

---

## Implementasi Penanganan Bomb Joke Dalam Keamanan Penerbangan Guna Menanggulangi resiko Terorisme

Akbar Rahman<sup>2</sup>, Ma'ruf Hafidz<sup>1</sup> & Nasrullah Arsyad<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Magister Ilmu Hukum, Universitas Muslim Indonesia.

<sup>2</sup>Koresponden Penulis, E-mail: [akbar.rahman@gmail.com](mailto:akbar.rahman@gmail.com)

### ABSTRAK

Tujuan penelitian menganalisis Implementasi Penanganan Bomb Joke dalam penerbangan dan faktor-faktor yang mempengaruhi. Metode penelitian yang digunakan adalah metode yuridis empiris atau pendekatan normatif dan empiris. Hasil penelelitian menunjukkan bahwa Penanganan Bomb Joke dalam penerbangan di Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar, telah ditangani secara efektif berdasarkan SOP dan aturan yang berlaku oleh petugas keamanan Bandar Udara Sultan Hasanuddin. Selain itu faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan Penanganan Bomb Joke dalam penerbangan di Bandar Udara Sultan Hasanuddin adalah faktor substansi hukum, faktor struktur hukum, faktor kesadaran hukum masyarakat, faktor budaya hukum masyarakat serta faktor sarana dan prasarana.

**Kata Kunci:** Bomb Joke; Penerbangan; Terorisme

### ABSTRACT

The research objective to analyze the implementation of handling bomb jokes in flight and the factors that influence it. The research method used is the empirical juridical method or the normative and empirical approach. The results of the study indicate that the handling of Bomb Jokes in flight at Sultan Hasanuddin Airport Makassar has been handled effectively based on SOPs and applicable rules by security officers at Sultan Hasanuddin Airport. In addition, the factors that influence the implementation of the Bomb Joke Handling in flight at Sultan Hasanuddin Airport are legal substance factors, legal structure factors, community legal awareness factors, community legal cultural factors and facilities and infrastructure factors.

**Keywords:** Bomb Jokes; Flight; Terrorism

---

## PENDAHULUAN

Sebagai salah satu pintu gerbang suatu daerah ataupun suatu Negara, tentunya citra suatu bandar udara dapat menggambarkan kondisi suatu tempat maka tidak berlebihan bila ada pihak yang menyatakan bahwa bandara adalah “Halaman Depan” dari sebuah rumah besar yang bernama Negara. Orang yang datang berkunjung ke suatu negeri memang tidak mungkin melihat secara utuh sisi-sisi dan potensi negeri yang dikunjunginya. Namun kesan pertama yang mereka rasakan tentang suatu negeri biasanya akan berpengaruh penting terhadap cara pandang mereka. Bandar udara adalah sebuah kawasan yang mudah memunculkan kesan pertama, juga sebagai salah satu aspek terpenting dalam pemanfaatan ruang udara Indonesia yaitu dengan mengembangkan kekuatan negara di ruang udara dengan semaksimal mungkin.

Ancaman terhadap penerbangan sendiri tidak hanya muncul dari ketidaksengajaan yang ditimbulkan oleh penumpang seperti membawa barang yang memang sudah dilarang dalam penerbangan, ancaman penerbangan juga kadang muncul dari pihak yang sengaja mengincar pesawat untuk kejahatan tertentu seperti terorisme, sehingga dengan adanya beberapa sejarah/kejadian tentang ancaman terorisme dalam dunia penerbangan (Samardiana, 2019). Standar Operasional Prosedur (SOP) yang ketat dan selektif diterapkan dalam pemeriksaan penumpang bahkan dilakukan berlipat-lipat, baik pemeriksaan terhadap penumpang maupun barang bawaan (Fatcahya, 2020). Hal ini merupakan upaya maskapai untuk menghindari resiko sekecil apapun yang dapat timbul dari penumpang dan membahayakan keselamatan penerbangan, karena bila terlanjur telah diterbangkan upaya penyelamatan menjadi hal yang sulit untuk dilakukan. Ancaman penerbangan sendiri kadang muncul dari pihak yang sengaja mengincar pesawat untuk kejahatan tertentu seperti terorisme (Poerwanto & Mauidzoh, 2016).

Selain terorisme, terdapat permasalahan lain yang sering terjadi dinamakan *bomb joke* atau biasa disebut dengan *bomb threat*. *Bomb joke* secara sederhana dapat dimaknai berupa tindakan atau gurauan seolah-olah membawa bom atau alat peledak kedalam pesawat. Beberapa penumpang dengan tujuan tertentu kerap kali melakukan *bomb joke* tersebut, baik terbukti atau tidak terbukti penumpang tersebut membawa alat peledak, namun sudah cukup membuat penumpang dan maskapai panik sehingga akhirnya dilakukan penanganan khusus terhadap penumpang yang melakukan *bomb joke* tersebut.

Ditemukan banyak kasus *bomb joke* di Indonesia, beberapa diantaranya telah penulis rangkum antara lain :

Pertama, disebutkan dalam berita *detik.com* Seorang penumpang pesawat Lion Air JT 687 pada Senin (28/5/2018) yang mengaku membawa bom di dalam pesawat ditangkap polisi. Namanya Frantinus Nirigi. Frantinus mengaku membawa bom saat di dalam pesawat. Hal tersebutlah yang memicu para penumpang lainnya berhamburan keluar dari pesawat. Namun, setelah diperiksa menyeluruh, bom itu tidak ada.

Kedua, dari laman berita *merdeka.com* telah terjadi kegaduhan dalam pesawat Wings Air rute Labuan Bajo - Depasar. Kegaduhan tersebut dipicu oleh ulah seorang penumpang yang meneriakkan bom. Saat itu hari Kamis, 21 Juni 2018 Petugas langsung bergerak menyelidiki insiden tersebut. Hasil penyelidikan diketahui penumpang

meneriakan bom tersebut merupakan turis wanita asal Portugal berinisial MR alias R (52). "Kemudian pilot memerintahkan semua penumpang agar diturunkan untuk dilakukan pemeriksaan barang bawaan cabin dan bagasi, serta melakukan body check secara manual," ujar Jules. Hasil pemeriksaan sementara oleh pihak Bandara Komodo yang disaksikan oleh petugas KP3 Udara Bandara Komodo Polres Manggarai Barat bahwa isi koper tersebut adalah peralatan kamera. Sementara pelaku MR dan JR kemudian diamankan oleh Sat Reskrim Polres Manggarai Barat untuk dimintai keterangan.

