
PENEGAKAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG YANG MEROKOK DI DALAM PESAWAT UDARA

LAW ENFORCEMENT TOWARDS THE SMOKING PASSENGERS IN THE AIR PLANE

Suhadi, Elsa Aprina, Abdul Wahab

Fakultas Hukum Universitas Balikpapan

Jalan Pupuk Raya Kelurahan Damai, Balikpapan, Kalimantan Timur

suhadi@uniba-bpn.ac.id; elsa.apriana@uniba-bpn.ac.id

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimanakah penegakan hukum terhadap undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan terkait adanya penumpang yang merokok di Pesawat Udara di Bandara udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggang dan untuk mengetahui kendala apa saja yang dihadapi dalam penegakan hukum terhadap Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terkait adanya penumpang yang merokok di dalam pesawat udara bandara udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggang. Metode pendekatan penelitian ini adalah menggunakan metode pendekatan yuridis empiris yaitu penelitian yang mendasarkan pada asas-asas hukum serta berbagai peraturan yang terkait dengan penelitian ini sebagai pendekatan utamanya yang didukung dengan cara wawancara dengan responden terkait. Adapun hasil penelitian mengenai penegakan hukum terhadap Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terkait adanya penumpang yang merokok di Pesawat Udara Bandara Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggang ialah melakukan upaya Preventif yang telah dilakukan meliputi Sosialisasi keselamatan dan keamanan penerbangan dan tindakan Represif nya dengan melakukan Blacklist di semua penerbangan maskapai tersebut karena pelaku belum dapat dikenakan sanksi sesuai Peraturan Perundang-undangan yang berlaku. Kata Kunci: Penegakan Hukum; Perilaku Merokok; Penerbangan.

ABSTRACT

The purpose of this research was to determine how the Law Enforcement of Law Number 1 of 2009 concerning Aviation related to the Passenger who Smoking on an Airplane at Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggang Airport and to finde out what constraints faced in Law Enforcement of Law number 1 Year 2009 concerning Aviation related to the exixtence of Passengers who smoke on an Airplane at Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggang Airport. This research approach method is using empirical juridicial approach method which is research based on the principles law and various regulations related to this research as the main approach which is supported by interviews with related respondents. The results of research on law Enforcement of Law Number 1 of 2009 concerning Aviation related to Passengers Smoking on Ariplanes at Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggang Airport are Preventive measures that have been carried out include Socilaization of aviation safety an security. The repression that has been done includes The perpetrators were blacklisted on all airlane flights. The perpetrator has not been subject to sanctions in accordance with the applicable laws and regulations.

Keywords : Law Enforcement, Smoking Behavior, Aviation

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Salah satu bidang kehidupan yang selalu diupayakan menjadi lebih baik adalah sektor transportasi. Manusia membutuhkan transportasi yang aman, cepat dan teratur dalam menunjang mobalitas kehidupannya, baik dalam transportasi lokal, nasional maupun internasional.¹

Penerbangan merupakan suatu kesatuan sistem yang terdiri dari pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu yang cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang handal serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal.

Keamanan dan keselamatan dalam sebuah penerbangan sipil sangatlah tergantung pula pada keamanan dari bandar udara yang memberangkatkan pesawat tersebut. Mengingat banyaknya ancaman dari tindakan gangguan melawan hukum baik saat pesawat di darat maupun di udara. Dengan menimbang berbagai alasan tersebut, maka organisasi penerbangan dunia yang merupakan bagian dari Perserikataan Bangsa Bangsa (PBB) yang disebut *International Civil Aviation Organization* (ICAO). Berdasarkan aturan yang ditetapkan oleh ICAO melalui Konferensi Chicago 1944 tentang penerbangan sipil internasional mengeluarkan beberapa peraturan untuk menjaga keamanan serta keselamatan sebuah penerbangan jugabandarudara sipil dari tindakan melawan hukum. Setelah pembentukan ICAO tersebut pada tahun 1944 di Chicago lahir beberapa lampiran/*annex* mulai dari *Annex 1* sampai dengan *Annex 19*.

Aturan yang berkaitan dengan larangan merokok di pesawat ini dipelopori di Amerika Serikat, melalui *Federal Aviation Administration* (FAA) pada tahun 1989. Hal ini sangat beralasan karena semua benda yang mengeluarkan api bisa berbahaya bagi penerbangan. Semua penerbangan sipil (komersial) dalam negeri maupun luar negeri harus memberitahu penumpang bahwa merokok di pesawat merupakan tindakan yang terlarang. Kemudian aturan ini digunakan oleh banyak maskapai di Amerika Serikat baik domestik maupun yang luar negeri. Karena dinilai sangat positif, akhirnya aturan larangan merokok ini diadopsi oleh seluruh maskapai di dunia, termasuk di Indonesia.²

Di Indonesia sendiri peraturan penerbangan mengacu pada aturan- aturan tersebut yang diatur pula di berbagai undang-undang mulai dari Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1976 tentang Pengesahan Konferensi Tokyo 1963 tentang *Convention on Offences and Certain Other Act Committee on Board Aircraft*, Konferensi Den Haag 1970 tentang

¹Yaddy Supriyadi, *Keselamatan Penerbangan: Teori Dan Problematika* (Tangerang: PT Telaga Ilmu Indonesia, 2012), hlm 57.

²Fikri Izzudin Noor, "Dilarang Merokok di Pesawat, Mengapa?", <http://indoaviation.co.id/dilarang-merokok-di-pesawat-mengapa/>, diakses terakhir pada tanggal 13/03/2018

Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, dan Konferensi Montreal 1971 tentang *The Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*, Undang-Undang 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, Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan yang merupakan perubahan dari Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, yang di dalamnya mengatur tentang penerbangan sipil di dalam negeri, mulai dari standar keamanan dan keselamatan sebuah pesawat terbang, standar keamanan dan keselamatan sebuah bandar udara sipil.

Penerapan undang-undang tersebut diperjelas lagi dengan berbagai aturan-aturan seperti Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2014 tentang perubahan kedua atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 38 Tahun 2001 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 25 (*Civil Aviation Safety Régulation Part 25*) Standar Kelaikan Udara untuk Pesawat Udara Kategori Transport (*Airworthiness Standards Transport Category Aeroplanes*), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2016 tentang perubahan ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Régulation Part 121*) tentang persyaratan-persyaratan sertifikasi bagi perusahaan angkutan udara yang melakukan penerbangan dalam negeri, internasional dan angkutan udara niaga tidak berjadwal (*Certification And Operating Recuirement: Domestic, Fleg and Supplemental Air Carriers*).

