

SKRIPSI

**TINJAUAN HUKUM TINDAK PIDANA BERADA DI
DAERAH TERTENTU BANDARA TANPA IZIN
OTORITAS BANDARA
(Studi Putusan No.725/Pid.B/2020/PN.Sda)**

**DISUSUN OLEH
JUWITA SEPTIANA APRISAL
B0 111 81 314**



**ILMU HUKUM/HUKUM PIDANA
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2022**

HALAMAN JUDUL

**TINJAUAN HUKUM TINDAK PIDANA BERADA DI DAERAH
TERTENTU BANDARA TANPA IZIN OTORITAS BANDARA
(Studi Putusan No.725/Pid.B/2020/PN.Sda)**

OLEH:

JUWITA SEPTIANA APRISAL

B011181314

SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Tugas Akhir dalam Rangka Penyelesaian Studi
Sarjana pada Departemen Hukum Pidana Program Studi Ilmu Hukum**

**PEMINATAN HUKUM PIDANA
DEPARTEMEN HUKUM PIDANA
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2022**

LEMBAR PENGESAHAN

**TINJAUAN HUKUM TINDAK PIDANA BERADA DI DAERAH TERTENTU
BANDARA TANPA IZIN OTORITAS BANDARA
(Studi Putusan No.725/Pid.B/2020/PN.Sda)**

Disusun dan Diajukan Oleh

JUWITA SEPTIANA APRISAL


B011181314

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang di bentuk dalam rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana Departemen Hukum Pidana Program studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin pada Tanggal 1 Agustus 2021 dan dinyatakan memenuhi syarat Kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping


Dr. Abd. Asis, S.H.,M.H

NIP. 19620618 198903 1 002



Dr. Audyna Mayasari Muin, S.H.,M.H

NIP. 19880927 201504 2 001

Ketua Program Studi Sarjana Ilmu Hukum


Dr. Waskun, S.H., LL.M.
NIP. 19761129 199903 1 005



PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

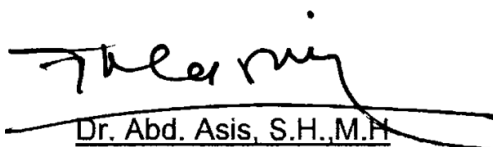
Nama : JUWITA SEPTIANA APRISAL
Nomor Induk Mahasiswa : B011181314
Peminatan : Hukum Pidana
Departemen : Hukum Pidana
Judul : TINJAUAN HUKUM TINDAK PIDANA
BERADA DI DAERAH TERTENTU
BANDARA TANPA IZIN OTORITAS
BANDARA (Studi Putusan
No.725/Pid.B/2020/PN.Sda)

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian Skripsi.

Makassar, 8 Maret 2022

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping



Dr. Abd. Asis, S.H.,M.H

NIP. 19620618 198903 1 002



Dr. Audyna Mayasari Muin, S.H.,M.H

NIP. 19880927 201504 2 001



KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,
RISET, DAN TEKNOLOGI

UNIVERSITAS HASANUDDIN

FAKULTAS HUKUM

Jln. Perintis Kemerdekaan KM.10 Kota Makassar 90245, Propinsi Sulawesi Selatan
Telp : (0411) 587219,546686, Website: <https://lawfaculty.unhas.ac.id>

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama : JUWITA SEPTIANA APRISAL
N I M : B011181314
Program Studi : Ilmu Hukum
Departemen : Hukum Pidana
Judul Skripsi : TINJAUAN HUKUM TINDAK PIDANA BERADA DI DAERAH
TERTENTU BANDARA TANPA IZIN OTORITAS BANDARA
(STUDI PUTUSAN NO.725/Pid.B/2020/PN.SDA)

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, Juli 2022

a.n. Dekan
Wakil Dekan Bidang Akademik, Riset
dan Inovasi



Prof. Dr. Manzah Halim SH.,M.H.,M.A.P.
NIP. 19731231199903 1 003

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Penulis yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : JUWITA SEPTIANA APRISAL
NIM : B011181314
Judul Skripsi : TINJAUAN HUKUM TINDAK PIDANA
BERADA DI DAERAH TERTENTU
BANDARA TANPA IZIN OTORITAS
BANDARA (Studi Putusan
No.725/Pid.B/2020/PN.Sda)

Bahwa benar ada Karya Ilmiah saya dan bebas dari Plagiarisme (duplikasi).

Demikianlah Surat Pernyataan ini dibuat, jika kemudian hari ditemukan bukti ketidakaslian atas Karya Ilmiah ini maka saya bersedia mempertanggung jawabkan sesuai Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku.

Makassar, 8 Maret 2022



Juwita Septiana Aprisal

ABSTRAK

JUWITA SEPTIANA APRISAL (B011181314), Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, dengan judul "Tinjauan Hukum Tindak Pidana Berada Di Daerah Tertentu Bandara Tanpa Izin Otoritas Bandara (Studi Putusan No.725/Pid.B/2020/PN.Sda)" dibawah bimbingan Abd. Asis selaku pembimbing utama dan Audyna Mayasari Muin selaku pembimbing pendamping.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kualifikasi tindak pidana berada di daerah tertentu bandara tanpa izin otoritas bandara dan menganalisis Pertimbangan Majelis Hakim, atas tindak pidana berada di daerah tertentu bandara tanpa memperoleh izin dari otoritas bandara dari Putusan No.725/Pid.B/2020/PN.Sda.

Penelitian ini menggunakan penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan kasus. Bahan hukum yang digunakan terdiri dari bahan hukum primer, yaitu peraturan Perundang-undangan dan Putusan Hakim. Bahan hukum sekunder yaitu literatur buku dan jurnal yang berkaitan dengan penelitian ini. Serta bahan hukum tersier, yaitu artikel serta literatur di internet sebagai data pendukung dalam penelitian ini. Keseluruhan bahan hukum tersebut dianalisis secara kualitatif dan disajikan secara deskriptif.

Adapun hasil dari penelitian ini adalah (1) Kualifikasi tindak pidana pidana berada di daerah tertentu bandara tanpa izin otoritas bandara dalam perspektif hukum pidana terdapat pada Pasal 421 ayat (1) UURI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang merupakan delik formil (2) Penerapan hukum pidana materil terhadap barang siapa yang melakukan perbuatan berada di daerah tertentu bandara tanpa izin dari otoritas bandara dalam Putusan Nomor 725/Pid.B/2020/PN.Sda, terdakwa didakwa dengan Pasal Pasal 421 ayat (1) UURI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pemilihan Pasal tersebut dinilai sudah tepat karena dianggap sudah sesuai dengan fakta hukum dipersidangan.

Kata Kunci : Tindak Pidana, Berada di Daerah Tertentu, Bandara

ABSTRACT

JUWITA SEPTIANA APRISAL (B011181314), Faculty of Law, Hasanuddin University, with the title "Review of Criminal Law in Certain Areas of Airports Without Airport Authority Permit (Study of Decision No.725/Pid.B/2020/PN.Sda)" under the guidance of Abd Asis as the main supervisor and Audyna Mayasari Muin as the co-supervisor.

This study aims to determine the qualifications of criminal acts in certain areas of the airport without permission from the airport authority and to analyze the considerations of the Panel of Judges, for criminal acts in certain areas of the airport without obtaining permission from the airport authorities. from Decision No.725/Pid.B/2020/PN.Sda.

This research uses normative legal research with a statutory approach and a case approach. The legal materials used consist of primary legal materials, namely statutory regulations and Judge's Decisions. Secondary legal materials are literature books and journals related to this research, as well as tertiary legal materials, namely articles and literature on the internet as supporting data in this study. The entire legal material was analyzed qualitatively and presented descriptively.

The results of this study are (1) the qualification of a criminal offense to be in a certain area of the airport without permission from the airport authority in the perspective of criminal law is contained in Article 421 paragraph (1) UURI Number 1 of 2009 concerning Aviation which is a formal offense (2) The application of the law material crime against anyone who commits an act in a certain area of the airport without permission from the airport authority in Decision Number 725/Pid.B/2020/PN.Sda, the defendant is charged with Article 421 paragraph (1) UURI Number 1 of 2009 concerning Aviation . The selection of the article is considered appropriate because it is considered to be in accordance with the legal facts at trial.

Keywords: Crime, Being in Certain Areas, Airports

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah Rabbal Alaamiin, tiada kata dan kalimat yang pantas penulis ucapkan selain puji syukur seraya bermunajat kepada Allah Subhanahu Wa Ta'ala atas segala limpahan Berkah, Kasih, dan Rahmat-Nya dan nikmat yang tak henti-hentinya diberikan kepada hamba-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini yang berjudul ***“Tinjauan Hukum Tindak Pidana Berada Di Daerah Tertentu Bandara Tanpa Izin Otoritas Bandara (Studi Putusan No.725/Pid.B/2020/PN.Sda)”*** yang merupakan syarat untuk mengerjakan tugas akhir dalam rangka menyelesaikan studi untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Shalawat serta salam tak lupa kita kirimkan dan haturkan kepada junjungan kita Rasulullah Nabi Muhammad Shallallahu Alahi Wasallam, sebagai panutan terbaik yang pernah ada di muka bumi ini, yang mengukir peradaban islam dari alam kegelapan menuju alam yang terang benderang. Tak lupa pula kita kirikmkan salam dan shalawat kepada keluarga beliau, istri-istri beliau serta orang-orang yang selalu istiqomah dijalannya hingga takdir Allah berlaku pada diri-diri mereka.

Skripsi ini yang disusun oleh penulis menggunakan bahasa yang sederhana diharapkan agar dapat bermanfaat bagi semua orang. Setiap kalimat yang tertuang dalam skripsi ini tak luput dari kekurangan serta kesalahan. Maka dari itu penulis dengan sangat menerima segala bentuk saran dan kritikan yang membangun demi kebaikan Skripsi ini

kedepannya, dengan selesainya Skripsi ini tak terlepas dari segala doa, bimbingan, arahan, serta bantuan dari beberapa pihak.