Ketiga, dikutip dari *okezone.com* diberitakan mengaku membawa bom, seorang penumpang pesawat Lion Air diamankan oleh petugas Bandar Udara Internasional Juwata, Tarakan, Kalimantan Utara. EF (28), seorang penumpang Lion Air JT 261 rute Bandar Udara Internasional Juwata, Tarakan, Kalimantan Utara ke Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhamammad Sulaiman Sepinggang, Balikpapan, Kalimantan Timur mengaku membawa bom yang ditaruh di dalam tas ketika proses pemeriksaan saat masuk ke ruang tunggu keberangkatan. Berdasarkan hasil pemeriksaan, tidak ditemukan bom dan benda lain yang mencurigakan, yang berpotensi mengancam keselamatan dan keamanan penerbangan. Atas perbuatannya tersebut, pihak Lion Air menurunkan dan tidak menerbangkan EF berikut barang bawanya. "Mengacu pada Pasal 437 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, semua informasi bom baik sungguhan atau bohong, merupakan tindakan melanggar hukum dan akan diproses serta diberikan sanksi tegas oleh pihak berwajib."

Semenjak maraknya tindak pidana terorisme di dunia, sudah tepat memang *bomb joke* ditangani secara serius oleh maskapai penerbangan juga pemerintah selaku regulator. Ancaman terorisme kerap kali muncul terutama pada lokasi-lokasi strategis yang dapat memunculkan perhatian banyak orang, salah satunya adalah penerbangan yang kerap kali juga mendapatkan ancaman teroris (Zaidan, 2017). Kewaspadaan atas tindak pidana terorisme dalam penerbangan memang sangat perlu, setelah sebelumnya telah terjadi tindak pidana terorisme yang menggunakan pesawat komersil sebagai bagian dari terorisme tersebut (Hidayat, Eddy & Sahari, 2017).

Peristiwa *World Trade Center* (WTC) di New York, Amerika Serikat pada tanggal 11 September 2001, yang dikenal sebagai "September Kelabu". Serangan teroris dilakukan melalui udara, tidak menggunakan pesawat tempur, melainkan menggunakan pesawat komersil milik perusahaan Amerika sendiri, sehingga tidak tertangkap oleh radar Amerika Serikat (Saragih, 2019). Tiga pesawat komersil milik Amerika Serikat dibajak, dua di antaranya ditabrakkan ke menara kembar *Twin Towers World Trade Centre* dan gedung Pentagon. Peristiwa itu, mengorbankan kurang lebih 3.000 orang pria, wanita dan anak-anak yang terteror, terbunuh, terbakar, meninggal, dan tertimbun berton-ton reruntuhan puing akibat sebuah pembunuhan massal yang terencana. Akibat serangan teroris itu, diperkirakan 1.500 anak kehilangan orang tua. Di Pentagon, Washington, 189 orang tewas, termasuk para penumpang pesawat, 45 orang tewas dalam pesawat keempat yang jatuh di daerah pedalaman Pennsylvania. Para teroris mengira bahwa penyerangan yang dilakukan ke WTC merupakan penyerangan terhadap "Simbol Amerika". Namun, gedung yang mereka serang tak lain merupakan institusi internasional yang melambangkan kemakmuran ekonomi dunia.

Kejadian terorisme di WTC tersebut sedikit banyak telah berhasil mempengaruhi pola pikir masyarakat, beberapa rasa takut dari perilaku teror itu telah bersarang dalam pikiran masyarakat terutama penumpang dan maskapai dalam penerbangan. Bahkan cenderung ketakutan tersebut menjadi sikap yang berlebihan. Hal ini menyebabkan kebingungan terhadap SOP penanganan *bomb joke* dalam penerbangan terutama setelah memang banyak penyelidikan terkait gurauan tentang bom itu tidaklah benar-benar terbukti, artinya tidak ada bomb yang dibawa oleh penumpang pelaku *bomb joke* tersebut. Namun konsekwensi penanganan terhadap *bomb joke* selalu menjadi hal luar biasa sehingga kadang mengakibatkan ditundanya atau dibatalkannya penerbangan, bahkan hingga pengosongan bandara. Ini tentunya berakibat timbulnya kerugian dari penumpang selaku konsumen transportasi penerbangan.

Pada Bandar Udara Sultan Hasanuddin sendiri, telah terjadi beberapa kali kasus *bomb joke*. Pada hari Kamis tanggal 7 Juni 2018, petugas mengamankan seorang penumpang batik nomor penerbangan ID 7703/ID6166, rute Halim Perdanakusuma, Jakarta, tengah transit di Makassar, sebelum melanjutkan penerbangan ke Ambon. Akibat insiden tersebut, penerbangan tertunda beberapa jam, dan menyebabkan kerugian baik untuk penumpang maupun pihak maskapai.

## **METODE PENELITIAN**

Tipe penelitian yang digunakan dalam proposal ini adalah tipe normatif – empiris, yaitu suatu pendekatan masalah yang diteliti dengan sifat hukum sesuai dengan kenyataan yang hidup dalam masyarakat yang harus dilakukan di lapangan dengan menggunakan metode dan teknik penelitian lapangan, untuk melihat bagaimana hukum di laksanakan dan bekerja di tengah – tengah masyarakat. Selain itu, peneliti akan menggunakan pendekatan analitis (*analitical approach*), maksud utama analisis terhadap bahan hukum adalah mengetahui makna yang dikandung oleh istilah-istilah yang digunakan dalam aturan perundang-undangan secara konsepsional, sekaligus mengetahui penerapannya dalam praktik hukum. Untuk mendapatkan data penelitian yang variable serta dapat dipertanggungjawabkan, maka dipandang perlu menetapkan lokasi penelitian ini. Untuk itu penelitian akan dilakukan pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V Makassar.

## **PEMBAHASAN**

### **A. Implementasi penanganan *Bomb Joke* dalam penerbangan dilaksanakan sesuai dengan peraturan dan SOP yang telah ditetapkan**

1. Pentingnya Penanganan (*Bomb Joke*) dalam penerbangan dilaksanakan sesuai dengan peraturan dan SOP yang telah ditetapkan.

Pertanggungjawaban pidana didalam hukum positif bermakna bahwa, setiap orang yang melakukan tindakan melawan hukum atau tindak pidana, sebagaimana yang telah dirumuskan dalam undang-undang maka orang tersebut dikatakan patut untuk mempertanggungjawabkan atas perbuatan yang telah dia lakukan dengan kesalahan yang telah diperbuatnya (Candra, 2013).