Mengingat betapa pentingnya keselamatan dan keamanan pada sebuah penerbangan sipil (komersial), negara mengatur ketentuan-ketentuan dalam sebuah penerbangan salah satunya terkait merokok dalam pesawat udara. Pada Pasal 54 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyatakan bahwa “setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan dilarang melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan serta dilarang melanggar tata tertib dalam penerbangan”, serta pada butir 121.317 huruf g dan h lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2016 tentang perubahan ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Régulation Part 121*) tentang persyaratan-persyaratan sertifikasi bagi perusahaan angkutan udara yang melakukan penerbangan dalam negeri, internasional dan angkutan udara niaga tidak berjadwal (*Certification And Operating Recuirement: Domestic, Fleg and Supplemental Air Carriers*) berbunyi: huruf g “tidak seorang pun diizinkan merokok ketikatan dalarangan merokok menyala atau terdapat plakat dilarang merokok”, huruf h “tidak seorang pun diizinkan merokok di toilet (*lavatory*) pesawat udara”. Sanksi terkait pelanggaran

tersebut mengacu pada Pasal 412 Ayat (1) dan Ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yaitu:

“Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud Pasal 54 huruf a dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah);

“Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang melanggar tata tertib dalam penerbangan, sebagaimana dimaksud Pasal 54 huruf b dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pada kasus kejadian merokok di toilet (*lavatory*) pesawat udara yang sering terjadi di Indonesia telah menyita perhatian masyarakat luas dan paling menyorot perhatian publik. Perusahaan penerbangan selaku operator mempunyai peran penting terhadap penanganan penumpang yang merokok di toilet (*lavatory*) pesawat udara tersebut dengan menerapkan prosedur yang standar dan profesional dalam penanganannya, di sisi lain pemerintah dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Udara selaku regulator juga mempunyai peran dalam mengambil tindakan atas kondisi yang terjadi di lapangan serta memiliki ketegasan dalam pengaturan atas perusahaan-perusahaan penerbangan yang tidak memenuhi standar keselamatan dan keamanan penerbangan khususnya terkait dengan penanaman denda tindak pidana penerbangan. Secara garis besar, hal ini menunjukkan bahwa pengelolaan sektor penerbangan di Indonesia terkait kualitas sumber daya manusia operator penerbangan dan pembuat regulasi masih rendah. Lemahnya kualitas sumber daya manusia itu menjadi bahaya laten dalam industri penerbangan kesadaran dalam pelaporan dugaan tindak pidana penerbangan diperlukan agar dapat dijadikan landasan dasar tindakan preventif terkait hal tersebut. Salah satu contoh adalah kasus penumpang merokok di toilet (*lavatory*) pesawat Lion Air dengan nomor penerbangan JT731 rute MDC-BPN-SUB, peristiwa ini terjadi pada hari Kamis tanggal 18 Februari 2016 pesawat Lion Air nomor penerbangan JT731 rute Manado- Balikpapan-Surabaya (MDC-BPN-SUB) dalam penerbangan menuju Balikpapan penumpang atas nama Jhoni Surudana, alamat Lingkungan IV, RT 016, RW 004, kelurahan Tandurusa, kecamatan Artembaga, kota Bitung, Provinsi Sulawesi Utara dengan nomor tempat duduk 27E merokok di toilet (*lavatory*) menyebabkan alarm pendeteksi asap berbunyi, kemudian petugas *Flight Attendant* mengetuk pintu dan menanyakan lalu kemudian dibenarkan oleh penumpang tersebut. Pada saat transit di Balikpapan, penumpang tersebut diturunkan karena melanggar tata tertib dalam penerbangan. Akibat dari perbuatan tersebut penerbangan lanjutan menuju

Surabaya mengalami keterlambatan 30 menit dan tiket lanjutan saudara Jhoni Surudana tujuan Surabaya dibatalkan oleh pihak maskapai.³

Sesuai lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Penerbangan bahwa pelanggaran terhadap Pasal 54 huruf a dan huruf b dikenakan sanksi sesuai Pasal 412 Ayat (1) dan Ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka penulis tertarik untuk mengkaji peristiwa ini dalam tugas akhir dengan mengangkat judul “Penegakan Hukum terhadap Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terkait adanya Penumpang yang Merokok di Pesawat Udara di Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan”

B. Rumusan Masalah

- 1) Bagaimanakah Penegakan Hukum terhadap Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terkait adanya Penumpang yang Merokok di Pesawat Udara di Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan?
- 2) Kendala apa saja yang dihadapi dalam Penegakan Hukum terhadap Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terkait adanya Penumpang yang Merokok di Pesawat Udara di Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan?

C. Metode

Pada penelitian ini, penulis menggunakan metode yuridis empiris sebagai cara untuk mendapatkan hasil penelitian yang mendalam.

D. Tinjauan Pustaka

1. Gambaran Umum dan Pengertian Penegakan Hukum

Penegakan hukum merupakan salah satu persoalan serius bagi bangsa Indonesia. Penegakan sebagai usaha semua kekuatan bangsa, menjadi kewajiban kolektif semua komponen bangsa. Hukum bagi kita adalah sesuatu yang bersifat *supreme* atau yang paling tinggi diantara lembaga-lembaga tinggi negara lainnya. Dari konsepsi demikian maka tumbulah kesadaran manusia pemuja keadilan, istilah supremasi hukum dimana hukum ditempatkan pada yang tertinggi diantara dimensi-dimensi kehidupan yang lain, terutama dimensi politik. Supremasi hukum adalah cita-cita umat

³Hasil Wawancara Bapak Handoko Budi Waluyo, Kepala Seksi Keamanan Angkutan Udara dan Kelaikudaraan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VII Balikpapan Pada Tanggal 13 Juli 2018.

manusia sedunia yang mendambakan ketenangan dan kesejahteraan umat dibawah kewibawaan hukum yang dipancarkan melalui:⁴

- a. Ketaatan setiap warga dunia terhadap mperaturanperundang-undangan yang didesain sebagai payung hukum bagi semua warganya;
- b. Kedisiplinan para pemimpin negara serta apara penyelenggara Negara pada semua tingkatan (eselon) dalam melaksanakan kebijakanyangdilandasiketaatanpadahukumyangmelekatpada dirinya, sehingga penyalahgunaan wewenang, penyelewengan kewajiban atau pembelokan tujuan bias ditekan sekecil-kecilnya. Artinya kesalahan-kesalahan yang timbul dalam tugas penyelenggaraan Negara bukan karena niat atau kesengajaan yang penuk rekayasa, akan tetapi karena faktor kelalaian atau ketidakmampuan yang bias diperbaikikembali;
- c. Hukum yang diciptakan benar-benar hukum yang bersendikan keadilan, ketertiban serta manfaat bagi semua warganya, sehingga memancarkan kewibawaan dan perlindungan terhadap setiapmanusia.

