tentang Pengesahan *International Conventional For The Suppression Of Terrorist Bombings*, 1997 (Konvensi Internasional Pemberantasan Pengeboman Oleh Teroris, 1997. Konvensi Internasional Pemberantasan Pemboman Oleh Teroris, 1997.

Pasal 6 ayat:

1. Setiap Negara Pihak wajib mengambil tindakan-tindakan yang mungkin perlu untuk memberlakukan yurisdiksinya atas kejahatan-kejahatan seperti yang ditetapkan dalam Pasal 2, apabila:
  - a. Kejahatan tersebut dilakukan di dalam wilayah Negara yang bersangkutan;

- b. Kejahatan tersebut dilakukan di atas pesawat terbang berbendera Negara yang bersangkutan atau pesawat terbang terdaftar berdasarkan peraturan perundang-undangan Negara yang bersangkutan pada saat kejahatan tersebut dilakukan;
- c. Perbuatan tersebut dilakukan oleh warganegara, dari Negara yang bersangkutan.

2. Suatu Negara Pihak juga dapat membentuk yurisdiksinya atas kejahatan-kejahatan jika:
  - a. Kejahatan tersebut dilakukan terhadap warga negara dari Negara tersebut,
  - b. Kejahatan tersebut dilakukan terhadap fasilitas Negara atau pemerintah Negara tersebut di luar negeri, termasuk perwakilan diplomatik atau konsuler Negara yang bersangkutan;
  - c. Kejahatan tersebut dilakukan oleh orang yang tidak memiliki kewarganegaraan yang biasa bertempat tinggal di dalam wilayah Negara yang bersangkutan;
  - d. Kejahatan tersebut dilakukan sebagai upaya untuk memaksa Negara yang bersangkutan untuk melakukan atau tidak melakukan suatu tindakan;
  - e. Kejahatan tersebut dilakukan di atas pesawat yang dioperasikan oleh Pemerintah Negara yang bersangkutan.

Apabila masyarakat dapat hidup damai, tenteram dan aman maka kehidupan mereka perlu diatur dengan sebaik-baiknya. Mengatur kehidupan masyarakat perlu kaidah-kaidah yang mengikat setiap anggota masyarakat agar tidak terjadi kejahatan dan pelanggaran terhadap ketertiban umum. Dalam hal ini hukum pidana sangat besar artinya bagi kehidupan masyarakat, sebab hukum pidana adalah: hukum yang mengatur tentang kejahatan dan pelanggaran terhadap kepentingan umum dan perbuatan tersebut diancam dengan pidana yang merupakan suatu penderitaan.<sup>37</sup>

Keselamatan dan keamanan penerbangan khususnya bagi penumpang selama penerbangan hanya dapat dilaksanakan secara efektif apabila terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan selama penerbangan dan pengendalian serta

<sup>35</sup> Ibid.

<sup>36</sup> Moeljatno, *Azas-Azas Hukum Pidana*, PT. Rineka Cipta, Jakarta. 2008. hal.1.

<sup>37</sup> Sudarsono, *Pengantar Ilmu Hukum*, Cetakan Kelima, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2007, hal. 209.

pengawasan tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur penerbangan yang perlu diperhatikan pihak-pihak yang terkait dengan upaya perlindungan keamanan bagi penumpang dan barang di dalam pesawat udara selama penerbangan.

## PENUTUP

### A. Kesimpulan

1. 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, Perbuatan-perbuatan tersebut dapat dikenakan sanksi pidana.
2. 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 Rp 2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).

### B. Saran

1. Untuk mencegah bentuk-bentuk perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan diperlukan peningkatan pengendalian dan pengawasan yang efektif mengenai persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan, penjaminan keamanan terhadap orang dan barang di pesawat udara selama penerbangan dari tindakan melawan hukum yang dapat terjadi selama penerbangan.
2. Mengingat kejahatan penerbangan dapat mengancam keselamatan para penumpang, pesawat udara sangat merugikan

perkembangan angkutan udara internasional dan kepercayaan masyarakat terhadap keamanan penerbangan sipil, maka perlu dicegah dan bagi pelakunya harus dikenakan hukuman yang berat. Pemberlakuan sanksi pidana bagi pelaku tindak pidana di dalam pesawat udara selama penerbangan dalam pelaksanaannya perlu dilaksanakan dengan memperhatikan kerugian yang timbul akibat perbuatan tersebut sehingga pidana penjara paling lama dan denda paling banyak sesuai unsur-unsur tindak pidana yang terjadi perlu diterapkan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, *Kamus Hukum*, PT. Citra Umbara, Bandung, 2008, hal. 429.
- Hamzah, Andi, *Terminologi Hukum Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008.
- , *Asas-Asas Hukum Pidana*, Cetakan III. Edisi Revisi, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2008.
- Huda Chairul, Dari *"Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada "Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan (Tinjauan Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana)*, Kencana, Jakarta, 2006.
- Kansil, C.S.T., Christine S.T. Kansil, Engelian R. Palandeng dan Godlieb N. Mamahit, *Kamus Istilah Aneka Hukum*, Edisi Pertama, Cetakan Kedua, Jala Permata Aksara, Jakarta, 2010.
- Likadja, Frans, *Masalah Lintas di Ruang Udara*, Binacipta, 1987.
- Lestari, Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Citra Aditya Bakti, Bandung. 2004.
- Marpaung, Leden, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika. Cetakan Kedua, Jakarta. 2005.
- Martono, H. K., *Hukum Udara, Angkutan Udara Dan Hukum Angkasa*, Alumni, Bandung, 1987.
- , *Pengantar Hukum Udara, Nasional dan Internasional*, Ed. I. Cet. ke-2. PT. RadjaGrafindo Persada. Jakarta. 2011.
- Martono, H.K., dan Eka Budi Tjahjono, *Asuransi Transportasi Darat-Laut-Udara*,

- Cetakan Ke-I. Mandar Maju, Bandung, 2011.
- Martono, H.K., Eka Budi Tjahjono, Yogi Ashari, Wynd Rizaldy dan Muhammad Rifni, *Transportasi Bahan dan/atau Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009*. Edisi I. Cetakan Ke- I. PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta. 2011.
- Martono, H.K., dan Amad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik (Public International And National Air Law)*. Ed. I. Cetakan ke-I. PT. RajaGrafindo, Jakarta, 2012.
- Masriani Tiena Yulies, *Pengantar Hukum Indonesia*, Cetakan Kelima, Sinar Grafika, Jakarta, 2009.
- Moeljatno, *Azas-Azas Hukum Pidana*, PT. Rineka Cipta, Jakarta. 2008.
- Ningrum Lestari, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Citra Aditya Bakti, Bandung. 2004.
- Sudarsono, *Pengantar Ilmu Hukum*, Cetakan Kelima, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2007.
- Suriaatmadja Tohir Toto, *Masalah dan Aspek Hukum Dalam Pengangkutan Udara Nasional*, Cetakan I. Mandar Maju, Bandung. 2006.

#### SUMBER-SUMBER LAIN

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1976 Tentang Perubahan dan Penambahan Beberapa Pasal Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Bertalian Dengan Perluasan Berlakunya Ketentuan Perundang-Undangan Pidana, Kejahatan Penerbangan.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1976 Tentang Pengesahan Konvensi Tokyo 1963, Konvensi The Hague 1970 dan Konvensi Montreal 1971.