Jika berkaca pada konsep pertanggungjawaban pidana yang telah dijelaskan di BAB II, jika dikorelasikan untuk menganalisa dalam kasus ini unsur-unsur yang bisa menyebabkan seseorang bisa dikatakan bersalah adalah:

- a. Adanya kesenjangan
- b. Adanya kelainan
- c. Dan, dapat dipertanggungjawabkan

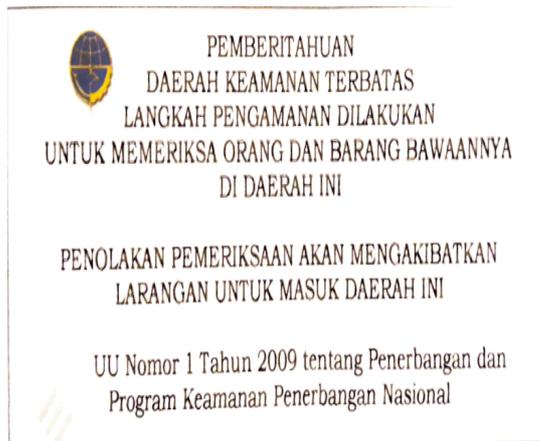
Pada dasarnya, kesalahan hanyalah terdapat dua bentuk sengaja dan lalai. Namun jika membahas tentang keduanya kita berarti juga membicarakan tentang pertanggungjawaban yang merupakan dasar fundamental dalam hukum pidana. Sehingga bisa dikatakan, kesalahan yaitu dalam bentuk sengaja atau lupa ini merupakan inti dari hukum pidana. Karena dasar dipertanggungjawabkannya suatu perbuatan seseorang apabila hal-hal tersebut telah terbukti memiliki unsur-unsur pidana, dan terbukti pula kesalahannya.

Dalam kasus ini, dari beberapa kasus yang ada mengenai *bomb joke/bomb threat* ini sang pembuat (*dader*) memiliki unsur kesalahan yaitu pelaku sejatinya menyadari atas apa yang telah ia lakukan dan apa yang akan ditimbulkan dari perbuatannya. Namun penulis menilai bahwa tindakan tersebut adalah tindakan yang lalai karena tidak berhati-hati dalam melakukan perbuatan tersebut. Atas dasar kelalaian dan ketidakhati-hatian ini maka terciptalah delik kelalaian yang dalam bentuk pertanggungjawabannya adalah diancam dengan pidana atas tindakan yang telah dilakukan.

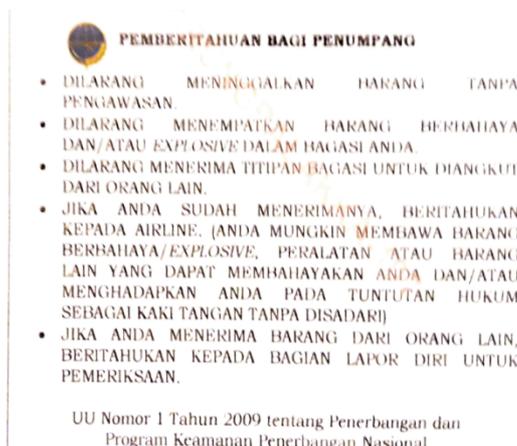
Selanjutnya adalah dengan memandang modus operasinya, kebanyakan kasus dari peristiwa *bomb joke* dalam penerbangan ini dengan di latar belakang dengan "bercanda" dan ketidakhati-hatian jika tindakan bercanda tersebut memiliki ancaman pidana jika dilakukannya. Dan jika digambarkan dalam sistem pertanggungjawabannya, pembuat (*dader*) memiliki niat dalam dirinya sendiri dan tidak karena dipaksa, dan ia sadar dan bisa membedakan mana perbuatan baik dan perbuatan buruk yang akan menimbulkan keresahan ataupun kerugian atas tindakan yang telah ia lakukan.

Dalam kasus *bomb joke* ini telah diketahui bahwa ada suatu tindak pidana yang dilakukan oleh pelaku yang tentunya telah diundangkan dalam peraturan yang termaksud dalam Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Menurut pendapat penulis, dalam kasus ini unsur-unsur yang terpenuhi lebih cocok ada pada Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tepatnya pada Pasal 399 dan Pasal 400.

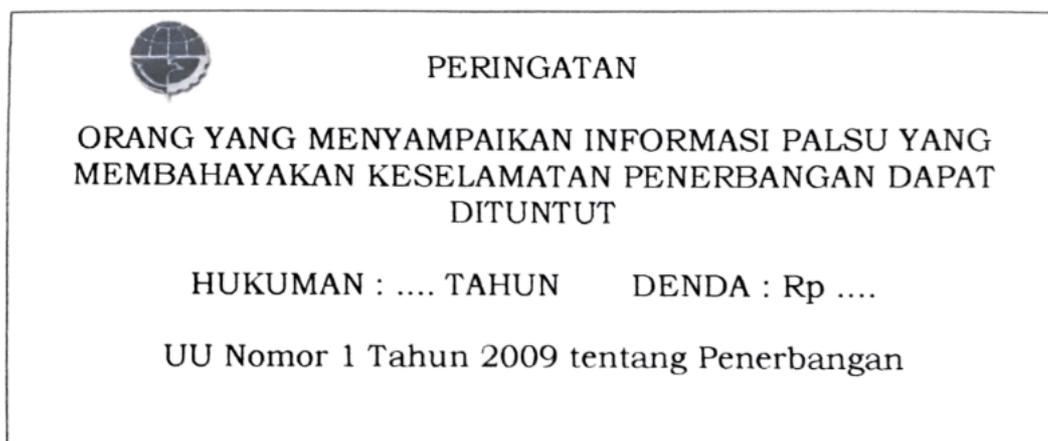
Keputusan dalam penyelesaian masalah yang telah melalui proses pemantauan kemajuan (*monitoring*) dibuatkan surat yang bersifat mengikat dan final. Mengikat dalam arti setiap butir-butir yang disepakati dalam surat bersama dapat dilaksanakan melalui proses eksekusi. Kemudian belangko isian surat kesepakatan bersama disediakan oleh Bandar Udara Otoritas Wilayah V Sultan Hasanuddin selaku Inspektur keamanan penerbangan sesuai peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 1 Tahun 2009 seperti pada gambar berikut.



Gambar 1: Tanda peringatan untuk daerah sekitar tempat pemeriksaan keamanan.