Hukum berfungsi sebagai perlindungan kepentingan manusia. Agar kepentingan manusia terlindungi maka hukum harus dilaksanakan. Pelaksanaan hukuk dapat berlangsung secara normal, damai, tetapi dapat terjadi juga karena pelanggaran hukum. Dalam hal ini hukum yang telah dilanggar itu harus ditegakkan. Melalui penegakan hukum inilah hukum itu menjadi kenyataan.⁵

Secara konsepsional inti dan arti penegakan hukum terletak menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah- kaidah yang mantab dan mengejawantah dan sikap tindak sebagai penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara, dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.⁶

Di dalam penegakan hukum, pasangan nilai-nilai perlu diserasikan; umpamanya, perlu menyasikan antara nilai ketertiban dengan nilai ketentraman. Sebab, nilai ketertiban bertitik tolak pada keterikatan, sedangkan nilai ketentraman bertitik tolaknya adalah kebebasan. Di dalam kehidupannya, maka manusia manusia memerlukan keterikatan maupun kebebasan di dalam wujud yang serasi.

Penegakan hukum sebgai suatu proses, pada hakikatnya merupakan penerapan diskresi yang menyangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum, akan tetapi mempunyai unsir penilaian pribadi. Pada hakikatnya diskresi berada diantara hukum dan moral (etika dalam arti sempit).

⁴Ilham Bisri, *Sistem Hukum Indonesia Prinsip-Prinsip Dan Implementasi Hukum Di Indonesia* (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2008), hlm 129-130.

⁵Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar* (Yogyakarta: Liberty, 1999), hlm 145.

⁶Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum* (Jakarta: Rajawali Pers, 2004), hlm 5.

Secara umum penegakan hukum di Indonesia dilakukan dengan 2 (dua) cara yaitu:⁷

- a. Preventif yakni upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya suatu perbuatan yang melanggar hukum. Pendapat Muladi sebagaimana dikutip Rusli Muhammad, apabila dilihat dari suatu proses kebijakan, maka penegakan hukum pada hakekatnya merupakan penegakan kebijakan melalui beberapa tahap, yaitu:
 - 1) Tahap formulasi, yaitu tahap penegakan hukum *in abstracto* oleh badan pembuat undang-undang, pada tahap ini disebut tahap kebijakan legislatif.
 - 2) Tahap aplikasi, yaitu penegakan hukum pidana oleh aparat penegak hukum mulai dari kepolisian, pengadilan, tahap ini disebut tahap kebijakan yudikatif.
 - 3) Tahap eksekusi, yaitu tahap pelaksanaan hukum pidana secara konkrit oleh aparat-aparat pelaksana pidana, tahap ini disebut tahap kebijakan eksekutif atau administratif.

Pencegahan terhadap kejahatan/pelanggaran pada dasarnya dibagi menjadi pencegahan umum dan pencegahan khusus. Adanya penjatuhan pidana secara umum agar setiap orang tidak lagi melakukan kejahatan/pelanggaran. Pencegahan umum untuk mencegah terjadinya kejahatan/pelanggaran oleh Von Feuerbach dikenal dengan istilah *psychologische Zwang* atau paksaan psikologis. Artinya, adanya pidana yang dijatuhkan terhadap seseorang yang melakukan kejahatan/pelanggaran akan memberikan rasa takut kepada orang lain untuk berbuat jahat/melanggar.⁸

Th. W. van Veendal dalam disertasi dengan judul *Generale Preventie* menyatakan ada 3 (tiga) fungsi pencegahan umum. (1) Menjaga atau menegakkan wibawa penguasa, terutama dalam perumusan perbuatan pidana yang berkaitan dengan wibawa pemerintah, seperti kejahatan terhadap penguasa umum. (2) Menjaga atau menegakkan norma hukum. (3) Pembentukan norma untuk menggarisbawahi pandangan bahwa perbuatan-perbuatan tertentu dianggap asusila dan oleh karena itu tidak diperbolehkan.

Sesuai dengan arah kebijakan hukum nasional adalah untuk memperbaiki substansi (materi) hukum, struktur (kelembagaan) hukum, dan kultur (budaya) hukum, dengan upaya sebagai berikut:

- 1) Menata kembali substansi hukum melalui peninjauan dan penataan kembali peraturan perundang-undangan untuk mewujudkan tertib perundang-undangan memerhatikan asa umum dan hirarki perundang-undangan dan menghormati serta memperkuat kearifan local dan hukum adat untuk memperkaya system hukum dan peraturan melalui

⁷Rusli Muhammad, *Hukum Acara Pidana Kontemporer* (Yogyakarta: Citra Aditya Bakti, 2004), hlm 311.

⁸Eddy OS Hiariej, *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana* (Yogyakarta: Cahaya Atma Pusaka, 2014), hlm 33.

pemberdayaan yurisprudensi sebagai upaya pembaharuan materi hukum nasional.

- 2) Melakukan pembenahan struktur hukum melalui penguatan kelembagaan dengan meningkatkan profesionalisme hakim dan staf peradilan serta kualitas system peradilan yang terbuka dan transparan; menyederhanakan system peradilan, meningkatkan transparansi agar peradilan dapat diakses oleh masyarakat dan memastikan bahwa hukum diterapkan dengan adil dan memihak kepada kebenaran.
 - 3) Meningkatkan budaya hukum antara lain melalui pendidikan dan sosialisasi berbagai peraturan perundang-undangan serta perilaku keteladanan dari kepala Negara dan jajarannya didalam mematuhi dan menaati hukum serta penegakan supremasi hukum.⁹
- b. Upaya penegakan hukum secara represif bentuk penegakan hukum ini adalah adanya penindakan ketika atau telah dilakukan kejahatan. Penindakan tersebut ada beberapa tahapan dari awal penyelidikan sampai pada pengadilan, diantaranya adalah:
- 1) Penyelidikan, yaitu serangkaian tindakan penyidik untuk mencari dan menemukan suatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana guna menentukan dapat atau tidaknya dilakukan penyidikan, (Pasal 1 Ayat (5) KUHAP);
 - 2) Penyidikan, yaitu serangkaian tindakan penyidik untuk mencari dan mengumpulkan bukti yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya, (Pasal 1 Ayat (2) KUHAP);
 - 3) Penangkapan, yaitu suatu tindakan penyidik berupa pengekangan sementara waktu kebebasan tersangka atau terdakwa apabila cukup bukti guna kepentingan penyidikan atau penuntutan dan atau peradilan, (Pasal 1 Ayat (20) KUHAP);
 - 4) Penahanan, yaitu penempatan tersangka atau terdakwa ditempat tertentu oleh penyidik, atau penuntut umum atau hakim dengan penetapannya, (Pasal 1 Ayat (21) KUHAP)
 - 5) Penuntutan, yaitu tindakan penuntut umum untuk melimpahkan perkara pidana ke pengadilan negeri yang berwenang dengan permintaan supaya diperiksa dan diputus oleh hakim disidang pengadilan, (Pasal 1 Ayat (7) KUHAP);
 - 6) Mengadili, yaitu tindakan hakim untuk menerima, memeriksa dan memutus perkara pidana berdasarkan asas bebas, jujur dan tidak memihak disidang pengadilan, (Pasal 1 Ayat (9) KUHAP);
 - 7) Putusan pengadilan, yaitu pernyataan hakim yang diucapkan dalam sidang pengadilan terbuka, yang dapat berupa pemidanaan atau bebas atau lepas dari segala tuntutan hukum, (Pasal 1 Ayat (11) KUHAP).