Pada kesempatan ini dengan segala kerendahan hati penulis ingin menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada orang-orang terkasih, tersayang dan tercinta yang senantiasa memberikan doa, dukungan, serta bantuan baik secara langsung maupun tidak langsung selama penulis menyusun skripsi ini. Terutama kepada kedua orang tua penulis yaitu kepada bapak penulis, Ir. H. Aprisal yang tak pernah lelah selalu membimbing dan menyemangati, mengajarkan hal-hal yang baik, rela berkorban apapun demi mendukung cita-cita penulis, Insya Allah penulis akan jadi anak kebanggaan bapak, kepada mama tercinta Rahmawati Said, A.md., yang selalu menemani, memberikan kehangatan, kebahagiaan dan menjadi pendengar setia untuk setiap keluh kesah penulis serta memberi semangat dan motivasi untuk penulis hingga sampai pada tahap ini. Oleh itu, untuk kedua orang tua penulis, semoga selalu diberi umur yang panjang, kesehatan dan rezeki yang melimpah, sehingga bisa menuntun anaknya menuju kesuksesan dan melangitkan doa-doa serta harapan-harapan yang baik untuk anaknya. Kepada saudara-saudariku tercinta, terkasih dan tersayang Suci Aprilya, S.AP., Jelita Septiani Aprisal, S.H., Muh. Aidil Fitra, dan Adelia Putri Aprisal yang mendukung penuh setiap langkah penulis meniti jalan panjang meraih cita-cita, Kepada keluarga nenek Naho , tante Suri, sepupu penulis Nurul Askiya, yang selalu mengasihi penulis layaknya cucu kandung dan anak kandungnya, memberi dukungan moral penuh kepada penulis, serta

Keluarga besar penulis, yang senantiasa sabar untuk menemani, mendidik penulis, juga senantiasa memberikan dukungan dan doa kepada penulis. Tiada hal yang dapat penulis balaskan selain ucapan terima kasih dari lubuk hati yang paling dalam atas segala dukungan lahiriah maupun batiniah yang diberikan kepada penulis. Semoga Allah SWT senantiasa memberikan Kesehatan dan perlindungan-Nya. Penulis juga menyampaikan terima kasih kepada :

1. Prof. Dr. Dwia Aries Tina Pulubuhu, M.A. selaku Rektor Universitas Hasanuddin, para Wakil Rektor dan beserta jajarannya;
2. Prof. Dr. Farida Patittingi, S.H., M.H., M.Hum. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, para Wakil Dekan dan beserta jajarannya;
3. Dr. Abd. Asis, S.H., M.H. selaku Pembimbing Utama dan Dr. Audyna Mayasari, S.H., M.H.CLA selaku Pembimbing Pendamping atas segala kebaikan dan ketulusan dalam hal mendampingi, atas segala kebaikan dan ketulusan dalam hal membimbing penulis serta senantiasa meluangkan waktu untuk memberikan arahan dan saran yang konstruktif kepada penulis selama penulis menyusun proposal ini;
4. Dr. Nur Azisa, S.H., M.H. selaku Penilai I dan H.M.Imran Arif, S.H., M.S. selaku Penilai II atas segala saran, masukan, serta ilmu yang diberikan kepada penulis selama proses penyusunan proposal penelitian ini;

5. Segenap Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah memberikan ilmu yang bermanfaat, nasihat yang senantiasa akan penulis ingat, serta pengalaman yang tak terlupakan selama penulis kuliah, serta pengalaman yang tak terlupakan selama penulis menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin;
6. Seluruh Pegawai dan Staff Akademik Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin terutama Pak Appang, Pak Roni, Pak Usman, Ibu Tri, Ibu Arni, Pak Tarsih, Ibu Rini, Pak Minggu atas segala bantuannya dalam pengurusan administrasi selama penulis menyusun proposal ini.
7. Seluruh keluarga besar Badan Eksekutif Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin periode 2018/2019 (Kabinet Terarah), Keluarga Besar Lembaga Pusat Program Kreativitas Mahasiswa Dan Kewirausahaan (P2KMK) Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, yang telah menjadi rumah yang teduh selama di perantauan, tempat penulis ditempa menjadi seseorang yang lebih dewasa, lebih produktif, mendapat keluarga baru, menyemangati, dan memberikan pengalaman dan pengajaran yang dapat meningkatkan *softskill* penulis selama duduk di perguruan tinggi, utamanya mengenai pembelajaran yang tidak saya dapatkan di dalam kelas.
8. Ibu Andi Kurniawati, S.H., M.H. yang selalu memberi arahan dan masukan dalam penulis mengerjakan suatu penelitian, terimakasih

juga untuk Ibu sudah bangga kepada pencapaian penulis serta selalu mendengarkan keluh kesah penulis selama kuliah dan menyayangi penulis layaknya keluarga sendiri.

9. Terkhusus kepada sahabat yang sudah seperti saudara kandung penulis di Fakultas, Harukke sahabat seperjuangan dari maba sampai tingkat akhir, yang selalu menyemangati penulis dan memberi masukan dalam penyelesaian proposal penelitian ini, selalu ada buat penulis dikala susah maupun senang, mengajarkan banyak hal kebaikan, toleransi, mengingatkan penulis ketika lalai dari tanggungjawab, terimakasih sudah menjadi pendengar yang baik untuk setiap ceritaku, *palekko* nya mama mu yang akan selalu kurindukan, saling menyayangi, saling mendoakan, saling memberikan dukungan, terimakasih sebanyak-banyaknya telah berdedikasi penuh dalam kehidupan kampus penulis, i love u more a thousand words sayangku.

10. Kurniawati S.H. (niaa) dan Irmayanti Said S.H. sahabat penulis semoga sampai tua nanti Aamiin, terimakasih karena selalu ada untuk penulis, menyemangati penulis, menasihati penulis, mengajarkan hal-hal baik, banyak memberikan motivasi kepada penulis, I can't find any other way to explain how much help u have given.. I don't know what I would do without u (tanpamu aku hanya biji ketumbar yang kehilangan kelompok), thank u bestie (live saver ku sayangnya Juwi).

11. Raodah Fitri Ramadhani (aji oada), sahabat penulis sejak maba dan semoga sampai tua nanti Aamiin, terimakasih telah menyemangati penulis selama menyelesaikan studi, senantiasa membantu dalam beberapa urusan, semoga Allah membalas kebaikanmu Aamiin, sayangnya Juwi.
12. Imam Jihadi Darsyam Ketum Utilma Unhas pada masanya, yang setiap apa yang dikerjakan selalu totalitas dan memiliki semangat yang tinggi, memberikan semangat penuh kepada penulis dalam penyelesaian studi, terimakasih sudah mau menjadi tempat curhat, penolong setia (one call away) dari maba sampai tingkat akhir maaf terlalu banyak merepotkan, saling menyayangi yah imam. Tetap menjadi imam yang baik sampai tua nanti, Aamiin. Senang juga sudah percaya kepada penulis untuk setiap ceritamu, terimakasih yang tak terhingga dihaturkan kepada IMAM telah mewarnai kehidupan kampus penulis.
13. Teruntuk Mantang Gemilar, yang senantiasa bersikap dewasa jika dihadapkan dengan suatu masalah, sahabat penulis yang selalu memberikan semangat penuh kepada penulis, yang sama-sama berjuang dengan penulis semenjak menjadi mahasiswa baru hingga menjadi mahasiswa tingkat akhir, terimakasih sudah banyak membantu, terimakasih juga untuk selalu ada dikala susah maupun senang, thx banget juga sudah mau telfonka kasi ingat apa, kurangi khawatirmu kepada hal-hal yang belum terjadi okay. Betul

itu yang kau bilang sebaik-baiknya rencana manusia lebih indah
KetetapanNya Tuhan.

14. Adik-adik yang penulis banggakan, Sitti Aisyah Agus dan Aso Alfian Nur yang selalu setia menemani penulis, menyemangati penulis dalam berjuang menyelesaikan studi pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, selalu ada untuk penulis dikala susah maupun senang, semoga selalu dilancarkan segala urusannya yah adik-adik, dan tetap semangat.

15. Keluarga Besar Amandemen 2018, terimakasih telah menjadi keluarga yang sama-sama berjuang meraih gelar dari perguruan tinggi, banyak memberikan kesan dan pengalaman berharga selama penulis menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

16. Keluarga Besar KKN KHUSUS PKM Gelombang-106, terima kasih telah menemani penulis selama satu bulan menjalani KKN di masa Pandemi Covid-19, kalian hebat teman-teman.

Makassar, 8 Maret 2021

Juwita Septiana Aprisal

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	ii
PENGESAHAN SKRIPSI	iii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iv
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI	v
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	11
C. Tujuan Penelitian.....	11
D. Kegunaan Penelitian	12
E. Keaslian Penelitian	13
F. Metode Penelitian.....	15
1. Jenis Penelitian	15
2. Pendekatan Penelitian	17
3. Jenis Dan Sumber Hukum	18
4. Teknik Pengumpulan Sumber Hukum.....	20
5. Analisis Sumber Hukum.....	21
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS TENTANG KUALIFIKASI TINDAK PIDANA BERADA DI DERAH TERTENTU BANDARA TANPA IZIN OTORITAS BANDARA	23
A. Tindak Pidana.....	23
1. Pengertian Tindak Pidana	23
2. Unsur-Unsur Tindak Pidana	25
3. Jenis-Jenis Tindak Pidana	30
B. Tindak Pidana Penerbangan	33
1. Pengertian Penerbangan	33

2. Pengertian Tindak Pidana Penerbangan.....	40
3. Unsur-Unsur Tindak Pidana Penerbangan.....	42
4. Peraturan-Peraturan di Bidang Penerbangan	44
C. Berada Di Daerah Tertentu Di Bandara Tanpa Memperoleh Izin Dari Otoritas Bandara	44
D. Analisis Tentang Kualifikasi Tindak Pidana Berada Di Daerah Tertentu Bandara Tanpa Izin Otoritas Bandara Dalam Perspektif Hukum Pidana.....	47
BAB III TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS PERTIMBANGAN HUKUM MAJELIS HAKIM ATAS TINDAK PIDANA BERADA DI DAERAH TERTENTU BANDARA TANPA IZIN OTORITAS BANDAR UDARA DARI PUTUSAN NO.725/Pid.B/2020/PN.Sda	50
A. Pertimbangan Hakim Dalam Menjatuhkan Putusan	50
1. Pertimbangan Yang Bersifat Yuridis	52
2. Pertimbangan Yang Bersifat Non-Yuridis.....	54
B. Jenis-jenis Putusan Hakim	55
C. Tugas dan Kewajiban Hakim serta Peranan Hakim Dalam Menjatuhkan Putusan hakimian	59
D. Analisis Pertimbangan Hukum Majelis Hakim Atas Tindak Pidana Berada Di Daerah Tertentu Bandara Tanpa Izin Otoritas Bandara Dari Putusan No. 725/Pid.B/2020/PN.Sda	
1. Posisi Kasus.....	63
2. Dakwaan Jaksa Penuntut Umum	65
3. Tuntutan Jaksa Penuntut Umum.....	66
4. Amar Putusan	67
5. Analisis Penulis	68
BAB IV PENUTUP	80
A. Kesimpulan.....	80
B. Saran.....	81
DAFTAR PUSTAKA	83

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Penataan ruang udara terbagi atas dua batas wilayah. Pertama, wilayah udara secara horizontal, sebagai salah satu negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, ditafsirkan bahwa batas wilayah udara secara horizontal mengacu pada Pasal 2 Konvensi Chicago 1944, yaitu diatas laut teritorial sampai ketinggian tidak terbatas sebagaimana ditafsirkan oleh Mahkamah Internasional (*Permanent Court of International Justice*) serta mengingat posisi Indonesia di khatulistiwa dan salah satu peserta Deklarasi Bogota 1976, dan batas wilayah udara secara vertikal di Indonesia wilayah udara diatur dalam Undang-undang Republik Indonesia (selanjutnya disingkat UURI) Nomor 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan tidak secara tegas mengatur kedaulatan di udara, namun demikian bukan berarti bahwa UURI tersebut tidak mengatur sama sekali kedaulatan di udara, karena hal itu dapat disimpulkan dari berbagai Pasal antara lain Pasal 1 ayat (1) huruf c UURI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang mengatur wilayah untuk keperluan penerbangan, Pasal 8 ayat (1) UURI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang mengatur pengangkutan udara niaga.