Gambar 2: Tanda peringatan untuk informasi penumpang di area lapor diri (*check in*)



Gambar 3: Tanda peringatan untuk daerah lapor diri dan sekitar tempat pemeriksaan keamanan.

Maka dari situlah, penulis menganggap karena mengacu pada aspek ini yang bisa menjadi alasan kedua mengapa tindakan *bomb joke/ bomb threat* ini harus ditangani

dengan serius dan tegas. Dan telah adanya kasus yang telah masuk ke ranah pengadilan dan telah ada yang dijerat dan ditetapkan dengan undang-undang no 1 tahun 2009 tentang penerbangan dalam kasus ini adalah suatu terobosan yang luar biasa bagi kemajuan hukum yang ada di Indonesia.

## 2. Peranan Petugas Bandar Udara Dalam Menanggulangi Bomb Joke Dan Keselamatan Penerbangan.

*Bomb joke* atau gurauan terkait bom sebenarnya dapat dilakukan kapanpun, dimanapun dan oleh siapapun. Konsekwensi yang munculpun beragam bila itu dilakukan di tempat tertentu dan waktu tertentu. Bomb Joke menjadi sangat dikenal ketika perbuatan tersebut marak dilakukan oleh penumpang pesawat. Perhatian masyarakat terkait *bomb joke* dalam penerbangan lebih besar dibanding ketika gurauan tersebut diungkapkan pada tempat yang berbeda.

Upaya pengaman pesawat udara sebagai berikut :

- a. Tanggung jawab pelaksanaan pengamanan pesawat udara;
- b. Pemeriksaan Keamanan pesawat Udara;
- c. Penyisiran Keamanan Pesawat Udara;
- d. Pergerakan orang dan kendaraan;
- e. Perlindungan dokumen pesawat udara;
- f. Penempatan personal pengamanan penerbangan';
- g. Penemuan bahan peledak;
- h. Perlindungan pesawat udara pada kondisi ancaman meningkat;
- i. Perlindungan ruang kendali pesawat udara dan/atau
- j. Pemeriksaan keamanan tambahan.

Selanjutnya kronologis kejadian dan peranan petugas bandara udara dalam penyelesaian kasus bomb joke di Bandara Udara Sultan Hasanuddin Makassar yang terjadi di maskapai Sriwijaya Air type pesawat Boeing 737-800 (twin-jet). "Maskapai penerbangan domestik Sriwijaya Air (kode penerbangan SJ-582) member of Sriwijaya Air menyampaikan penjelasan resmi bahwa layanan penerbangan nomor SJ 582 rute Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, Makassar, Sulawesi Selatan (UPG) tujuan Bandar Udara Sentani, Jayapura (DJJ) yang dioperasikan dengan pesawat Boeing 737-800 (twin-jet) adalah dalam kondisi laik terbang dan aman (safety), Danang Mandala Prihantoro, Corporate Communications Strategic of Sriwijaya Air memberikan keterangan dan klarifikasi terkait SJ 582 dikarenakan ada gurauan bom (bomb joke). "Seorang penumpang laki-laki berinisial SC dengan nomor kursi 8C yang ketika dalam proses masuk ke pesawat (boarding) mengaku kepada salah satu awak kabin sebagai seorang teroris dan membawa bom dalam tas," ujar Danang kepada Warta Kota di Bandara Soetta, Tangerang, akibatnya insiden tersebut pun menimbulkan kekacauan. Dalam menjamin keselamatan, keamanan dan kenyamanan penerbangan, pilot beserta seluruh kru berkoordinasi dengan menjalankan prosedur tindakan menurut standar penanganan ancaman bom (standard security bomb threat procedures), Seluruh 200 penumpang dewasa, barang bawaan dan kargo, harus kembali ke terminal keberangkatan untuk dilakukan tahapan pengecekan ulang kembali (screening), Atas kerja sama yang baik di antara kru pesawat, petugas layanan di darat (ground handling) dan petugas keamanan (aviation security/ avsec), maka proses pemeriksaan diselesaikan secara teliti, tepat dan benar, Hasilnya adalah tidak ditemukan barang bukti berupa bom

dan benda lain yang mencurigakan yang dapat berpotensi mengancam keselamatan dan keamanan penerbangan, Sesuai prosedur atas sikap penumpang itu, Sriwijaya Air menurunkan (offload) SC berikut bagasi dan barang bawaannya, Sriwijaya Air telah menyerahkan SC ke avsec airlines, avsec Angkasa Pura I cabang Makassar, otoritas bandar udara serta pihak berwenang untuk dilakukan proses penanganan lebih lanjut, Sriwijaya Air SJ 582 telah diberangkatkan dengan jadwal terbaru pukul 15.54 WITA dari jadwal penerbangan semula pukul 13.35 WITA. Pesawat telah mendarat di Tangerang pada 17.22 WITA, kejadian tersebut mengakibatkan keterlambatan terbang dari Tangerang menuju Bandar Udara Internasional Juanda, Surabaya, Jawa Timur (SUB) dan Bandar Udara Internasional El Tari, Kupang, Nusa Tenggara Timur (KOE), Sriwijaya Air akan meminimalisir dampak yang timbul, agar jaringan penerbangan Sriwijaya lainnya tidak terganggu, Kami mengimbau dan menegaskan kepada seluruh pelanggan mau pun masyarakat untuk tidak menyampaikan informasi palsu, bergurau, bercanda, atau mengaku bawa bom di bandar udara dan di pesawat. Mengacu pada Pasal 437 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan), semua yang terkait informasi bom baik sungguh atau bohong, merupakan tindakan melanggar hukum, akan diproses dan ada sanksi tegas oleh pihak berwajib, adapun unsur-unsur pidana sendiri telah dijelaskan dalam BAB IV.