⁹H. Ishaq, *Pengantar Hukum Indonesia (PHI)* (Jakarta: Rajawali Pers, 2014), hlm 25.

1. Gambaran Umum Perilaku Merokok

a. Pengertian Rokok dan Merokok

Pada Pasal 1 Angka 3 Peraturan Pemerintah Nomor 109 Tahun 2012 tentang Pengamanan Bahaya yang Mengandung Zat Adiktif berupa Produk Tembakau bagi Kesehatan dinyatakan bahwa:

“Rokok adalah salah satu Produk Tembakau yang dimaksudkan untuk dibakar dan dihisap dan/atau dihirup asapnya, termasuk rokok kretek, rokok putih, cerutu atau bentuk lainnya yang dihasilkan dari tanaman *nicotiana tabacum*, *nicotiana rustica*, dan spesies lainnya atau sintetisnya yang asapnya mengandung nikotin dan tar, dengan atau tanpa bahan tambahan.”

Kata merokok berasal dari suku kata yaitu rokok, rokok adalah silinder dari kertas berukuran panjang antara 70 hingga 120 mm (bervariasi tergantung Negara) dengan diameter sekitar 10 mm yang berisi daun-daun tembakau yang telah dicacah. Rokok dibakar pada salah satu ujungnya dan dibiarkan membara agar asapnya dapat dihirup lewat mulut pada ujung lainnya.¹⁰

Berdasarkan uraian diatas maka dapat disimpulkan bahwa perilkumerokokadalhsuatuaktivitasmembakartembakaudan kemudian menghisapnya dan menghembuskannya keluar dan dapat menimbulkan asap yang dapat terhisap oleh orang-orang disekitarnya (sebagai perokok pasif) serta dapat menimbulkan dampak buruk baik bagi si perokok itu sendiri maupun orang-orang disekitarnya.

b. Pengertian Kawasan Tanpa Rokok dan dasar hukumnya

Pada Pasal 1 Angka 3 Peraturan Pemerintah Nomor 109 Tahun 2012 tentang Pengamanan Bahaya yang Mengandung Zat Adiktif berupa Produk Tembakau bagi Kesehatan dinyatakan bahwa:

“Kawasan Tanpa Rokok adalah ruangan atau area yang dinyatakan dilarang untuk kegiatan merokok atau kegiatan memproduksi, menjual, mengiklankan, dan/atau mempromosikan Produk Tembakau.”

Beberapa dasar hukum Kawasan Tanpa Rokok antara lain adalah sebagai berikut:

- 1) Pasal 155 Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2009 tentang Kesehatan;
- 2) Pasal 50 Peraturan Pemerintah Nomor 109 Tahun 2012 tentang Pengamanan Bahaya yang Mengandung Zat Adiktif berupa Produk Tembakau bagi Kesehatan.

¹⁰Baharuddin Baharuddin, “Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Merokok Pada Anak Usia Remaja Madya (15-18 Tahun)” (PhD Thesis, Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, 2017), hlm 23.

Ketentuan tentang Kawasan Tanpa Rokok telah diuraikan secara jelas pada peraturan-peraturan tersebut bahwa Kawasan Tanpa Rokok diantaranya adalah angkutan umum (Pesawat Udara Sipil yang digunakan untuk kepentingan niaga) tidak diperbolehkan merokok.

Dijelaskan pada Penjelasan Pasal 50 huruf e Peraturan Pemerintah Nomor 109 Tahun 2012 tentang Pengamanan Bahaya yang Mengandung Zat Adiktif berupa Produk Tembakau bagi Kesehatan dinyatakan bahwa: “Yang dimaksud dengan “angkutan umum” adalah alat angkutan bagi masyarakat yang dapat berupa kendaraan darat, air, dan udara.”

Berdasarkan penjelasan pasal tersebut bahwa Pesawat Udara Sipil yang digunakan untuk kepentingan niaga yaitu angkutan udara untuk umum merupakan salah satu Kawasan Tanpa Rokok dalam artian bahwa setiap orang tidak diperbolehkan merokok di pesawat udara sipil.

3. Gambaran Umum Penerbangan

Penerbangan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kegiatan dan fasilitas penunjang lainnya yang terkait.¹¹

Pasal 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dinyatakan bahwa:

Angka 1 “Penerbangan adalah satu kesatuan system yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.”

Angka 3 “Pesawat Udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.”

Angka 8 “Sedangkan Pesawat Udara Sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga.”

Angka 48 “Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.”

¹¹K. Martono, *Kamus Hukum Dan Regulasi Penerbangan Bagian Pertama Alfabet Bahasa Indonesia* (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2008), hlm 129-130.

Angka 49 “Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur.”

Keselamatan penerbangan adalah kunci bagi penyedia jasa penerbangan agar dapat berkontribusi dalam memenuhi kepentingan negara. Standar ICAO menyatakan prioritas utama dalam penerbangan adalah tercapainya sebuah sistem yang selamat (*safe*). Tindakan untuk

mewujudkan keselamatan penerbangan harus didukung oleh fakta, data dan persepsi masyarakat mengenai unsur-unsur yang dibutuhkan untuk mencapai keselamatan.

Keselamatan dalam penerbangan adalah sesuatu yang wajib terwujud dalam penerbangan. Namun selama ini ada persepsi yang salah mengenai mewujudkan keselamatan. Bahwa salah-olah keselamatan adalah tanggung jawab satu pihak, jelas ini salah. Penumpang tak bisa menggantungkan keselamatannya pada maskapai. Bukan berarti begitu ia membeli tiket, sekalipun dicantumkan terlindungi asuransi, bukan semata-mata keselamatannya diserahkan seluruhnya kepada maskapai. Begitu juga dengan kru atau awak pesawat mereka tidak boleh menoleransi kesalahan sekecil apapun karena segala sesuatu mempunyai risikonya. Yang wajib dipahami bahwa pesawat itu sangat riskan. Satu kesalahan, meskipun sangat kecil akan berdampak fatal bagi penerbangan. *Zero tolerance* terhadap kesalahan sekecil apapun.

