

**TANGGUNG JAWAB NEGARA ATAS TERGANGGUNYA JALUR
PENERBANGAN MENUJU YOGYAKARTA OLEH BALON UDARA
GUNA MENJAMIN KESELAMATAN PENERBANGAN**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Guna Memperoleh Gelar
Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara



Oleh :

Nama : Ahmad Faqihurrohman

NIM : 205152003

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS TARUMANAGARA
JAKARTA 2020**

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, karena atas segala rahmat dan karunia Nya, penulis dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi dengan judul, **“TANGGUNG JAWAB NEGARA ATAS TERGANGGUNYA JALUR PENERBANGAN MENUJU YOGYAKARTA OLEH BALON UDARA GUNA MENJAMIN KESELAMATAN PENERBANGAN”** yang merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara.

Mengingat keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis, sehingga dalam pembuatan skripsi ini tidak sedikit bantuan, petunjuk, saran-saran, arahan maupun dorongan dan motivasi dari berbagai pihak, oleh karena itu dengan kerendahan hati dan rasa hormat penulis mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Amad Sudiro, S.H., M.H., M.M., M.Kn. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara;
2. Ibu Mia Hadiati, S.H., M.H., selaku Wakil Dekan Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara;
3. Bapak Dr. Ahmad Redi, S.H., M.H., selaku Kepala Program Studi Strata Satu (S1) Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara;
4. Ibu Christine S. T. Kansil, S.H., M.H., selaku Kepala Laboratorium Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara;
5. Bapak Prof. Dr. H. K. Martono, S.H., LL.M., selaku dosen pembimbing yang telah bersedia berbagi waktunya untuk membimbing penulis, serta atas ilmu-ilmu serta pengalaman yang telah diberikan selama ini.

6. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu namanya, terima kasih atas ilmu dan pengalaman yang telah diberikan.
7. Kedua Orang Tua tercinta, Bapak Muhammad Fajri dan Ibu Dedeh Hanani, serta kepada kedua adik terkasih, Naufal Basyma dan Trystan Hastungkara yang telah memberikan perhatian, doa, kasih, dukungan serta motivasi dan segala hal yang tak terhingga.
8. Shendy Eko Pratomo, S.T., dan Seluruh keluarga besar penulis yang memberikan fasilitas, motivasi, dukungan dan doa dalam proses penyelesaian skripsi ini.
9. Bapak Gerry Soejatman, selaku pengamat penerbangan, dan Bapak Alvin Lie, selaku anggota Ombudsman RI dan pengamat penerbangan, yang sangat banyak membantu dan memberi kemudahan dalam proses pelengkapan data dalam penulisan skripsi ini.
10. Seluruh Karyawan Universitas Tarumanagara dan Staff Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara yang tidak dapat Penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu dalam proses perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara.
11. Nihal Qatrunnada, S.S. beserta Keluarga yang selalu memberikan dukungan, dorongan, motivasi, doa serta segala hal yang turut menunjang kegiatan penulis setiap saat.
12. Harry Arafah selaku teman seperjuangan dalam perkuliahan dan proses penulisan skripsi ini, yang telah bersama-sama, berbagi pengalaman, dan saling

mendukung tanpa henti baik secara moral maupun spiritual dalam penulisan skripsi.

13. Farras Naufal, S.H., Achmad Fauzan, S.M. dan Fakhri Nur Akmal, S.H. selaku teman-teman yang telah bersama-sama, berbagi pengalaman, dan saling mendukung tanpa henti baik secara moral maupun spiritual dalam penulisan skripsi.
14. Joddy Nugraha Pamuntjak, S.H., selaku teman diskusi sekaligus mentor Penulis yang senantiasa membantu Penulis dalam penyusunan skripsi ini hingga akhir.
15. Teman-teman di Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, Defki Gunawan, Ghina Ramadhania, Aurangga Emirza, Dwiasih Nadyanti, S.H., Nadhil Rifqi Izhar, S.H., Nava Aprilda, S.H., Natalia Salim, S.H., Gladwin Lukman, Gabriella Arletta Nadya, Candy Paula, Noviana Annisa, Theresia Vena, Iqbal Mandiri, Faishal Nur Achmad, Javier Ramzi, Jhon Pridol, S.H. Arfi Azhari, S.H. atas dukungannya selama proses penulisan skripsi dan juga selama waktu penulis di Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara.
16. Teman sekaligus senior penulis yang selalu memberikan saran yang terbaik Gilbert Henoeh Betaubun, S.H., dalam penulisan skripsi dan juga kehidupan.
17. Teman-teman yang turut hadir membantu Alviani Sabillah, Agung Piyan, S.IP., Erensa Meynanda Erwan, Efendi Bayu Aji Saputra, S.H., Hilman Riefandi, S.H., Guntur Saputra, Mariana Octaviani, S.Sos. Rizky Arysadewo, Nadya Soedarsono, S.E., Mustaqim, S.E., Mega Leonis, S.IP., Elma Meniar, S.H., Fikhri Ikhwanto, S.S., Bemy Signori, S.E. Rifqi Irfan, Andar Aditya, Bagas Haris, S.T., teman-teman Sepuluh Empat (X4), Warsam, P6 (DBR), Tangdur, Rofita, Keluarga Besar LPM Adigama, teman-teman Fakultas Teknik

Universitas Tarumanagara, teman-teman Universitas Brawijaya Malang dan Keluarga Besar Pencak Silat Satria Muda Indonesia.

18. Semua teman-teman dan para pihak yang belum tertulis namanya yang telah berkontribusi dan turut membantu dalam proses penyelesaian penulisan skripsi ini.

Dengan kerendahan hati, Penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan kepada Penulis, yang tidak bisa Penulis sebutkan satu per satu. Penulis mendoakan kepada mereka yang telah membantu dalam segala hal yang berkaitan dengan pembuatan skripsi ini semoga diberikan balasan dan rahmat dari Allah SWT. Penulis menyadari akan berbagai kekurangan atau ketidaksempurnaan dari skripsi ini, yang disebabkan keterbatasan pengetahuan Penulis. sehingga saran, kritik dan perbaikan senantiasa sangat diharapkan. Penulis berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang berkepentingan.

Jakarta, Juli 2020

Ahmad Faqihurrohman

ABSTRAK

(A) Ahmad Faqihurrohman

(B) Tanggung Jawab Negara Atas Terganggunya Jalur Penerbangan Menuju Yogyakarta Oleh Balon Udara Guna Menjamin Keselamatan Penerbangan.

(C) Halaman : VIII + 127 + 2020

(D) Kata Kunci : Tanggung Jawab, Balon Udara, Keselamatan Penerbangan

(E) Isi :

Keselamatan dalam dunia penerbangan merupakan faktor utama yang tidak dapat diganggu gugat dan harus menjadi prioritas utama dalam dunia penerbangan. Pentingnya keselamatan ini diatur dalam Konvensi Chicago 1944 yang dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan mewajibkan negara menjaga keselamatan penerbangan. Maka negara dalam hal ini mengemban kewajiban dan tanggung jawab dalam menjamin terselenggaranya aktivitas penerbangan yang aman dan selamat dengan melakukan pembinaan yang meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Hadirnya balon udara yang tidak terkendali tentunya mengakibatkan terganggunya jalur penerbangan pesawat terbang yang akan menyebabkan keselamatan penerbangan terancam. Lalu lintas yang dilalui pesawat terbang dalam jalur penerbangan merupakan hal yang krusial dalam menjamin keselamatan penerbangan. Oleh sebab itu segala bentuk gangguan pada jalur penerbangan yang memiliki potensi bahaya haruslah segera ditangani demi menjamin keselamatan penerbangan.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	ii
ABSTRAK	vi
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	7
1. Tujuan Penelitian.....	7
2. Kegunaan Penelitian.....	8
D. Kerangka Konseptual	8
E. Metode Penelitian	11
1. Jenis Penelitian.....	12
2. Sifat Penelitian	13
3. Jenis Data.....	13
4. Teknik Pengumpulan Data	15
5. Teknik Analisis Data.....	15
F. Sistematika Penulisan	16
BAB II	18
KERANGKA TEORI	18
1. Teori Tanggung Jawab Negara	18
2. Teori Keselamatan Penerbangan	19
3. Teori Penegakan Hukum.....	25
4. Teori Perlindungan Hukum.....	29
BAB III	33
DATA HASIL PENELITIAN	33
A. Pesawat Udara	33
1. Jenis Pesawat Udara.....	34
2. Sertifikasi Pesawat Udara	35
B. Pengaturan Balon Udara Dalam Penyelenggaraan Penerbangan	37
1. Pesawat Udara Yang Lebih Ringan Dari Udara (<i>Lighter Than Air Aircraft</i>)	37

2. Pesawat Udara Yang Lebih Berat Dari Udara (<i>Heavier Than Air Aircraft</i>)..	38
C. Keselamatan Penerbangan.....	41
D. Prof. DR. H.K. Martono, S.H., LL.M. (Dosen Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara/Pengamat Penerbangan/Ahli Penerbangan).....	43
E. Prof. Dr. Ahmad Sudiro, S.H., M.H., M.M., M.Kn. (Dosen Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara).....	44
F. Gerry Soejatman (Pengamat Penerbangan).....	48
G. Alvin Lie (Anggota Ombudsman RI / Pengamat Penerbangan).....	61
BAB IV	76
ANALISA	76
A. Tanggung Jawab Negara Atas Terganggunya Jalur Penerbangan Menuju Yogyakarta Oleh Balon Udara Guna Menjamin Keselamatan Penerbangan. .	105
B. Upaya Yang Sudah Dilakukan Pemerintah Untuk Menjamin Keselamatan Penerbangan.....	115
BAB V	119
KESIMPULAN DAN SARAN	119
A. Kesimpulan.....	119
B. Saran	122
DAFTAR PUSTAKA	125

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Manusia sebagai makhluk sosial memiliki berbagai macam kebutuhan hidup untuk mencapai suatu tujuan yang dikehendakinya. Saat menjalankan kehidupan bermasyarakat, manusia rutin melakukan aktivitas yang dapat menunjang kebutuhan mereka sehari-hari. Guna memenuhi kebutuhan hidup tersebut maka manusia membutuhkan fasilitas penunjang, diantaranya untuk melakukan mobilitas dari daerah satu ke suatu daerah lainnya, yakni antara lain untuk dapat tetap terhubung satu sama lain antar sesama manusia dan memenuhi kebutuhan hidup tersebut.

Moda transportasi hadir guna memudahkan kebutuhan manusia dalam menjalankan aktivitas sehari-hari untuk berpindah tempat hingga pengiriman barang. Terdapat beberapa jenis moda transportasi yang dapat menjadi pilihan, diantaranya adalah moda transportasi darat, moda transportasi udara, dan moda transportasi laut. Indonesia sendiri telah memiliki seluruh moda transportasi tersebut, guna memudahkan aktivitas masyarakat agar dapat tetap terhubung satu sama lain.

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki wilayah negara cukup luas, dengan ini masyarakat membutuhkan moda transportasi yang dapat mengangkut mereka lebih cepat dan efisien diantara moda lainnya sebagai bentuk pilihan untuk berbagai kebutuhan yang ada, seperti halnya untuk

perjalanan jarak jauh antar kota, provinsi hingga pulau.¹⁾ Oleh karena hal tersebut, maka diantara pilihan moda transportasi yang ada, moda transportasi udara dapat mewakili bentuk pilihan yang dibutuhkan masyarakat. Moda transportasi udara yang dapat memenuhi kebutuhan tersebut yakni adalah pesawat udara.

Sebagaimana amanat Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945, yakni untuk upaya mencapai tujuan nasional, memantapkan wawasan nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang dapat mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antarbangsa, dan memperkuat kedaulatan negara. Maka penerbangan dinilai memiliki karakteristik dari sistem transportasi yang mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang handal, serta sangat memerlukan keamanan yang optimal.²⁾

Menyadari pentingnya peran akan transportasi udara tersebut bagi kelangsungan negara, penyelenggaraan penerbangan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, selamat, aman, efektif dan efisien guna menjamin terselenggaranya keselamatan penerbangan bagi para pengguna moda transportasi udara. Keselamatan penerbangan itu sendiri terkandung dalam Pasal 1 Angka 48 serta Pasal 308

¹⁾ H. K. Martono, *Hukum Penerbangan berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009*, Bandung: Mandar Maju, 2009. Hlm 3.

²⁾ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang dimana merupakan suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.³⁾

Dalam penyelenggaraan transportasi udara, maka tidak serta merta setiap pemilik maskapai pesawat udara dapat melangsungkan penerbangan sesuai kehendaknya masing-masing. Setiap pesawat udara yang akan beroperasi memiliki jadwal, rute serta jalur penerbangan yang telah ditetapkan. Hal ini guna menjamin teraturnya arus lalu lintas penerbangan serta keselamatan pergerakan pesawat udara itu sendiri, hal tersebut dinyatakan dalam Pasal 266 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.⁴⁾ Guna menjamin keselamatan penerbangan yang merupakan unsur utama dalam melangsungkan aktivitas transportasi udara, pemerintah bertanggung jawab menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan terhadap pesawat udara yang beroperasi di ruang udara yang dilayani, yang dibentuk dalam suatu lembaga yang bertujuan khusus mengutamakan keselamatan penerbangan, seperti yang telah diamanatkan Pasal 271 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, pelayanan navigasi tersebut dilaksanakan dengan mempertimbangkan struktur jalur penerbangan, arus lalu lintas penerbangan, dan efisiensi pergerakan pesawat udara.⁵⁾ Pengaturan mengenai lalu lintas penerbangan juga telah diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan

³⁾ *Ibid.*

⁴⁾ *Ibid.*

⁵⁾ *Ibid.*

Nomor: KP 151 Tahun 2016 tentang Standar Teknis dan Operasi (*Manual Of Standard CASR 172-01*) Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan, yang didalamnya terkandung tujuan dari pelayanan lalu lintas penerbangan yakni diantaranya, mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara di udara, mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara dengan halangan (*obstruction*) di *manoeuvring area*, memperlancar dan keteraturan lalu lintas penerbangan, memberikan petunjuk dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan dan memberikan notifikasi (informasi) kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan (*search and rescue*) dan membantu organisasi tersebut.⁶⁾

Meskipun lembaga-lembaga terkait yang dibentuk oleh pemerintah serta pemerintah itu sendiri telah berupaya sedemikian rupa membentuk peraturan guna menjamin keselamatan penerbangan, namun pada praktiknya dalam penyelenggaraan transportasi udara khususnya di Indonesia, sebuah peraturan dan adanya lembaga yang andal dalam melakukan pelayanan menjamin keselamatan penerbangan terlihat tidak cukup untuk dapat benar-benar menyelamatkan penerbangan dari terjadinya peristiwa kecelakaan. Peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan penerbangan di Indonesia sangatlah penting, mengingat kesadaran masyarakat akan taat peraturan masih kurang, serta beragamnya budaya yang berbeda disetiap daerah, dimana hal ini tidak menutup kemungkinan hal-hal yang dapat mengancam keselamatan

⁶⁾ Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor: KP 151 Tahun 2016 tentang Standar Teknis dan Operasi (*Manual Of Standard CASR 172-01*) Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan.

penerbangan akan selalu terjadi setiap saat. Maka dalam Pasal 396 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan telah menentukan bahwa peran masyarakat memiliki peran penting untuk dapat turut bertanggung jawab menjaga ketertiban serta keselamatan dan keamanan penerbangan.⁷⁾

Pada dewasa ini ancaman akan keselamatan penerbangan dalam penyelenggaraan transportasi udara marak ditemukan, hal ini khususnya merujuk kepada ancaman akibat kurangnya peran serta masyarakat akan kesadaran untuk turut menjaga ketertiban serta keselamatan dan keamanan penerbangan. Belakangan ini pada Juni 2019, telah terjadi ancaman yang cukup serius pada jalur penerbangan Jawa Tengah dan Jawa Timur. Ancaman yang terjadi adalah berupa balon udara liar yang memasuki jalur penerbangan dalam kasus ini ancaman tertinggi terjadi pada jalur penerbangan menuju Daerah Istimewa Yogyakarta. Hal ini ditemukan berdasarkan laporan pilot yang melihat belasan balon udara terbang liar disekitar jalur penerbangan Jakarta-Yogyakarta. Diperkirakan balon-balon tersebut diterbangkan dari wilayah yang memiliki tradisi menerbangkan balon udara, salah satunya Kabupaten Wonosobo, Jawa Tengah. PT. Air Navigation Indonesia (PT. AirNav Indonesia) cabang Yogyakarta juga mengatakan arah terbang balon udara sulit diprediksi karena bergantung pada arah angin, jika arah angin ke utara maka keberadaan balon udara tersebut juga dapat mengganggu jalur penerbangan Jakarta-Semarang-Surabaya. Hingga saat ini PT. AirNav Indonesia cabang Yogyakarta telah menerima 27 laporan terkait. Walaupun jumlah laporan telah menurun

⁷⁾ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

dibanding kasus serupa yang terjadi pada tahun 2018 yang mencapai 49 laporan, namun PT. AirNav Indonesia menegaskan penerbangan balon udara liar sangat mengganggu penerbangan, karena merupakan ancaman bagi keselamatan penerbangan.⁸⁾ PT. AirNav Indonesia juga mengatakan bahwa keberadaan balon udara liar tersebut sulit terdeteksi karena terbuat dari plastik, dan juga dibuat secara tradisional yang tidak dilengkapi *transmitter responder* atau *transponder* yakni perangkat untuk mengirimkan sinyal dalam frekuensi tertentu, jika tidak memiliki itu maka balon udara wajib memasang tali penambat ke tanah, agar balon tidak terbang kemana-mana.⁹⁾ Selain merugikan keselamatan penerbangan, ancaman balon udara juga berdampak pada diterbitkannya NOTAM (*Notice To Airmen*) yakni adalah pemberitahuan yang disebarluaskan melalui peralatan telekomunikasi yang berisi informasi mengenai penetapan, kondisi atau perubahan keadaan di setiap fasilitas aeronautika, pelayanan prosedur atau kondisi berbahaya, yang berjangka waktu pendek dan bersifat penting untuk diketahui oleh personel operasi penerbangan. Penerbitan NOTAM tersebut berakibat pada dialihkannya jalur penerbangan jika kondisi masuk ke taraf ekstrem, hal ini dapat menyebabkan keterlambatan dan terganggunya jadwal penerbangan. Masyarakat tidak dilarang dalam menerbangkan balon udara untuk melangsungkan tradisi tetapi harus sesuai dengan ketentuan yang telah dibuat khusus untuk keberadaan balon udara tersebut yakni Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2018 tentang

⁸⁾ Ristu Hanafi, Sukma Indah Permana “Balon Udara Liar Masih Mengancam Penerbangan di Langit Yogya”, m.detik.com, pada tanggal 02 Desember 2019, pukul 20.01.

⁹⁾ Fajar Febrianto, Wahyu Dhyatmika “Airnav Indonesia: Balon Udara Tradisional Tak Terdeteksi”, www.tempo.co, pada tanggal 05 Desember 2019, pukul 06.49.

Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat.¹⁰⁾

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis tertarik mengangkat permasalahan tersebut sebagai proposal untuk penulisan skripsi dengan judul “Tanggung Jawab Negara Atas Terganggunya Jalur Penerbangan Menuju Yogyakarta Oleh Balon Udara Guna Menjamin Keselamatan Penerbangan.”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka dapat dirumuskan pokok permasalahan yang penulis angkat adalah

1. Bagaimana tanggung jawab negara terhadap perlindungan jalur penerbangan (*airway*) dari ancaman balon udara guna menjamin keselamatan penerbangan?
2. Bagaimana upaya yang telah dilakukan oleh pemerintah dalam menjaga terjaminnya keselamatan penerbangan?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian dari proposal skripsi ini adalah sebagai berikut, Tujuan yang hendak dicapai atas penelitian ini adalah untuk mengetahui upaya serta tanggung jawab negara dalam melakukan perlindungan jalur penerbangan (*airway*) dari gangguan balon udara yang tidak terkendali guna menjamin keselamatan penerbangan.

¹⁰⁾ Ristu Hanafi, “Dalam 9 Hari, 24 Balon Udara Masuk Jalur Penerbangan Yogya”, m.detik.com, pada tanggal 06 Desember 2019, pukul 10.21.

2. Kegunaan Penelitian

a. Kegunaan Teoritis

Penelitian diharapkan dapat berguna bagi perkembangan Hukum Udara dan Angkasa di Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara dan bagi negara Indonesia. Penulis juga berharap penelitian ini akan berguna bagi peneliti, para mahasiswa, para akademisi, dan pemerintah dalam menambah pengetahuan mengenai tanggung jawab negara dalam melakukan perlindungan jalur penerbangan sipil (*airway*) dari gangguan pelepasan balon udara yang tidak terkendali guna menjamin keselamatan penerbangan.

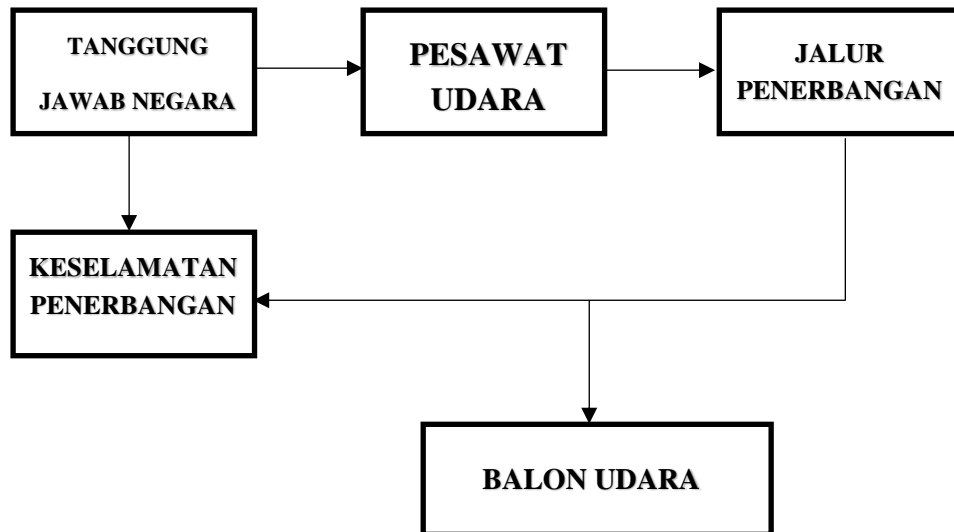
b. Kegunaan Praktis

Penelitian diharapkan dapat digunakan dalam praktek-praktek hukum dan dapat dijadikan referensi dalam penyelesaian masalah yang berkaitan dengan perlindungan jalur penerbangan (*airway*) dari gangguan balon udara yang tidak terkendali guna menjamin keselamatan penerbangan.

D. Kerangka Konseptual

Kerangka Konseptual adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara konsep-konsep khusus, yang ingin atau akan diteliti.¹¹⁾ Konsep-konsep khusus yang digunakan dalam penelitian penulis adalah sebagai berikut:

¹¹⁾ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cetakan ke-3, (Jakarta: UI Press, 1986), Hlm.132.



1. Tanggung Jawab Negara

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya).¹²⁾ Kaitannya dalam penulisan skripsi hukum ini adalah diperlukannya pihak yang dapat mempertanggungjawabkan terjadinya terganggunya jalur penerbangan akibat adanya balon udara yang membahayakan keselamatan penerbangan.

2. Pesawat Udara

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pesawat Udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer

¹²⁾ Kamus Besar Bahasa Indonesia, <https://kbbi.web.id/tanggung%20jawab>, (diakses pada 16 Desember 2019).

karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.¹³⁾ Kaitannya dengan kasus ini adalah bahwa dengan adanya kegiatan masyarakat yang tidak menjaga dan sadar akan ketertiban akan keamanan jalur penerbangan, dengan ini fenomena balon udara yang mengganggu jalur penerbangan akan menghambat dan mengancam keselamatan lalu lintas transportasi pesawat udara.

3. Jalur Penerbangan

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, jalur penerbangan adalah lintasan pesawat udara dari bandar udara asal ke bandar udara tujuan melalui jalur penerbangan yang telah ditetapkan.¹⁴⁾ Kaitannya dengan kasus ini adalah jalur penerbangan merupakan jalur vital yang harus steril dari segala gangguan yang telah ditanggulangi oleh jasa pelayanan navigasi, namun dengan adanya fenomena kegiatan balon udara oleh masyarakat maka jalur penerbangan menuju bandar udara tujuan pada kasus ini menjadi memiliki potensi bahaya akan keselamatan penerbangan.

4. Keselamatan Penerbangan

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan

¹³⁾ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

¹⁴⁾ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.¹⁵⁾ Kaitannya dalam penulisan skripsi hukum ini adalah keselamatan merupakan bagian penting dalam penerbangan, namun dengan adanya kejadian ini faktor keselamatan sangat dipertaruhkan.

5. Balon Udara

Menurut Peraturan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2018 tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat, balon udara adalah benda yang lebih ringan dari pesawat udara yang tidak digerakkan oleh mesin namun dapat terbang karena diisi dengan gas yang dapat mengapung (*gas bouyancy*) atau melalui pemanasan udara (*Airborne Heater*).¹⁶⁾

E. Metode Penelitian

Pengertian metode, berasal dari bahasa Yunani yaitu “methodos” yang berarti cara atau menuju suatu jalan. Metode penelitian merupakan suatu proses, prinsip-prinsip atau tata cara untuk memecahkan masalah yang dihadapi dalam melakukan penelitian, yang merupakan usaha untuk menemukan, menguji kebenaran suatu pengetahuan yang dilakukan dengan mempergunakan metode-

¹⁵⁾ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

¹⁶⁾ Peraturan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2018 tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat.

metode ilmiah. Metode di dalam buku karangan Soejono Soekanto merupakan suatu unsur mutlak yang harus ada dalam suatu penelitian yang berfungsi untuk mengembangkan ilmu pengetahuan. Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan menganalisisnya. Pengumpulan untuk mencari bahan-bahan, fakta-fakta dan juga data yang diperlukan untuk penelitian ini dengan menggunakan metode sebagai berikut:

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang Penulis gunakan adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah penelitian hukum yang mencakup penelitian terhadap asas-asas hukum, sistematika hukum, taraf sinkronisasi hukum, sejarah hukum, dan perbandingan hukum baik secara horizontal dan vertikal.¹⁷⁾ Penelitian hukum normatif itu sendiri mencakup penelitian terhadap asas-asas hukum.

a. Tipe Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah Penelitian Hukum Normatif, yang berarti adalah penelitian bangunan sistem norma. Sistem norma yang dimaksud tersebut adalah mengenai asas-asas, norma, kaidah dari peraturan

¹⁷⁾ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cetakan ke-3, (Jakarta: Universitas Indonesia, 1986), Hlm.51.

perundang-undangan, putusan pengadilan. Dalam melakukan penelitian ini, penulis akan menganalisis dan juga mengkaji tentang Perlindungan hak konsumen yang harus didapat sesuai dengan permasalahan yang terdapat dalam artikel yang digunakan dalam penelitian ini.

b. Jenis Pendekatan

Jenis pendekatan dalam penelitian hukum normatif terdapat 7 pendekatan yaitu, Pendekatan Perundang-Undangan, Pendekatan Konsep, Pendekatan Analitis, Pendekatan Perbandingan, Pendekatan Sejarah, dan, Pendekatan Kasus. Jenis pendekatan ini adalah pendekatan Perundang-Undangan yaitu peneliti menggunakan peraturan perundang-undangan sebagai dasar awal untuk melakukan analisis.

2. Sifat Penelitian

Sifat dalam penelitian ini adalah bersifat deskriptif analitis yang bertujuan untuk memaparkan atau memperoleh gambaran (deskripsi) tentang keadaan hukum yang berlaku di tempat tertentu dan pada waktu tertentu atau mengenai gejala yuridis yang terjadi dalam masyarakat.

3. Jenis Data

Jenis data yang Penulis gunakan dalam Penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder atau data kepustakaan atau dikenal dengan bahan

hukum. Bahan hukum itu berupa berbagai literatur yang dikelompokkan ke dalam¹⁸⁾:

- a. Bahan hukum primer, yang terdiri peraturan perundang-undang, yurisprudensi atau keputusan pengadilan dan perjanjian internasional. Peter Mahmud Marzuki¹⁹⁾ mengatakan bahan hukum primer adalah bahan hukum yang bersifat autoritatif, artinya mempunyai otoritas.

Bahan hukum primer dalam Penelitian ini dibagi menjadi:

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945,
 - 2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan,
 - 3) *Convention on International Civil Aviation, Chicago 1944.*
 - 4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2018 tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat.
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang dapat memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer, yang dapat berupa rancangan perundang-undangan, hasil penelitian, buku-buku teks, jurnal ilmiah, surat kabar, dan berita internet.
 - c. Bahan Hukum Tersier, yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, contohnya seperti kamus hukum.

¹⁸⁾ *Ibid. Hlm. 51.*

¹⁹⁾ Soerjono Soekanto, *Loc.Cit.*

4. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penulisan ini teknik pengumpulan data yang dipergunakan adalah studi kepustakaan. Studi kepustakaan adalah segala usaha yang dilakukan oleh peneliti untuk menghimpun informasi yang relevan dengan topik atau masalah yang akan atau sedang diteliti dengan cara meneliti bahan pustaka atau yang disebut dengan data sekunder. Informasi itu dapat diperoleh dari buku-buku ilmiah, laporan penelitian, artikel, karangan ilmiah.²⁰⁾

5. Teknik Analisis Data

Analisis data merupakan kegiatan dalam penelitian yang berupa melakukan kajian terhadap hasil pengelolaan data yang dibantu dengan teori-teori yang telah didapatkan sebelumnya. Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis normative kualitatif. Dalam menganalisis penelitian ini penulis menggunakan 1 (satu) pendekatan yaitu Pendekatan Perundang-undangan (Statute Approach), dimaksudkan bahwa peneliti menggunakan peraturan perundang-undangan sebagai dasar awal melakukan analisis. Menurut Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, bahwa Peraturan Perundang-undangan adalah peraturan tertulis yang memuat norma hukum yang mengikat secara umum dan dibentuk atau ditetapkan oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang melalui prosedur yang ditetapkan dalam

²⁰⁾ *Ibid. Hlm. 21.*

peraturan perundang-undangan. Maka, pendekatan peraturan perundang-undangan adalah pendekatan dengan menggunakan legislasi dan regulasi.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan adalah rencana susunan materi yang akan ditulis dalam penelitian dimulai dari Bab I-V. sistematika penulisan digunakan untuk memberikan gambaran secara garis besar mengenai isi penelitian yang akan dibuat untuk mempermudah pembahasan. Sistematika penulisan merupakan gambaran alur berpikir penyusunan penelitian. Adapun sistematika penulisan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, kerangka konseptual, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II : KERANGKA TEORITIS

Pada bab ini, Penulis akan memaparkan dan menjelaskan mengenai teori tanggung jawab negara dan teori penegakan hukum yang akan digunakan untuk menganalisis dan memecahkan permasalahan yang ada.

BAB III : DATA HASIL PENELITIAN

Pada bab ini berisi tentang hasil penelitian Penulis yang diperlukan untuk menggambarkan fakta sebenarnya tentang informasi yang berkaitan dengan kasus yang dipilih oleh Penulis serta dihubungkan dengan teori yang telah dikemukakan oleh Penulis.

BAB IV : ANALISIS

Pada bab ini, Penulis akan melakukan analisis serta menguraikan secara mendalam tentang jawaban atas permasalahan dengan menggunakan data yang diperoleh dari hasil penelitian dan teori yang berkaitan dengan permasalahan penelitian.

BAB V : PENUTUP

Pada bab ini berisi tentang kesimpulan yang berupa jawaban singkat atas permasalahan penelitian berdasarkan hasil analisis permasalahan. Selain memuat kesimpulan, bab ini juga akan memuat tentang saran yang diusulkan oleh Penulis atas kendala-kendala yang masih dihadapi atau belum dapat diselesaikan oleh Penulis.

BAB II

KERANGKA TEORI

Teori memiliki fungsi sebagai titik tolak dalam memecahkan permasalahan, dengan menerangkan, memprediksi, dan menemukan fakta-fakta yang ada secara sistematis.²¹⁾

1. Teori Tanggung Jawab Negara

Tanggung jawab negara memiliki dua istilah, *liability* dan *responsibility* kedua istilah ini tidak jarang dimaksudkan dalam pengertian yang sama. Menurut Goldie, *liability* digunakan untuk merujuk pada konsekuensi diri suatu kesalahan atau kegagalan untuk melaksanakan suatu kewajiban atau untuk memenuhi suatu standar tertentu yang telah ditetapkan, sedangkan *responsibility* digunakan sebagai kewajiban yang merujuk pada standar pemenuhan suatu peran sosial yang diterapkan di dalam sistem hukum tertentu).²²⁾ Dalam hukum romawi konsep pertanggung jawaban negara disebut “*sic utere jure tuo ut alienum non lades*” yang memiliki arti bahwa seseorang boleh menggunakan haknya atas semua miliknya, tetapi harus dijaga agar tidak mencelakai maupun merugikan orang lain).²³⁾

²¹⁾ Mukti F. N. Dewata. dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Cet. ke-4, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2017), hal. 92.

²²⁾ Heribertus U. Setyardi, “*Pertanggung Jawab Negara Terhadap Pencemaran Udara akibat Kebakaran Hutan di Indonesia Tahun 1997*”, Tesis Magister, (Yogyakarta: Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada, 2001), Hlm. 45 – 46.

²³⁾ Yanti Fristikawati, “*Tanggung Jawab Negara Berkenaan Dengan Kerusakan Lingkungan Hidup Akibat Kegiatan Pada Reaktor Penelitian Nuklir*”, *Disertasi*, (Bandung: Universitas Katolik Parahyangan, 2005) Hlm. 73.

Mengenai tanggung jawab negara menurut H.K. Martono membagi tanggung jawab negara yang dikelompokkan menjadi:²⁴⁾

- a. Tanggung jawab dalam arti *liability* dapat berarti menanggung segala sesuatu kerugian yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain yang bertindak untuk dan atas namanya. Tanggung jawab dalam arti ini juga dapat diartikan kewajiban membayar ganti kerugian yang diderita atau tanggung jawab menurut hukum perdata.
- b. Tanggung jawab dalam arti *responsibility* dapat diartikan ‘ikut memikul beban’ akibat suatu perbuatan. *Responsibility* juga dapat diartikan tanggung jawab dalam arti hukum publik, pelaku dapat dikenakan sanksi
- c. Tanggung jawab dalam arti *accountability* biasanya berkaitan dengan keuangan atau pembukuan. *Accountability* dapat pula diartikan sesuatu yang berkaitan dengan pembayaran.

2. Teori Keselamatan Penerbangan

Berdasarkan Pasal 37 Konvensi Chicago 1944 disebutkan bahwa negara peserta Konvensi Chicago harus berupaya mengelola peraturan penerbangan sipil dengan peraturan, standar, prosedur, dan organisasi yang sesuai dengan standar *International Civil Aviation Organization* (untuk selanjutnya disebut ICAO) demi meningkatkan keamanan dan keselamatan penerbangan.

1. Tanggung Jawab dan Pengawasan Pemerintah

²⁴⁾ H. K. Martono, *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007), Hlm. 306.

Bentuk tanggung jawab Pemerintah terhadap keselamatan penumpang pesawat udara antara lain:²⁵⁾

- a. Menjamin bahwa sarana transportasi yang disediakan memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan secara konsisten dan terus menerus,
- b. Melakukan pengecekan terhadap pemenuhan peraturan perundang-undangan dengan peraturan keselamatan yang berlaku secara terus menerus,
- c. Penegakan hukum secara konsisten terhadap pelanggaran pemenuhan regulasi secara administrasi berupa pencabutan sertifikat.

Sedangkan bentuk pengawasan yang dilakukan oleh pemerintah antara lain:

- a. Monitoring secara berkala terhadap pelaksanaan kegiatan usaha jasa angkutan udara. Hasil monitoring tersebut kemudian dianalisa dan evaluasi supaya dapat diketahui apakah terdapat penyimpangan atau pelanggaran terhadap peraturan yang berlaku. Apabila ditemukan adanya penyimpangan, maka diberikan peringatan untuk rindakan korektif sampai dengan tiga kali kemudian untuk selanjutnya

²⁵⁾ Antonius L. Moenardi, “*Cockpit Indonesia: Mencermati Keselamatan dan Keamanan Dunia Penerbangan Sipil Di Indonesia*”, (Bogor: Antonius Lisliyanto, 2018) Hlm. 8-11.

diambil tindakan administratif lalu untuk langkah selanjutnya dengan memberikan sanksi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

b. Pemerintah melakukan pengawasan dengan tahapan:

Tahap I, proses sertifikasi sesuai dengan persyaratan dan ketentuan keselamatan penerbangan terhadap organisasi operator, organisasi perawatan pesawat udara, organisasi pabrikan, organisasi pendidikan kecakapan, personil penerbangan (pilot, teknisi, awak kabin, petugas pemberangkatan), dan produk aeronautika (pesawat udara, mesin, baling-baling) yang dikeluarkan berupa sertifikat, Tahap II, melakukan pengawasan untuk memastikan pemegang sertifikat tetap konsisten sesuai dengan persyaratan keselamatan penerbangan sama dengan pada waktu sertifikasi melalui pelaksanaan antara lain:

- 1) Audit secara berkala,
- 2) *Surveillance*
- 3) *Ramp check*
- 4) *En-route check*
- 5) *Proficiency check*

2. Pengaturan Keselamatan Penerbangan Nasional

Prioritas utama dalam dunia penerbangan adalah keselamatan, tidak ada toleransi dan kompromi dalam

keselamatan penerbangan. Program Nasional Keamanan Penerbangan Sipil (*National Civil Aviation Security Programme*) merupakan perogram yang dibentuk oleh pemerintah yang bertujuan untuk keamanan dan keselamatan penerbangan, keteraturan dan keberlanjutan penerbangan sipil di Indonesia dengan memberikan perlindungan terhadap penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara, para petugas di darat, dan masyarakat, dan instalasi di kawasan bandara dari tindakan melawan hukum.²⁶⁾ Pemerintah telah menetapkan peraturan perundang-undangan terkait dengan keselamatan dan kewanan penerbangan di Indonesia antara lain:²⁷⁾

- a. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
 - b. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang keamanan dan Keselamatan Penerbangan
 - c. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2002 tentang *Civil Aviation Safety Regulation (CASR) part 135*
 - d. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 2 Tahun 2002 tentang *Civil Aviation Safety Regulation (CASR) part 121*
3. Pengawasan Keselamatan Penerbangan dan Audit, Inspeksi, Pengamatan, dan Pemantauan

²⁶⁾ *Ibid.*, Hlm. 21-24.