**A. GAMBAR/FOTO PELAKU GURAUAN BOM AN. SAUDARA SUCAHYO, SN 14 D. PENUMPANG PESAWAT SRIWIJAYA AIR DENGAN NOMOR PENERBANGAN SJ 582 (UPG-BIK-DJJ) PADA SAAT DIMINTAI KETERANGAN DI POSKO AVSEC ANGKASA PURA 1 BANDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN MAKASSAR.**



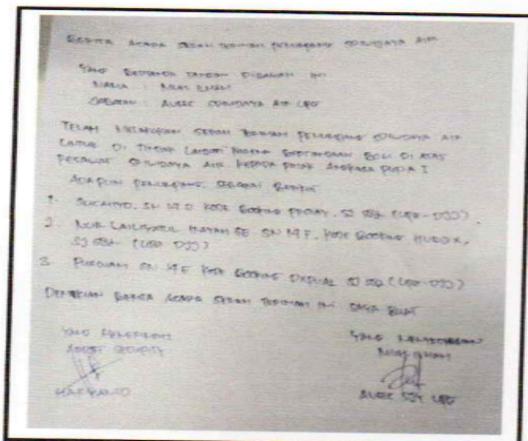
Gambar 1 : Foto pelaku bomb joke

**C. BOARDING PASS PENUMPANG SRIWIJAYA AIR AN. SAUDARA SUCAHYO DAN 2 (DUA) ORANG TEMANNYA YANG BERNAMA SAUDARI PURWANI, SAUDARI NUR LAILIYATUL INAYAH YANG DITURUNKAN DARI DALAM PESAWAT DAN DICANCEL DALAM PENERBANGAN SJ 582 PADA HARI RABU TANGGAL 3 JULI 2019.**



Gambar 2 : Foto Boarding pass pelaku bomb joke

**F. FOTO BERITA ACARA SERAH TERIMA PENUMPANG DARI AVSEC SJ UPG KEPADA AVSEC AP 1 BANDARA SHIAM.**



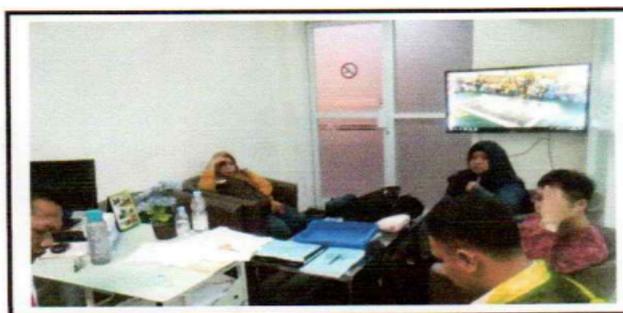
Gambar 3 : Foto pelaku dimintai keterangan oleh petugas.

**E. SEMUA BARANG MILIK PELAKU ATAS NAMA SUCAHYO DAN 2 9DUA) ORANG TEMANNYA.**



Gambar 4 : Foto barang milik pelaku bomb Joke

**D. FOTO PADA SAAT PELAKU DIMINTAI KETERANGAN DI POSKO AVSEC AP 1 BANDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN MAKASSAR.**



Gambar 5 : Foto Berita Acara Serah Terima Penumpang Dari Avsec Sj Upg Kepada Avsec Ap 1 Bandara Udara Sultan Hasanuddin Makassar.

Adapun yang menilai pelaksanaan penanganan masalah yang dilakukan oleh petugas bandara udara dengan perbandingan jumlah laporan dari petugas bandara udara Sultan Hasanuddin Makassar sebagai berikut :

NO	TAHUN	JUMLAH KASUS	PENANGANAN SESUAI SOP
1	2016	1	Sesuai
2	2017	2	Sesuai
3	2018	2	Sesuai
4	2019	3	Sesuai
5	2020	1	Sesuai
6	2021	1	Sesuai
TOTAL		10	Sesuai

Sumber: Data Sekunder Petugas Bandara

Berdasarkan Tabel data penanganan kasus *bomb joke* di atas, menunjukkan bahwa dari 10 kasus yang terjadi untuk kurun waktu 2016 hingga 2021 telah ditangani secara efektif berdasarkan SOP dan aturan yang berlaku oleh petugas keamanan Bandar Udara Sultan Hasanuddin.

**A. Faktor - faktor yang mempengaruhi penanganan *bomb joke* dalam penerbangan yaitu substansi hukum, aparat/petugas penerbangan, sarana dan prasarana, kesadaran hukum masyarakat dan budaya pemerintahan.**

1. Subtansi Hukum

Sangat jelas larangan menyampaikan informasi palsu yang membahayakan penerbangan di dalam UU Penerbangan diatur dalam Pasal 344 huruf e sebagai suatu tindakan melawan hukum (acts of unlawful interference) yang membahayakan penerbangan, sehingga pelaku diancam dengan jerat sanksi pidana selama 1 tahun (pasal 437 ayat (1)), jika sampai mengakibatkan kecelakaan atau kerugian harta benda diancam pidana penjara paling lama 8 tahun (pasal 437 ayat (2)), dan diancam pidana 15 tahun penjara jika mengakibatkan matinya orang (pasal 437 ayat (3)).

Sementara di dalam UU Terorisme larangan menyampaikan informasi palsu (disebut dengan istilah "keterangan palsu") disebutkan dalam pasal 8 huruf (p) yang diancam dengan ancaman pidana dengan pidana mati atau penjara seumur hidup atau pidana penjara paling singkat 4 (empat) tahun dan paling lama 20 (dua puluh) tahun. Dalam *asas lex specialis derogate legi generalis*, oleh sebagian besar kalangan merupakan hal penting untuk diperhatikan dalam penerapan aturan hukum terkait peristiwa pemberian informasi palsu dalam penerbangan. Hal tersebut didasarkan pada ketentuan yang terdapat dalam pasal 63 angka 2 KUHP yang menentukan bahwa jika suatu perbuatan masuk dalam suatu aturan pidana yang umum, diatur pula dalam aturan pidana yang khusus, maka aturan yang khusus yang diterapkan.

UU Terorisme di Indonesia lahir pasca munculnya rangkaian tindak terorisme yang mengancam stabilitas keamanan Negara. Pasca terjadinya insiden bom bali atas desakan berbagai pihak, pemerintah akhirnya menerbitkan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perpu) No. 1 dan 2 tahun 2002 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme, yang kemudian disetujui oleh DPR menjadi Undang-Undang No.15 Tahun 2003.10

Terorisme merupakan suatu tindak kejahatan luar biasa yang menjadi perhatian dunia dewasa ini. Bukan sekedar aksi teror semata, namun pada kenyataannya tindak kejahatan terorisme juga melanggar hak asasi manusia sebagai hak dasar yang secara

kodrati melekat dalam diri manusia, yaitu hak untuk merasa nyaman dan aman ataupun hak untuk hidup. Selain itu terorisme juga menimbulkan korban jiwa dan kerusakan pada harta benda, tindak kejahatan terorisme juga merusak stabilitas negara, terutama dalam sisi ekonomi, pertahanan, keamanan, dan sebagainya. Terorisme jelas menjadi momok bagi peradaban modern. Sifat, tindakan, pelaku, tujuan strategis, motivasi, hasil yang diharapkan serta dicapai, target-target serta metode Terorisme kini semakin luas dan bervariasi, sehingga semakin jelas bahwa teror bukan merupakan bentuk kejahatan kekerasan destruktif biasa, melainkan sudah merupakan kejahatan terhadap perdamaian dan keamanan umat manusia (*crimes against peace and security of mankind*). menimbulkan ancaman serius terhadap keadulatan negara, bahaya terhadap keamanan, perdamaian dunia serta merugikan kesejahteraan masyarakat. Terorisme adalah salah satu bentuk kejahatan yang diorganisasi dengan baik (*well-organized*), bersifat transnasional dan digolongkan sebagai kejahatan luar biasa (*extra ordinary crime*).