Untuk mengubah persepsi ini, masyarakat harus sering disajikan dengan informasi atau fakta-fakta yang terkait dengan keselamatan penerbangan. Harus diakui masih banyak masyarakat yang awam tak memahami tentang keselamatan.¹²

II. PEMBAHASAN

1. Pengaturan Penerbangan Sipil Internasional

Dalam penyelenggaraan penerbangan baik internasional maupun nasional selalu mengacu pada norma-norma hukum internasional maupun nasional yang berlaku. Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization/ICAO*) merupakan organisasi khusus PBB yang diberikan mandat untuk mengembangkan prinsip-prinsip dan aturan-aturan teknis navigasi udara internasional, dan menciptakan tatanan internasional dalam hal perencanaan dan pengembangan transportasi udara yang selamat, aman dan tertata di seluruh negara di dunia.

Pendirian ICAO didasarkan pada *Convention on International Civil Aviation* yang ditandatangani pada tahun 1944 di Chicago. Organisasi ini mulai melaksanakan tugasnya pada tanggal 4 April 1947 setelah 26 negara meratifikasi konferensi tersebut. Struktur ICAO terdiri dari *Assembly*, *Council* dan *Secretariat*. Dalam struktur organisasi ICAO, Dewan (*Council*) sebagai *executive body* ICAO memegang peran yang paling menentukan dalam penyusunan berbagai kebijakan dan aturan ICAO, Dewan terdiri dari

¹² Majalah Kabar Otban VII Media Komunikasi Otoritas Bandar Udara Wilayah VII

36 *contracting states*, yang dipilih yang dipilih pada Sesi Majelis Umum (*Assembly*) ICAO untuk periode tugas 3 (tiga) tahun. Dalam Melaksanakan tugasnya, Dewan dibantu oleh *Air Navigation Commission, Air Transport Commission, the Committee on Joint Support of Air Navigation Services dan the Finance Committee*.

Untuk memastikan pemerataan anggota berdasarkan skala prioritas kepentingan maka dibernuk beberapa kriteria keanggotaan yaitu Kategori I adalah negara-negara yang mempunyai peranan utamadi bidang transportasi udara berjumlah 11 negara. Kategori II adalah negara-negara yang memberikan kontribusi besar dalam penyediaan fasilitas navigasi udara internasional berjumlah 12 negara dan Kategori III adalah negara-negara yang tidak masuk ke dalam kriteria sebelumnya namun keanggotaannya mewakili keseimbangan wilayah, berjumlah 13 negara.¹³

Dalam hukum internasional public terdapat Konferensi Chicago 1944 yang merupakan konstitusi penerbangan sipil internasional. Konferensi tersebut menjadi acuan pembuatan hukum nasional bagi Negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), untuk menjamin keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut.¹⁴

Sifat peraturan hasil Konferensi Chicago adalah (SARPs) *Standard And Recommended Practice*, yang artinya adalah peraturan yang merupakan keharusan/*mandatory* dan ada peraturan yang hanya bersifat *recommended*/direkomendasikan.

Dalam Konferensi Paris 1919 pada Pasal 1 memberikan suatu negara kedaulatan yang lengkap dan eksklusif di atas wilayahnya (termasuk dengan wilayah perairannya). Dan kedaulatan negara juga mencakup pula terhadap ruang udara yang berada di atas wilayah kedaulatannya. Pengaturan tentang kedaulatan negara di ruang udara di dalam Konferensi Paris 1919 belum mampu menentukan mengenai batas dan ketinggian wilayah udara suatu negara. Namun, yang ditetapkan di dalam konferensi ini adalah mengenai kedaulatan masing-masing negara atas wilayah udaranya.

Berakhirnya Perang Dunia I maka banyak negara-negara semakin mengembangkan teknologi ruang udara, yakni berupa usaha pengembangan teknologi penerbangan jarak jauh yang cepat, serta berusaha mencapai jarak ketinggian yang maksimal di ruang udara. Pesawat udara yang pada awalnya hanya dimiliki negara dan hanya dipakai untuk kepentingan militer saja, kemudian mulai menjadi suatu sarana perhubungan komersial yang umum. Dan pemilikannya bukan lagi sebatas oleh negara saja, melainkan telah pula dimiliki oleh perusahaan-perusahaan swasta. Hal ini terjadi ketika pada tahun 1919 perusahaan penerbangan pertama memulai pengoperasian penerbangan berjadwal (*scheduled*) pertama antara kota London dan Paris. Protokol Paris 1939 adalah kelanjutan dari hasil-hasil Konferensi Paris 1919, dan mengangkat permasalahan-permasalahan khusus yang melekat dalam kategori kerugian yang timbul

¹³DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA, "INDONESIA MENCALONKAN DIRI SEBAGAI ANGGOTA DEWAN ICAO PERIODE 2013-2016," *Biro Komunikasi Dan Informasi Publik*, 2013, <http://www.dephub.go.id/post/read/indonesia-mencalonkan-diri-sebagai-anggota-dewan-icao-periode-20132016-59738>.

¹⁴K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional Dan Internasional* (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007), hlm 7.

terhadap orang-orang di atas permukaan bumi akibat aktifitas-aktifitas yang dilakukan di ruang udara.

Ketentuan dasar yang mengatur tanggung jawab untuk kerugian dalam Hukum Udara kemudian dimuat dalam perjanjian-perjanjian internasional yang sebelumnya belum disepakati dalam Protokol Paris 1929 ini. Perjanjian-perjanjian internasional itu kemudian mengalami berbagai perkembangan, yang secara kronologis dapat diuraikan sebagai berikut: *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* (sering disebut dengan Konferensi Warsawa 1929).

Konferensi ini telah ditambah dengan *The Hague Protocol*, dan kemudian oleh *Guadalajara Convention* (1961), *Guatemala Protocol* (1971) dan *Montreal Protocol* (1975), sebagai tambahan: *Montreal Protocol* (1966) dan *Malta Agreement* (1976). *Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface* (sering disebut dengan Konferensi Roma (1952), yang menggantikan *Konvensi Roma* (1933) mengenai pokok masalah yang sama), dan protokol yang ditambahkan kepada *Konvensi Roma* (1952), yaitu *Montreal Protocol* (1978).¹⁵

Pasal 1 Konferensi Chicago 1944 yang berbunyi “*The Contracting States recognize the every state has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*” mengutip kembali Pasal 1 Konferensi Paris 1919 yang berbunyi “*The high contracting States recognize that ever power has complete and exclusive over the airspace above its territory*” yang pernah diperdebatkan apakah ruangudara tersebut benar-benar bebas, kecuali untuk mempertahankan kedaulatan negara di bawahnya atau terbatas seperti laut teritorial sebagaimana diatur dalam hukum laut internasional atau ada lintas damai bagi pesawat udara asing. Perdebatan tersebut dapat diselesaikan saat Konferensi Paris 1919 ditandatangani.