Membahas mengenai wilayah udara di Indonesia sendiri terdapat peraturan hukum udara nasional yang mempunyai dasar hukum yaitu

UURI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Dalam UURI ini mengatur lalu lintas udara dan menegaskan kedaulatan di ruang udara. Kedaulatan ruang udara terdapat dalam UURI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pasal 5 UURI No 1 Tentang Penerbangan, yang berbunyi sebagai berikut: “Negara Kesatuan Republik Indonesia berdaulat penuh dan eksklusif atas wilayah udara Republik Indonesia”. Penyelenggaraan kedaulatan negara selanjutnya diatur dalam Pasal 6 UURI No 1 Tentang Penerbangan, yang berbunyi sebagai berikut: “Dalam rangka penyelenggaraan kedaulatan negara atas wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia, Pemerintah melaksanakan wewenang dan tanggung jawab pengaturan ruang udara untuk kepentingan penerbangan, perekonomian nasional, pertahanan dan keamanan negara, sosial budaya, serta lingkungan udara”.¹

Berbicara terkait bidang penerbangan tidak lepas dari bandar udara. Bandar udara sebagai sarana pokok sektor transportasi udara dalam penyelenggaraan penerbangan merupakan tempat untuk pelayanan jasa angkutan udara. Dalam melaksanakan fungsi dan tujuannya maka bandar udara harus ditata secara terpadu guna mewujudkan penyediaan jasa kebandarudaraan. Penyelenggaraan bandar udara harus mempertimbangkan tatanan kebandarudaraan nasional, keamanan dan keselamatan operasi penerbangan, perkiraan

¹ Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007, Bab III, Pasal 6 ayat (5)

jasa angkutan udara, serta pedoman dan standar ataupun kriteria penyelenggaraan sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum sehingga dapat terwujudnya penyelenggaraan operasi penerbangan yang handal dan berkemampuan tinggi serta memenuhi standar internasional perencanaan Bandar udara yang diberlakukan oleh Badan Standarisasi Indonesia selanjutnya disingkat (SNI) dan *International Civil Aviation Organization* selanjutnya disingkat (*ICAO*).²

Demi mewujudkan pelayanan jasa dan industri di bidang penerbangan yang berjalan secara efektif dan efisien maka diperlukan dukungan pemerintah berupa kemudahan dalam menjalankan kegiatan perizinan. Kemudahan itu dapat ditinjau dari efisiensi waktu yang digunakan dan prosedur yang efektif, dengan demikian industri di bidang penerbangan akan terus berkembang tanpa harus terhambat oleh kebijakan dan birokrasi yang kurang tepat.

Kegiatan perizinan di bidang penerbangan tidak hanya melibatkan regulator dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, namun juga melibatkan beberapa pihak termasuk Otoritas Bandar Udara. Dalam UURI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pasal 226 UURI No 1 Tentang Penerbangan yang berbunyi sebagai berikut: "Pembinaan kegiatan penerbangan di

² Ghazy Cakrawarta, HM Kabul Supriyadi, Agus Pramono, "Tinjauan Hukum Keamanan Bandar Udara Indonesia (Studi Khusus Pada Mario Penyusu Roda Pesawat Garuda Indonesia GA177 Boeing 737-800 pada April 2015)", *Diponegoro Law Journal*, Vol 5, Nomor 3 Tahun 2016, hlm. 2.

Bandar udara dilakukan oleh Otoritas Bandar Udara. Otoritas Bandar Udara bertanggungjawab dan memastikan terlaksana dan terpenuhinya keselamatan dan keamanan penerbangan, kelancaran dan kenyamanan bandar udara. Berdasarkan fungsi pengawasan penerbangan dan keselamatan penerbangan maka yang mengatur seluruh penerbangan di Indonesia mulai dari standar keamanan dan keselamatan sebuah pesawat terbang, standar keselamatan dan keamanan di dalam sebuah bandara sipil penerapan undang-undang diperjelas pula dengan berbagai aturan-aturan lain seperti Keputusan Dirjen Perhubungan Udara antara lain seperti SKEP/2765/VIII/2010 tentang tata cara pemeriksaan keamanan, dengan di dukung beberapa aturan tersebut, mengingat betapa pentingnya keselamatan penerbangan khususnya dan sebuah bandara pada umumnya. Sangat penting pula dari kesadaran masyarakat untuk turut mendukung dan mematuhi aturan-aturan tersebut. Sehingga sebuah penerbangan dan bandara udara dengan aman, nyaman, efisien sehingga dapat pula membantu pertumbuhan ekonomi di daerah. Demikian hal tersebut Pemerintah juga menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.³

Dengan adanya Otoritas Bandar Udara, maka secara otomatis terdapat beberapa kewenangan dari Direktorat Jenderal Perhubungan

³ Muhammad Yusuf, "pelimpahan kewenangan perizinan bidang penerbangan ke otoritas bandar udara ngurah rai-bali", Jurnal penelitian perhubungan udara WARTA ARDHIA Tahun 2012, hlm. 2.

Udara yang dilimpahkan ke Otoritas Bandar Udara. Disamping itu dengan keberadaan Otoritas Bandar Udara pemerintah dapat dengan mudah melakukan pemantauan terhadap kegiatan Bandar udara yang di bawah manajemen PT. Angkasa Pura I dan PT. Angkasa Pura II. Keberadaan Otoritas Bandar Udara ini diharapkan adanya wewenang pelimpahan perizinan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sehingga prosedur perizinan bisa lebih efektif dan efisien. Selain itu, pelayanan jasa angkutan udara di Bandar udara juga akan berjalan lancar, aman dan tertib. Namun, yang terjadi pada masa sekarang peningkatan pesat dalam bisnis penerbangan ini sayangnya tidak dibarengi dengan peningkatan sarana dan prasarana terutama dalam hal keamanan yang merupakan hal yang sangat vital, baik dari segi kuantitas maupun kualitas.

Tidak selamanya angkutan udara dapat terselenggara dengan baik, sebab tidak menutup kemungkinan pula terjadinya hal-hal yang buruk terjadi. Menyadari kerawanan yang biasa terjadi di Bandar udara, siapapun dilarang berada di Bandar udara tanpa ijin dari pejabat yang berwenang (*airport authority*). Kondisi kerawanan tersebut telah terbukti banyak tindakan kejahatan atau tindakan pidana yang dilakukan di Bandar udara, karena Bandar udara merupakan simpul antar moda darat maupun udara. Pada prinsipnya siapapun yang ada di kawasan Bandar udara harus memperoleh ijin baik tertulis maupun tidak tertulis dari pejabat yang berwenang,

mengingat kerawanan di dalam Bandar udara. Oleh karena itu, untuk pemberian ijin tersebut setiap daerah di Bandar udara dibedakan daerah untuk umum (*public area*), daerah terbatas (*restricted area*) dan daerah larangan (*prohibited area*). Daerah untuk umum terbuka untuk siapapun juga, sedangkan daerah terbatas hanya terbuka untuk para penumpang atau pengirim barang atau petugas-petugas tertentu misalnya tempat lapor diri (*check in counter*) atau daerah pergudangan untuk mengirim barang. Daerah larangan (*prohibited area*) hanya diijinkan oleh para pegawai yang memang tugasnya di daerah tersebut. Dengan demikian tidak setiap orang dapat bebas berada di dalam Bandar udara.⁴

Kepala Bandar udara atau *Administrator* Bandar udara wajib mengawasi pelaksanaan pengiriman yang dilakukan oleh petugas perusahaan penerbangan, tata cara kemasan yang dilakukan oleh petugas perusahaan penerbangan, tata cara kemasan yang dilakukan oleh perusahaan pengurusan jasa transportasi, perusahaan ekspedisi muatan pesawat udara, pelabuhan dan pemberian marka.⁵ *Drop zone area* Bandara adalah area Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan selanjutnya disingkat (KKOP) yang diperuntukkan khusus hanya menaikkan penumpang yang baru turun pesawat oleh

⁴ Dicky Arga Nova, Dicky Arga Nova. 2014. "Penegakan Hukum Bagi Pelanggar Rambu Larangan Parkir Di Drop Zone Area Bandara Internasional Juanda". Skripsi Sarjana Hukum. Fakultas Hukum, Universitas Airlangga. ADLN-PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA, Surabaya.

⁵ K. Martono, Hukum Udara, Angkatan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Mandar Maju, Bandung, 1995, hal. 129.

penjemputnya ataupun untuk menurunkan calon penumpang yang baru akan berangkat menggunakan jasa penerbangan pesawat udara. Tidak semua Bandar udara memiliki peraturan khususnya peraturan daerah mengenai Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan selanjutnya disingkat (KKOP), jika merujuk pada undang-undang penerbangan, peraturan pemerintah, juga Perda di beberapa daerah tertentu bahwa penting Pemerintah Daerah untuk membuat Perda terkait dengan KKOP tersebut hal ini dalam rangka member pemahaman kepada masyarakat awam agar turut serta dan memiliki peranan penting dalam menunjang keselamatan penerbangan.

Kasus penumpang yang tidak mematuhi aturan atau dikenal dengan unruly passenger merupakan sebuah contoh pelanggaran terhadap aturan yang berlaku di dalam pesawat. Konvensi Tokyo 1963 menjadi jawaban dalam mengatasi kasus unruly passenger tersebut. Namun, kandungan dari Konvensi Tokyo 1963 pada kenyataannya belum mampu menangani seluruh masalah terkait *unruly passenger*. Melihat hal tersebut, ICAO mengamandemen Konvensi Tokyo 1963 untuk memperkuat dasar hukum bagi maskapai dalam menangani kasus *unruly passenger*, hingga akhirnya menghasilkan *Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft* atau dikenal sebagai Protokol Montreal 2014. Keberadaan Konvensi Tokyo 1963 dan Protokol Montreal 2014

ini diharapkan mampu mengatasi permasalahan terkait *unruly passenger* dalam dunia penerbangan.

Salah satu tindakan kejahatan atau tindak pidana yang dilakukan di Bandar udara yakni pada tahun 2015 di Bandar udara Internasional Soekarno Hatta, Cengkareng. Pemuda bernama Mario mengaku ingin sekali ke Jakarta. Selama 10 hari terakhir, dia mengatakan telah mengamati situasi bandara di Pekanbaru. Tidak hanya itu, Mario mengklaim telah mempelajari sesuatu melalui situs media sosial facebook. Adapun kedua orang tua Mario berdomisili di Pekanbaru, Riau. Pemuda tersebut kemungkinan besar menyelip di penyimpanan roda pesawat mana kala pesawat hendak lepas landas. Biasanya, ada jeda waktu pesawat mengambil posisi yang stabil untuk berbelok atau berhenti sebentar sebelum mendapat persetujuan (*clearance*) dari *air traffic controller*. Pasalnya dalam kondisi ketinggian di atas 16 ribu kaki, suhu udara sudah mencapai 0 derajat celcius. Padahal rata-rata ketinggian penerbangan pesawat berada di atas 30 ribu kaki. Kasus Mario telah diserahkan kasus penumpang gelap tersebut ke otoritas bandara lantaran peristiwa itu terjadi di area bandara. Kendati demikian, Garuda meminta otoritas bandara lebih concern lagi terhadap pengamanan di area landasan pacu yang seharusnya menjadi *restricted area* yang harusnya hanya orang-orang tertentu saja yang berhak masuk ke area tersebut.⁶

⁶ <https://mediaindonesia.com/nusantara/16851/kronologis-mario-nekat-menyelinap-di-roda-pesawat> (Koran Online), diakses pada tanggal 15 Desember 2021.