Terorisme jelas menjadi momok bagi peradaban modern. Sifat, tindakan, pelaku, tujuan strategis, motivasi, hasil yang diharapkan serta dicapai, targettarget serta metode Terorisme kini semakin luas dan bervariasi, sehingga semakin jelas bahwa teror bukan merupakan bentuk kejahatan kekerasan destruktif biasa, melainkan sudah merupakan kejahatan terhadap perdamaian dan keamanan umat manusia., perumusan tindak pidana dalam Undang-undang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme terbagi menjadi dua. Tindak Pidana Terorisme menggunakan cara pembagian baik itu pembagian dengan cara merumuskan unsurunsurnya saja maupun menggunakan cara perumusan dengan menguraikan unsur-unsur dan memberikan klasifikasi terhadap tindak pidana tersebut.

## 2. Aparat

AVSEC (Aviation Security) adalah salah satu pekerjaan yang memiliki bidang sangat penting di dunia penerbangan, dimana profesi ini memiliki tanggungjawab menjaga keamanan dan keselamatan di bandara. Mungkin banyak yang salah dalam mengartikan pekerjaan ini, misalnya menganggap AVSEC sama dengan satpam atau petugas keamanan yang lainnya. Memiliki tugas menjaga keamanan bukan berarti dikategorikan sebagai satpam, sama halnya dengan AVSEC memang tidak sama dengan profesi satpam melainkan memiliki tugas yang lebih besar.

Selain Avsec, penanganan keamanan Bandar udara tentunya melibatkan unsur Kepolisian dan Tentara Nasional Indonesia. Dalam penanganan keamanan bandar udara pemerintah telah menerbitkan aturan dan ketentuan yang mengatur segala hal yang terkait dengan program keamanan penerbangan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: Pm 127 Tahun 2015 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.

## 3. Sarana dan Prasarana

Untuk menjamin keselamatan operasi dan kenyamanan dalam pelayanan, setiap fasilitas bandar udara yang baru, mengalami perubahan atau dipindahkan wajib memiliki sertifikat fasilitas bandar udara yang laik operasi. Untuk menjamin kelaikan operasi fasilitas bandar udara, setiap fasilitas bandar udara dilakukan pemeriksaan fisik dan/ atau uji kelaikan sesuai dengan standar teknis fasilitas bandar udara dan/ atau pemeriksaan dokumen fasilitas bandar udara.

Standar teknis fasilitas bandar udara harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Prasarana Sisi Darat, memenuhi standar teknis bangunan gedung atau jalan dan standar minimal kebutuhan ruang (m<sup>2</sup>) per orang/ penumpang dan/atau sirkulasi operasional atau pelayanan;
- b. Prasarana Sisi Udara, memenuhi persyaratan minimal karakteristik fisik dan daya dukung perkerasan struktur untuk mendukung beban pesawat yang dilayaninya, dan mampu melayani pendaratan darurat pesawat udara sesuai kapasitas bandar udara;
- c. Peralatan listrik dan mekanikal, memenuhi standar kebutuhan operasional bandar udara dan mampu memberikan pelayanan pergerakan penumpang yang cepat, nyaman, mudah dan selamat;
- d. Peralatan bantu pendaratan visual (Visual Aids), memenuhi standar kebutuhan operasional bandar udara dan mampu memberikan panduan pesawat terbang yang akan melakukan pendaratan dalam keadaan jarak pandang (visibility) rendah;
- e. Peralatan bantu pelayanan darat (Ground Support Equipment), meliputi tersedianya peralatan yang memenuhi standar kebutuhan dan mampu melayani pesawat udara saat starting engine, push back, loading dan unloading barang dan/atau penumpang; dan
- f. Utilitas Bandar Udara, yaitu tersedianya kebutuhan operasional suatu bandar udara secara kontinyu sesuai persyaratan standar kebutuhan utilitas bandar udara.

Bandar Udara Sultan Hasanuddin tentunya telah memenuhi standar kelaikan sebagaimana yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 77 Tahun 2015 Tentang Standarisasi Dan Sertifikasi Fasilitas Bandar Udara

#### 4. Kesadaran Hukum Masyarakat

Kesadaran hukum merupakan salah satu bagian yang sangat penting dalam mendukung terlaksananya suatu aturan hukum dengan baik. Menurut Elwick dan Silbey kesadaran hukum terbentuk dalam suatu tindakan dan karenanya merupakan persoalan praktik untuk dikaji secara empiris, dengan kata lain bahwa kesadaran hukum adalah suatu persoalan hukum sebagai perilaku dan bukan hukum sebagai aturan, norma atau asas. Elwick dan Silbey membedakan beberapa jenis kesadaran sebagai berikut:

- a. *Consciousness as Attitude* (kesadaran sebagai Sikap) Konsep ini menunjukkan bahwa kesadaran hukum timbul dari gagasan dan sikap dari individu-individu yang menentukan bentuk dan tekstur kehidupan sosial. Dimana konsep ini menunjukkan bahwa kesadaran timbul dari tindakan-tindakan manusia yang didasari oleh nalar dan keinginan manusia dalam komunitas-komunitas yang dibangun oleh manusia itu sendiri. Apa yang membedakan manusia yang satu dan yang lain ialah apa keinginan dari masing-masing manusia tersebut. Sebagai contoh Penumpang pesawat udara selalu menginginkan agar mereka dapat sampai ke tempat tujuan dengan tepat waktu dan selamat, sehingga dengan menggunakan moda transportasi ini dapat membantu mereka dalam melaksanakan aktivitasnya dengan baik, mudah dan efektif. Penyedia jasa penerbangan menginginkan agar dalam menjalankan kegiatan usahanya dapat memberikan pelayanan terbaik bagi penumpang, dengan mengantarkan penumpang ke tempat tujuan dengan tepat waktu dan memperoleh keuntungan

dari kegiatan usahanya tersebut. Disini dapat dilihat bahwa adanya tujuan yang berbeda dari masing-masing pihak di atas yang terkait dengan kegiatan penerbangan tersebut, dimana untuk mencapai tujuan masing-masing pihak tersebut memiliki hak dan kewajiban yang berbeda. Penumpang berhak untuk mendapatkan perjalanan dengan pesawat udara yang aman dan mendapat fasilitas yang memberikan kenyamanan hingga ke tempat tujuan, dan penumpang juga memiliki kewajiban untuk mematuhi peraturan-peraturan di pesawat udara seperti tidak menyalakan hand phone ketika penerbangan berlangsung.