²⁷⁾ Direktorat Jendral Perhubungan Udara, "Keselamatan dan Keamanan Penerbangan Adalah yang Utama", www.hubud.dephub.go.id, (diakses pada 30 Desember 2019, 19.46 WIB).

Pengawasan keselamatan dilaksanakan oleh satu unit tersendiri kemudian melaporkan hasil audit tersebut kepada menteri perhubungan. Tindakan perbaikan dan penegasan hukum akan dilakukan oleh menteri perhubungan setelah diterimanya laporan tersebut. Tindakan hukum ini dapat berupa sanksi administratif yaitu peringatan, pembekuan izin, pencabutan izin operasi, dan yang kedua ialah sanksi pidana.²⁸⁾

4. Faktor Keselamatan Penerbangan

a. Faktor kondisi fisik pesawat, pesawatn yang akan dioperasikan harus memenuhi standar kelaikan pesawat udara, yaitu memenuhi persyaratan desain tipe pesawat udara dan dalam keadaan aman untuk beroperasi. Perawatan terhadap pesawat udara juga mempengaruhi kondisi fisik pesawat udara. Semakin baik perawatan pesawat udara, makan semakin terpenuhi pula faktor keselamatan pesawat udara namun perawatan yang baik tentunya membutuhkan biaya yang besar dalam perawatan pesawat udara tersebut. Oleh sebab itu, maskapai dengan biaya yang tinggi tentunya akan memberikan pelayanan yang sangat memuaskan bagi penumpang. Selain itu, perawatan juga dipengaruhi oleh usia pesawat. Semakin tua usia pesawat, maka semakin cermat

²⁸⁾ *Ibid., Hlm. 23-24.*

pula perawatan dan pemeriksaannya jika dibandingkan dengan pesawat baru,

- b. Kondisi awak pesawat, faktor kesehatan awak pesawat juga berperan penting dalam keselamatan penerbangan. Selain pilot pesawat, faktor kesehatan juga terkonsentrasi kepada awak lain, termasuk yang bertanggung jawab dalam penanganan dan pemeriksaan penumpang pesawat. Mereka harus menjalankan prosedur sesuai dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yang di dalamnya mengatur tugas dan tanggung jawab pihak bandara terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan,
- c. Infrastruktur, pemerintah juga berperan penting dalam hal infrastruktur. Salah satu peran pemerintah yaitu dalam hal pembangunan infrastruktur penerbangan, seperti; bangunan, lampu aerodrome, landasan pacu, kendaraan, fasilitas radar, komunikasi, situs web, dan lain-lain,
- d. Faktor alam, salah satu contoh kecelakaan pesawat karena faktor alam yaitu terdapat kawanan burung yang bertabrakan dengan pesawat. Menjadi sebuah keuntungan apabila pilot dapat mendaratkan pesawat ke sungai meskipun semua mesin pesawat dalam keadaan mati, dan seluruh penumpang selamat.²⁹⁾

²⁹⁾ *Ibid.*, Hlm. 25-27.

3. Teori Penegakan Hukum

Penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan. Jadi penegakan hukum pada hakikatnya adalah proses perwujudan ide-ide. Mengenai penegakan hukum dalam arti lain juga merupakan usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep-konsep hukum yang diharapkan rakyat menjadi kenyataan. Penegakan hukum merupakan suatu proses yang melibatkan banyak hal.³⁰⁾

Mengenai penegakan hukum menurut ahli hukum Soerjono Soekanto berpendapat bahwa penegakan hukum merupakan kegiatan menyetarakan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan didalam kaidah-kaidah/pandangan nilai yang mantap dan menegajewantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.³¹⁾

Penegakan hukum secara konkret adalah berlakunya hukum positif dalam praktik sebagaimana seharusnya patut dipatuhi. Oleh karena itu, memberikan keadilan dalam suatu perkara berarti memutuskan hukum in *concreto* dalam mempertahankan dan menjamin di taatinya hukum materiil dengan menggunakan cara procedural yang ditetapkan oleh hukum formal.³²⁾

³⁰⁾ Dellyana, Shant.1988, *Konsep Penegakan Hukum*, (Yogyakarta: Liberty), hal. 32

³¹⁾ Soerjono Soekanto, 1983, *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, UI Pres, (Jakarta: UI Pres), Hal. 35.

³²⁾ *Ibid*, Hlm. 33.

Mengenai hal ini penegakan hukum dapat dibagi menjadi dua kategori.

Antara lain:³³⁾

1. Penegakan hukum ditinjau dari sudut subyek

Penegakan hukum dalam arti luas, merupakan proses penegakkan hukum melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang menjalankan aturan normative atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum.

Penegakan hukum dalam arti sempit, merupakan penegakkan hukum hanya diartikan sebagai upaya aparaturnya penegakan hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum berjalan sebagaimana seharusnya.

2. Penegakan hukum ditinjau dari sudut obyek

Penegakan hukum dalam sudut obyek bila kita lihat dalam arti luas merupakan penegakkan hukum yang mencakup pada nilai-nilai keadilan yang di dalamnya terkandung bunyi aturan formal maupun nilai-nilai keadilan yang ada dalam bermasyarakat. Dalam arti sempit, penegakkan hukum itu hanya menyangkut penegakan peraturan yang formal dan tertulis.

Mengenai penegakan hukum terdapat beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi suatu penegakan hukum. Soerjono Soekanto membagi

³³⁾ *Ibid*, Hlm. 34.

beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum antara lain:³⁴⁾

1. Faktor Hukum

Praktik penyelenggaraan hukum di lapangan ada kalanya terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan, hal ini disebabkan oleh konsepsi keadilan merupakan suatu rumusan yang bersifat abstrak, sedangkan kepastian hukum merupakan suatu prosedur yang telah ditentukan secara normatif.

Kebijakan atau tindakan yang tidak sepenuhnya berdasar hukum merupakan sesuatu yang dapat dibenarkan sepanjang kebijakan atau tindakan itu tidak bertentangan dengan hukum. Maka pada hakikatnya penyelenggaraan hukum bukan hanya mencakup *law enforcement*, namun juga *peace maintenance*, karena penyelenggaraan hukum sesungguhnya merupakan proses penyerasian antara nilai kaedah dan pola perilaku nyata yang bertujuan untuk mencapai kedamaian.

2. Faktor Penegakan Hukum

Fungsi hukum, mentalitas atau kepribadian petugas penegak hukum memainkan peranan penting, kalau peraturan sudah baik, tetapi kualitas petugas kurang baik, ada masalah. Oleh karena itu, salah satu kunci keberhasilan dalam penegakan hukum adalah mentalitas atau kepribadian penegak hukum.

³⁴⁾ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegeakan Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, Cetakan Kelima, 2004), Hlm. 42.

3. Faktor Sarana atau Fasilitas Pendukung

Faktor sarana atau fasilitas pendukung mencakup perangkat lunak dan perangkat keras, salah satu contoh perangkat lunak adalah pendidikan. Pendidikan yang diterima oleh Polisi dewasa ini cenderung pada hal-hal yang praktis konvensional, sehingga dalam banyak hal polisi mengalami hambatan di dalam tujuannya, diantaranya adalah pengetahuan tentang kejahatan computer, dalam tindak pidana khusus yang selama ini masih diberikan wewenang kepada jaksa, hal tersebut karena secara teknis yuridis polisi dianggap belum mampu dan belum siap. Walaupun disadari pula bahwa tugas yang harus diemban oleh polisi begitu luas dan banyak.

4. Faktor Masyarakat

Penegak hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat. Setiap warga masyarakat atau kelompok sedikit banyaknya mempunyai kesadaran hukum, persoalan yang timbul adalah taraf kepatuhan hukum, yaitu kepatuhan hukum yang tinggi, sedang, atau kurang. Adanya derajat kepatuhan hukum masyarakat terhadap hukum, merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum yang bersangkutan.

5. Faktor Kebudayaan

Berdasarkan konsep kebudayaan sehari-hari, orang begitu sering membicarakan soal kebudayaan. Kebudayaan menurut Soerjono Soekanto, mempunyai fungsi yang sangat besar bagi manusia dan

masyarakat, yaitu mengatur agar manusia dapat mengerti bagaimana seharusnya bertindak, berbuat, dan menentukan sikapnya kalau mereka berhubungan dengan orang lain. Dengan demikian, kebudayaan adalah suatu garis pokok tentang perikelakuan yang menetapkan peraturan mengenai apa yang harus dilakukan, dan apa yang dilarang.

4. Teori Perlindungan Hukum

Teori perlindungan hukum atau dalam bahasa Inggris disebut *legal protection theory*, merupakan teori yang mengkaji serta menganalisis tentang wujud atau bentuk, atau tujuan perlindungan yang diberikan oleh hukum kepada subjeknya. Menurut Roscoe Pound, tujuan hukum adalah untuk melindungi kepentingan manusia (*law as tool of social engineering*).³⁵⁾

Pengertian perlindungan hukum menurut para ahli adalah sebagai berikut:

- a. Satjipto Rahardjo, perlindungan hukum ialah upaya memberikan pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan hukum tersebut diberikan kepada masyarakat agar mereka dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum dan diwujudkan dalam kepastian hukum. Hukum dibutuhkan bagi mereka

³⁵⁾ Notonagoro, dalam Maria S.W. Sumardjono, *Tanah dalam Perspektif Hak Ekonomi Sosial dan Budaya*, (Jakarta: Kompas, 2009), Hlm. 101.

yang lemah dan belum kuat secara sosial, ekonomi, dan politik untuk memperoleh keadilan sosial.³⁶⁾

- b. C.S.T. Kansil, perlindungan hukum adalah penyempitan arti dari perlindungan, dalam hal ini hanya perlindungan oleh hukum saja. Perlindungan yang diberikan oleh hukum, terkait dengan adanya hak dan kewajiban, dalam hal ini yang dimiliki manusia sebagai subjek hukum dalam interaksinya dengan sesama manusia serta lingkungannya. Sebagai subjek hukum, manusia memiliki hak dan kewajiban untuk melakukan tindakan hukum.³⁷⁾
- c. Philipus M. Hadjon, perlindungan hukum yaitu perlindungan harkat dan martabat, serta pengakuan terhadap hak-hak asasi manusia yang dimiliki oleh subjek hukum, berdasarkan ketentuan hukum dari kesewenangan atau sebagai kumpulan peraturan atau kaidah yang dapat melindungi suatu hal dari hal yang lainnya. Perlindungan hukum bagi rakyat sebagai tindakan pemerintah yang bersifat preventif dan represif.³⁸⁾ Perlindungan hukum preventif bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa, yang mengarahkan tindakan pemerintah bersikap hati-hati dalam pengambilan keputusan berdasarkan direksi, dan perlindungan represif bertujuan

³⁶⁾ Satjipto Rahardjo, "Penyelenggaraan Keadilan dalam Masyarakat yang Sedang Berubah", *Jurnal Masalah Hukum*, 1993, Hlm. 74.

³⁷⁾ C.S.T. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka, 1989), Hlm. 102.

³⁸⁾ Philipus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, (Surabaya: PT Bina Ilmu, 1987), Hlm. 29.

untuk menyelesaikan terjadinya sengketa, termasuk penanganannya di lembaga peradilan.³⁹⁾

Pada intinya, perlindungan hukum diberikan kepada subjek hukum sebagai bentuk pemberian bantuan hukum baik yang tertulis maupun yang tidak tertulis. Perlindungan ini merupakan bentuk dari fungsi hukum, yaitu suatu konsep dimana hukum dapat memberikan keadilan, ketertiban, kemanfaatan, kepastian, dan kedamaian sebagai sarana perlindungan atas hak asasi manusia.⁴⁰⁾

Perlindungan hukum menurut Muchsin dibagi menjadi dua, yaitu:⁴¹⁾

1. Perlindungan Hukum Preventif

Perlindungan yang diberikan oleh pemerintah yang bertujuan mencegah sebelum terjadinya pelanggaran. Hal ini tercantum dalam peraturan perundang-undangan dengan maksud dan tujuan untuk mencegah suatu pelanggaran serta memberikan batasan-batasan dalam melakukan suatu kewajiban.

2. Perlindungan Hukum Represif

Perlindungan hukum represif yaitu perlindungan akhir berupa sanksi seperti denda, penjara, dan hukuman tambahan yang diberikan apabila sudah terjadi sengketa atau telah dilakukan suatu pelanggaran.

³⁹⁾ *Ibid.*, Hlm. 25.

⁴⁰⁾ Satjipto Rahardjo, *Op. Cit.*, Hlm. 71

⁴¹⁾ Muchsin, *Perlindungan dan Kepastian Hukum bagi Investor di Indonesia*, (Surakarta: Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, 2003) Hlm. 14.

Konsep perlindungan hukum di Indonesia sendiri tidak lepas dari perlindungan hak asasi manusia. Hal ini didasari bahwa Negara Indonesia merupakan negara yang berdasar atas hukum, bukan berdasar atas kekuasaan. Oleh sebab itu, kewajiban bagi penyelenggara atau pemerintah adalah tunduk pada hukum, tidak ada kekuasaan di atas hukum, dan tidak ada kekuasaan yang sewenang-wenang.

BAB III

DATA HASIL PENELITIAN

A. Pesawat Udara

Pesawat udara memiliki definisi yang terkandung didalam Undang-Undang Nomor 2009 Tentang Penerbangan, yakni tepatnya terdapat pada Pasal 1 Angka 3 disebutkan bahwa 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.

Pesawat udara merupakan alat transportasi yang terbilang cukup efektif dalam menunjang aktivitas manusia dibanding dengan alat transportasi lainnya, seperti moda transportasi darat maupun air. Transportasi udara dinilai memiliki karakteristik yakni mampu menempuh perjalanan dengan cepat dan menggunakan teknologi tinggi. Transportasi udara juga merupakan transportasi yang dinilai memiliki tingkat keamanan yang baik, dengan tingkat kecelakaan yang rendah setiap tahunnya.

Seiring dengan perkembangan zaman, teknologi mengalami perkembangan yang cukup pesat pula. Teknologi digunakan untuk membantu mempermudah manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Seiring dengan semakin pesatnya perkembangan teknologi yang semakin canggih tersebut, hal ini juga berdampak positif pada teknologi yang digunakan pada bidang penerbangan. Kemajuan teknologi pada penyelenggaraan aktivitas penerbangan tersebut telah dapat kita nikmati hingga saat ini.

Penemuan pesawat terbang merupakan fenomena sejarah yang sangat penting bagi kelangsungan aktivitas manusia saat ini, baik dalam hal penggunaan untuk tujuan-tujuan komersil, pribadi, ataupun kegiatan militer.

1. Jenis Pesawat Udara

Beberapa jenis pesawat udara yang ada dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dibagi menjadi beberapa bagian antara lain:

- a. Pesawat Udara Indonesia, merupakan pesawat udara yang mempunyai tanda pendaftaran Indonesia dan tanda kebangsaan Indonesia.
- b. Pesawat Udara Negara, merupakan pesawat udara yang digunakan oleh Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Republik Indonesia, Kepabeanan, dan Instansi pemerintah lainnya untuk menjalankan fungsi dan kewenangan penegak hukum serta tugas lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan
- c. Pesawat Udara Sipil, merupakan pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga
- d. Pesawat Udara Sipil Asing, merupakan pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga yang mempunyai tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan negara asing.

Angkutan udara di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dapat dibagi menjadi beberapa jenis angkutan udara antara lain:

- a. Angkutan Udara Niaga, yaitu angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran
- b. Angkutan Udara Bukan Niaga, yaitu angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara
- c. Angkutan udara Dalam Negeri, yaitu kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu Bandar udara ke Bandar udara lain didalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia
- d. Angkutan udara Luar Negeri, yaitu kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu Bandar udara didalam Negeri ke Bandar udara lain di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia
- e. Angkutan udara Perintis, yaitu kegiatan angkutan udara niaga dalam negeri yang melayani jaringan dan rute penerbangan untuk menghubungkan daerah terpencil dan tertinggal atau daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi lain dan secara komersial belum menguntungkan.

2. Sertifikasi Pesawat Udara

Setiap orang yang memiliki dan mengoperasikan pesawat udara harus memiliki suatu setrtifikasi pesawat udara guna menjamin kelayakan

operasi pesawat udara dalam hal ini mengenai sertifikasi operator pesawat udara diatur dalam *Civil Aviation Safety Regulation (CASR)* atau dalam Bahasa Indonesia disebut Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS). PKPS mengenai sertifikasi operator pesawat udara secara garis besar dibagi menjadi 3 bagian antara lain CASR Part 91, CASR Part 121 dan CASR Part 135 dimana ketiga ini memiliki perbedaan dalam hal yang diatur yaitu sebagai berikut.⁴²⁾

- a. Part 91 menjelaskan bahwa sertifikasi operator pesawat udara berlaku untuk semua pesawat yang beroperasi di Indonesia yang tidak disewakan seperti pesawat sekolah penerbangan, pesawat kepolisian, korporasi dan operator lain termasuk pesawat pribadi. Pada part 91 mengenai sertifikasi operator pesawat udara bersifat umum karena peraturan yang ada pada part 91 harus dipatuhi oleh pemegang sertifikat part 121 dan part 135
- b. Part 121 menjelaskan bahwa segala pesawat yang tidak termasuk dalam part 91 dan 135 yaitu pesawat yang diterbangkan guna untuk mendapatkan keuntungan. Dalam part 121 pesawat yang disewakan secara komersil (*charter*) atau penerbangan berjadwal dengan kursi lebih dari 30 kursi
- c. Part 135 menjelaskan bahwa pesawat yang disewakan secara Komersil (*Charter*) atau penerbangan berjadwal dengan kursi

⁴²⁾ Fajar Nugroho, <http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/teori-penerbangan-mainmenu-68/698-bedanya-operator-part-91-135-dan-121> ditulis oleh (diakses pada tanggal 22 Mei 2020).

maximal 30 kursi (tidak termasuk awak pesawat) atau yang memiliki beban maksimal 3409 kg.

B. Pengaturan Balon Udara Dalam Penyelenggaraan Penerbangan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2018 tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat, balon udara adalah benda yang lebih ringan dari pesawat udara yang tidak digerakkan oleh mesin namun dapat terbang karena diisi dengan gas yang dapat mengapung (*gas bouyancy*) atau melalui pemanasan udara (*Airborne Heater*).

Balon udara merupakan salah satu jenis kelompok pesawat udara, yang mana pesawat udara ini pada dasarnya terbagi menjadi 2 (dua) kelompok, pengelompokan ini dilakukan secara umum yang mana belum mencakup seluruh alat yang dapat terbang.

1. Pesawat Udara Yang Lebih Ringan Dari Udara (*Lighter Than Air Aircraft*)

Pesawat udara yang lebih ringan dari udara (*Lighter Than Air Aircraft*) yakni adalah semua pesawat udara yang berkerja dengan cara mengapung di udara dan lebih ringan dari udara. Pesawat udara yang termasuk dalam kelompok ini terdapat 2 (dua) jenis, yakni :

- a. Pesawat Udara Yang Lebih Ringan Dari Udara Dan Bermesin (*Power Driven Lighter Than Air Aircraft*)

Contoh dari pesawat udara jenis ini adalah Kapal Udara (*Airship*).