Sementara itu, di tahun 2020. Berdasarkan studi kasus Putusan Nomor 725/Pid.B/2020/PN.Sda di Bandar Udara Ir. H. Juanda yang merupakan salah satu Bandar udara penting di Kawasan Timur Indonesia selain Bandar Udara Ngurah Rai Bali, keberadaannya merupakan bagian dari sistem transportasi nasional dan internasional serta salah satu simpul jaringan transportasi yang penting, karena secara langsung menghubungkan Surabaya dengan berbagai Kota di Wilayah Indonesia dan Kota-kota lain di dunia. Ditemukan seseorang memasuki Terminal 2 Bandar Udara Ir. H. Juanda berada di Area Imigrasi yang merupakan daerah keamanan terbatas tanpa izin yang sah dari Otoritas Bandar Udara Juanda Surabaya. Tindak pidana ini bertempat di Area Imigrasi Terminal 2 Bandara Internasional Juanda Kabupaten Sidoarjo atau setidaknya pada suatu tempat yang masih daerah Hukum Pengadilan Negeri Sidoarjo yang berwenang memeriksa dan mengadili perkaranya.

Pelakunya berjumlah satu orang yaitu Terdakwa Bayu Utomo telah dijatuhi hukuman pidana denda sebesar Rp. 25.000.000,- (dua puluh lima juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tidak dibayar maka, diganti dengan pidana kurungan selama 2 (dua) bulan, karena telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana berada di daerah tertentu di bandar udara tanpa memperoleh izin dari otoritas bandara udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 210 UURI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan pada hari

Selasa tanggal 28 Mei 2019 sekitar pukul 20.30 WIB atau setidaknya pada waktu lain dalam bulan Mei Tahun 2019.

Terdakwa dengan sengaja merupakan orang yang melakukan dan yang menyuruh melakukan atau turut melakukan perbuatan di wilayah pengelolaan penerbangan Republik Indonesia yakni tanpa terdakwa berada di daerah tertentu di Bandar udara, tanpa memperoleh izin dari Otoritas Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 210 ayat (1) UURI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang berbunyi sebagai berikut: "Setiap orang dilarang berada di daerah tertentu di bandar udara, membuat halangan (*obstacle*), dan/atau melakukan kegiatan lain di kawasan keselamatan operasi penerbangan yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan, kecuali memperoleh izin dari otoritas bandar udara". Diatur dan diancam pidana dalam Pasal 421 ayat (1) UURI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Kemudian berdasarkan tindak pidana yang terjadi, dapat dilihat bahwa sejak ditetapkannya beberapa aturan hukum nasional yang pada khususnya hukum pidana, secara keseluruhan kasus tindak pidana berada di daerah tertentu di bandar udara tanpa memperoleh izin dari otoritas bandara udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 210 UURI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan tidak mengalami penurunan yang berarti.

Untuk itu, berdasarkan kasus tersebut maka ini yang menjadi

latar belakang untuk mengkaji terkait penanganan tindak pidana berada di daerah tertentu di bandar udara tanpa memperoleh izin dari otoritas bandara udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 210 dalam hukum pidana, sebagai bentuk dukungan terhadap aman dan tertibnya Penerbangan Indonesia utamanya pada Bandar Udara Internasional Juanda, yang dituangkan dalam judul “Tinjauan Hukum Tindak Pidana Berada Di Daerah Tertentu Bandara Tanpa Izin Otoritas Bandara (Studi Putusan No.725/Pid.B/2020/PN.Sda”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimanakah kualifikasi perbuatan tindak pidana di daerah terlarang di bandara tanpa memperoleh izin dari otoritas bandara dalam perspektif hukum pidana?
2. Bagaimanakah pertimbangan hukum oleh majelis hakim dalam penjatuhan putusan terhadap pelaku tindak pidana di daerah tertentu di bandara tanpa memperoleh izin dari otoritas bandara dalam putusan no.725/pid.b/2020/PN.sda?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, adapun tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui kualifikasi tindak pidana berada di daerah tertentu bandara tanpa memperoleh izin dari otoritas bandara.

2. Untuk menganalisis Pertimbangan Majelis Hakim, atas tindak pidana berada di daerah tertentu bandara tanpa memperoleh izin dari otoritas bandara dari Putusan No.725/Pid.B/2020/PN.Sda.

D. Kegunaan Penelitian

Sesuai dengan tujuan penelitian yang telah diterapkan maka penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat, sebagai berikut:

1. Kegunaan Teoritis

- a. Pada hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dalam pengembangan ilmu pengetahuan khususnya dalam bidang hukum pidana sehingga dapat menjadi acuan dalam mengurangi kasus di Indonesia khususnya terhadap kasus yang menyangkut bidaang Penerbangan Republik Indonesia seperti berada di daerah tertentu di bandara tanpa memperoleh izin dari otoritas bandara.
- b. Hasil dari penelitian ini juga dapat dijadikan sebagai bahan diskusi terkait bagaimana penanganan tindak pidana berada di daerah tertentu bandara tanpa memperoleh izin dari otoritas bandara yang berdampak pada kerugian otoritas bandara, sebagai bentuk dukungan terhadap Penerbangan Indonesia.

2. Kegunaan Praktikal

- a. Diharapkan dapat memberikan informasi terkait tindak pidana berada di daerah tertentu bandara tanpa memperoleh izin dari otoritas bandara menurut aturan hukum pidana.

- b. Diharapkan dapat memberikan solusi terhadap problematika dalam masyarakat yaitu tindak tindak pidana berada di daerah tertentu bandara tanpa memperoleh izin dari otoritas bandara.

E. Keaslian Penelitian

1. Rechtza Assizes Hakim, judul skripsi “Tanggungjawab PT. Angkasa Pura II Persero Bandar Udara Sultan Syarif Kasim Pekanbaru Atas Masuknya Penyusup Ke Roda Pesawat Garuda GA 177”. Fakultas Hukum, Universitas Pasundan, tahun 2016.

Rumusan masalah sebagai berikut:

- a) Bagaimana kewenangan antara PT. Angkasa Pura II dengan otoritas bandar udara dalam pelaksanaan dan pengawasan terkait peristiwa penyusup yang masuk ke roda pesawat Garuda GA 177?
 - b) Bagaimana tanggung jawab PT. Angkasa Pura II terhadap kerugian yang dapat timbul apabila terjadi penyusupan yang menimbulkan kecelakaan dengan dikaitkan dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan?
 - c) Upaya apakah yang dapat dilakukan oleh PT. Angkasa Pura II untuk mengantisipasi kecelakaan terkait pengawasan terhadap bandar udara?
2. Annon Sakae Narigoma Judul skripsi “Menerbangkan Balon Udara Tanpa Awak Sebagai Tradisi Masyarakat Di Kabupaten Ponorogo (Studi Implementasi Pasal 210 Undang-Undang Nomor 1 Tahun

2009 Tentang Penerbangan”. Fakultas Hukum, Universitas Brawijaya, tahun 2019.

Rumusan masalah sebagai berikut:

- a) Bagaimana Pasal 210 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan mengatur tentang menerbangkan balon tanpa awak sebagai bagian dari tradisi sosial di Kabupaten Ponorogo?
- b) Faktor penghambat apa yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Ponorogo dalam melaksanakan Pasal 210 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan?
- c) Tindakan apa yang harus dilakukan oleh sehubungan dengan pelaksanaan Pasal 210 tersebut?

Berdasarkan beberapa judul dan rumusan masalah yang telah diuraikan di atas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa terdapat perbedaan secara substansial pada pokok penelitian ini dengan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya. Terdapat perbedaan dari rumusan masalah serta yang diteliti oleh penulis yaitu berfokus pada Putusan Hakim sebagai objek kajian, dengan rumusan masalah penulis yaitu: bagaimana kualifikasi perbuatan tindak pidana berada di daerah tertentu di bandara tanpa memperoleh izin dari otoritas bandara dalam perspektif hukum pidana dan bagaimana pertimbangan hukum oleh majelis hakim dalam menjatuhkan putusan terhadap pelaku tindak pidana berada di daerah tertentu di bandara tanpa memperoleh izin dari otoritas bandara (dalam putusan no.725/pid.b/2020/pn.sda)?

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Hukum merupakan suatu ilmu pengetahuan, sebagai ilmu pengetahuan, hukum perlu dikaji dan dikembangkan secara ilmiah melalui penelitian hukum. Sementara itu, Soerjono Soekanto menjelaskan bahwa:⁷

Penelitian hukum adalah suatu penelitian ilmiah yang mempelajari suatu gejala hukum tertentu dengan menganalisisnya atau melakukan pemeriksaan yang mendalam terhadap fakta hukum untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan yang timbul dari gejala yang bersangkutan.

Berdasarkan pengertian penelitian hukum, kemudian terhadap gejala hukum dan fakta hukum digunakan batasan penelitian yang didasarkan pada konstruksi yang dijelaskan oleh Lawrence M. Friedman mengenai sistem hukum bahwa:⁸

Dalam setiap sistem hukum terdiri dari 3 (tiga) sub sistem, yaitu sub sistem substansi hukum (legal substance), sub sistem struktur hukum (legal structure), dan subsistem budaya hukum (legal culture). Substansi hukum meliputi materi hukum yang diantaranya dituangkan dalam peraturan perundang-undangan. Struktur hukum menyangkut kelembagaan (institusi) pelaksana hukum, kewenangan lembaga dan personil (aparatus penegak hukum). Sedangkan budaya hukum menyangkut perilaku (hukum) masyarakat.

Sejalan dengan batasan tersebut, maka penelitian hukum terhadap gejala hukum dibatasi pada penelitian mengenai norma, kaidah dan asas-asasnya sebagai substansi hukum, penerapan

⁷ Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, 2019, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, hlm. 27.

⁸ Lutfil Ansori, "Reformasi Penegakan Hukum Perspektif Hukum Progresif" *Jurnal Yuridis*, Vol. 4, Nomor. 2 Desember 2017, Hlm. 150.

hukum oleh struktur hukum dan mengamati hukum ketika berinteraksi dalam masyarakat sebagai budaya hukum.

Pada penelitian ini sendiri membahas mengenai substansi hukum yang kemudian bisa diterapkan dalam penelitian dengan tipe penelitian normatif, penelitian hukum normatif merupakan penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder.⁹ Penelitian hukum jenis ini juga disebut dengan penelitian hukum doktrinal. Peter Mahmud Marzuki, memberikan pengertian terhadap penelitian hukum normatif, yang menguraikan bahwa penelitian jenis ini adalah:¹⁰

Suatu proses untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi.¹¹ Pada penelitian hukum normatif, seringkali hukum dikonsepsikan sebagai apa yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan atau hukum dikonsepsikan sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan berperilaku manusia yang dianggap pantas.

Sementara itu, didukung juga dengan Tolak ukur yang diberikan oleh Seorjono Sukanto mengenai penelitian hukum normatif yaitu:¹²

Penelitian hukum normatif dari sifat dan ruang lingkup disiplin hukum, dimana disiplin diartikan sebagai suatu sistem ajaran tentang kenyataan, yang biasanya mencakup disiplin analitis dan disiplin preskriptif, dan disiplin hukum lazimnya termasuk ke dalam disiplin preskriptif jika hukum dipandang hanya

⁹ Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, 2003, *Penelitian Hukum Normatif : Suatu Tinjauan Singkat*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 13.

¹⁰ Amiruddin dan H. Zainal Asikin, 2006, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 118.

¹¹ Peter Mahmud Marzuki, 2010, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada, Jakarta, hlm. 35.

¹² Depri Liber Sonata, "Metode Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris: Karakteristik Khas Dari Metode Meneliti Hukum", *Fiat Justisia Jurnal Ilmu Hukum*, Fakultas Hukum Universitas Lampung, Vol. 8, Nomor. 1, Januari–Maret 2014, hlm. 25.

mencakup segi normatifnya saja, yang tidak lain objek penelitiannya berupa norma hukum, konsep hukum, asas hukum, dan doktrin hukum.