- b. *Consciousness as Epiphenomenon* (kesadaran sebagai Epiphenomenon) Beberapa ilmuwan memandang kesadaran hukum sebagai Epiphenomenon, yaitu suatu struktur ekonomi terpenting untuk memproduksi suatu tertib hukum yang berkaitan atau yang tepat. Kajian ini sering menggambarkan bagaimana kebutuhan reproduksi dan produksi kapitalis membentuk perilaku dan kesadaran hukum. Kajian-kajian ini memfokuskan pada produksi dan praktik hukum, akomodasi kepentingan, stratifikasi dan ketidakadilan yang diciptakan. Dimana bila kita kaitkan dengan dunia penerbangan saat ini dapat kita lihat bahwa dalam kegiatan penerbangan, pelaku bisnis dalam kegiatan tersebut tidak hanya perusahaan maskapai penerbangan, tetapi meliputi perusahaan navigasi udara, perusahaan pengelolaan bandar udara, perusahaan cargo, dan lain-lain.
- c. *Consciousness as Cultural Practice* (Kesadaran sebagai Praktek Cultural) Dalam hal ini kesadaran hukum dipandang sebagai sesuatu yang bersifat lokal, kontekstual dan pluralistis yang diisi dengan konflik dan kontradiksi. Dimana menurut Ewick dan Silbey, kesadaran hukum tersebut memiliki pola yang berbeda-beda, namun dibatasi secara situasional dan organisasional serta memiliki berbagai variasi tergantung pada kondisi suatu masyarakat. Disini kita harus memperhatikan apakah kondisi suatu masyarakat merupakan tipe masyarakat yang patuh dan melaksanakan aturan hukum dengan baik, atau sebaliknya. Apabila dikaitkan dengan keselamatan penerbangan, maka tingkat kesadaran hukum bagi para stakeholders dalam kegiatan penerbangan tersebut ditentukan berdasarkan bagaimana situasi dan kondisi dari peraturan hukum yang ada dalam mengatur keselamatan penerbangan dan para stakeholders dalam kegiatan penerbangan untuk melaksanakan dengan sepenuhnya segala tindakan yang harus dilakukan dalam mendorong terlaksananya kegiatan keselamatan penerbangan dengan baik, dimana untuk mewujudkan hal ini ditentukan pada apakah kultur yang ada pada stakeholders dalam kegiatan penerbangan adalah kultur orang-orang yang patuh dalam melaksanakan aturan-aturan hukum terkait keselamatan penerbangan dengan baik atau sebaliknya. Kesadaran hukum dengan hukum memiliki kaitan yang sangat erat dengan ketaatan hukum, dimana kedua hal tersebut menentukan secara efektif atau tidaknya pelaksanaan hukum dan undang-undang di tengah-tengah masyarakat.

## 5. Budaya Hukum Pemerintah

Sebagai upaya untuk membangun stakeholders dalam kegiatan penerbangan yang memiliki budaya patuh terhadap aturan-aturan hukum yang terkait dalam kegiatan penerbangan ialah dengan menciptakan kesadaran hukum (*rechtsbewustzijn*) bagi para stakeholdes kegiatan penerbangan tersebut. Kesadaran untuk mematuhi aturan hukum tersebut tentunya dapat terlaksana dengan baik apabila para stakeholders

dalam kegiatan penerbangan tersebut memiliki budaya hukum yang tinggi untuk mematuhi segala peraturan yang terkait dengan upaya pelaksanaan keselamatan penerbangan. Sebab apabila budaya untuk mematuhi dan melaksanakan hukum tersebut berjalan dengan baik, maka kejadian kecelakaan penerbangan tersebut dapat diminimalisir. Sehingga momok menyeramkan yang menghantui kegiatan penerbangan di Indonesia dapat secara perlahan dikikis dan tidak ada lagi masyarakat yang phobia untuk menggunakan moda transportasi ini. Oleh karena itu perlu suatu upaya strategis dalam membangun kesadaran para stakeholders terkait dalam kegiatan penerbangan agar dapat mematuhi dan melaksanakan aturan-aturan hukum yang ada dan menciptakan suatu budaya hukum yang baik, guna menjamin terselenggaranya upaya untuk menjaga keselamatan penerbangan. Para stakeholders yang terkait dalam kegiatan penerbangan harus memiliki budaya hukum yang tinggi untuk melaksanakan aturan-aturan hukum tentang keselamatan penerbangan. Di dalam dunia penerbangan dikenal istilah Budaya Keselamatan atau Safety Culture sebagai salah satu upaya strategis dalam mewujudkan keselamatan penerbangan. ICAO (International Civil Aviation Organization) dalam Human Factor Digest 10 memberikan defenisi Safety Culture yaitu:

*“Safety Culture within an organization can be regarded as a set of beliefs, norms, attitudes, roles and social and technical practices concerned with minimizing exposures of employees, managers, customers and members of the general public to conditions considered dangerous or hazardous”*