- b. Pesawat Udara Yang Lebih Ringan Dari Udara Tetapi Tidak Bermesin (*A Non Power Driven Lighter Than Air Aircraft*)

Contoh dari pesawat udara jenis ini adalah Balon Udara (*Balloon*). Balon udara sendiri terbagi menjadi 2 (dua) yaitu Balon Bebas/Balon Tanpa Awak (*Free Balloon*) dan Balon Yang Dapat Dikendalikan (*Captive Balloon*).

2. Pesawat Udara Yang Lebih Berat Dari Udara (*Heavier Than Air Aircraft*)

Pesawat Udara Yang Lebih Berat Dari Udara (*Heavier Than Air Aircraft*) yakni adalah semua pesawat udara yang mendapatkan gaya angkat akibat gaya *aerodinamika*. Pesawat udara yang termasuk dalam kelompok ini terdapat beberapa jenis, yakni :

- a. Pesawat udara yang lebih berat dari udara dan bermesin (*A Power Driven Heavier Than Air Aircraft*)

Pesawat udara ini memiliki bobot lebih berat dari udara yang mendapatkan gaya angkat (*lift*) akibat reaksi udara terhadap permukaan yang tetap/sayap. Contoh dari pesawat udara yang lebih berat dari udara dan bermesin ini adalah *Aeroplane*.

- b. Pesawat udara yang lebih berat dari udara dan tidak bermesin (*A Non Power Driven Heavier Than Air Aircraft*)

Pesawat udara jenis ini memiliki bobot yang lebih berat dari udara dan tidak menggunakan mesin, mendapatkan gaya angkat dari sayap dengan cara meluncur (*gliding*), contoh dari jenis pesawat udara dalam kelompok ini adalah *Glider*. *Glider* dapat terbang di udara dengan memanfaatkan *thermal* atau udara panas yang terdapat pada *atmosfer*, gaya angkat (*lift*) yang dihasilkan benar-benar dihasilkan melalui bantuan sayap.

- c. Pesawat udara yang lebih berat dari udara yang dapat terbang akibat reaksi udara terhadap *rotor*/sayap berputar (*A Heavier Than Air Aircraft Supported In Flight By The Reactions Of The Air On One Or More Rotors/Rotorcraft*)

Pesawat udara ini memiliki bobot yang lebih berat dari udara dan dapat terbang dengan mengandalkan reaksi udara atas sayap yang berputar ataupun *rotor*. Pesawat udara dengan jenis ini terbagi dalam beberapa jenis, yakni :

- 1) *A Heavier Than Air Aircraft Supported In Flight Chiefly By The Reactions Of The Air On One Or More Power Driven Rotors On Substantially Vertical Axes*

Pesawat udara jenis ini mendapatkan gaya dari sayap berputar atau *rotor* yang digerakan oleh mesin untuk mendapatkan reaksi udara sehingga dapat terbang, contoh dari pesawat udara jenis ini adalah *Helicopter*.

2) *A Heavier Than Air Aircraft Supported In Flight By The Reactions Of The Air On One Or More Which Rotate Freely On Substantially Vertical Axes*

Pesawat udara jenis ini mendapatkan gaya dari *rotor* atau sayap yang berputar bebas untuk mendapatkan reaksi udara guna menghasilkan gaya untuk terbang, contoh pesawat udara dari jenis ini adalah *Gyro-plane*.

3) *Gyro-glider*

Gyro-glider adalah *Gyro-plane* yang tidak menggunakan mesin, untuk mendapatkan reaksi udara dalam menghasilkan gaya untuk terbang maka pesawat udara ini mengandalkan gaya tarik dari mobil ataupun perahu motor.

d. Pesawat Udara Lebih Berat Dari Udara Yang Dapat Terbang Akibat Reaksi Udara Pada Suatu Bidang Yang Bergerak Mengepak (*A Heavier Than Air Aircraft Supported In Flight*

Chiefly By The Reactions Of The Air On Planes To Which A Flapping Motion Is Imparted)

Pesawat udara pada jenis ini menghasilkan gaya angkat untuk terbang melalui reaksi udara akibat adanya suatu bidang yang bergerak mengepak, contoh dari pesawat udara jenis ini adalah *Ornithopter*. *Ornithopter* sendiri memiliki kemiripan dengan hewan capung, yakni untuk dapat terbang dan menghasilkan gaya angkat mereka menggerakkan sayap/mengepakkan sayap secara naik turun. Untuk pesawat jenis *Ornithopter* masih dalam tahap penelitian dan pengembangan, karena pesawat dengan jenis seperti ini sangat memerlukan struktur yang kuat terutama pada bagian sayap. Selain struktur yang kuat pada pesawat jenis ini juga memerlukan fleksibilitas yang tinggi.⁴³

C. Keselamatan Penerbangan

Keselamatan penerbangan merupakan faktor penting yang harus diperhatikan oleh setiap negara. Setiap negara memiliki kewajiban dalam memperhatikan keselamatan penerbangan di negara tersebut. Keselamatan ini ditekankan dalam Konvensi Chicago 1944. Pasal 3 Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa:

⁴³ Panggih Raharjo, "Pengelompokan Pesawat Berdasarkan Jenisnya", <http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/teori-penerbangan-mainmenu-68/299-pengelompokan-pesawat-berdasarkan-jenisnya> (diakses pada 19 Juni 2020, pukul 13.55).

- a) “...
- b) ...
- c) ...
- d) *“The contracting state undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft”.*

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, 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.

Penerbangan diselenggarakan dengan tujuan mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktik persaingan usaha yang tidak sehat. Hal ini terkandung dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, bahwa keselamatan penerbangan atau selamat merupakan faktor utama yang harus terjamin dalam pelaksanaan aktivitas penerbangan.

Kemudian ketentuan mengenai keselamatan penerbangan tersebut diatur khusus dalam Pasal 308 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yakni dinyatakan bahwa:

- (1) Menteri bertanggung jawab terhadap keselamatan penerbangan nasional.

- (2) Untuk menjamin keselamatan penerbangan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Menteri menetapkan program keselamatan penerbangan nasional (state safety program).

Selanjutnya didalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, mengatur secara tersendiri mengenai ketentuan-ketentuan dalam pelaksanaan keselamatan penerbangan, yang mana disebutkan didalam Pasal 1 Angka 1 sebagai berikut:

- (1) Keamanan dan keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi untuk mewujudkan penerbangan dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan.

Maka Berdasarkan ketentuan pasal-pasal dalam peraturan perundang-undangan di atas, maka negara wajib untuk menjaga keselamatan penerbangan di negara yang merupakan faktor penting didalam aktivitas penerbangan.

D. Prof. DR. H.K. Martono, S.H., LL.M. (Dosen Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara/Pengamat Penerbangan/Ahli Penerbangan)

Menurut pendapat Dosen Pengajar Mata Kuliah Hukum Udara dan Angkasa di Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara yakni Prof. H.K Martono, balon udara termasuk dalam jenis pesawat udara, balon merupakan pesawat udara yang lebih ringan dari udara yang dapat terbang bebas tanpa awak maupun

dikendalikan, hal ini terkandung dalam Konvensi Chicago 1944. Balon udara yang menyelimuti ruang udara di Jawa Tengah ini merupakan balon udara bebas yang tidak dapat dikendalikan. Balon udara bebas harus diatur keberadaannya agar tidak membahayakan aktivitas penerbangan dan aktivitas umum. Keberadaan balon udara yang membahayakan, terutama bagi aktivitas penerbangan harus segera dilakukan penanganan. Hal ini adalah tanggung jawab pemerintah, yakni dengan cara mengatur kegiatan pelepasan balon udara agar tidak membahayakan, hal ini masuk ke dalam ranah hukum publik. Tanggung jawab pemerintah dalam menjamin keselamatan dalam aktivitas penerbangan ini diatur dalam Pasal 10 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Prof. Martono menjelaskan bahwa tugas pemerintah dalam menjaga berlangsungnya aktivitas penerbangan yang aman diantaranya melakukan pengawasan, pengendalian, mengatur, melakukan pendekatan, pembinaan dan penegakkan hukum. Penanggulangan masalah ini terkait pada aspek *Liablity* dan *Responsibility* pemerintah sebagai pihak yang diamanatkan oleh undang-undang untuk menjaga keselamatan penerbangan terselenggara dengan baik.

E. Prof. Dr. Ahmad Sudiro, S.H., M.H., M.M., M.Kn. (Dosen Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara)

Menurut pendapat Dosen Pengajar Mata Kuliah Hukum Transportasi di Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara yakni Prof. Ahmad Sudiro,

peristiwa tersebut menurutnya dapat mengganggu keselamatan penerbangan, yang mana hal ini ditegaskan didalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tahun 2009 Tentang Penerbangan tersebut telah diatur mengenai sanksi bagi mereka yang melakukan kegiatan atau aktivitas yang mengancam keselamatan penerbangan, dan khususnya untuk pengaturan mengenai balon udara telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2018 Tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat, yang sanksinya juga merujuk pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Menurut Prof. Ahmad Sudiro, telah ada norma yang mengatur atas terjadinya hal tersebut dan juga telah terdapat sanksi yang dapat diterapkan, permasalahan yang terlihat dari terus berlangsungnya peristiwa serupa yakni adalah permasalahan terkait penegakan hukum yang dilakukan pihak terkait. Penegakan hukum yang dapat dilakukan berupa tindakan dengan pendekatan secara Preventif dan Kuratif, yakni teguran (persuasif) dan apabila peringatan tersebut tidak diindahkan maka harus ada pemberian sanksi seperti yang telah diamanatkan oleh peraturan yang berlaku guna memberikan efek jera.

Namun selain penegakan hukum, hal yang dapat dilakukan dalam mencegah peristiwa serupa kembali terjadi yakni adalah sosialisasi dan edukasi oleh pemerintah serta pihak terkait kepada masyarakat setempat yang memiliki budaya menerbangkan balon udara, bahwa dengan menerbangkan balon udara ke angkasa secara bebas dapat mengganggu dan mengancam keselamatan penerbangan. Langkah sosialisasi dan edukasi ini dinilai perlu dilakukan karena

tidak semua masyarakat mengerti akan bahaya dan dampak terhadap penerbangan akibat aktivitas menerbangkan balon udara, serta diberikan edukasi mengenai adanya ancaman hukuman apabila masyarakat masih nekat melakukan kegiatan tanpa mengikuti aturan yang telah diberikan.

Menurut Prof. Ahmad Sudiro, pihak yang berwenang dan seharusnya mengambil tindakan serta bertanggung jawab atas terjadinya peristiwa balon udara yang memasuki jalur penerbangan sehingga mengganggu kelancaran aktivitas dan keselamatan penerbangan yakni pertama Kementerian Perhubungan, Pemerintah Daerah, Aparat setempat (TNI, Polisi, Polisi Pamong Praja, dan sebagainya) serta pihak terkait lainnya. Pihak-pihak tersebut diharapkan dapat berkoordinasi dengan warga dan tokoh masyarakat setempat untuk bersama-sama mencegah adanya peluncuran balon udara yang tidak sesuai ketentuan, apabila ditemukan balon yang telah terlanjut lepas ke ruang udara, maka pihak terkait tersebut diharapkan dapat segera menyisir dan sebisa mungkin menurunkan balon tersebut dari ruang udara, agar tidak membahayakan jalur penerbangan dan bahkan lingkungan sekitar. Maka diharapkan aparat terkait selain melakukan sosialisai dan edukasi, tidak luput juga dalam berkoordinasi dalam melakukan pengawasan dan pencegahan.

Kondisi terganggunya jalur penerbangan oleh aktivitas balon udara liar ini apabila terus dibiarkan dan berlangsung dalam jangka waktu lama, maka akan sangat mengganggu dan berbahaya bagi aktivitas penerbangan, terutama keselamatan dari pesawat udara yang melintasi jalur terdampak. Bahaya yang akan dihadapi berupa gangguan penglihatan awak kabin atau pilot yang

mengendalikan pesawat udara, terlebih apabila balon udara tersebut pecah dan atau tertabrak tepat dibagian kaca bagian depan kemudi, sehingga menutupi pandangan dari awak kabin atau pilot, hal ini tentunya akan sangat menyulitkan dan membahayakan keselamatan penerbangan tersebut. Terdapat gangguan pada jalur penerbangan serupa lainnya yang membahayakan keselamatan penerbangan, dimulai dari layang-layang hingga burung, yang mana objek gangguan tersebut telah menyebabkan kecelakaan yang berakibat pada kerusakan pesawat, baik akibat benturan ataupun objek yang masuk ke dalam baling-baling. Hal ini tentunya akan sangat berbahaya apabila kondisi ini masih terus berlangsung, sama halnya dengan balon udara yang hingga kini masih terlihat mengganggu jalur penerbangan, jika terus dibiarkan maka dampak yang ditimbulkan tentu akan semakin serius.

Kehadiran balon udara selain menjadi ancaman bagi keselamatan penerbangan dan menyebabkan kerugian dalam hal kerusakan komponen pesawat, ongkos yang lebih mahal dalam biaya bahan bakar akibat diterbitkannya NOTAM (*Notice To Airmen*), yang mana rute yang harus ditempuh pesawat dalam melakukan penerbangan menjadi lebih jauh, hingga menyebabkan keterlambatan yang kemudian merugikan penumpang. Prof. Ahmad Sudiro berpendapat bahwa pihak yang menderita kerugian dapat melakukan langkah-langkah upaya hukum berupa gugatan kepada pihak yang berwenang.

F. Gerry Soejatman (Pengamat Penerbangan)

Menurut pengamat penerbangan Gerry Soejatman, masalah serupa terkait balon udara liar yang mengancam keselamatan penerbangan, tidak hanya terjadi di Indonesia. Peristiwa serupa terjadi di beberapa negara, dan yang paling parah terjadi di negara Brazil. Pada negara Brazil balon udara liar ditemukan terbang bebas di sekitar wilayah bandara. Pada negara tersebut penanganan atas berlangsungnya aktivitas peluncuran balon udara secara liar dilakukan dengan cara pendekatan, pembentukan peraturan, teguran, dan jika masih terdapat masyarakat yang masih melanggar, maka dilakukan tindakan tegas oleh pihak kepolisian.

Jika dibandingkan peristiwa yang terjadi di Brazil dengan peristiwa gangguan balon udara yang terjadi di Indonesia, balon udara yang mengganggu keselamatan penerbangan di Indonesia mayoritas ditemukan pada jalur penerbangan dibandingkan pada wilayah di sekitar bandara, karena bahaya yang ditimbulkan akan lebih serius apabila balon udara tersebut berada pada sekitar wilayah bandara dan tidak terkendali, yang mana kondisi sekitar wilayah bandara, adalah tempat dimana pesawat udara akan melakukan *take-off* dan *landing*, yang mana hal ini merupakan fase kritis pesawat udara apabila terdapat gangguan pada wilayah yang akan digunakan untuk lepas landas dan juga melakukan pendaratan.

Pada tahun 2019, kasus atas laporan balon udara yang memasuki jalur penerbangan mengalami sedikit penurunan jumlah. Dalam mesosialisasikan PM Nomor 40 Tahun 2018 Tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya

Masyarakat adalah bukan sesuatu yang mudah, pada praktiknya ketika proses sosialisasi kepada masyarakat berlangsung, kerap kali pihak aparat mendapat perlawanan berupa penolakan, salah satunya berupa perlawanan kepada aparat dengan membawa senjata tajam berupa parang dan sebagainya. Hal ini dipicu akan masyarakat yang merasa sangat terganggu dengan diberlakukannya peraturan menteri tersebut, dalam aktivitas melaksanakan adat istiadat setempat.

Dengan diadakannya festival balon udara oleh pemerintah daerah setempat, pihak pemerintah berharap solusi ini dapat menggantikan, mengorganisir, menekan jumlah serta meredam kegiatan budaya pelepasan balon udara secara bebas agar tidak kembali terulang.

Menurut Gerry Soejatman, jika solusi dari penanganan masalah atas peristiwa balon udara ini dengan cara mengadakan festival balon udara yang ditambah saja, serta berharap langkah tersebut dapat menyelesaikan semuanya, hal itu dirasa tidak mungkin. Langkah tersebut dinilai hanya dapat meredam, namun aspek kultural dari makna pelepasan balon udara yang dilakukan oleh masyarakat akan tidak tercapai. Pelepasan balon udara secara bebas oleh masyarakat memiliki nilai dan makna sebagai pelepas harapan, pelepas dosa, permohonan harapan dan sebagainya. Budaya balon udara yang dilepaskan ke udara secara bebas oleh masyarakat di setiap wilayah di berbagai negara memang telah dijadikan simbol nilai keagamaan, sama halnya dengan peristiwa yang terjadi di Brazil, yakni kegiatan tersebut kuat kaitannya dengan aktivitas keagamaan. Biasanya kegiatan tersebut dilaksanakan pada bulan juni atau di Indonesia sendiri bertepatan dengan hari raya idul fitri (lebaran). Negara lain

yang memiliki kegiatan serupa antara lain seperti China, Vietnam dan Thailand, negara-negara tersebut melaksanakan *Lantern Festival*, yang mana memiliki latar belakang serupa yakni merayakan budaya dan ibadah. Maka dalam rangka menertibkan kegiatan terkait balon udara liar ini berdasarkan hal yang telah disebutkan sebelumnya, bukan suatu perkara yang mudah, karena hal tersebut sangat erat kaitannya dengan tradisi dan kepercayaan masyarakat.

Berdasarkan pengamatan Gerry Soejatman, terlihat dalam proses penegakan aturan yang dilakukan, terdapat beberapa hal yang ambisius, dengan mengandalkan solusi diadakannya festival balon tambat, dan melarang aktivitas balon udara lainnya diluar festival tersebut, serta pemerintah beranggapan bahwa dengan telah diadakannya festival balon tambat tersebut permasalahan akan terselesaikan. Seharusnya pihak terkait melakukan pendekatan lain, dalam hal ini pendekatan persuasif yang memberikan toleransi kepada masyarakat untuk dapat juga menerbangkan balon udara diluar festival, namun tetap dengan diberikan ketentuan-ketentuan, antarlain seperti spesifikasi bahan yang digunakan harus diperhatikan serta juga ketentuan dalam ketinggian dan jangka waktu melepaskan balon tersebut. Berkaitan dengan hal tersebut berdasarkan pengamatan Gerry Soejatman, pada tahun 2017 dan 2018 pernah terjadi peristiwa ditemukannya balon udara berukuran cukup besar dengan menggunakan rangka berbahan kawat besi, dan menggunakan tungku berupa kompor gas yang dilengkapi tabung gas elpiji sebagai bahan untuk menghasilkan energi, jika balon udara yang dilepas secara bebas memiliki spesifikasi tersebut

maka tingkat bahaya yang ditimbulkan akan cukup tinggi terhadap keselamatan penerbangan dan Gerry Soejatman menyatakan bahwa hal tersebut sudah merujuk pada tindak kriminal. Festival balon tambat dapat dikatakan merupakan solusi sementara dalam menghadapi peristiwa ini, hal ini` disebut dengan *Risk Reduction Major*, karena akan tetap ada masyarakat yang berusaha melepas balon udara secara bebas lagi berkat keyakinan yang mereka yakini. Bagaimana pihak berwenang dapat memberikan solusi kepada masyarakat yang masih memegang teguh atas keyakinan mereka, agar berlangsungnya pelepasan balon udara tersebut tetap aman dan tidak berbahaya. Gerry Soejatman berpendapat pihak berwenang dapat mengeluarkan *guidelines* dan peraturan terkait balon yang dapat dilepas ke udara, misalnya diatur mengenai bahan dan spesifikasi yang diperbolehkan untuk digunakan serta pemberian jangka waktu dan batas ketinggian yang dapat dicapai balon tersebut. Hal ini dinilai dapat lebih menjaga keamanan jalur penerbangan serta mengurangi konflik yang terjadi dalam melakukan proses penertiban kegiatan pelepasan balon udara liar. Pemerintah dalam hal ini sebaiknya juga dalam melangsungkan acara Festival Balon Tambat memberikan kesempatan kepada beberapa balon udara untuk dapat dilepaskan tanpa tambatan sebagai bentuk simbolisme tradisi masyarakat setempat, tentunya sesuai dengan ketentuan yang telah dijelaskan sebelumnya mengenai batasan spesifikasi, batas ketinggian dan batas waktu terbang.