2. Pendekatan penelitian

Pendekatan penelitian normatif, terbagi menjadi beberapa pendekatan seperti pendekatan kasus (*case approach*); pendekatan perundang-undangan (*statute approach*); pendekatan historis (*historical approach*); pendekatan perbandingan (*comparative approach*); pendekatan konseptual (*conceptual approach*); pendekatan analitis (*analytical approach*); dan pendekatan filsafat (*philosophical approach*). Adapun pendekatan penelitian yang diterapkan oleh penulis dengan berdasar pada pendekatan di atas yakni:¹³

- a. Pendekatan kasus (*case approach*) adalah pendekatan yang dilakukan dengan cara melakukan telaah terhadap kasus-kasus yang berkaitan dengan isu yang dihadapi yang telah menjadi putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum yang tetap, sebagaimana yang dapat dilihat dalam yurisprudensi terhadap perkara-perkara yang menjadi fokus penelitian.
- b. Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) adalah pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu

¹³ Suhaimi, "Problem Hukum Dan Pendekatan Dalam Penelitian Hukum Normatif", *Jurnal Yustitia*, Fakultas Hukum Universitas Madura Pamekasan, Vol. 19, Nomor 2, Desember 2018, hlm 207.

hukum yang ditangani ataupun berbagai aturan hukum yang menjadi fokus penelitian.

3. Jenis dan Sumber Hukum

Pada konteks penelitian hukum murni atau penelitian hukum normatif/doctrinal, dilihat dari sumber data yang digunakannya, tidak mengenal adanya dualisme jenis data seperti yang dikenal pada lingkungan metode penelitian secara umum yakni riset pustaka dan riset lapangan. Data yang digunakan di dalam penelitian hukum, hanya dikenal dengan *legal source* yang jika diterjemahkan ke bahasa Indonesia berarti sumber hukum. Sedangkan pembedaan jenis dan tingkatannya yaitu: bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier¹⁴. Kemudian bahan hukum inilah yang digunakan dalam penelitian ini, berikut dijelaskan secara rinci:

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat, merupakan bahan hukum yang utama, sebagai bahan hukum yang bersifat autoritatif yakni bahan hukum yang mempunyai otoritas.¹⁵ Bahan hukum primer berupa aturan tertulis yang ditegakkan oleh negara, semua itu dapat ditemukan dalam putusan pengadilan yang berkekuatan

¹⁴ Op.cit, hlm. 31.

¹⁵ I Ketut Suardita, 2017, "*Pengenalan Bahan Hukum (Pbh) Hukum Administrasi Negara Bagi Mahasiswa Semester 1 Fakultas Hukum Universitas Udayana*", Bagian Hukum Admnistrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Udayana, hlm. 15.

hukum tetap, Undang-undang yang ditetapkan oleh parlemen dan keputusan agen administrasi. Terdiri atas norma dasar pancasila, peraturan dasar, batang tubuh Undang-undang dasar 1945, peraturan Perundang-undangan, dan bahan-bahan hukum yang tidak dikodifikasikan seperti yurisprudensi serta traktat".¹⁶ Adapun bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

- 1) UURI Nomor 1 Tahun 1946 Tentang Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP)
- 2) UURI Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP)
- 3) UURI Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
- 4) UURI Nomor 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Kehakiman
- 5) Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/76/VI/2005.
- 6) Keputusan Dirjen Perhubungan Udara SKEP/2765/VIII/2010 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan.
- 7) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 48 Tahun Tentang Penyelenggaraan 2002 Bandar Udara Umum.

¹⁶ Peter Mahmud Marzuki, 2019, "*Penelitian Hukum Edisi Revisi*". Prenadamedia Group, Jakarta Hlm. 185.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang tidak mempunyai kekuatan dan hanya berfungsi sebagai penjelas dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder adalah bahan hukum terdiri atas buku-buku teks (*textbook*) yang ditulis para ahli hukum, jurnal-jurnal hukum, pendapat para sarjana, kasus-kasus hukum, rancangan Perundang-undangan, yurisprudensi, dan hasil-hasil symposium mutakhir yang berkaitan dengan topik penelitian ini.¹⁷

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier yaitu bahan hukum yang memberikan informasi, petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti bibliografi, kamus hukum dan ensiklopedia.¹⁸

4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Berdasarkan jenis penelitian yang digunakan, yakni penelitian hukum normatif, maka teknik pengumpulan data dalam hal ini dilakukan dengan studi pustaka berupa data sekunder sebagai bahan dasar untuk diteliti, Studi kepustakaan dilakukan untuk memperoleh data yang berguna bagi penulisan penelitian (skripsi) berupa teori-teori hukum, asas-asas, doktrin dan kaidah hukum yang di dapat dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder,

¹⁷ Junaedi Effendi Dan Johny Ibrahim, 2018, "*Metode Penelitian Hukum: Normatif Dan Empiris*" Prenada Media, Jakarta, Hlm. 173

¹⁸ Ibid.,

dan bahan hukum tertier, dengan cara mengadakan penelusuran seperti membaca dan mengutip beberapa buku-buku, peraturan-peraturan dan literatur-literatur lain berkaitan dengan permasalahan yang diteliti atau sering disebut sebagai penelitian hukum kepustakaan, oleh karena itu penelitian hukum normatif merupakan penelitian perpustakaan (*library research*) berdasarkan data sekunder.¹⁹

5. Analisis Sumber Hukum

Penelitian hukum normatif ini, dianalisis berdasarkan data sekunder yang telah dikumpulkan, terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Adapun ketiga dasarnya ini adalah norma hukum positif, yurisprudensi (keputusan pengadilan yang sudah mempunyai kekuatan hukum tetap), dan doktrin (pendapat para sarjana). Ketiga dasar ini memiliki urutan secara hierarkis. Maksudnya mencari apa yang dijadikan sebagai bahan analisis, maka pertama haruslah dicari lebih dulu norma hukum positifnya, lalu dicari yurisprudensi tentang hal tersebut, dan pada akhir barulah dicari bagaimana doktrin yang terkait masalah yang ingin dikaji. Digunakannya ketiga dasar ini, merupakan konsekuensi dari dipergunakannya

¹⁹ H. Ishaq, 2017, "*Metode Penelitian Hukum Dan Penulisan Skripsi, Tesis, Serta Disertasi*", alfabeta, bandung, hlm. 115.

optik yang preskriptif dan adanya pandangan bahwa hukum merupakan lembaga yang otonom.²⁰

Kemudian keseluruhan bahan hukum tersebut selanjutnya diidentifikasi, lalu dianalisis secara sistematis, faktual dan akurat, kemudian disajikan secara deskriptif yaitu menjelaskan, menguraikan, dan menggambarkan sesuai dengan permasalahan yang erat kaitannya dengan penelitian ini. Setelah itu diberikan penafsiran dan disimpulkan dengan kalimat sederhana dan mudah dipahami. Analisis ini diharapkan dapat menjadi pendapat dan bahan hukum yang baru serta dapat memecahkan permasalahan hukum yang berkaitan dengan topik penelitian ini.²¹

²⁰ Kornelius Benuf Dan Muhammad Azhar, "Metodologi Penelitian Hukum Sebagai Instrument Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer", Jurnal Gema Keadilan, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Vol. 7, Nomor. 1, Juni 2020, Hlm. 27.

²¹ Sunaryati Hartono, 2006, "*Penelitian Hukum Di Indonesia Pada Akhir Abad Ke-20* ", PT Alumni, Bandung, hlm. 152.

BAB II

**TINJAUAN PUSTAKA DAN ANALISIS TENTANG KUALIFIKASI
TINDAK PIDANA BERADA DI DERAH TERTENTU BANDARA TANPA
IZIN OTORITAS BANDARA**

A. Tindak Pidana

1. Pengertian Tindak Pidana

Hukum Pidana adalah salah satu dari sub sistem dalam sistem hukum yang ada di suatu negara, jika berbicara mengenai hukum pidana ada, ada dua istilah yaitu hukum dan pidana. Hukum menurut Van Kan, adalah Keseluruhan peraturan hidup yang bersifat memaksa untuk melindungi kepentingan manusia dalam masyarakat. Sedangkan terdapat juga pengertian Pidana menurut Van Hamel, bahwa pidana atau *straf* adalah :

Suatu penderitaan yang bersifat khusus, yang telah dijatuhkan oleh kekuasaan yang berwenang untuk menjatuhkan pidana atas nama negara sebagai penanggung jawab dari ketertiban hukum umum bagi seorang pelanggar, yakni semata-mata karena orang tersebut telah melanggar suatu peraturan hukum yang harus ditegakkan oleh Negara²².

Dalam penjatuhan pidana terhadap pelaku tentu perlu ditetapkan perbuatan apa saja yang termasuk dalam kategori tindak pidana, sesuai dengan prinsip atau asas legalitas yaitu tiada satu perbuatanpun yang dapat dipidana melainkan karena kekuatan aturan pidana yang ada sebelum perbuatan tersebut

²²Mukhlis R, "Tindak Pidana Dibidang Pertanahan Di Kota Pekan Baru", Jurnal Ilmu Hukum, Vol 4 Nomor 1, Oktober 2012, hlm. 201.

dilakukan.²³ Perbuatan pidana merupakan suatu istilah yang mengandung suatu pengertian dasar dalam ilmu hukum pidana, yang di bentuk oleh kesadaran dalam memberikan ciri tertentu pada peristiwa hukum pidana.

Dalam perundang-undangan, dipakai istilah perbuatan pidana, peristiwa pidana, dan tindak pidana, yang juga sering di sebut *delict*. Sementara Kata “tindak pidana” merupakan terjemahan dari “*strafbaarfeit*”. Perkataan “*feit*” berarti sebagian dari kenyataan atau “*eengedeelte van werkwiljkheid*”, sedangkan “*strafbaar*” berarti dapat dihukum. Sehingga secara harfiah *strafbaar feit* dapat diterjemahkan sebagai sebagian dari suatu kenyataan yang dapat dihukum.²⁴

Menurut Pompe, adapun perkataan *strafbaar feit* secara teoritis dapat dirumuskan sebagai:

suatu Pelanggaran norma (gangguan terhadap tertib hukum) yang dengan sengaja ataupun tidak dengan sengaja telah dilakukan oleh seorang pelaku, dimana penjatuhan hukuman terhadap pelaku tersebut adalah perlu demi terpeliharanya tertib hukum dan terjaminnya kepentingan umum.²⁵

²³ Pasal 1 ayat 1 Kitab Undang-undang Hukum pidana (selanjutnya disingkat KUHP)

²⁴ P. A. F. Lamintang, 1990, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Sinar Baru, Bandung, hlm. 181.

²⁵ Juara Munthe, “Pemidanaan Terhadap Pelaku Tindak Pidana Yang Disebabkan Pengaruh Minuman Keras Yang Terjadi Di Sleman”, *Jurnal Ilmu Hukum*, Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2014, hlm. 4. Lihat juga Diah Gustiniati Maulani, “Analisis Pertanggungjawaban Pidana dan Dasar Pemidanaan Terhadap Pelaku Tindak Pidana Penodaan Agama di Indonesia”, *Fiat Justitia Jurnal Ilmu Hukum*, Fakultas Hukum Universitas Lampung, Vol. 7, Nomor. 1, Januari-Aptil 2013, hlm. 3

Istilah tindak pidana ini digunakan dalam berbagai peraturan perundang-undangan, seperti Undang-Undang Nomor 7 tahun 2017 tentang Pemilihan Umum, Undang-undang Darurat (selanjutnya disingkat UUD) Nomor 7 tahun 1953 tentang Pengusutan, Penuntutan dan Peradilan Tindak Pidana Ekonomi, dan Penetapan Presiden (selanjutnya disingkat Perpres) Nomor 4 tahun 1953 tentang kewajiban kerja bakti dalam rangka pemasyarakatan bagi terpidana karena melakukan tindak pidana yang merupakan Kejahatan.