Budaya Keselamatan merupakan suatu hal yang diperoleh melalui proses kombinasi antara Budaya Organisasi, Budaya Profesional dan juga dari Budaya Nasional. Salah satu upaya untuk mengimplementasikan budaya keselamatan penerbangan tersebut ialah dengan memperkenalkan budaya tersebut kepada para stakeholders dalam kegiatan penerbangan, dengan memberikan edukasi berupa pendidikan dan pelatihan (introduces the culture during training season), dimana seluruh pekerja instansi-instansi yang bergerak dalam kegiatan penerbangan diberikan pelatihan tersebut agar memiliki pengetahuan dalam melaksanakan safety culture tersebut, agar nantinya dapat memahami dan mengetahui dengan baik apa itu budaya keselamatan penerbangan dan bagaimana cara untuk melaksanakannya. Dimana dengan memberikan pemahaman yang baik bagi para stakeholders dalam kegiatan penerbangan tersebut dengan baik melalui proses pendidikan dan pelatihan, safety culture dapat berjalan dengan baik. Selain dengan memberikan pendidikan dan pelatihan tentang safety culture bagi para stakeholders dalam kegiatan penerbangan tersebut, dibutuhkan juga suatu pengawasan terhadap stakeholders dalam kegiatan penerbangan tersebut seperti maskapai penerbangan, yang dalam hal ini menjadi kompetensi Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dengan menggunakan metode reward and punishment. Dimana Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara harus siap melakukan pengawasan atas pelaksanaan safety culture tersebut, seperti dengan memberikan penghargaan bagi maskapai penerbangan yang telah menerapkan safety culture tersebut dengan sangat baik, atau memberikan hukuman / sanksi yang tegas bagi maskapai penerbangan yang lalai untuk melaksanakan safety culture tersebut. Sehingga nantinya dengan metode ini, seluruh stakeholders dalam kegiatan penerbangan tersebut dapat menerapkan safety culture dengan baik dalam

menjalankan fungsinya. Selain itu dengan menerapkan metode reward and punishment dalam pelaksanaan safety culture terhadap stakeholders dalam kegiatan penerbangan, dengan memberikan penghargaan bagi stakeholders dalam kegiatan penerbangan yang telah menerapkan dan melaksanakan safety culture dengan baik dan mampu mencapai target yang diharapkan dan memberikan hukuman atau sanksi bagi yang melakukan pelanggaran atau tidak mampu melaksanakan safety culture dalam mendorong terselenggaranya keselamatan penerbangan. Dimana metode ini akan menjadi pemacu untuk mendorong stakeholders dalam kegiatan penerbangan untuk melaksanakan safety culture dengan sebaik-baiknya, sehingga diharapkan dengan diterapkannya metode ini dapat mendorong terselenggaranya kegiatan keselamatan penerbangan tersebut.

## KESIMPULAN

1. Dari penjelasan yang telah penulis paparkan mulai dari BAB I hingga BAB IV mengenai “Implementasi penanganan *Bomb Joke* dalam penerbangan dilaksanakan sesuai dengan peraturan dan SOP yang telah ditetapkan”, maka diperoleh inti sari dalam kajian ini yaitu :
  - a. Pentingnya Penanganan (*Bomb Joke*) dalam penerbangan telah dilaksanakan sesuai dengan peraturan dan SOP yang telah ditetapkan. Hal ini ditunjukkan dengan proses hukum kasus-kasus yang terjadi telah masuk ke ranah pengadilan dan telah ada yang dijerat berdasarkan ketentuan undang-undang no 1 tahun 2009 tentang penerbangan dan aturan lain yang terkait.
  - b. Peranan Petugas Bandar Udara Dalam Menanggulangi *Bomb Joke* Dan Keselamatan Penerbangan. Pelaksanaan penanganan masalah yang dilakukan oleh petugas bandara udara dengan perbandingan jumlah laporan dari petugas bandara udara Sultan Hasanuddin Makassar dimana kasus yang terjadi untuk kurun waktu 2016 hingga 2021 telah ditangani secara efektif berdasarkan SOP dan aturan yang berlaku oleh petugas keamanan Bandar Udara Sultan Hasanuddin.
- b. Berdasarkan pembahasan pada bab IV, dapat disimpulkan bahwa faktor - faktor yang mempengaruhi penanganan *bomb joke* dalam penerbangan yaitu substansi hukum, aparat/petugas penerbangan, sarana dan prasarana, kesadaran hukum masyarakat dan budaya pemerintahan:

## SARAN

1. Kepada pemerintah diharapkan menegakkan hukum dengan setegak-tegaknya, dan setegas-tegasnya kepada siapapun tak pandang bulu tanpa memandang jabatan dan kekuasaan sehingga sampailah kepada terwujudnya cita-cita hukum Indonesia yang menjunjung tinggi kemuliaan insan manusia yang bermartabat. Serta tak segan memberi edukasi, pemahaman, serta sosialisasi yang benar dari berbagai faktor-faktor di bidang hukum manapun.
2. Kepada masyarakat Indonesia, penulis berharap kepada semua elemen masyarakat untuk memantau, untuk membantu, untuk mengawal pihak pemerintahan dalam menangani persoalan-persoalan di bidang hukum demi menciptakan kehidupan yang berkeadilan luhur, dan juga kondisi sosial dan

fenomena masyarakat yang terjadi sampai dengan pelaksanaan proses hukum agar tidak menyeleweng dan terbengkalai.

3. Kepada akademisi dan peneliti, penulis berharap bisa mengembangkan teori yang relevan dengan kasus dan gejala sosial masyarakat, mengingat sifat dinamis suatu hukum.

## DAFTAR PUSTAKA

- Candra, S. (2013). Pembaharuan Hukum Pidana; Konsep Pertanggungjawaban Pidana Dalam Hukum Pidana Nasional Yang Akan Datang. *Jurnal Cita Hukum*, 1(1), 95895.
- Fatcahya, R. D. (2020). Implementation Of Border Control Management System From The Security Side (Selective Policy) In Immigration Examinations Of Soekarno-Hatta International Airport. *Tematics: Technology Management and Informatics Research Journals*, 2(1), 79-88.
- Hidayat, G. H. A. F. U. R., Eddy, T., & Sahari, A. (2020). Peran Detasemen Gegana Satuan Brimob Polda Sumatera Utara Dalam Penanggulangan Tindak Pidana Terorisme. *Journal of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS)*, 3(1), 44-51.
- Poerwanto, E., & Maudzoh, U. (2016). Analisis Kecelakaan Penerbangan Di Indonesia Untuk Peningkatan Keselamatan Penerbangan. *Angkasa*, 8(2), 9-25.
- Saragih, O. S. (2019). Perlindungan Hak Asasi Manusia Terhadap Korban Tindak Pidana Terorisme Menurut Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2003 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme. *Focus Mahasiswa UPMI*, 1(1), 66-81.
- Sumardiana, B. (2019). Analisis Yuridis Larangan Bomb Joke Dalam Penerbangan Guna Menanggulangi Resiko Terorisme. *Jambura Law Review*, 1(1), 46-67.
- Zaidan, M. A. (2017). Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme (Pendekatan Kebijakan Kriminal). *Law Research Review Quarterly*, 3(2), 149-180.