Gerry Soejatman kemudian menjelaskan mengenai bahaya akan balon udara terhadap aktivitas penerbangan, pada hakikatnya pesan yang disampaikan

pemerintah untuk mengedukasi masyarakat terdapat kesalahan, yakni dengan sosialisasi yang mengatakan bahwa jika balon udara tertabrak oleh pesawat terbang akan menyebabkan pesawat jatuh, jadi didalam anggapan masyarakat hidup persepsi bahwa mereka dapat menerbangkan balon udara tersebut selagi tidak tertabrak oleh pesawat. Narasumber menjelaskan bahwa bahaya yang dihadapi pesawat ketika *cruising* atau dalam keadaan terbang dengan kecepatan stabil sebenarnya tidak akan menyebabkan pesawat mendadak jatuh, namun akibat yang timbul adalah dapat berupa kerusakan pada komponen pesawat seperti kerusakan pada sayap, ekor hingga matinya mesin. Hal-hal tersebut dapat menyebabkan pesawat melakukan pendaratan darurat demi menghindari resiko kecelakaan, dengan catatan bahwa balon udara yang tertabrak memiliki spesifikasi rendah. Tingkat bahaya yang lebih tinggi sebenarnya ada pada fase ketika pesawat melakukan *take-off* dan *landing*, dampak yang akan ditimbulkan adalah berupa jatuhnya pesawat serta tergelincirnya pesawat dan menyebabkan kecelakaan yang sangat fatal. Maka daerah yang seharusnya lebih ditingkatkan pengawasan terhadap aktivitas balon udara ini adalah wilayah sekitar bandar udara.

Terkait dengan pengaturan balon udara ini sendiri, dalam pengamatan Gerry Soejatman terdapat kekeliruan pihak-pihak terkait dalam menerapkan aturan, yakni dalam Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) pada Part 101, Gerry Soejatman menyatakan bahwa PKPS Part 101 ini memiliki kemiripan isi aturan dengan *Federal Aviation Regulation* pada Title 14 CFR (*Code of Federal Regulations*) Part 101, yakni tentang regulasi sertifikasi balon udara, yang mana

menurut pengamatan narasumber aturan yang diterapkan oleh PKPS Part 101 terdapat kesalahan penerjemahan aturan yang dimaksud dalam FAR 14 CFR Part 101. Jika didalam FAR 14 CFR Part 101, balon udara yang spesifikasi dan beratnya melebihi ketentuan harus diregulasikan. Namun pada PKPS Part 101 berbanding terbalik, yang mana aturan didalam PKPS Part 101 ini lebih terfokus pada balon udara memiliki ukuran kecil, yang menyebabkan adanya keambiguan didalam masyarakat dalam memahami peraturan tersebut. Gerry Soejatman menilai bahwa PM 40 Tahun 2018 Tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat, masih membawa aturan yang terkandung dalam PKPS Part 101, Gerry Soejatman menyatakan bahwa seharusnya PKPS tidak hanya sekedar melarang penggunaan balon udara, namun juga memberikan solusi untuk masyarakat agar dapat melaksanakan tradisi dengan tidak mengganggu keselamatan penerbangan, seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa dengan tanpa harus melakukan sertifikasi balon udara yang masyarakat miliki, maka diberikan ketentuan bahan dan spesifikasi balon udara yang diperbolehkan untuk terbang tanpa menggunakan bahan yang berbahaya. Karena apabila hanya menekankan pada larangan dan solusi berupa festival, peristiwa serupa akan terus terulang kembali, hal ini disebabkan oleh terdapat sebagian masyarakat yang mengerti dan mematuhi peraturan, dan didapati lagi sebagian masyarakat yang memang fanatik. Jika di Brazil kegiatan pelepasan balon udara liar telah mencapai pada taraf bahaya yang sangat tinggi, dan pemerintah setempat telah mengambil langkah tegas dalam menghadapi pelaku-pelaku yang masih bertindak nekat. Metode penegakkan yang diterapkan

kepada para pelaku di Brazil yakni dengan peringatan teguran dan jika masih ditemukan pelaku yang melanggar akan diberikan tindakan tegas berupa pemberian timah panas kepada para pelaku sebagai langkah untuk memberikan efek jera. Namun langkah aparat tersebut telah memiliki corong hukum atau regulasi yang jelas dalam melangsungkan tindakan tegas tersebut kepada para pelaku yang melepaskan balon udara secara liar ke ruang udara. Untuk peristiwa yang terjadi di Indonesia, pemerintah dinilai belum menemukan solusi yang tepat dan belum dapat melakukan langkah yang lebih tegas. Hal ini dinilai dari pengamatan Gerry Soejatman bahwa di Indonesia pemerintah belum memiliki corong hukum untuk melakukan langkah yang lebih tegas, sejauh ini dalam proses penertiban dilapangan kerap kali didapati aparat yang mengalami bentrokan dengan masyarakat dan beberapa mendapati perlawanan hingga dipukul mundur oleh masyarakat. Gerry Soejatman melihat bahwa pemerintah merasa takut disalahkan, yang seharusnya pemerintah dapat mengambil langkah tegas karena tindakan masyarakat yang melakukan perlawanan dalam proses penertiban merupakan tindakan melawan hukum. Hal-hal tersebut yang menjadikan masyarakat menjadi semakin liar dalam melakukan kegiatan budaya mereka, yang menimbulkan anggapan bahwa merekalah yang lebih kuat. Jika pemerintah menginginkan peraturan dalam menertibkan aktivitas balon udara ini bersifat toleransi, maka harus dilakukan secara menyeluruh dan humanis. Jadi dalam kasus ini Gerry Soejatman mengamati tidak adanya konsistensi dari pemerintah dalam menerapkan aturan hingga pada proses pengawasan dan penegakannya. Pada fakta dilapangan berdasarkan pengamatan narasumber

pihak-pihak berwenang dalam melakukan langkah penegakkan aturan hanya memberikan tindakan persuasif kepada para pelaku, dan tidak dilanjutkan kepada proses hukum, hal ini disebabkan mayoritas masyarakat di wilayah Wonosobo ini fanatik akan tradisi budaya. Kekurangan pemerintah sejauh ini adalah hanya menekankan pada aspek hukum saja dalam melakukan proses penertiban, namun kurang memperhatikan aspek sosiologis dalam melakukan pendekatan guna mejamin terselenggaranya peraturan yang telah diterbitkan berjalan efektif. Peraturan dan solusi festival saja dinilai tidak cukup, dengan melihat fakta yang terjadi ditahun 2020 ini, peristiwa serupa kembali terjadi, ditengah masa wabah Pandemic Covid-19 (Corona Virus), karena disebabkan oleh ditiadakannya Festival Balon Tambat, hal ini sebagai bukti bahwa peraturan dan solusi yang diberikan pemerintah tidak efektif dalam menangani kasus ini. Gerry Soejatman menyatakan bahwa jika kondisi seperti ini terus berlangsung dan tidak ada langkah perbaikan dari pemerintah baik dari segi peraturan dan solusi penegakkan hukum yang sesuai, maka peristiwa serupa akan selalu kembali terjadi ditahun-tahun berikutnya.

Bahaya balon udara ini apabila terus terjadi dalam waktu jangka panjang, maka tidak menutup kemungkinan bahwa akan menjadikan negara ini seperti Brazil, dengan skala kegiatan pelepasan balon udara yang semakin besar dan spesifikasi balon udara yang makin beragam dan tidak terkendali. Selanjutnya dijelaskan mengenai bahaya lainnya yakni arah terbang dari balon udara yang akan tidak terkendali jika kondisi terus berlangsung, dampak yang ditimbulkan

bukan hanya saja membahayakan penerbangan tetapi juga berbahaya bagi sarana umum dan masyarakat umum yang tinggal di sekitar jalur penerbangan pesawat serta juga disekitar wilayah jatuhnya balon udara ketika sudah tidak dapat terbang. Bahaya yang ditimbulkan dapat berupa kebakaran rumah, fasilitas umum seperti pom bensin, tertimpa komponen pesawat yang rusak akibat benturan dengan balon udara hingga kecelakaan pesawat yang dapat jatuh di pemukiman warga akibat dari gangguan balon udara tersebut.

Selain membahayakan aktivitas penerbangan dan masyarakat, peristiwa balon udara ini juga menimbulkan kerugian yang diderita baik oleh penumpang, maskapai dan pihak lainnya yang terdampak. Kerugian yang ditimbulkan diantaranya keterlambatan pesawat karena jarak tempuh yang bertambah akibat diterbitkannya NOTAM (*Notice To Airmen*) yakni merupakan pemberitahuan informasi yang disebarluaskan melalui peralatan telekomunikasi mengenai penetapan, kondisi atau perubahan di setiap fasilitas aeronautika, pelayanan, prosedur atau kondisi berbahaya, berjangka waktu pendek dan bersifat penting untuk diketahui oleh personel operasi penerbangan. Tujuan penerbitan NOTAM adalah untuk mencapai tujuan informasi penerbangan dalam upaya menjamin kelancaran operasional, keamanan, keselamatan penerbangan, dan kegiatan terkait lainnya. Keterlambatan akibat bertambahnya jarak tempuh akibat dialihkannya jalur ini diderita oleh penumpang serta maskapai, jika penumpang mengalami kerugian akibat keterlambatan waktu, maskapai mengalami kerugian dari segi materil yang dimana akibat dialihkannya jalur tersebut maskapai dapat

mengeluarkan *cost* lebih untuk pengeluaran bahan bakar tambahan. Gerry Soejatman menafsirkan bahwa kerugian yang diderita maskapai akibat pengalihan jalur penerbangan dalam jangka waktu 4 (empat) hari mencapai angka Rp. 18.000.000.000,00. (Delapan Belas Milyar Rupiah) untuk konsumsi bahan bakar tambahan dan kerugian tersebut untuk satu maskapai saja. Kemudian kerugian yang ditafsirkan sebelumnya belum termasuk pengeluaran biaya ekstra maskapai untuk pihak jasa pelayanan, pengerahan aparat dan sebagainya sebagai langkah pengamanan jalur penerbangan, serta biaya tersebut diluar dari biaya kerugian atas kerusakan komponen pesawat yang diperkirakan mencapai angka Rp. 10.000.000.000,00. (Sepuluh Milyar Rupiah) untuk satu komponen yang tertabrak atau menabrak balon udara, tentu juga biaya tersebut diluar kerugian pesawat yang mengalami kecelakaan. Berdasarkan hasil penafsiran tersebut, hal ini tentu akan sangat memberatkan pihak maskapai, apabila kondisi ini tidak segera diselesaikan, karena segala bentuk biaya kerugian dan ongkos ekstra yang dikeluarkan oleh maskapai akan menjadi tanggungan bagi pihak maskapai itu sendiri. Selanjutnya dalam hal kerugian yang menimpa maskapai terjadi juga dalam hal ganti rugi atas ketidak nyamanan penumpang baik akibat keterlambatan dan juga dalam segi kenyamanan ketika penerbangan berlangsung, yakni akibat adanya manuver yang dilakukan oleh pilot guna menghindari balon udara pada lajur pesawat, hal ini disebabkan karena balon udara merupakan objek yang sulit terdeteksi oleh radar dan rata-rata memiliki warna yang transparan. Oleh sebab tersebut maka atas manuver yang dilakukan secara spontan oleh pilot demi menjaga keamanan penerbangan

mengakibatkan terjadinya sedikit guncangan dan rasa tidak nyaman didalam kabin penumpang, namun bagaimanapun juga hal ini kadang sulit untuk dipahami oleh para penumpang yang akhirnya para penumpang mengajukan komplain, sehingga demi memberikan pelayanan yang optimal maskapai kerap kali memberikan kompensasi atas ketidak nyamanan yang dialami penumpang.

Menurut Gerry Soejatman permasalahan yang terjadi di Indonesia dalam menghadapi peristiwa ini dapat terbilang cukup kompleks, pertama Indonesia merupakan negara tropis yang memiliki tingkat kecepatan angin yang rendah, dibandingkan dengan negara eropa dan asia lainnya yang memiliki kasus serupa dalam menghadapi balon udara liar. Jika di negara lain, mayoritas mereka memiliki tingkat kecepatan angin yang cukup tinggi, sehingga arah dari pelepasan balon udara hingga pada titik jatuhnya dapat diprediksi dengan mudah, namun di Indonesia dengan tingkat kecepatan angin yang rendah, menimbulkan suatu permasalahan baru yang menyulitkan pihak-pihak berwenang hingga membuat kewalahan dalam melakukan penanganan. Terdapat satu kasus di lapangan pada tahun 2018, ketika masyarakat di daerah Pacitan, Jawa Timur sedang melepaskan dua buah balon udara secara bersamaan, kemudian kedua balon tersebut ditemukan pada dua lokasi yang berbeda yakni, balon pertama ditemukan di wilayah Yogyakarta, Jawa Tengah, serta balon kedua ditemukan di wilayah Ponorogo, Jawa Timur. Hal ini tentunya harus menjadi perhatian khusus, bahwa jika kondisi seperti ini tidak terdapat penanganan lebih lanjut oleh pemerintah, maka kondisi dimasa mendatang akan

semakin sulit dikendalikan. Permasalahan selanjutnya berupa adanya perlawanan dari masyarakat, pelepasan balon secara sembunyi-sembunyi, kurang tegasnya aparat dalam melakukan penindakan serta kurangnya pendekatan dari aspek sosiologis dan sebagainya. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa balon udara merupakan objek yang tidak terdeteksi pada radar dan juga sulit terlihat oleh pilot ketika berada di jalur penerbangan, hal ini menjadi bagian yang melengkapi segenap permasalahan yang dihadapi dalam proses penertiban kegiatan balon udara dalam acara budaya masyarakat.

PM 40 Tahun 2018 Tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat, dinilai hanya efektif untuk mengurangi jumlah kegiatan pelepasan balon udara, namun tidak dalam mengeliminasi. Pemerintah harus melakukan langkah selanjutnya untuk menuntaskan proses penertiban kegiatan ini. Tanggung jawab pemerintah adalah harus melihat dan melengkapi perangkat peraturan lainnya guna menunjang tegaknya PM 40 Tahun 2018 Tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat agar berlaku efektif dalam mengurangi maupun mengeliminasi kegiatan balon udara yang membahayakan aktivitas penerbangan. Langkah yang telah dilakukan pemerintah telah tepat, namun menurut Gerry Soejatman harus ada langkah selanjutnya yang dapat menunjang peraturan yang telah ada. Masih terdapat tanggung jawab sosial dan budaya pemerintah kepada masyarakat terkait solusi yang lebih bersahabat dengan keyakinan tradisi masyarakat. Berdasarkan pengamatan narasumber tidak efektifnya penegakkan peraturan ini juga

didukung dengan lancar atau tidaknya koordinasi antar masing-masing pihak yang berwenang, dalam hal ini pemerintah sangat mengandalkan kerjasama intelejen dari RT, RW, Koramil, Kepolisian serta aparat berwenang lainnya.

Berkaitan dengan tanggung jawab pemerintah atas terjadinya kerugian sejauh ini yang dialami berbagai pihak serta ancaman terhadap keselamatan penerbangan, dinilai menurut Gerry Soejatman bukan merupakan tanggung jawab dari Kementerian Perhubungan (Kemenhub), dimana Kemenhub adalah pihak yang tidak memiliki perangkat untuk *enforcing* di lapangan, yang memiliki kewenangan ini adalah Pemerintah Daerah dengan Aparat yakni Pihak Kepolisian. Fungsi dari Kemenhub sendiri dan *Stakeholder* lainnya didalam lingkup penerbangan adalah membantu mengarahkan *Knowledge*, Mitigas-Mitigasi Pendekatan Sosial kepada masyarakat agar peraturan-peraturan dapat ditegakkan oleh *enforcer-enforcer* di lapangan (Polisi, Satpol-PP dan sebagainya).

Berdasarkan keterangan yang telah dijabarkan diatas, Gerry Soejatman menyimpulkan bahwa pemerintah seharusnya kembali mempelajari secara mendalam mengenai esensi dari adanya kegiatan budaya balon udara, karena jika pemerintah dapat menemukan pangkal dari permasalahan ini maka akan ditemukan langkah mitigasi yang tepat untuk menghadapi masalah ini. Festival Balon Tambat merupakan solusi *interim* saja, bukan solusi *final*. Pemerintah dalam membuat peraturan sebaiknya menyelaraskan juga kebijakan yang tepat

bagi solusi untuk masyarakat. Sejauh ini langkah yang dilakukan pemerintah masih dalam fase *soft enforcement* berupa teguran-teguran dan penahan sementara untuk pemberian edukasi, sebenarnya dapat dilakukan langkah yang lebih tegas meniru pada negara lain yang memiliki permasalahan serupa dengan cara menembak jatuh balon-balon udara yang sudah terlanjur dilepas, namun untuk melakukan langkah *hard enforcement* tersebut terbentur oleh keterbatasan perangkat hukum untuk aparat agar dapat bertindak lebih lanjut. Permasalahan terakhir yakni menurut pengamatan narasumber terletak pada tidak adanya sambungan peraturan yang jelas antara Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Pemerintah Provinsi, Pemerintah Daerah, Pemerintah Kota/Pemerintah Kabupaten, Kecamatan, Kelurahan dan sebagainya, agar tiap-tiap pihak yang berwenang tersebut dapat turut bertindak sesuai dengan kapasitasnya masing-masing.