Dengan demikian, jika disimpulkan maka pengertian sederhana dari tindak pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut.

2. Unsur-unsur Tindak Pidana

Berdasarkan pada uraian penjelasan mengenai istilah dan pengertian tindak pidana sebelumnya, maka Tindak pidana (*Straffbaarfeit*) dibedakan atas dapat dipidananya perbuatan dan dapat dipidanya orang. Dibedakan pula perbuatan pidana (*criminal act*) dengan pertanggungjawaban pidana (*criminal*

reponsibility/liability). Sementara itu, menurut Moeljatno, unsur-unsur tindak pidana :²⁶

- a. Perbuatan manusia
- b. Memenuhi rumusan Undang-undang (syarat formil : sebagai konsekuensi adanya asas legalitas)
- c. Bersifat melawan hukum (syarat materiil : perbuatan harus betul-betul dirasakan oleh masyarakat sebagai perbuatan yang tidak boleh atau tidak patut dilakukan karena bertentangan dengan tata pergaulan di masyarakat)
- d. Kesalahan dan kemampuan bertanggung jawab tidak masuk sebagai unsur perbuatan pidana karena unsur ini terletak pada orang yang berbuat.

Dapat dilihat juga dalam Buku II KUHPidana memuat rumusan-rumusan perihal tindak pidana tertentu yang masuk dalam kelompok Kejahatan, dan Buku III KUHPidana adalah Pelanggaran unsur yang selalu disebutkan dalam rumusan, ialah mengenai tingkah laku atau perbuatan (pengecualian seperti Pasal 351 mengenai penganiayaan),²⁷ sesuai rumusan-rumusan tindak pidana tertentu dalam KUHPidana itu, maka dapat diketahui adanya beberapa unsur tindak pidana, yaitu unsur tingkah laku, unsur melawan hukum, unsur kesalahan, unsur akibat konsumtif, unsur keadaan yang menyertai, unsur syarat tambahan untuk dapatnya dituntut pidana, unsur syarat tambahan untuk memperberat pidana dan unsur syarat tambahan untuk dapatnya dipidana.

²⁶ Fransiska novita eleanora, "Pembuktian Unsur Sifat Melawan Hukum Dalam Tindak Pidana Penyuapan" Jurnal Hukum dan Dinamika Masyarakat Vol 9 Nomor 2, April 2012 hlm. 202.

²⁷ Baharuddin Lopa, 2002, *Kejahatan, Korupsi dan Penegakan Hukum*, Alumni Ahaem Petehaem, Jakarta, hlm. 7.

Sejalan dengan unsur tersebut, diantara dua unsur yakni kesalahan dan melawan hukum adalah termasuk unsur subyektif, sedangkan selebihnya adalah unsur obyektif, oleh karena tu, tindak pidana itu terdiri dari unsur-unsur yang dapat dibedakan atas unsur yang bersifat obyektif dan unsur yang bersifat subyektif, berikut penjelasan dari kedua unsur tersebut:

a) Unsur Obyektif

Menurut P.A.F.Lamintang unsur obyektif itu adalah:²⁸

“Unsur yang ada hubungannya dengan keadaan-keadaan, yaitu di dalam keadaan-keadaan mana tindakan-tindakan dari si pelaku itu harus dilakukan”.

Unsur objektif itu meliputi:²⁹

- (1). Perbuatan manusia terbagi atas perbuatan yang bersifat positif dan ber-sifat negatif yang menyebabkan suatu Pelanggaran pidana. Sebagai contoh perbuatan yang bersifat positif yaitu pencurian (Pasal 362 KUHPidana), penggelapan (Pasal 372 KUHPidana), pembunuhan (Pasal 338 KUHPidana), dan sebagainya. Sedangkan contoh perbuatan negatif yaitu tidak melaporkan kepada pihak yang berwajib padahal dia mengetahui ada komplotan untuk merobohkan negara (Pasal 165 KUHPidana), membiarkan orang dalam keadaan sengsara, sedangkan ia

²⁸ Andi Sofyan Dan Nur Azisa, 2016, *Hukum Pidana*, Pustaka Pena Press, Makassar, Hlm. 100.

²⁹ Ibid.

berkewajiban memberikan pemeliharaan kepadanya (Pasal 304 KUHPidana).

(2). Akibat perbuatan manusia, yaitu akibat yang terdiri atas merusaknya atau membahayakan kepentingan-kepentingan hukum, yang menurut norma hukum pidana itu perlu ada supaya dapat dipidana. Akibat ini ada yang timbul seketika bersamaan dengan perbuatannya, misalnya dalam pencurian hilangnya barang timbul seketika dengan perbuatan mengambil, akan tetapi ada juga bahwa akibat itu timbulnya selang beberapa waktu, kadang-kadang berbeda tempat dan waktu dari tempat dan waktu perbuatan itu dilakukan misalnya dalam hal pembunuhan, perbuatan menembak orang yang dibunuh misalnya telah dilakukan pada tempat dan waktu yang tertentu, akan tetapi matinya (akibat) orang itu terjadi baru selang beberapa hari dan di lain tempat.

(3). Keadaan-keadaannya sekitar perbuatan itu, keadaan-keadaan ini biasanya terdapat pada waktu melakukan perbuatan, misalnya dalam Pasal 362 KUHPidana keadaan: "bahwa barang yang dicuri itu kepunyaan orang lain" adalah suatu keadaan yang terdapat pada waktu perbuatan "mengambil" itu dilakukan, dan bisa juga keadaan itu timbul *sesudah perbuatan itu dilakukan*,

misalnya dalam Pasal 345 KUHPidana, keadaan : “jika orang itu jadi membunuh diri” adalah akibat yang terjadi sesudah penghasutan bunuh diri itu dilakukan.

- (4). Sifat melawan hukum dan sifat dapat dipidana. Perbuatan itu melawan hukum, jika bertentangan dengan Undang-undang. Pada beberapa norma hukum pidana unsur “melawan hukum” ini dituliskan tersendiri dengan tegas di dalam satu pasal, misalnya dalam Pasal 362 KUHPidana disebutkan: “memiliki barang itu dengan melawan hukum (melawan hak)”. Sifat dapat dipidana artinya bahwa perbuatan itu harus diancam dengan pidana, oleh suatu norma pidana yang tertentu.

b) Unsur Subjektif

Menurut Lamintang yang dimaksud dengan unsur subjektif adalah unsur yang melekat pada diri si pelaku atau yang berhubungan dengan diri si pelaku dan termasuk di dalamnya segala sesuatu yang terkandung di dalam hatinya.

Unsur-unsur subjektif dari suatu tindakan itu adalah³⁰:

- (1) Kesengajaan atau kealpaan (*dolus* dan *culpa*).
- (2) Maksud atau *voornemen* pada suatu percobaan atau *poging* seperti yang dimaksud di dalam Pasal 53 ayat (1) KUHPidana.
- (3) Berbagai maksud atau *oogmerk* seperti yang terdapat misalnya dalam Kejahatan pencurian, penipuan, pemerasan, dan lain-lain.

³⁰ Leden Marpaung, 2009, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 11.

- (4) Merencanakan terlebih dahulu atau *voorbedachte raad*, seperti yang terdapat di dalam Kejahatan pembunuhan menurut Pasal 340 KUHPidana.
- (5) Perasaan takut seperti yang antara lain terdapat dalam rumusan tindak pidana menurut Pasal 308 KUHPidana.

3. Jenis-Jenis Tindak Pidana

Setelah mengetahui unsur-unsur dari tindak pidana, maka dirasa perlu untuk mengetahui pula beberapa jenis-jenis tindak pidana, agar lebih muda untuk memahami bagian-bagian dari tindak pidana. Adapun jenis-jenis tindak pidana yang dimaksud adalah:³¹

1. Kejahatan dan Pelanggaran

Untuk menemukan perbedaan sekaligus kriteria Antara Pelanggaran dan Kejahatan, maka antara kedua jenis delik itu ada perbedaan yang bersifat kualitatif dan bersifat kuantitatif, oleh karena itu dengan ukuran ini terdapat dua jenis delik yaitu *rechdelicten*, adalah perbuatan yang bertentangan dengan keadilan, terlepas apakah perbuatan itu diancam pidana dalam suatu Undang-undang atau tidak, jadi yang benar-benar dirasakan oleh masyarakat sebagai bertentangan dengan keadilan seperti, pembunuhan, pencurian. Delik semacam ini disebut “Kejahatan”, berikutnya yaitu *wetsdelicten*, ialah perbuatan yang oleh umum baru disadari sebagai tindak pidana karena Undang-undang menyebutnya

³¹ Ismu Gunadi dan Jonaedi Effendi, 2019, *Cepat Dan Mudah Memahami Hukum Pidana*, Prenadamedia Group, Jakarta, Hlm. 44. Lihat juga, Teguh Prasetya, 2019, “*Hukum Pidana*”, Rajagrafindo Persada, Depok, hlm. 57.

sebagai delik, jadi karena ada Undang-undang mengancamnya dengan pidana, seperti memarkir mobil disebelah kanan jalan. Delik semacam ini disebut "Pelanggaran".

Sementara itu, dalam menjelaskan bahwa kedua jenis delik itu terdapat perbedaan yang bersifat kuantitatif, pendirian ini hanya meletakkan kriteria pada perbedaan yang dilihat dari segi kriminologi, yakni Pelanggaran dan itu lebih ringan daripada Kejahatan.

2. Tindak Pidana Formiil dan Tindak Pidana Materiil

Tindak pidana formiil itu adalah tindak pidana yang perumusannya dititikberatkan kepada perbuatan yang dilarang, sedangkan tindak pidana materiil adalah tindak pidana yang perumusannya dititikberatkan kepada akibat yang dikehendaki (dilarang).

3. Tindak Pidana *Commisionis*, Tindak Pidana *Ommisionis*, dan Tindak Pidana *Commisionis Per Ommisionen Commissa*

Tindak pidana *commisionis*, adalah tindak pidana yang berupa Pelanggaran terhadap larangan, yakni berbuat sesuatu yang dilarang, tindak pidana *ommisionis*, adalah tindak pidana yang berupa Pelanggaran terhadap perintah, dan tindak pidana *commisionis per ommisionen commissa*

adalah tindak pidana yang berupa Pelanggaran larangan, akan tetapi dapat dilakukan dengan cara tidak berbuat.

4. Tindak Pidana Dolus dan Tindak Pidana Culpaa

Tindak pidana dolus adalah tindak pidana yang memuat unsur kesengajaan, sementara tindak pidana culpa adalah tindak pidana yang memuat kealpaan sebagai satu-satunya unsur.

5. Tindak Pidana Tunggal dan Tindak Pidana Berangkai

Tindak pidana tunggal adalah tindak pidana yang cukup dilakukan dengan perbuatan satu kali, dan tindak pidana berangkai adalah tindak pidana yang baru merupakan tindak pidana apabila dilakukan berkali-kali perbuatan.