Pasal 2 Konferensi Chicago 1944 lebih menjelaskan lagi bahwa untuk keperluan Konferensi Chicago 1944 yang dimaksudkan adalah batas wilayah Negara (*state territory*). Dengan demikian, secara tegas bahwa berlaku juga terhadap bukan negara anggota. Lebih lanjut walaupun tidak secara tegas disebutkan semua Negara mengakui bahwa tidak ada negara manapun yang berdaulat di laut lepas (*high seas*). Lebih lanjut Konferensi Chicago 1944 juga tidak membuat pengertian apa yang dimaksudkan dengan wilayah udara (*airspace*), namun demikian, pengertian tersebut dapat meminjam penafsiran Mahkamah Internasional (*Permanent Court of International Justice*) dalam kasus sengketa Eastern Greenland. Dalam kasus tersebut ditafsirkan “*The natural meaning of the term is its geographical meaning*”, yaitu ruang dimana terdapat udara (*air*). Lingkup yurisdiksi teritorial suatu Negara diakui dan diterima oleh negara anggota Konferensi Chicago 1944 terus ke atas sampai tidak terbatas dan ke bawah bumi sepanjang dapat dieksploitasi. Tujuan konferensi penerbangan sipil internasional tampak jelas pada pembukaan Konferensi Penerbangan Sipil Internasional yang ditandatangani di Chicago pada tahun 1944. Dalam pembukaan tersebut dijelaskan bahwa pertumbuhan penerbangan sipil yang aka dating dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan persahabatan, memelihara perdamaian dan saling mengerti antarbangsa, saling mengunjungi masyarakat dunia dan dapat mencegah dua kali perang dunia yang sangat mengerikan, dapat mencegah friksi dan dapat digunakan untuk kerja sama

¹⁵Sudirman H. Nainggolan, “PENGATURAN PENERBANGAN SIPIL INTERNASIONAL MENURUT HUKUM INTERNASIONAL YANG MELINTASI ANTAR NEGARA,” *Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara*, 2014.

antarbangsa yang dapat memelihara perdamaian dunia. Oleh karena itu, Negara-negara peserta konferensi sepakat mengatur prinsip-prinsip dasar penerbangan sipil internasional, menumbuhkembangkan penerbangan sipil yang aman, lancar, teratur dan dapat memberi kesempatan yang sama kepada negara anggota untuk menyelenggarakan angkutan udara internasional dan mencegah adanya persaingan yang tidak sehat.¹⁶

Dalam dunia penerbangan ada empat hal pokok yang harus dilakukan melalui berbagai upaya peningkatan Keselamatan Penerbangan. Diantara upaya itu adalah langkah Tetralogi yaitu menyadari akan kebenaran ilmiah yang kemudian dituangkan dalam *Annexes 1-19* sebagai pedoman. Kedua mematuhi *Annexes* tersebut beserta Dokumentnya. Ketiga jujur melaporkan semua *incident* dan *accident*. Keempat identifikasi *hazards*.¹⁷

Kebijakan ICAO yang dituangkan dalam 19 *Annex* dan berbagai dokumen turunannya yang selalu dan terus menerus diperbaharui melalui amandemen-amandemen seiring perkembangan dunia penerbangan.

c. Pengaturan Penerbangan Sipil Nasional

Indonesia sebagai salah satu negara anggota ICAO berkewajiban terhadap komunitas penerbangan internasional. Pasal 44 dari *Chicago Convention* mewajibkan ICAO serta negara-negara anggota untuk memastikan keselamatan dan ketertiban dalam perkembangan penerbangan, memenuhi kebutuhan masyarakat dunia untuk angkutan udara yang aman, selamat dan nyaman.

Indonesia tercatat sebagai anggota ke 60 dalam organisasi tersebut pada tanggal 27 April 1950. Indonesia merupakan anggota Dewan ICAO kategori III dari tahun 1962 sampai tahun 2001, kecuali periode 1965-1968 dimana Indonesia memutuskan untuk tidak mencalonkan diri karena kebijakan politik luar negeri Indonesia saat itu untuk keluar dari PBB. Indonesia beberapa kali gagal pada pemilihan anggota Dewan ICAO untuk periode setelah 2001 yaitu 2001-2004, 2004-2007 dan 2007-2013.

Salah satu upaya yang dilakukan Pemerintah Republik Indonesia guna menunjang perannya di ICAO adalah dengan membuka kembali Kantor Kepentingan Indonesia ICAO di Montreal, Kanada pada tanggal 2 Februari 2012.

Kepatuhan terhadap standar penerbangan internasional adalah aspek yang sangat fundamental. Meskipun kepatuhan terhadap bukan jaminan mutlak tidak akan terjadi kecelakaan, namun penerbangan yang tidak dikelola dengan standar-standar yang telah ditetapkan, adalah sangat berbahaya. Penerbangan adalah aktifitas yang sangat sarat dengan peraturan dan prosedur yang ketat.

¹⁶K. Martono, *Op.Cit*, hlm. 16

¹⁷Supriyadi, *Keselamatan Penerbangan*, hlm 1.

Bentuk Keseriusan Pemerintah dalam mengatur penerbangan nasional demi terciptanya penerbangan yang aman, selamat danyaman terlihat pada usaha penyusunan dan perubahan undang-undang penerbangan sesuai perkembangan dunia penerbangan. Undang-undang penerbangan yang pertama yaitu Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan, direvisi menjadi Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, kemudian direvisikembali menjadi Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan yang berlaku sampaisekarang.

Peraturan-peraturan terkait keamanan dan keselamatan penerbangan di Indonesia juga sudah cukup banyak, jelas dan lengkap antara lain:

- a. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan;
- c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2010 tentang Perubahan Kedua atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM41 Tahun 2001 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 91 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 91*) tentang Peraturan Umum Pengoperasian Pesawat Udara (*General Operating And Flight Rules*);
- d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2014 tentang Perubahan Kedua Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 38 Tahun 2001 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 25 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 25*) Standar Kelaikan Udara Untuk Pesawat Udara *Kategori Transport (Airworthiness Standards Transport Category Aeroplanes)*);
- e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Penerbangan;
- f. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional revisi dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 8 Tahun 2010 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional;
- g. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2016 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 121*) tentang persyaratan-persyaratan sertifikasi bagi perusahaan angkutan udara yang melakukan penerbangan dalam negeri, internasional dan angkutan udara niaga tidak berjadwal (*Certification And Operating Requirement: Domestic, Fleg and Supplement Air Carriers*);
- h. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional revisi dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 127 Tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 90 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 127 Tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional;
- i. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 92 Tahun 2015 tentang Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional.