G. Alvin Lie (Anggota Ombudsman RI / Pengamat Penerbangan)

Sebelum membahas lebih jauh akan gangguan balon udara terhadap aktivitas penerbangan, Alvin Lie selaku Anggota Ombudsman RI dan juga seorang Pengamat Penerbangan menyatakan bahwa dirinya terlibat langsung dalam pembentukan hingga terbitnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2018 Tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat (PM 40 Tahun 2018). Pada tahun 2017, banyak peristiwa balon udara yang terbang bebas mengganggu jalur penerbangan, kemudian se usai Idul

Fitri pada tahun 2017 tersebut, Alvin Lie mengundang Airnav Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Pemerintah Daerah, Kepolisian dan Komunitas Balon Wonosobo, untuk melakukan *perceived* di Semarang, Jawa Tengah. Gangguan balon udara paling besar berada di wilayah Jawa Tengah dan Jawa Timur, pertemuan tersebut dilakukan di Semarang, Jawa Tengah karena kasus yang paling banyak berada pada wilayah Jawa Tengah. Tujuan dari mengundang para pihak yang telah disebutkan sebelumnya merupakan agar semua *stakeholder* bertemu dan dapat memusyawarahkan permasalahan ini bersama dan mengetahui masalah yang dihadapi. Hasil dari diadakannya forum tersebut yakni para pihak yang turut serta sepakat bahwa kegiatan balon udara ini tidak dilarang, tetapi perlu diatur dan dikendalikan agar keberadaan balon udara ini tidak mengganggu dan tidak membahayakan. Kesepakatanannya adalah perlu ada peraturan yang jelas, kemudian juga perlu ada alternatif penyaluran kegiatan tersebut, maka pada tahun 2018, untuk pertama kalinya diselenggarakan Festival Balon di Wonosobo, Jawa Tengah, yang dihadiri langsung oleh Alvin Lie. Balon-balon yang diikuti sertakan festival tersebut harus memenuhi peraturan, yakni sesuai PM Nomor 40 Tahun 2018 Tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat, yakni dengan pengaturan tingkat ketinggian, tidak dilepaskan secara bebas dan sebagainya.

Pemerintah Daerah Wonosobo menginginkan Festival Balon Udara menjadi agenda tahunan, sehingga dapat menjadi daya tarik wisata. Terdapat hadiah juga yang dipersiapkan untuk peserta festival guna meningkatkan daya tarik masyarakat. Selain hal tersebut juga festival ini ditujukan untuk kegiatan

masyarakat, hiburan, sekaligus untuk menyalurkan kreatifitas dan kebanggaan anak muda. Meski telah diadakan acara tersebut, terdapat sebagian masyarakat yang tidak mengikuti festival dan menerbangkan balon udara secara liar tidak terkendali. Pada tahun 2019 Festival Balon Udara tersebut diadakan lebih luas, yakni tutur diselenggarakan juga di wilayah sekitar Pekalongan, Jawa Tengah dan beberapa daerah di Jawa Timur, karena terdapat permintaan dari masyarakat di wilayah-wilayah tersebut. Peserta Festival Balon Udara yang diselenggarakan pada tahun 2019 mengalami peningkatan, namun meski demikian, tetap ditemukan balon yang dilepaskan tanpa kendali ke ruang udara. Pada tahun 2020 festival ditiadakan, karena adanya wabah Pandemi Covid-19 (Corona) yang melanda Indonesia dan negara-negara di Dunia. Anggaran untuk penyelenggaraan festival di tahun tersebut tidak tersedia, serta Pemerintah Daerah dan semua pihak pada fase ini juga terfokus pada arah melindungi masyarakat serta saling menjaga satu sama lain untuk menghindari tertularnya wabah ini. Namun meski ditengah wabah, masih tetap didapati adanya balon udara liar yang dilepas ke ruang udara tanpa kendali, walaupun jumlahnya tidak sebanyak pada tahun-tahun sebelumnya.

Berdasarkan pendekatan yang dilakukan Alvin Lie dilapangan bersama pihak-pihak lain yang turut membantu, untuk mendapat tanggapan langsung dari masyarakat dan mencari tahu dasar dari pelepasan balon udara secara bebas, Alvin Lie mengatakan bahwa ketika berjumpa dengan Komunitas Balon Wonosobo, dan bertanya mengenai alasan mereka melakukan pelepasan balon secara bebas tersebut yang didasarkan pada tradisi ataupun alasan keagaman,

namun tidak terdapat satupun anggota komunitas yang dapat menjawab ataupun menjelaskan alasan mereka melakukan kegiatan tersebut. Kemudian juga terdapat pihak masyarakat yang mengatakan bahwa kegiatan tersebut merupakan pelestarian budaya dimana pada zaman sebelum merdeka, masyarakat Indonesia menakut-takuti penjajah menggunakan balon udara, namun ketika ditinjau dari segi sejarah melalui buku-buku dan bukti-bukti sejarah, tidak ditemukannya kebiasaan tersebut pada masa sebelum merdeka.

Jika masyarakat menyatakan ini adalah suatu tradisi, yang mana tradisi itu memiliki pesan-pesan moral, nilai-nilai sosial dan sebagainya, namun Alvin Lie tidak menemukan jawaban yang pasti dari masyarakat setempat ketika melakukan pendekatan terdahulu. Maka jikalau kegiatan ini dinyatakan sebagai tradisi puluhan tahun, belum ditemukannya bukti yang menguatkan pernyataan tersebut. Memang pernah ada tradisi di daerah lain diluar Wonosobo, Jawa Tengah, yakni tradisi Syawalan, yang dilakukan oleh masyarakat sekitar wilayah Tegal dan Pekalongan, Jawa Tengah, yang dilakukan pada waktu lebaran hari ke-7 (tujuh), namun ketika dilakukan pendekatan untuk mencari informasi mengenai nilai sosial dan pesan moral dari kegiatan tersebut, tidak didapati pihak yang dapat menjawab dengan pasti. Balon-balon yang ditemukan pada tahun-tahun terdahulu juga memiliki spesifikasi dan ukuran yang tidak lebih besar dari balon udara yang ada pada saat ini. Terdapat pernyataan yang dikemukakan oleh masyarakat yang memiliki budaya serupa di daerah lainnya, yakni Pemalang, Purwokerto, Kebumen, Magelang, Purworejo dan juga Ponorogo, bahwa dikatakan kegiatan pelepasan balon udara ini merupakan simbol status atau

simbol kesuksesan putra daerah yang merantau, maka masyarakat ini berlomba-lomba dalam membuat balon udara seagung dan sebesar mungkin serta bagi yang menggunakan mercon (petasan), menggunakan mercon (petasan) tersebut sebanyak mungkin. Hal ini menyebabkan lahirnya spesifikasi balon udara yang semakin kuat dan berbahaya. Demikian latar belakang cikal bakal balon udara yang dapat dijumpai dewasa ini.

Pelepasan balon udara tanpa kendali ke ruang udara disebabkan juga karena masyarakat tidak memiliki teknologi untuk menambat balon tersebut. Alvin Lie menilai bahwa kegiatan balon udara tersebut merupakan sarana penyaluran kreatifitas anak bangsa yang seharusnya dapat dikembangkan, dan dirinya menyatakan bahwa selaku pihak yang turut andil dalam pembentukan PM Nomor 40 Tahun 2018 Tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat, dirinya tidak menginginkan membunuh kreatifitas akan adanya kegiatan ini, maka narasumber menyarankan untuk mengadakan lomba balon udara untuk menjaga tetap tersalurnya kreatifitas masyarakat. Balon udara yang diproduksi oleh masyarakat juga didapati memiliki ukuran yang terbilang besar diantaranya terdapat balon yang memiliki diameter hingga 10 meter, dan tinggi mencapai belasan meter, yang disaksikan dan didokumentasikan langsung oleh narasumber. Jika para pembuat balon udara liar ini dapat diedukasi lebih lanjut dengan diberikannya pendidikan serta pembekalan tentang *aerodinamika*, kemudian *safety* dan sebagainya, tidak menutup kemungkinan bahwa mereka juga dapat membuat balon yang mampu mengangkut manusia, seperti contohnya pada negara Turki. Untuk kedepannya para pelaku pembuat balon udara ini,

harus diberikan pendidikan guna lebih mengenali safety factor dan mengembangkan bakat yang ada, serta kedepannya balon udara yang ada harus melalui proses sertifikasi untuk dapat diterbangkan.

Pada tahun 2017/2018, terdapat peristiwa dimana balon udara yang dilepaskan pada wilayah sekitar Jawa Tengah, dan balon tersebut jatuh di Kalimantan. Karena balon tersebut mencapai ketinggian 40.000 kaki, dan diperkirakan balon tersebut terbawa oleh *jet stream*, yakni angin yang berhembus sangat kencang dengan kecepatan mencapai 100km/jam, yang berada pada ketinggian 40.000 kaki. Dari terjadinya peristiwa tersebut dapat dibuktikan betapa bahaya balon udara yang dilepas tanpa kendali, bukan saja berbahaya bagi keselamatan penerbangan tetapi juga bagi aktivitas yang berada di darat. Selanjutnya setiap balon udara yang telah dilepaskan ke ruang udara tanpa kendali, maka kita tidak akan pernah tau balon tersebut akan ke arah mana dan jatuh dimana, khususnya bagi wilayah Indonesia yang memiliki iklim tropis. Menurut Alvin Lie, hal-hal tersebutlah yang harus dilakukan perhatian khusus, untuk dibina, agar kegiatan tersebut menjadi bersifat produktif, terarah, dan memenuhi unsur-unsur keselamatan.

Selanjutnya Alvin Lie menjelaskan mengenai bahaya yang dapat ditimbulkan akibat adanya peristiwa balon liar ini, yakni pertama besarnya ukuran balon udara, kemudian balon udara liar ini merupakan barang terbang yang tidak terkendali dan tidak terlihat oleh radar, karena bahan yang digunakan hampir tidak mengandung logam, bahkan diradar cuaca pun objek ini tidak dapat terdeteksi. Dengan adanya kondisi seperti ini maka kemungkinan yang dapat

terjadi jika balon udara yang tidak terlihat dan berukuran besar menabrak bagian *cockpit* pesawat, maka pandangan *cockpit* akan terhalang, untuk melakukan terbang menggunakan navigasi masih dapat dilakukan dengan melalui radar dan *autopilot*, namun ketika akan melakukan pendaratan dengan pandangan yang terhalang, maka awak kabin tidak dapat melihat landasan dan sekitarnya, yang tentu dapat berakibat pada terjadinya kecelakaan. Selanjutnya jika balon udara mengenai bagian sayap, pesawat terbang ini yang dapat membuat terbang adalah bagian sayap, *aerodinamika* terjadi yakni disebabkan oleh bentuk sayap. Jika bagian sayap ini terganggu, aerodinamika ini rusak, maka pesawat tersebut terbangnya tidak lagi sempurna, bahkan hingga dapat menyebabkan alat kendalinya tidak dapat lagi berfungsi dengan baik, yang berdampak pada tidak dapat diarahkannya gerak pesawat seperti naik, turun, dan manuver lainnya. Bahaya berikutnya yakni jika balon udara yang terbang bebas tersebut masuk kedalam mesin, hal ini akan menyebabkan mesin tidak berfungsi hingga dapat mengalami ledakan dan terbakar. Kemudian bahaya lainnya yakni dapat jatuh diatas rumah warga yang menyebabkan terjadinya kebakaran. Hal yang harus digaris bawahi dalam bahaya balon udara ini adalah, perlu diingat bahwa balon udara ini memiliki alat pembakaran guna menghasilkan energi panas. Pada zaman dahulu, alat pembakaran pada balon udara hanya menggunakan obor, jika lampion menggunakan lilin, namun yang terjadi pada saat ini adalah tungku pembakaran pada balon udara menggunakan kompor, yang dilengkapi dengan gas elpiji ukuran 3kg, hal tersebut tentu sangat berbahaya karena benda tersebut memiliki daya bakar yang luar biasa, apabila tertabrak oleh pesawat ataupun

menjatuhkan rumah ataupun fasilitas lainnya, dan peristiwa tersebut sudah terjadi dimana balon udara jatuh di atap rumah warga dan sekolah yang menyebabkan kebakaran. Pada praktiknya hingga kini kegiatan penerbangan balon udara secara liar masih kembali terjadi pada tahun 2020 ini, bahwa sebuah balon udara jatuh di daerah Sragen, Jawa Tengah, tepatnya di dekat pintu masuk SPBU, hal ini dinilai Alvin Lie jika sampai jatuh tepat mengenai SPBU dan terjadi kebakaran besar, siapa yang dapat mempertanggung jawabkan atas segala kerugian dari ancaman bahaya tersebut. Selanjutnya pada tahun yang sama, berdasarkan kesaksian Alvin Lie secara langsung yang sempat dirinya abadikan adalah momen balon udara yang terbang mendekati bandar udara dan jatuh tepat di pinggir *runway* Bandara Ahmad Yani, Semarang, Jawa Tengah. Tentunya peristiwa yang masih terus terjadi tersebut sangat mengkhawatirkan bagi keselamatan penerbangan dan keselamatan masyarakat umum untuk kedepannya. Airnav Indonesia melaporkan juga masih terdapat banyak laporan pada tahun ini terkait gangguan balon udara yang mengganggu jalur penerbangan, meski lebih sedikit dari tahun lalu, hal ini didasarkan atas laporan sejumlah pilot yang melihat keberadaan balon disekitar jalur penerbangan, yang berjumlah lebih dari satu, yang umumnya berasal dari wilayah Pantura.

Menelusuri terkait balon udara yang jatuh pada sekitar Bandara Ahmad Yani, Semarang, ditemukan bahwa balon tersebut diluncurkan dari daerah Pekalongan, Jawa Tengah. Pelaku yang melakukan tindakan tersebut telah diamankan oleh pihak kepolisian, namun Alvin Lie menyayangkan bahwa tindakan yang dilakukan hanya berupa teguran, investigasi, serta pembinaan

dengan tidak adanya pemberian sanksi hukum, dan kemudian pelaku tersebut kembali dilepaskan. Alvin Lie menilai bahwa kita perlu memberikan apresiasi kepada masyarakat yang telah patuh mentaati aturan dan mengikuti Festival Balon Udara, namun sebaliknya bagi masyarakat yang tetap melanggar harus diberikan sanksi hukum.

Alvin Lie mengutip ketentuan dalam Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dalam mengklasifikasikan bahwa balon udara merupakan jenis dari pesawat udara yang lebih ringan dari udara. Selanjutnya bahwa didalam Pasal 53 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, dijelaskan bahwa *“Setiap orang dilarang menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain”*. Berdasarkan ketentuan ini Alvin Lie menyatakan bahwa karena balon udara merupakan kategori pesawat udara, maka ketentuan yang terkandung Pasal 53 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan tersebut telah cukup jelas dalam melarang tindakan yang dinilai membahayakan keselamatan penerbangan, dan ketentuan tersebut dapat menjadi acuan dalam melakukan tindakan hukum kepada pelaku yang melakukan pelanggaran. Kemudian ketentuan mengenai sanksi telah dijelaskan juga pada ketentuan Pasal 411 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yang menyatakan bahwa *“Setiap orang dengan sengaja menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang membahayakan*

keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau merugikan harta benda milik orang lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)”. Alvin Lie sangat berharap akan peraturan-peraturan tersebut dapat diterapkan kepada para pelaku yang masih nekat melanggar, harus ada contoh kasus bahwa terdapat orang yang melakukan pelanggaran terkait peristiwa ini didakwa minimal hingga pada tahap pengadilan bahwa pihak yang bersangkutan telah melakukan pelanggaran pada ketentuan peraturan undang-undang yang telah dijabarkan diatas, dan diberikan sanksi yang sesuai dengan ketentuan peraturan tersebut. Hal ini dinilai sangat mempengaruhi masyarakat dalam memberikan efek jera dan adanya ketegasan dari pihak yang berwenang. Jadi dalam berlangsungnya peristiwa ini secara berulang kali, belum ditemukan adanya tindakan pelaku yang dijatuhkan hukuman pidana, sejauh ini tindakan yang dilakukan oleh pihak berwenang adalah tindakan berupa penyitaan balon udara yang digunakan, pelaku dipanggil pihak kepolisian, dikenakan wajib lapor, dan pembinaan, kemudian pelaku dibebaskan. Ketentuan-ketentuan yang terdapat pada undang-undang khususnya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, sama sekali belum pernah diterapkan sebagai alat untuk menghukum pelaku peluncur balon.

Selain bahaya yang mengancam keselamatan, terdapat juga kerugian yang ditimbulkan akibat terus berlangsungnya kegiatan pelepasan balon udara secara bebas, yakni diantaranya adalah jarak yang ditempuh jalur penerbangan menjadi

semakin jauh akibat adanya pengalihan jalur untuk menghindari daerah-daerah yang terdampak balon dengan diterbitkannya NOTAM (*Notice to Airmen*), sehingga menyebabkan biaya yang dikeluarkan untuk bahan bakar dan keperluan lainnya menjadi lebih tinggi, hal ini berdampak pada kerugian yang harus diemban maskapai, kemudian hal tersebut juga berdampak pada lebih lamanya waktu perjalanan yang dapat merugikan pihak penumpang, serta kerugian lainnya yakni kerusakan komponen pesawat akibat benturan, tabrakan atau bersinggungan dengan balon udara, hingga kerugian yang berdampak pada masyarakat umum, yakni berupa kebakaran rumah yang atapnya tertimpa oleh balon udara yang jatuh, kemudian fasilitas umum seperti sekolah yang terbakar, dan sebagainya akibat dari balon udara yang jatuh. Hal-hal mengenai kerugian yang telah disebutkan diatas merupakan kejadian nyata yang pernah terjadi, dan harus segera ditanggulangi secepatnya agar tidak terus berlangsung dalam jangka waktu yang lama dan demi menghindari bahaya yang lebih serius.

Kesulitan yang dihadapi Pilot dalam menghadapi balon udara pada saat penerbangan yakni balon udara merupakan barang yang hanya dapat dilihat keberadaannya melalui kontak visual atau terlihat dengan mata dan baru dapat dilaporkan kepada pihak *pelayanan navigasi* ataupun *traffic control*, karena balon udara tidak dapat terdeteksi oleh radar. Hal ini menyebabkan terganggunya konsentrasi Pilot, karena harus memperhatikan apakah terdapat balon udara disekitar jalur penerbangan dan jika terdapat kontak dengan balon tersebut maka Pilot harus memperhatikan arah balon udara tersebut terbang demi mewaspadaai agar tidak adanya benturan balon udara dengan badan dan

komponen pesawat. Alvin Lie bersyukur hingga saat ini belum ada kecelakaan yang diakibatkan oleh tabrakan pesawat dengan balon udara, namun kondisi ini juga dinilai tidak boleh terus berlangsung dan harus segera mengambil langkah untuk mengatasinya.

Alvin Lie menyatakan bahwa penerbangan yang melalui jalur penerbangan di atas Pulau Jawa ini bukan hanya penerbangan domestik. Penerbangan internasional dari Selandia Baru (New Zealand) dan Australia yang menuju Singapura, Malaysia, Hongkong, China dan Jepang juga melalui jalur penerbangan di atas Pulau Jawa ini. Alvin Lie menambahkan bahwa jalur penerbangan Jakarta menuju Surabaya PP merupakan salah satu jalur penerbangan terpadat di dunia. Ketika pihak pelayanan navigasi menerbitkan NOTAM, maka NOTAM tersebut tidak hanya berlaku bagi penerbangan domestik, namun juga berlaku bagi semua penerbangan internasional yang masuk wilayah Indonesia, terutama yang akan melintas diatas Pulau Jawa akan mendapatkan NOTAM tersebut, hal ini menjadi sorotan negatif oleh semua negara-negara yang berkepentingan. NOTAM diterbitkan dan dipublikasikan seta diakses oleh semua negara yang pesawatnya akan melalui Indonesia.