6. Tindak Pidana Berlangsung Terus dan Tindak Pidana Selesai

Tindak pidana yang berlangsung terus adalah tindak pidana yang mempunyai ciri bahwa keadaan terlarang itu berlangsung terus, sementara tindak pidana selesai adalah tindak pidana tiada lebih dari suatu perbuatan yang mencakup melakukan atau melalaikan atau menimbulkan akibat tertentu seperti menghasut, membunuh dan membakar.

7. Tindak Pidana Aduan Absolut dan Tindak Pidana Aduan Relatif

Tindak pidana aduan absolut, menurut sifatnya hanya dapat dituntut berdasarkan pengaduan, sedangkan tindak

pidana aduan relatif, dalam tindak pidana ini ada hubungan istimewa Antara si pembuat dan orang yang terkena.

8. Tindak Pidana Sederhana dan Tindak Pidana yang ada Pemberatannya /Peringanannya

Tindak pidana yang ada pemberatannya, seperti penganiayaan dengan luka berat atau matinya orang, ada tindak pidana yang ancaman pidananya diperingan karena dilakukan dalam keadaan tertentu, tindak pidana ini disebut tindak pidana sederhana.

9. Tindak Pidana ekonomi (biasanya disebut tindak pidana ekonomi dan bukan delik ekonomi)

Apa yang disebut tindak pidana ekonomi itu terdapat dalam Pasal 1 UUD Nomor. 7 tahun 1995, UUD tentang Tindak Pidana Ekonomi.

B. Tindak Pidana Penerbangan

1. Bandar Udara dan Penerbangan

Bandar Udara adalah kawasan tertentu di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas

keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.³²

Kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan Bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban alur lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau perpindahan antar-moda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah.³³ Seperti yang telah diketahui bersama bahwasanya saat ini telah didirikan Badan Usaha Milik Negara yang dimaksudkan untuk mengusahakan Bandar udara masing-masing PT (persero) Angkasa Pura I dan PT (persero) Angkasa Pura II. Dalam bidang pengusahaan Bandar udara, kebijakan pemerintah membagi dua wilayah masing-masing wilayah barat dan wilayah timur. Wilayah Timur diusahakan oleh PT Angkasa Pura I, sedangkan Wilayah Barat diusahakan oleh PT Angkasa Pura II sebagaimana disebutkan di atas.

Pada prinsipnya penyelenggaraan Bandar udara untuk umum dilakukan oleh Pemerintah, namun demikian pelaksanaan Bandar

³² UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Pasal 1 Ayat 1

³³ UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Pasal 1 Ayat 31

udara dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang diberikan untuk maksud perusahaan Bandar udara.³⁴

Berdasarkan jenis atau status Bandar Udara yang terdapat di Indonesia dapat dibedakan dan dikategorikan beberapa penggolongan:

a. Bandar Udara Umum

Bandar Udara umum adalah bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum. Penyelenggaraan Bandar udara untuk umum di bawah Departemen Perhubungan *ca* Direktorat Jendral Perhubungan Udara dilakukan oleh Unit Pelaksana Tekhnis selanjutnya disingkat (UPT) sebagai kepala Bandar udara sekaligus sebagai pelaksana fungsi pemerintah. Fungsi Pemerintahan yang dimaksud adalah meliputi tanggung jawab di bidang kelancaran lalu lintas angkutan udara, keselamatan penerbangan, keamanan ketertiban umum, pencemaran dan lingkungan hidup, kordinasi instansi bea cukai, imigrasi, karantina kesehatan, karantina tumbuhan serta instansi-instansi lain, yang mempunyai kegiatan di Bandar udara khusus dilakukan oleh Menteri Perhubungan.³⁵

b. Bandar Udara Internasional

³⁴ UU No. 15 Tahun 1992, Pasal 26 Ayat 1, di Dalam Buku K Martono, Hukum Udara, Angkatan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Mandar maju, Bandung 1995, hal. 131.

³⁵ Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman Dan Hak Asasi manusia RI, Pengelolaan Bandar Udara, Jakarta, Februari 2002, h. 16.

Bandar udara internasional adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai Bandar udara yang melewati rute penerbangan dari dan ke luar negeri. Pada saat ini terdapat Bandar udara yang digunakan sebagai pintu masuk penerbangan langsung dari luar negeri yaitu Soekarno-Hatta di Jakarta, Bali Ngurah Rai International Airport di Bali, Sam Ratu Langi di Biak, Juanda di Surabaya.³⁶

c. Bandar Udara Perintis dan Bandar Udara Bersama

Bandar udara dan Bandar udara bersama yang dipergunakan untuk penerbangan perintis. Di samping itu, juga terdapat Bandar udara yang dikelola bersama antar sipil dan militer. Pada Bandar udara yang secara teratur didarati dan atau tinggal landas oleh pesawat udara militer diadakan suatu *enclave* militer untuk melayani kepentingan pertahanan keamanan dan sebaliknya pesawat udara sipil yang secara teratur mendarat dan atau tinggal landas di pangkalan udara, diadakan *enclave* sipil untuk melayani angkutan udara sipil. Dalam ketatalaksanaannya masing-masing pihak baik sipil maupun militer bertanggungjawab sepenuhnya untuk pengadaan, pelayanan, pemeliharaan, dan bangunan instalasi yang diperlukan sesuai dengan fungsi masing-masing.³⁷

Melihat ketentuan Pasal 1 ayat 1 UURI Nomor 1 tahun 2009

³⁶ *Ibid*, hal. 17.

³⁷ *Ibid*, hal. 18.

tentang Penerbangan, pengertian penerbangan adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup serta fasilitas menunjang dan fasilitas umum lainnya.³⁸

Adapun syarat-syarat untuk melakukan kegiatan bisnis penerbangan, meliputi Pasal 118 sampai pada Pasal 121 UURI Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan:³⁹ Pemegang izin usaha angkutan udara niaga wajib:

- a. Melakukan kegiatan angkutan udara secara nyata paling lambat 12 bulan sejak izin diterbitkan dengan mengoperasikan minimal jumlah pesawat udara yang dimiliki dan dikuasai sesuai dengan lingkup usaha atau kegiatannya;
- b. Memiliki dan menguasai pesawat udara dengan jumlah tertentu;
- c. Mematuhi ketentuan wajib angkut, penerbangan sipil, dan ketentuan lain sesuai dengan peraturan Perundang-undangan;
- d. Menutup asuransi tanggung jawab pengangkutan dengan nilai pertanggungan sebesar santunan penumpang angkutan udara niaga yang dibuktikan dengan perjanjian penutupan asuransi;

³⁸ UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Pasal 1 Ayat 1.

³⁹ Aziz Syamsuddin, 2017, *Tindak Pidana Khusus*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 37.

- e. Melayani calon penumpang secara adil tanpa diskriminasi atas dasar suku, agama, ras, antargolongan, serta strata ekonomi dan sosial;
 - f. Menyerahkan laporan kegiatan angkutan udara, termasuk keterlambatan dan pembatalan penerbangan, setiap bulan paling lambat tanggal 10 (sepuluh) bulan berikutnya kepada Menteri.
 - g. Menyerahkan laporan kinerja keuangan yang telah diaudit oleh kantor akuntan publik terdaftar yang sekurang-kurangnya memuat neraca, laporan rugi laba, arus kas, dan rincian biaya, setiap tahun paling lambat akhir bulan April tahun berikutnya kepada Menteri;
 - h. Melaporkan apabila terjadi perubahan penanggungjawab atau pemilik badan usaha angkutan udara niaga, domisili badan usaha angkutan udara niaga dan pemilikan pesawat udara kepada Menteri; dan
 - i. Memenuhi standar pelayanan yang ditetapkan.
- a. Pesawat udara dengan jumlah tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, untuk:
- a. Angkutan udara niaga berjadwal memiliki paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute yang dilayani;

- b. Angkutan udara niaga tidak berjadwal memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 2 (dua) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan daerah operasi yang dilayani; dan
 - c. Angkutan udara niaga khusus mengangkut kargo memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 2 (dua) pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute atau daerah operasi yang dilayani.
- b. Pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah daerah, badan usaha, dan lembaga tertentu yang diwajibkan;
- a. Mengoperasikan pesawat udara paling lambat 12 (duabelas) bulan setelah izin kegiatan diterbitkan;
 - b. Mematuhi peraturan Perundang-undangan di bidang penerbangan sipil dan peraturan Perundang-undangan lain yang berlaku;
 - c. Menyerahkan laporan kegiatan angkutan udara setiap bulan paling lambat tanggal 10 (sepuluh) bulan berikutnya kepada Menteri; dan

- d. Melaporkan apabila terjadi perubahan penanggungjawab, kepemilikan pesawat udara, dan/atau domisili kantor pusat kegiatan kepada Menteri.
- c. Pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga yang dilakukan oleh orang perseorangan diwajibkan:
 - a. Mengoperasikan pesawat udara paling lambat 12 (duabelas) bulan setelah izin kegiatan diterbitkan;
 - b. Mematuhi peraturan Perundang-undangan di bidang penerbangan sipil dan peraturan Perundang-undangan yang lain;
 - c. Menyerahkan laporan kegiatan angkutan setiap bulan paling lambat tanggal 10 (sepuluh) bulan berikutnya kepada Menteri; dan
 - d. Melaporkan apabila terjadi perubahan penanggungjawab, kepemilikan pesawat udara, dan/atau domisili pemegang izin kepada Menteri.

2. Pengertian Tindak Pidana Penerbangan

Tindak pidana penerbangan adalah tindak pidana yang dilakukan di dalam bidang penerbangan sipil, baik dilakukan :

- a. Di Dalam Pesawat Udara

Tindak pidana yang dilakukan di dalam pesawat udara, *Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*

- 1) Tindak pidana yang dilakukan di dalam pesawat udara dalam penerbangan.
 - 2) Perbuatan tertentu lainnya yang melanggar disiplin dan tata tertib dalam pesawat yang berada dalam penerbangan (in flight)
- b. Terhadap Pesawat Udara
- 1) Dengan melawan hukum, dengan kekerasan dan ancaman, atau dengan cara intimidasi, merampas dan melakukan pengendalian pesawat.
 - 2) Percobaan melakukan hijacking
 - 3) Membantu melakukan hijacking
- c. *Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation*
- 1) Melakukan kekerasan terhadap orang di dalam pesawat selama penerbangan yang dapat berakibat membahayakan keselamatan pesawat.
 - 2) Merusak pesawat udara in service (dalam dinas) yang mengakibatkan pesawat tidak mampu terbang atau membahayakan keselamatan penerbangnya
 - 3) Meletakkan atau menyebabkan diletakkannya suatu alat atau suatu zat dalam pesawat in service, dengan cara apapun, yang dapat memusnahkan pesawat, atau menyebabkan kerusakan yang membuat pesawat tidak mampu terbang, atau menimbulkan kerusakan yang dapat

membahayakan keselamatan pesawat dalam penerbangannya

- 4) Memusnahkan atau merusak fasilitas penerbangan atau mengganggu pengoperasian fasilitas penerbangan, jika perbuatan tersebut dapat membahayakan keselamatan pesawat dalam penerbangan.
- 5) Memberikan informasi yang diketahui tidak benar, sehingga membahayakan keselamatan pesawat dalam penerbangan
- 6) Percobaan melakukan tindak pidana di atas.
- 7) Membantu melakukan tindak pidana tersebut atau membantu melakukan percobaan.

d. *Violence At In Airports*

- 1) Melakukan kekerasan terhadap orang di internasional airport yang menyebabkan cacat atau kematian.
- 2) Memusnahkan atau merusak fasilitas internasional airport atau menggau pelayanan di airport, jika tindak pidana tersebut membahayakan keselamatan *International airports*.