Ketentuan terkait larangan merokok bagi setiap orang yang ada di dalam pesawat udara yaitu:

- a. Pasal 54 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dinyatakan bahwa: Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan dilarang melakukan:
 - 1) perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan;
 - 2) pelanggaran tata tertib dalam penerbangan;
 - 3) pengambilan atau pengrusakan peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan;
 - 4) perbuatan asusila;
 - 5) perbuatan yang mengganggu ketenteraman; atau
 - 6) pengoperasian peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan.
- b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2014 tentang Perubahan Kedua Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 38 Tahun 2001 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 25 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 25*) Standar Kelaikan Udara Untuk Pesawat Udara Kategori Transport (*Airworthiness Standards Transport Category Aeroplanes*); Angka 25.791 huruf a menyatakan sebagai berikut:

"If smoking is to be prohibited there must be at least one placard so stating that is legible to each person seated in the cabin. If smoking is to be allowed, and if the crew compartment is separated from the passenger compartment, there must be at least one sign notifying when smoking is prohibited. Signs which notify when smoking is prohibited must be operable by a member of the flight crew and, when illuminated, must be legible under all probable conditions of cabin illumination to each person seated in the cabin."

"Jika merokok itu dilarang maka setidaknya terdapat plakat yang memuat larangan tersebut dan dapat terbaca oleh setiap penumpang yang berada di kabin pesawat, jika kompartemen crew dan penumpang terpisah setidaknya terdapat satu tanda peringatan larangan merokok yang dioperasikan oleh crew dan ketika dioperasikan harus dapat dibaca oleh penumpang di kabin."

Angka 25.791 huruf d menyatakan sebagai berikut:

"Lavatories must have "No Smoking" or "No Smoking in Lavatory" placards conspicuously located on or adjacent to each side of the entry door."

"Pada tiap sisi pintu toilet (*lavatory*) harus terdapat plakat larangan merokok atau larangan merokok di toilet (*lavatory*)."

Angka 25.854 berbunyi sebagai berikut:

“Each lavatory must be equipped with a smoke detector system or equivalent that provides a warning light in the cockpit, or provides a warning light or audible warning in the passenger cabin that would be readily detected by a flight attendant”.

“Setiap toilet (*lavatory*) harus dilengkapi dengan sistem detektor asap atau sejenisnya yang dapat memberi signal peringatann di kokpit atau menyediakan signal peringatan yang dapat didengar di kabin penumpang sehingga sehingga dapat segera terdeteksi awak kabin.”

- c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2016 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Savety Regulation Fort 121*) tentang persyaratan-persyaratan sertifikasi bagi perusahaan angkutan udara yang melakukan penerbangan dalam negeri, internasional dan angkutan udara niaga tidak berjadwal (*Certfication And Operating Recuarement: Domestic, Fleg and Supplement Air Carriers*).

Angka 121.317 huruf c berbunyi sebagai berikut:

“No person may operate an aircraft on a flight segment on which smoking is prohibited unless the "No Smoking" passenger information signs are lighted during theen tire flight segment, or one or more "No Smoking"placards meeting the requirements of 25.1541 of the CASR are posted during the entire fligh tsegment .If both the lighted signs and the placards areused, the signs must remain lighted during theen tireflight segment”.

“tidak diperkenankan seorangpun mengoperasikan pesawat dengan larangan merokok hingga tanda larangan merokok bagi penumpang selama dalam penerbangan satu atau lebih plakat dilarang merokok memenuhi ketentuan CASR bagian 25.1541 digunaka selama penerbangan, jika keduanya digunakan maka lampu tanda larangan merokok harus tetap menyala selama penerbangan”.

Angka 121.317 huruf g berbunyi sebagai berikut:

“No person may smoke whilea ‘No Smoking’sign is lightedor if ‘No Smoking’ placards are posted”

“Tidak seorangpun diizinkan merokok ketika tanda larangan merokok menyala atau terdapat plakat dilarang merokok”.

Angka 121.317 huruf h berbunyi sebagai berikut:

“No person may smoke in any airplane lavatory”.

“tidak seorangpun diizinkan merokok di toilet (*lavatory*) pesawat udara”.

Pengendalian dan Pengawasan keamanan serta keselamatan penerbangan sipil merupakan bagian dari pembinaan yang dilakukan oleh Menteri dan didelegasikan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Pengendalian keamanan dan keselamatan penerbangan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 5 (lima) Direktorat teknis dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan 10 (sepuluh) Kantor Otoritas Bandar Udara. Direktorat dan Kantor Otoritas tersebut yaitu:

Direktorat teknis dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara ada 5 (lima) yaitu:

- a. Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;
- b. Direktorat Navigasi Penerbangan;
- c. Direktorat Bandar Udara;
- d. Direktorat Keamanan Penerbangan, dan
- e. Direktorat Angkutan Udara.

Otoritas Bandar Udara merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Kegiatan pemerintahan dan otoritas bandar udara diatur dalam Pasal 226 sampai dengan 231 UURI No.1/2009. Dalam pasal-pasal tersebut diatur kegiatan pemerintahan yang meliputi pembinaan kegiatan penerbangan, kepabeanan, keimigrasian dan kekarantinaan dan Otoritas Bandar Udara.

3. Penegakan Hukum Terhadap Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan terkait adanya Penumpang yang Merokok di Pesawat Udara di Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan

a. Penegakan Hukum secara Preventif yang telah dilakukan

Pencegahan yang telah dilakukan oleh Negara dalam hal ini adalah Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah membuat berbagai macam peraturan mulai dari Undang- Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara serta Surat Edaran terkait perkembangan dunia penerbangan, yang mana peraturan-peraturan tersebut juga selalu dilakukan revisi disesuaikan dengan perkembangan dunia penerbangan. Sosialisasi Keselamatan dan Keamanan Penerbangan.

b. Upaya Pencegahan yang dilakukan Bandar Udara

Bandar udara merupakan gerbang pertama untuk kegiatan penerbangan. Apabila bandar udaranya tidak melaksanakan ketentuan/standar keamanan dan keselamatan maka bisa dikatakan sebuah penerbangan belum tentu aman dan

selamat. Karena Keselamatan Penerbangan merupakan pemenuhan persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Karena semuanya merupakan kesatuan sistem maka bandar udara juga diharuskan melaksanakan ketentuan/standar yang telah ditentukan untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan penerbangan.