Menurut Alvin Lie, pelaksanaan PM 40 Tahun 2018 Tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat dirasa tidak akan efektif, jika pemerintah hanya mengandalkan peraturan tersebut sebagai acuan untuk menjamin masyarakat tidak akan melakukan pelanggaran karena telah dilarang,

berlakunya peraturan tersebut cukup terbantu dengan diadakannya festival dalam meredam masyarakat dari kegiatan peluncuran balon secara bebas. Namun hal tersebut tidak cukup untuk benar-benar menghilangkan gangguan dari kegiatan ini, Alvin Lie menilai perlu diadakan solusi lainnya dan tindakan lanjutan secara tegas untuk pelaku yang masih nekat melanggar guna tegaknya peraturan dan memberikan efek jera. Kalau hanya berpaku pada peraturan saja tanpa adanya solusi, pengawasan intensif, perlindungan, dan penegakan hukum maka langkah dalam menanggulangi permasalahan ini akan sulit untuk diselesaikan.

Alvin Lie kemudian menjabarkan mengenai faktor kesulitan yang dialami dalam penanganan permasalahan ini di lapangan, narasumber mengatakan bahwa permasalahan ini merupakan permasalahan sosial Indonesia, masalah nilai-nilai dan perilaku sosial masyarakat, masih banyak terdapat sebagian masyarakat yang semau dirinya sendiri dan tidak peduli orang lain, tidak peduli oleh peraturan, hanya menuntut hak dan tidak melaksanakan kewajiban. Terdapat beberapa kasus dimana munculnya konflik antara warga dengan aparat, yang mana warga melakukan perlawanan ketika hendak dilakukan razia. Hal ini menurut penelusuran juga terjadi bukan tanpa sebab, melainkan terdapat anggapan masyarakat bahwa mereka telah membayar kepada segelintir oknum-oknum aparat, sehingga menjadikan wibawa aparat dalam rangka penegakan aturan menjadi menurun dan kehilangan simpati masyarakat.

Berdasarkan berbagai hal yang telah dijelaskan sebelumnya, Alvin Lie memberikan kesimpulan terkait permasalahan ini, yang dinyatakan bahwa pendekatan yang harus dilakukan oleh pemerintah dalam menangani permasalahan ini harus *multi approach*, diantaranya pendekatan penegakan hukum, penegakan peraturan, pemberian sanksi pidana untuk menjadi efek jera bagi para pelanggar dan juga masyarakat lain, kemudian juga harus adanya pendekatan sosial dan alternatif lainnya, yakni Festival Balon Udara yang diadakan harus dilestarikan dan mengandung nilai ekonomi bagi masyarakat, serta kebanggaan bagi masyarakat, hal ini agar menciptakan kontrol sosial antar masyarakat, menjadikan masyarakat yang saling mengawasi masyarakat itu sendiri. Bagi masyarakat yang benar-benar memiliki keterampilan, minat, bakat dalam membuat balon, Alvin Lie berharap pemerintah menyediakan anggaran untuk memberikan wadah dalam membina masyarakat agar kegiatan ini menjadi terarah hingga dapat seperti negara-negara lain sebagai contohnya adalah Turki, Australia dan Selandia Baru, yakni dapat membuat balon udara berukuran besar yang dapat mengangkut manusia sebagai sarana wisata, balon udara ini tidak melakukan penerbangan namun dapat terbang hingga ketinggian tertentu untuk memberikan pengalaman baru dan mengamati indahnya pemandangan sekitar. Tentu jika kegiatan ini dapat terarah dan pemerintah dapat memberikan wadah bagi kreatifitas masyarakat, hal ini dapat mendorong ekonomi masyarakat dari segi pendapatan pariwisata. Harapan dari adanya pembinaan ini adalah dapat membantu penegakan hukum, pemberian insentif, dan edukasi serta pengembangan potensi sumber daya manusia dalam membuat balon udara yang

sesuai dengan standar keselamatan dan dapat mengangkut manusia. Pemerintah diharapkan agar dapat selalu mengedukasi mengenai bahaya balon udara kepada masyarakat, dengan tidak hanya pada satu waktu, demi memberikan kesadaran masyarakat serta gangguan jalur penerbangan yang disebabkan oleh balon udara yang tidak terkendali dapat segera teratasi.

BAB IV

ANALISA

Moda transportasi hadir guna memudahkan kebutuhan manusia dalam menjalankan aktivitas sehari-hari untuk berpindah tempat hingga pengiriman barang. Terdapat beberapa jenis moda transportasi yang dapat menjadi pilihan, diantaranya adalah moda transportasi darat, moda transportasi udara, dan moda transportasi laut. Indonesia sendiri telah memiliki seluruh moda transportasi tersebut, guna memudahkan aktivitas masyarakat agar dapat tetap terhubung satu sama lain.

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki wilayah negara cukup luas, dengan ini masyarakat membutuhkan moda transportasi yang dapat mengangkut mereka lebih cepat dan efisien diantara moda lainnya sebagai bentuk pilihan untuk berbagai kebutuhan yang ada, seperti halnya untuk perjalanan jarak jauh antar kota, provinsi hingga pulau.⁴⁴⁾ Oleh karena hal tersebut, maka diantara pilihan moda transportasi yang ada, moda transportasi udara dapat mewakili bentuk pilihan yang dibutuhkan masyarakat. Moda transportasi udara yang dapat memenuhi kebutuhan tersebut yakni adalah pesawat udara.

Sebagaimana amanat Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara

⁴⁴⁾ H. K. Martono, *Hukum Penerbangan berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009*, Bandung: Mandar Maju, 2009. Hlm 3.

Republik Indonesia 1945, yakni untuk upaya mencapai tujuan nasional, memantapkan wawasan nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang dapat mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antarbangsa, dan memperkuat kedaulatan negara. Maka penerbangan dinilai memiliki karakteristik dari sistem transportasi yang mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang handal, serta sangat memerlukan keamanan yang optimal.⁴⁵⁾

Menyadari pentingnya peran akan transportasi udara tersebut bagi kelangsungan negara, penyelenggaraan penerbangan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, selamat, aman, efektif dan efisien guna menjamin terselenggaranya keselamatan penerbangan bagi para pengguna moda transportasi udara. Keselamatan penerbangan itu sendiri terkandung dalam Pasal 1 Angka 48 serta Pasal 308 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yang dimana merupakan suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.⁴⁶⁾

Dalam penyelenggaraan transportasi udara, maka tidak serta merta setiap pemilik maskapai pesawat udara dapat melangsungkan penerbangan sesuai

⁴⁵⁾ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

⁴⁶⁾ *Ibid.*

kehendaknya masing-masing. Setiap pesawat udara yang akan beroperasi memiliki jadwal, rute serta jalur penerbangan yang telah ditetapkan. Hal ini guna menjamin teraturnya arus lalu lintas penerbangan serta keselamatan pergerakan pesawat udara itu sendiri, hal tersebut dinyatakan dalam Pasal 266 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.⁴⁷⁾ Guna menjamin keselamatan penerbangan yang merupakan unsur utama dalam melangsungkan aktivitas transportasi udara, pemerintah bertanggung jawab menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan terhadap pesawat udara yang beroperasi di ruang udara yang dilayani, yang dibentuk dalam suatu lembaga yang bertujuan khusus mengutamakan keselamatan penerbangan, seperti yang telah diamanatkan Pasal 271 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, pelayanan navigasi tersebut dilaksanakan dengan mempertimbangkan struktur jalur penerbangan, arus lalu lintas penerbangan, dan efisiensi pergerakan pesawat udara.⁴⁸⁾ Pengaturan mengenai lalu lintas penerbangan juga telah diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor: KP 151 Tahun 2016 tentang Standar Teknis dan Operasi (*Manual Of Standard CASR 172-01*) Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan, yang didalamnya terkandung tujuan dari pelayanan lalu lintas penerbangan yakni diantaranya, mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara di udara, mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara dengan halangan (*obstruction*) di *manoeuvring area*, memperlancar dan keteraturan lalu lintas penerbangan, memberikan

⁴⁷⁾ *Ibid.*

⁴⁸⁾ *Ibid.*

petunjuk dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan dan memberikan notifikasi (informasi) kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan (*search and rescue*) dan membantu organisasi tersebut.⁴⁹⁾

Meskipun lembaga-lembaga terkait yang dibentuk oleh pemerintah serta pemerintah itu sendiri telah berupaya sedemikian rupa membentuk peraturan guna menjamin keselamatan penerbangan, namun pada praktiknya dalam penyelenggaraan transportasi udara khususnya di Indonesia, sebuah peraturan dan adanya lembaga yang andal dalam melakukan pelayanan menjamin keselamatan penerbangan terlihat tidak cukup untuk dapat benar-benar menyelamatkan penerbangan dari terjadinya peristiwa kecelakaan. Peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan penerbangan di Indonesia sangatlah penting, mengingat kesadaran masyarakat akan taat peraturan masih kurang, serta beragamnya budaya yang berbeda disetiap daerah, dimana hal ini tidak menutup kemungkinan hal-hal yang dapat mengancam keselamatan penerbangan akan selalu terjadi setiap saat. Maka dalam Pasal 396 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan telah menentukan bahwa peran masyarakat memiliki peran penting untuk dapat turut bertanggung jawab menjaga ketertiban serta keselamatan dan keamanan penerbangan.⁵⁰⁾

Keselamatan penerbangan merupakan faktor penting yang harus

⁴⁹⁾ Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor: KP 151 Tahun 2016 tentang Standar Teknis dan Operasi (*Manual Of Standard CASR 172-01*) Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan.

⁵⁰⁾ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

diperhatikan oleh setiap negara. Setiap negara memiliki kewajiban dalam memperhatikan keselamatan penerbangan di negara tersebut. Keselamatan ini ditekankan dalam Konvensi Chicago 1944. Pasal 3 Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa:

- e) “...
- f) ...
- g) ...
- h) *“The contracting state undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.”*

Keselamatan penerbangan ini telah diatur juga didalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, dan dituangkan dalam Pasal 1 Angka 48 yang menyatakan bahwa:

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.

Kemudian ketentuan mengenai keselamatan penerbangan tersebut diatur khusus dalam Pasal 308 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yakni dinyatakan bahwa:

- (3) *“Menteri bertanggung jawab terhadap keselamatan*

penerbangan nasional”.

- (4) *“Untuk menjamin keselamatan penerbangan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Menteri menetapkan program keselamatan penerbangan nasional (state safety program)”.*

Selanjutnya didalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, mengatur secara tersendiri mengenai ketentuan-ketentuan dalam pelaksanaan keselamatan penerbangan, yang mana disebutkan didalam Pasal 1 Angka 1 sebagai berikut:

- (2) *“Keamanan dan keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi untuk mewujudkan penerbangan dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan”.*

Maka Berdasarkan ketentuan pasal-pasal dalam peraturan perundang-undangan di atas, maka negara wajib untuk menjaga keselamatan penerbangan di negara yang merupakan faktor penting didalam aktivitas penerbangan. Tanggung jawab negara dalam menjamin keselamatan penerbangan diatur dalam Pasal 10 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yakni negara diamanatkan bahwa:

- (1) *“Penerbangan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah”.*
- (2) *“Pembinaan Penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1)*

meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan”.

- (3) *“Pengaturan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis yang terdiri atas penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan serta perizinan”.*
- (4) *“Pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian”.*
- (5) *“Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi kegiatan pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundangundangan termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum”.*
- (6) *“Pembinaan Penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat dan diarahkan untuk”:*
 - a. *“memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang secara massal melalui angkutan udara dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman, dan berdaya guna, dengan biaya yang wajar”;*
 - b. *“meningkatkan penyelenggaraan kegiatan angkutan udara, kebandarudaraan, keselamatan dan keamanan,*

serta perlindungan lingkungan sebagai bagian dari keseluruhan moda transportasi secara terpadu dengan memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi”;

- c. *“mengembangkan kemampuan armada angkutan udara nasional yang tangguh serta didukung industri pesawat udara yang andal sehingga mampu memenuhi kebutuhan angkutan, baik di dalam negeri maupun dari dan ke luar negeri”;*
- d. *“mengembangkan usaha jasa angkutan udara nasional yang andal dan berdaya saing serta didukung kemudahan memperoleh pendanaan, keringanan perpajakan, dan industri pesawat udara yang tangguh sehingga mampu mandiri dan bersaing”;*
- e. *“meningkatkan kemampuan dan peranan kebandarudaraan serta keselamatan dan keamanan penerbangan dengan menjamin tersedianya jalur penerbangan dan navigasi penerbangan yang memadai dalam rangka menunjang angkutan udara”;*
- f. *“mewujudkan sumber daya manusia yang berjiwa kedirgantaraan, profesional, dan mampu memenuhi kebutuhan penyelenggaraan penerbangan; dan*
- g. *memenuhi perlindungan lingkungan dengan upaya*

pencegahan dan penanggulangan pencemaran yang diakibatkan dari kegiatan angkutan udara dan kebandarudaraan, dan pencegahan perubahan iklim, serta keselamatan dan keamanan penerbangan”.

- (7) *“Pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (6) dilakukan secara terkoordinasi dan didukung oleh instansi terkait yang bertanggung jawab di bidang industri pesawat udara, lingkungan hidup, ilmu pengetahuan dan teknologi, serta keuangan dan perbankan”.*
- (8) *“Pemerintah daerah melakukan pembinaan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sesuai dengan kewenangannya”.*

Atas dasar tersebut maka negara dalam hal ini mengemban kewajiban dan tanggung jawab dalam menjamin terselenggaranya aktivitas penerbangan yang aman dan selamat dengan melakukan pembinaan yang meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Mengenai pengawasan keselamatan penerbangan ditegaskan kembali dalam Pasal 312 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, bahwa:

- (1) *“Menteri bertanggung jawab terhadap pengawasan keselamatan penerbangan nasional”.*
- (2) *“Pengawasan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan kegiatan pengawasan berkelanjutan*

untuk melihat pemenuhan peraturan keselamatan penerbangan yang dilaksanakan oleh penyedia jasa penerbangan dan pemangku kepentingan lainnya yang meliputi:

- a. audit;*
 - b. inspeksi;*
 - c. pengamatan (surveillance); dan*
 - d. pemantauan (monitoring)”.*
- (3) *“Pelaksanaan pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh unit kerja atau lembaga penyelenggara pelayanan umum”.*
- (4) *“Terhadap hasil pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Menteri melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum”.*
- (5) *“Ketentuan lebih lanjut mengenai pengawasan keselamatan penerbangan, unit kerja, dan lembaga penyelenggara pelayanan umum diatur dengan Peraturan Menteri”.*

Selanjutnya dalam hal penegakkan hukum Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menyatakan didalam Pasal 313 bahwa:

- (1) *“Menteri berwenang menetapkan program penegakan hukum dan mengambil tindakan hukum di bidang keselamatan penerbangan”.*
- (2) *“Program penegakan hukum sebagaimana dimaksud pada ayat*

(1) memuat:

- a. tata cara penegakan hukum;*
- b. penyiapan personel yang berwenang mengawasi penerapan aturan di bidang keselamatan penerbangan;*
- c. pendidikan masyarakat dan penyedia jasa penerbangan serta para penegak hukum; dan*
- d. penindakan”.*

(3) “Tindakan hukum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:

- a. sanksi administratif; dan*
- b. sanksi pidana”.*

Tujuan dari penyelenggaraan penerbangan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat. Hal ini dituangkan dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Berdasar pada pernyataan tersebut dan ketentuan tiap pasal dari peraturan-peraturan yang telah dijabarkan sebelumnya, terlihat bahwa keselamatan penerbangan merupakan faktor utama yang harus dijaga keberlangsungannya guna menghindari timbulnya kerugian baik dalam segi materil, imateril hingga korban jiwa. Demi menjamin terselenggaranya faktor keselamatan tersebut maka pemerintah berperan penting untuk menjaga agar aktivitas penerbangan terhindar dari ancaman bahaya yang dapat menciderai faktor keselamatan tersebut.

Indonesia merupakan negara yang memiliki beragam suku dan budaya.

Setiap suku memiliki ciri khas budaya dalam melakukan kebiasaan yang telah berlangsung lama dan dipercaya sebagai warisan dari leluhur baik dari suku ataupun agama tertentu. Seperti halnya kegiatan budaya masyarakat di wilayah Pulau Jawa, antara lain daerah Jawa Tengah dan Jawa Timur yang memiliki tradisi meluncurkan balon udara ketika memasuki masa hari raya lebaran, yang kerap dikenal dengan tradisi Syawalan. Beberapa daerah tersebut diantaranya adalah Tegal, Pekalongan, Pemalang, Wonosobo, Parakan, Kajen, Pacitan, Ponorogo dan beberapa daerah lainnya. Pelepasan balon udara ke ruang udara dengan bebas memiliki makna tersendiri bagi masyarakat budaya setempat, hal ini didapat berdasarkan pernyataan masyarakat tersebut. Gerry Soejatman selaku pengamat penerbangan menjelaskan bahwa pelepasan balon udara yang dilakukan masyarakat budaya merupakan suatu bentuk keyakinan masyarakat yang dianggap memiliki nilai dan makna sebagai pelepas harapan, pelepas dosa, permohonan harapan dan sebagainya. Budaya balon udara yang dilepaskan ke udara secara bebas oleh masyarakat di setiap wilayah di berbagai negara memang telah dijadikan simbol nilai keagamaan dan keyakinan.

Berkaitan dengan hal yang telah dijelaskan diatas, kegiatan pelepasan balon udara secara bebas, selain sebagai bentuk melestarikan budaya dan menghormati kepercayaan masyarakat. Ternyata pada praktik pelaksanaan kegiatan budaya tersebut menimbulkan dampak yang berakibat pada terganggunya jalur penerbangan akibat tidak terkendalinya balon yang telah dilepaskan. Gangguan yang disebabkan oleh balon udara yang memasuki jalur penerbangan menyebabkan keselamatan penerbangan menjadi terancam keberlangsungannya.

Balon udara merupakan bagian dari jenis pesawat udara, hal ini dijelaskan

dalam Konvensi Paris 1919 yang menyatakan bahwa pesawat udara adalah setiap alat (*machine*) yang dapat terbang diatmosfir karena daya angkat dari reaksi udara. Kemudian diatur pula didalam Konvensi Chicago 1944 yakni terkandung dalam Annex 7 yang menyatakan bahwa pesawat udara adalah setiap alat (*machine*) yang dapat terbang diatmosfir karena daya angkat dari reaksi udara kecuali reaksi udara terhadap permukaan bumi. Pengertian tersebut membatasi berlakunya undang-undang ini yang hanya berlaku bagi pesawat udara (*aircraft*). Pengertian mengenai pesawat udara ini juga telah diatur didalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang memiliki definisi sama dengan kandungan didalam Konvensi Chicago 1944. Berdasarkan definisi-definisi mengenai pesawat udara yang telah dijelaskan sebelumnya, maka pesawat udara dapat terdiri dari layang-layang, gantole, pesawat luncur (*glider*), balon bebas (*free balloon*), balon terkendali (*dirigible balloon*), pesawat terbang (*aeroplane*), helikopter (*helikopter*), pesawat udara sangat ringan (*ultra light*), semua jenis pesawat udara tersebut berlaku Undang-Undang Penerbangan dalam mengaturnya.⁵¹

Balon udara memiliki definisi secara khusus yang terkandung didalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2018 Tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat yang menyebutkan bahwa balon udara adalah benda yang lebih ringan dari pesawat udara yang tidak digerakkan oleh mesin namun dapat terbang karena diisi dengan gas yang dapat mengapung (*gas bouyancy*) atau melalui pemanasan udara (*Airborne Heater*).