3. Unsur-Unsur Tindak Pidana Penerbangan

Unsur-unsur tindak pidana di bidang penerbangan terkait dengan ketentuan-ketentuan di dalam UURI Nomor 1 tahun 2009 tentang Perubahan atas UURI Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan adalah:

- a. Setiap orang baik orang perseorangan maupun korporasi,
- b. Kapten Penerbang, dan
- c. Setiap personel pelayanan lalu lintas penerbangan, yang:
 - 1) Menguasai secara tidak sah pesawat udara yang sedang terbang atau yang sedang di darat;
 - 2) Menyandera orang di dalam pesawat udara atau di bandar udara;
 - 3) Masuk ke dalam pesawat udara, daerah keamanan terbatas bandar udara, atau wilayah fasilitas aeronautika secara tidak sah;
 - 4) Membawa senjata, barang dan peralatan berbahaya, atau bom ke dalam pesawat udara atau bandar udara tanpa izin; dan
 - 5) Menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan.

Adapun sanksi pidana yang dikenakan kepada pelaku tindak pidana di bidang perikanan berupa Pidana Penjara dan Pidana Denda (Ketentuan Pasal 401 s.d. Pasal 443 UURI Nomor. 1 tahun 2009 tentang Perubahan atas UURI Nomor. 15 tahun 1992 tentang Penerbangan). Sementara itu penjatuhan pidana terhadap pelaku tindak pidana perikanan merupakan konsekuensi yuridis yang logis dari penegakan ketentuan perundang-undangan tersebut.

4. Peraturan-Peraturan Dibidang Penerbangan

Adapun peraturan yang menjadi dasar hukum penerbangan yaitu Undang-undang terkait penerbangan seperti:

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Seiring dengan tingkat keselamatan transportasi di Indonesia yang telah mencapai tingkat yang memprihatinkan dengan banyaknya kecelakaan transportasi, tidak terkecuali transportasi udara , UU no.1 tahun 2009 tentang Penerbangan ini dibahas dengan muatan rangkuman dari berbagai sumber, antara lain: Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang merupakan pengganti dari Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, dokumen ICAO Kementerian Perhubungan Dtrektorat Jenderal Perhubungan Udara Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : Kp 158 Tahun 2017 Tentang Petunjuk Teknis Pendistribusian, Pemberian Tanggapan Dan Pemantauan *Icao State Letter*.⁴⁰

C. Berada Di Daerah Tertentu Di Bandara Tanpa Memperoleh Izin Dari Otoritas Bandara

Keistimewaan norma hukum itu justru terletak pada sifatnya yang memaksa dengan sanksinya yang berupa ancaman hukuman. Alat

⁴⁰ H.K. Martono, Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009 (Bandung : Mandar Maju, 2009) hal. 343.

kekuasaan negara yang berusaha agar peraturan hukum ditaati dan dilaksanakan. Setiap norma paling tidak mempunyai beberapa unsur, yaitu:

1. Sumber, yaitu dari mana asal norma itu;
2. Sifat, yaitu syarat-syarat kapan norma itu berlaku;
3. Tujuan, yaitu untuk apakah norma itu dibuat;
4. Sanksi, yaitu reaksi (alat pemaksa) apakah yang akan dikenakan kepada orang yang melanggar atau tidak mematuhi norma itu.⁴¹

Sanksi bagi mereka yang melanggar Pasal 210 UU Penerbangan terdapat dalam Pasal 421 UU Penerbangan:

Pasal 421

- a. Setiap orang berada di daerah tertentu di bandar udara, tanpa memperoleh izin dari otoritas bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 210 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- b. Setiap orang membuat halangan (obstacle), dan/atau melakukan kegiatan lain di kawasan keselamatan operasi penerbangan yang membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 210 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun

⁴¹ 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.

dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 210. Setiap orang dilarang berada di daerah tertentu di bandar udara, membuat halangan (*obstacle*), dan/atau melakukan kegiatan lain di kawasan keselamatan operasi penerbangan yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan, kecuali memperoleh izin dari otoritas bandar udara. Menurut Penjelasan Pasal 210 UU Penerbangan, yang dimaksud dengan "halangan" antara lain adalah bangunan gedung, tumpukan tanah, tumpukan bahan bangunan, atau benda-benda galian, baik yang bersifat sementara maupun bersifat tetap, termasuk pepohonan dan bangunan yang sebelumnya telah didirikan. Sedangkan yang dimaksud dengan "kegiatan lain" antara lain adalah kegiatan bermain layang-layang, menggembala ternak, menggunakan frekuensi radio, melintasi landasan, dan kegiatan yang menimbulkan asap.

Selain itu, dalam Poin 1.2 huruf n Lampiran Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/76/VI/2005 tentang Petunjuk Pelaksana Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 47 Tahun 2002 Tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara juga disebutkan mengenai pengertian *obstacle*, yakni obyek benda tetap (permanen atau sementara) dan obyek benda bergerak yang ketinggiannya melebihi permukaan tertentu untuk pengoperasian Pesawat udara.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Controlling*) Ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara menyebutkan bahwa ada beberapa cara yang bisa dilakukan untuk memperoleh izin masuk daerah terbatas di bandar udara yaitu dengan menyiapkan dokumen angkutan udara yang terdiri dari:

1. Pas Bandar Udara yang diterbitkan oleh kantor otoritas bandar udara. Untuk mendapatkan pas bandar udara pimpinan instansi/entitas harus mengajukan permohonan tertulis kepada unit kerja, dengan melampirkan persyaratan yaitu:
 - a. Surat pernyataan dari atasan di tempat pemohon bekerja
 - b. Daftar riwayat hidup
 - c. Identitas diri (KTP, Paspor atau KITAS)
 - d. *Background check* dari Kepolisian, Surat Keterangan Catatan Kepolisian (SKCK), kecuali bagi pegawai instansi pemerintah dan badan usaha milik negara
 - f. SK Pegawai atau Kontrak kerja
2. Kartu Tanda Pengenal Inspektur Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
3. Identitas Penerbang Dan Personel Kabin.

D. Analisis Tentang Kualifikasi Tindak Pidana Berada Di Daerah Tertentu Bandara Tanpa Izin Otoritas Bandara Dalam Perspektif Hukum Pidana

Tindak pidana berada di daerah tertentu bandara tanpa izin otoritas bandara adalah tindak pidana yang dilakukan dalam bidang penerbangan sipil, tindak pidana ini diatur dalam Pasal 210 UURI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Delik ini merupakan delik khusus yang tidak ada padanannya dalam KUHP. Sehingga hanya Undang-Undang Penerbangan saja yang mengatur secara spesifik perbuatan tertentu atau berlaku terhadap orang tertentu yang tidak dapat dilakukan oleh orang lain selain dari pada orang tertentu, termasuk pada tindak pidana berada di daerah tertentu bandara tanpa izin otoritas bandara.

Pada Pasal 210 UURI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengatur tentang perbuatan dilarang, yang berbunyi:

Setiap orang dilarang berada di daerah tertentu di bandar udara, membuat halangan (*obstacle*), dan atau melakukan kegiatan lain di kawasan keselamatan operasi penerbangan yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan, kecuali memperoleh izin dari otoritas bandar udara;

Seperti yang telah diuraikan pada sub bab sebelumnya berdasarkan Pasal 421 UURI No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan

mengatur tentang sanksi pidana terhadap perbuatan yang dilarang. Suatu perbuatan dapat dikatakan sebagai perbuatan tindak pidana apabila memenuhi unsur-unsur rumusan delik yang diatur dalam Peraturan Perundang-undangan, adapun unsur-unsur yang terkait dalam Pasal, penulis uraikan sebagai berikut:

a. Unsur Barang Siapa

Unsur Barang Siapa makna barang siapa dalam Pasal tersebut adalah orang-perseorangan atau korporasi. Artinya bahwa subjek hukum tindak pidana berada di daerah tertentu bandara tanpa izin otoritas bandara orang perseorangan dan korporasi.

b. Dengan Sengaja

Unsur Dengan Sengaja yang mengandung arti bahwa perbuatan terdakwa mempunyai suatu maksud dan menghendaki serta menginsafi terjadinya suatu tindakan beserta akibatnya. Kesengajaan merupakan bentuk hubungan batin antara penindak dengan tindakannya atau perbuatannya. Dengan demikian, dapat diartikan bahwa perbuatan tersebut dilakukan dalam keadaan sadar dan ada niat untuk melakukan karena akibat dari perbuatan itu memang dikehendaki yang juga berarti dengan sengaja memasuki daerah keamanan terbatas yaitu daerah tertentu di bandara tanpa izin otoritas bandar udara, untuk itu dapat dikatakan memenuhi unsur dengan sengaja. Unsur ini juga menunjukkan bahwa pertanggungjawaban pidana berada di daerah tertentu bandara anpa

izin otoritas bandara menganut konsep kesalahan, *geenstraf zonderschuld* (tiada pidana tanpa kesalahan).

c. Unsur Berada Di Daerah Tertentu Di Bandar Udara, Tanpa Memperoleh Izin Dari Otoritas Bandar Udara

Unsur Berada Di Daerah Tertentu Di Bandar Udara, Tanpa Memperoleh Izin Dari Otoritas Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada Pasal 210 UURI Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, dilarang memasuki daerah tertentu di bandara yang merupakan daerah keamanan terbatas tanpa izin yang sah dari otoritas bandar udara.

Berdasarkan uraian unsur Pasal tersebut dan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis, penjelasan Pasal 210 maupun Pasal 421 dalam UURI Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan sudah terpenuhi. Akan tetapi, Pasal 421 dalam UURI Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan hanya menyatakan "**Cukup Jelas**", tidak memberikan penjelasan yang cukup tentang daerah tertentu di bandar udara seperti apa yang dimaksud dengan daerah-daerah yang merupakan Daerah Keamanan Terbatas tanpa izin yang sah dari otoritas bandar udara. Pada Pasal ini juga tidak memberikan penjelasan terkait dengan unsur akibat yang ditimbulkan dari perbuatan yang dilarang sehingga tindak pidana tersebut termasuk dalam jenis **delik formil** yang dianggap selesai apabila perbuatan yang dilarang telah dilakukan dan tidak memperdulikan terhadap

akibat yang ditimbulkan nantinya, karena tanpa akibat perbuatan tersebut sudah dilarang dan dikategorikan sebagai perbuatan yang dapat dipidana. Dalam Pasal 421 UURI No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan termuat bahwa:

Setiap orang berada di daerah tertentu di bandar udara, tanpa memperoleh izin dari otoritas bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 210 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Dalam peraturan ini, kata “berada di daerah tertentu di bandar udara tanpa izin otoritas bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 210”, menunjukkan bahwa perbuatan berada di daerah tertentu di bandar udara tanpa izin otoritas bandar udara itu merupakan delik formil.

Dalam hal delik biasa dan delik aduan, tindakan berada di daerah tertentu di bandar udara tanpa izin dari otoritas bandar udara ini termasuk dalam delik aduan yang hanya akan diproses oleh pihak berwajib apabila terdapat pengaduan dan laporan dari orang yang dirugikan atau menjadi korban tindak pidana, dan apabila dikemudian hari terjadi suatu perdamaian maka korban tindak pidana dapat mencabut laporannya kepada pihak yang berwenang.