Salah satu upaya yang dilakukan untuk mencegah adanya penumpang yang merokok di pesawat udara oleh beberapa bandar udara di Indonesia termasuk Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan adalah dengan menahan korok api yang dibawah oleh calon penumpang. Hal ini dilakukan untuk mencegah adanya penumpang yang merokok di pesawat udara.¹⁸

c. Upaya Pencegahan yang dilakukan Maskapai Penerbangan

Pesawat Udara Sipil merupakan pesawat udara yang salah satu kegiatannya digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga yaitu angkutan udara untuk umum, maka pada setiap Pesawat Udara Sipil, terdapat plakat dilarang merokok. Hal ini mengindikasikan bahwa setiap orang selama berada di dalam pesawat tidak diperbolehkan merokok. Di setiap penerbangan sipil juga sebelum pesawat lepas landas pasti kita sering mendengar pengumuman "ini adalah penerbangan tanpa asap rokok" oleh Pramugari/Pramugara hal ini dilakukan untuk selalu mengingatkan kepada semua penumpang agar selama dalam penerbangan tidak diperbolehkan merokok.

Alur proses tindakan yang telah dilakukan oleh Inspektur Keamanan Penerbangan setelah menerima laporan dari pihak Avsec Badan Usaha Angkutan Udara atau Avsec bandara adalah melakukan penanganan awal meliputi: Profiling oknum terduga, Pemeriksaan fisik sehat/tidak sehat (dapat melibatkan Kantor Kesehatan Pelabuhan/KKP), Pemeriksaan evidence, Proses investigasi (Pembuatan dan penandatanganan Berita Acara Permintaan Keterangan, Pembuatan dan penandatanganan Surat Pernyataan), Pendokumentasian kejadian, Pelaporan hasil investigasi.

Perbuatan merokok di pesawat udara dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan serta merupakan pelanggaran tata tertib dalam penerbangan. Akibat yang ditimbulkan dari tindakan merokok di pesawat udara dapat menyebabkan ketidaknyamanan penumpang lain yang ada di dalam pesawat. Hal lain dapat menyebabkan keterlambatan pesawat untuk rute penerbangan selanjutnya dikarenakan awak pesawat dan petugas operasional terlebih dahulu harus menangani penumpang yang merokok di pesawat udara

¹⁸ Hasil Wawancara Handoko Budi Waluyo, Kepala Seksi Keamanan Angkutan Udara dan Kelaikudaraan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VII Balikpapan Pada Tanggal 13 Juli 2018

tersebut. Apabila terjadi keterlambatan penerbangan selanjutnya dapat mengakibatkan munculnya kewajiban maskapai penerbangan untuk memberikan hak bagi penumpang (pemberian kompensasi keterlambatan).

III. PENUTUP

A. Kesimpulan

Penegakan hukum terhadap Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terkait adanya penumpang yang merokok di pesawat udara di Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian yang telah dilakukan meliputi: Upaya preventif yang telah dilakukan meliputi pembuatan berbagai macam peraturan mulai dari Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara serta Surat Edaran, Sosialisasi Keselamatan dan Keamanan Penerbangan. Pencegahan yang dilakukan oleh Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian adalah dengan menahan korok api yang dibawah oleh penumpang ke pesawat udara. Pencegahan yang dilakukan Badan Usaha Angkutan Udara di setiap penerbangan sipil juga sebelum pesawat lepas landas selalu ada pemberitahuan oleh Pramugari/Pramugara. Upaya Represif yang telah dilakukan meliputi: Pelaku diturunkan setelah pesawat mendarat di Balikpapan atas permintaan Kapten Penerbang dan diserahkan kepada petugas Keamanan Penerbangan/*Aviation Security* Badan Usaha Angkutan Udara, membatalkan tiket lanjutan penumpang tersebut serta melakukan *blacklist* terhadap nama dan nomor identitas diri pelaku dari penerbangan maskapai tersebut selanjutnya diserahkan kepada Inspektur Keamanan Penerbangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VII. Inspektur Keamanan Penerbangan melakukan investigasi awal kemudian melaporkan secara resmi kepada Direktorat Keamanan Penerbangan. Pelaku belum dikenakan sanksi sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

B. Saran

Dalam hal penegakan hukum terhadap penumpang yang merokok di pesawat udara, agar Direktorat Jenderal Perhubungan Udara selaku regulator lebih meningkatkan pengawasan terhadap pemenuhan semua peraturan terkait penerbangan sehingga bisa mencerminkan kepastian hukum.

IV. DAFTAR PUSTAKA

- Baharuddin, Baharuddin. "Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Merokok Pada Anak Usia Remaja Madya (15-18 Tahun)." PhD Thesis, Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, 2017.
- Bisri, Ilham. *Sistem Hukum Indonesia Prinsip-Prinsip Dan Implementasi Hukum Di Indonesia*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2008.
- Hiariej, Eddy OS. *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pusaka, 2014.
- Ishaq, H. *Pengantar Hukum Indonesia (PHI)*. Jakarta: Rajawali Pers, 2014.

Martono, K. *Kamus Hukum Dan Regulasi Penerbangan Bagian Pertama Alfabet Bahasa Indonesia*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2008.

———. *Pengantar Hukum Udara Nasional Dan Internasional*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007.

Mertokusumo, Sudikno. *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty, 1999.

Muhammad, Rusli. *Hukum Acara Pidana Kontemporer*. Yogyakarta: Citra Aditya Bakti, 2004.

Nainggolan, Sudirman H. “Pengaturan Penerbangan Sipil Internasional Menurut Hukum Internasional Yang Melintasi Antar Negara.” *Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara*, 2014.

Soekanto, Soerjono. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers, 2004.

Supriyadi, Yaddy. *Keselamatan Penerbangan: Teori Dan Problematika*. Tangerang: PT Telaga Ilmu Indonesia, 2012.

Udara, Direktorat Jenderal Perhubungan. “Indonesia Mencalonkan Diri Sebagai Anggota Dewan Icao Periode 2013-2016.” *Biro Komunikasi Dan Informasi Publik*, 2013.
<http://www.dephub.go.id/post/read/indonesia-mencalonkan-diri-sebagai-anggota-dewan-icao-periode-20132016-59738>.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana;

Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2014 tentang Perubahan Kedua Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 38 Tahun 2001 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 25 (*Cml Aviation Savety Regulation Part 25*) Standar Kelaikan Udara Untuk Pesawat Udara Kategori Transport (*Airworthiness Stancktrds Transport (JategyAeroplanes)*);

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional;

Peraturan Mentari Perhubungan Nomor 41 Tahun 2016 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Savety Regulation Part 121*) tentang persyaratan-persyaratan sertifikasi bagi perusahaan angkutan udara yang melakukan penerbangan dalam negeri, internasional dan angkutan udara niaga tidak berjadwal (*Certification And Operating Readrement: Domestic, Fleg and Supplemental Air Carriers*).