⁵¹ H. K. Martono, *Hukum Penerbangan berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009*, Bandung: Mandar Maju, 2009. *Hlm* 351.

Pesawat udara merupakan istilah umum yang digunakan untuk menggambarkan berbagai alat/mesin yang dapat terbang. Mesin-mesin ini dapat dikategorikan berdasarkan faktor-faktor termasuk:

- a. cara pengangkatan dicapai,
- b. apakah mesin memberikan daya, dan
- c. apakah sayap dipasang pada tempatnya atau diputar (seperti pada helikopter).

Dua kategori utama dalam Pesawat Udara yakni adalah:

- a. pesawat yang lebih ringan dari udara, yang mencapai daya angkat dengan menangkap gas yang lebih ringan dari udara, seperti udara panas atau helium; dan
- b. pesawat yang lebih berat dari udara, yang menggabungkan beberapa bentuk sayap yang, ketika dipindahkan melalui udara, menghasilkan daya angkat.

Di kedua kategori pesawat ini, ada berbagai ukuran, konfigurasi, dan jenis dari masing-masing pesawat udara tersebut, berikut ICAO (*International Civil Aviation Organization*) menguraikan kategori pesawat udara.

Pertama adalah pesawat udara dalam kategori lebih ringan dari udara. Mereka termasuk *airships* (balon udara berpenumpang), *captive balloons* (yang balon udara yang ditambatkan ke tanah), dan *free balloons* (balon udara yang tidak ditambatkan dan bergerak mengikuti arah angin mendorong mereka). Perbedaan

utama antara balon udara tanpa awak dan balon udara terkendali adalah bahwa balon udara tanpa awak tidak memiliki kontrol arah dan arah perjalanan bergantung pada angin, sedangkan balon udara terkendali seperti *airships* memiliki daya dan memiliki permukaan kontrol.⁵²

Selanjutnya kategori pesawat udara yang lebih berat dari udara, berisi koleksi pesawat yang lebih beragam. Diantaranya adalah:

- a. Pesawat terbang bertenaga mesin, yakni kategori pesawat udara yang dikendalikan, lebih berat dari udara yang mendapatkan gaya angkat berasal dari sayap tetap yang dibantu oleh mesin. Pesawat terbang adalah yang paling sering dipikirkan oleh orang-orang ketika mereka mendengar kata pesawat terbang. Pesawat terbang juga disebut pesawat sayap tetap, yang membedakannya dari helikopter dengan sayap berputar. Pesawat terbang dapat dikonfigurasi dengan roda untuk mendarat di tanah (*landplanes*), dengan flats untuk mendarat di atas air (*seaplanes*) atau dengan kombinasi yang memungkinkan mereka untuk beroperasi di kedua lingkungan (amfibi).
- b. *Rotorcraft* - pesawat yang memiliki sayap berputar (rotor). Bilah rotor dapat dianggap sebagai sayap berputar, dengan bentuk bersilangan yang menyerupai tetesan air mata. Ketika mereka berputar, mereka menghasilkan area bertekanan rendah di atas

⁵² Suzanne K. Kearns, *Fundamentals Of International Aviation*, New York: Taylor & Francis Group, 2018. Hlm 31.

rotor yang menghasilkan gaya angkat. Helikopter menggabungkan mesin yang memberi daya pada bilah rotor, sementara *gyroplanes* memiliki bilah rotor yang tidak bertenaga bersama dengan baling-baling bertenaga.

- c. *Ornithopters* - pesawat yang mengepakkan sayapnya seperti burung untuk mencapai daya angkat. Pesawat ini sebagian besar eksperimental dan tidak memainkan peran penting didalam dunia penerbangan sipil.
- d. *Glider* - pesawat terbang tanpa daya yang membutuhkan bantuan (seperti dari pesawat derek) untuk dapat mengudara. Setelah mengudara, *glider* dapat memanfaatkan arus udara untuk mempertahankan dan bahkan mendapatkan ketinggian.⁵³

Berkaitan dengan permasalahan yang dihadapi, adanya kegiatan budaya masyarakat dalam melestarikan kebudayaan ataupun dalam melakukan aktivitas kepercayaan suku tertentu, peluncuran balon udara dalam kegiatan budaya secara tidak terkendali memiliki potensi menyebabkan terancamnya keselamatan penerbangan yang berdampak pada kecelakaan terhadap pesawat terbang, orang dan harta benda.

Berdasarkan peraturan-peraturan dan pengertian mengenai balon udara yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa balon udara merupakan termasuk kedalam

⁵³ *Ibid, Hlm. 32.*

jenis pesawat udara, maka dengan terjadinya peristiwa gangguan balon udara di wilayah jalur penerbangan Jakarta menuju Yogyakarta, tepatnya di wilayah Wonosobo, Jawa Tengah, dalam terjadinya peristiwa tersebut sebenarnya telah memiliki dasar hukum yang mengatur yakni didalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, tepatnya didalam Pasal 53 Ayat (1) yang dinyatakan bahwa:

“Setiap orang dilarang menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain”.

Dan ditegaskan dalam lanjutannya mengenai sanksi yang dapat diterapkan bagi setiap orang yang melanggar ketentuan tersebut, yakni terkandung di dalam Pasal 411 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yang menyatakan:

“Setiap orang dengan sengaja menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau merugikan harta benda milik orang lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)”.

Alvin Lie selaku Anggota Ombudsman RI dan Pengamat Penerbangan, menegaskan hal serupa mengenai peristiwa balon udara ini, Alvin Lie mengutip

ketentuan dalam Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dalam mengklasifikasikan bahwa balon udara merupakan jenis dari pesawat udara yang lebih ringan dari udara. Selanjutnya pengamat penerbangan tersebut merujuk Pasal 53 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, berdasarkan ketentuan tersebut Alvin Lie menyatakan bahwa karena balon udara merupakan kategori pesawat udara, maka ketentuan yang terkandung Pasal 53 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan tersebut telah cukup jelas dalam melarang tindakan yang dinilai membahayakan keselamatan penerbangan, dan ketentuan tersebut dapat menjadi acuan dalam melakukan tindakan hukum kepada pelaku yang melakukan pelanggaran. Kemudian ketentuan mengenai sanksi telah dijelaskan juga pada ketentuan Pasal 411 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yang telah diatur mengenai sanksi apa saja yang dapat diterapkan bagi para pelanggar. Alvin Lie sangat berharap akan peraturan-peraturan tersebut dapat diterapkan kepada para pelaku yang masih nekat melanggar, harus ada contoh kasus bahwa terdapat orang yang melakukan pelanggaran terkait peristiwa ini didakwa minimal hingga pada tahap pengadilan bahwa pihak yang bersangkutan telah melakukan pelanggaran pada ketentuan peraturan undang-undang yang telah dijabarkan diatas, dan diberikan sanksi yang sesuai dengan ketentuan peraturan tersebut. Hal ini dinilai sangat mempengaruhi masyarakat dalam memberikan efek jera dan adanya ketegasan dari pihak yang berwenang.

Selanjutnya mengenai ketentuan yang mengatur adanya kegiatan budaya masyarakat dalam melepaskan balon udara secara bebas dengan tidak terkendali,

telah terdapat peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur, yakni terdapat pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2018 Tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat (PM 40 Tahun 2018). Dalam peraturan tersebut mengatur mengenai ketentuan-ketentuan dan batasan-batasan masyarakat dalam melakukan kegiatan budaya melepaskan balon udara.

Ketentuan didalam PM Nomor 40 Tahun 2018 ini, merujuk pada *Federal Aviation Regulations (FAR), Title 14 : Civil Aviation Regulations (CFR) Part 101 - Moored Balloons, Kites, Amateur Rockets, Unmanned Free Balloons, and Certain Model Aircraft*. Mengenai balon udara tanpa awak tepatnya diatur dalam *Subpart D* tentang *Unmanned Free Balloons*. Aturan-aturan didalam FAR 14 CFR Part 101 ini juga telah tertuang didalam peraturan menteri yakni Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2009 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 101 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 101*) Tentang Balon Udara yang ditambatkan, Layang-Layang, Roket Tanpa Awak dan Balon Udara Bebas Tanpa Awak (*Moored Balloons, Kites, Unmanned Rockets, and Unmanned Free Balloons*). Peraturan-peraturan tersebut mengatur mengenai Penerapan, Batasan pengoperasian, Persyaratan peralatan dan penandaan, Persyaratan pemberitahuan dan Laporan posisi balon, dalam melaksanakan kegiatan peluncuran balon udara bebas tanpa kendali.

Selanjutnya dari kesekian peraturan yang telah dijabarkan diatas, demi menjaga terwujudnya tujuan dari aturan yang telah diterbitkan, maka dalam penyelenggaraan penerapan dan penegakkan hukum di lapangan menjadi tanggung

jawab daripada pemerintah serta jajarannya yang telah diamanatkan oleh undang-undang untuk melakukan pengaturan, pengawasan, pembinaan dan penegakkan hukum.

Meninjau dari peristiwa yang terjadi penulis melihat bahwa peraturan yang berlaku seperti PM Nomor 40 Tahun 2018 Tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat akan tidak berlaku efektif apabila aspek-aspek yang ditekankan oleh pemerintah selaku regulator hanya mengedepankan larangan tanpa melakukan pendekatan lainnya, karena kasus yang dihadapi merupakan permasalahan sosial dan budaya yang membutuhkan *treatment* khusus dalam menanggulangnya. permasalahan yang terlihat dari terus berlangsungnya peristiwa serupa yakni adalah permasalahan terkait penegakan hukum yang dilakukan pihak terkait. Menurut Prof. Ahmad Sudiro selaku Dosen Pengajar Mata Kuliah Hukum Transportasi di Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara penegakan hukum yang dapat dilakukan berupa tindakan dengan pendekatan secara Preventif dan Kuratif, yakni teguran (persuasif) dan apabila peringatan tersebut tidak diindahkan maka harus ada pemberian sanksi seperti yang telah diamanatkan oleh peraturan yang berlaku guna memberikan efek jera.

Namun selain penegakan hukum, hal yang dapat dilakukan dalam mencegah peristiwa serupa kembali terjadi yakni adalah sosialisasi dan edukasi oleh pemerintah serta pihak terkait kepada masyarakat setempat yang memiliki budaya menerbangkan balon udara, bahwa dengan menerbangkan balon udara ke angkasa secara bebas dapat mengganggu dan mengancam keselamatan penerbangan.

Langkah sosialisasi dan edukasi ini dinilai perlu dilakukan karena tidak semua masyarakat mengerti akan bahaya dan dampak terhadap penerbangan akibat aktivitas menerbangkan balon udara, serta diberikan edukasi mengenai adanya ancaman hukuman apabila masyarakat masih nekat melakukan kegiatan tanpa mengikuti aturan yang telah diberikan. Soerjono Soekanto menyatakan bahwa pada hakikatnya penyelenggaraan hukum bukan hanya mencakup *law enforcement*, namun juga *peace maintenance*, karena penyelenggaraan hukum sesungguhnya merupakan proses penyerasian antara nilai kaedah dan pola perilaku nyata yang bertujuan untuk mencapai kedamaian.⁵⁴

Menurut pendapat Dosen Pengajar Mata Kuliah Hukum Udara dan Angkasa di Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara yakni Prof. H.K Martono, balon udara termasuk dalam jenis pesawat udara, balon merupakan pesawat udara yang lebih ringan dari udara yang dapat terbang bebas tanpa awak maupun dikendalikan, hal ini terkandung dalam Konvensi Chicago 1944. Balon udara yang menyelimuti ruang udara di Jawa Tengah ini merupakan balon udara bebas yang tidak dapat dikendalikan. Balon udara bebas harus diatur keberadaannya agar tidak membahayakan aktivitas penerbangan dan aktivitas umum. Keberadaan balon udara yang membahayakan, terutama bagi aktivitas penerbangan harus segera dilakukan penanganan. Hal ini adalah tanggung jawab pemerintah, yakni dengan cara mengatur kegiatan pelepasan balon udara agar tidak membahayakan, hal ini masuk ke dalam ranah hukum publik. Tanggung jawab pemerintah dalam menjamin

⁵⁴ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegeakan Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, Cetakan Kelima, 2004), Hlm. 42

keselamatan dalam aktivitas penerbangan ini diatur dalam Pasal 10 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Prof. Martono menjelaskan bahwa tugas pemerintah dalam menjaga berlangsungnya aktivitas penerbangan yang aman diantaranya melakukan pengawasan, pengendalian, mengatur, melakukan pendekatan, pembinaan dan penegakkan hukum. Penanggulangan masalah ini terkait pada aspek *Liablity* dan *Responsibility* pemerintah sebagai pihak yang diamanatkan oleh undang-undang untuk menjaga keselamatan penerbangan terselenggara dengan baik.

Selanjutnya Prof. Ahmad Sudiro kembali berpendapat bahwa kondisi terganggunya jalur penerbangan oleh aktivitas balon udara liar ini apabila terus dibiarkan dan berlangsung dalam jangka waktu lama, maka akan sangat mengganggu dan berbahaya bagi aktivitas penerbangan, terutama keselamatan dari pesawat udara yang melintasi jalur terdampak. Bahaya yang akan dihadapi berupa gangguan penglihatan awak kabin atau pilot yang mengendalikan pesawat udara, terlebih apabila balon udara tersebut pecah dan atau tertabrak tepat dibagian kaca bagian depan kemudi, sehingga menutupi pandangan dari awak kabin atau pilot, hal ini tentunya akan sangat menyulitkan dan membahayakan keselamatan penerbangan tersebut. Terdapat gangguan pada jalur penerbangan serupa lainnya yang membahayakan keselamatan penerbangan, dimulai dari layang-layang hingga burung, yang mana objek gangguan tersebut telah menyebabkan kecelakaan yang berakibat pada kerusakan pesawat, baik akibat benturan ataupun objek yang masuk ke dalam baling-baling. Hal ini tentunya akan sangat berbahaya apabila kondisi ini masih terus berlangsung, sama halnya dengan balon udara yang hingga kini masih

terlihat mengganggu jalur penerbangan, jika terus dibiarkan maka dampak yang ditimbulkan tentu akan semakin serius.

Gerry Seojatman menjelaskan bahwa bahaya yang dihadapi pesawat ketika *cruising* atau dalam keadaan terbang dengan kecepatan stabil sebenarnya tidak akan menyebabkan pesawat mendadak jatuh, namun akibat yang timbul adalah dapat berupa kerusakan pada komponen pesawat seperti kerusakan pada sayap, ekor hingga matinya mesin. Hal-hal tersebut dapat menyebabkan pesawat melakukan pendaratan darurat demi menghindari resiko kecelakaan, dengan catatan bahwa balon udara yang tertabrak memiliki spesifikasi rendah. Tingkat bahaya yang lebih tinggi sebenarnya ada pada fase ketika pesawat melakukan *take-off* dan *landing*, dampak yang akan ditimbulkan adalah berupa jatuhnya pesawat serta tergelincirnya pesawat dan menyebabkan kecelakaan yang sangat fatal. Maka daerah yang seharusnya lebih ditingkatkan pengawasan terhadap aktivitas balon udara ini adalah wilayah sekitar bandar udara.

Gerry Soejatman menambahkan bahwa bahaya balon udara ini apabila terus terjadi dalam waktu jangka panjang, maka tidak menutup kemungkinan bahwa akan menjadikan negara ini seperti Brazil, dengan skala kegiatan pelepasan balon udara yang semakin besar dan spesifikasi balon udara yang makin beragam dan tidak terkendali. Selanjutnya dijelaskan mengenai bahaya lainnya yakni arah terbang dari balon udara yang akan tidak terkendali jika kondisi terus berlangsung, dampak yang ditimbulkan bukan hanya saja membahayakan penerbangan tetapi juga berbahaya bagi sarana umum dan masyarakat umum yang tinggal di sekitar jalur penerbangan pesawat serta juga disekitar wilayah jatuhnya balon udara ketika sudah tidak dapat

terbang. Bahaya yang ditimbulkan dapat berupa kebakaran rumah, fasilitas umum seperti pom bensin, tertimpa komponen pesawat yang rusak akibat benturan dengan balon udara hingga kecelakaan pesawat yang dapat jatuh di pemukiman warga akibat dari gangguan balon udara tersebut.

Selanjutnya Alvin Lie menjelaskan mengenai bahaya yang dapat ditimbulkan akibat adanya peristiwa balon liar ini, yakni pertama besarnya ukuran balon udara, kemudian balon udara liar ini merupakan barang terbang yang tidak terkendali dan tidak terlihat oleh radar, karena bahan yang digunakan hampir tidak mengandung logam, bahkan diradar cuaca pun objek ini tidak dapat terdeteksi. Dengan adanya kondisi seperti ini maka kemungkinan yang dapat terjadi jika balon udara yang tidak terlihat dan berukuran besar menabrak bagian cockpit pesawat, maka pandangan cockpit akan terhalang, untuk melakukan terbang menggunakan navigasi masih dapat dilakukan dengan melalui radar dan autopilot, namun ketika akan melakukan pendaratan dengan pandangan yang terhalang, maka awak kabin tidak dapat melihat landasan dan sekitarnya, yang tentu dapat berakibat pada terjadinya kecelakaan. Selanjutnya jika balon udara mengenai bagian sayap, pesawat terbang ini yang dapat membuat terbang adalah bagian sayap, aerodinamika terjadi yakni disebabkan oleh bentuk sayap. Jika bagian sayap ini terganggu, aerodinamika ini rusak, maka pesawat tersebut terbangnya tidak lagi sempurna, bahkan hingga dapat menyebabkan alat kendalinya tidak dapat lagi berfungsi dengan baik, yang berdampak pada tidak dapat diarahkannya gerak pesawat seperti naik, turun, dan manuver lainnya. Bahaya berikutnya yakni jika balon udara yang terbang bebas tersebut masuk kedalam mesin, hal ini akan

menyebabkan mesin tidak berfungsi hingga dapat mengalami ledakan dan terbakar. Kemudian bahaya lainnya yakni dapat jatuh diatas rumah warga yang menyebabkan terjadinya kebakaran. Hal yang harus digaris bawahi dalam bahaya balon udara ini adalah, perlu diingat bahwa balon udara ini memiliki alat pembakaran guna menghasilkan energi panas. Pada zaman dahulu, alat pembakaran pada balon udara hanya menggunakan obor, jika lampion menggunakan lilin, namun yang terjadi pada saat ini adalah tungku pembakaran pada balon udara menggunakan kompor, yang dilengkapi dengan gas elpiji ukuran 3kg, hal tersebut tentu sangat berbahaya karena benda tersebut memiliki daya bakar yang luar biasa, apabila tertabrak oleh pesawat ataupun menjatuh di rumah ataupun fasilitas lainnya, dan peristiwa tersebut sudah terjadi dimana balon udara jatuh di atap rumah warga dan sekolah yang menyebabkan kebakaran. Kemudian Alvin Lie menambahkan mengenai faktor bahaya yang ditimbulkan yakni kesulitan yang dihadapi Pilot dalam menghadapi balon udara pada saat penerbangan yakni balon udara merupakan barang yang hanya dapat dilihat keberadaannya melalui kontak visual atau terlihat dengan mata dan baru dapat dilaporkan kepada pihak *pelayanan navigasi* ataupun *traffic control*, karena balon udara tidak dapat terdeteksi oleh radar. Hal ini menyebabkan terganggunya konsentrasi Pilot, karena harus memperhatikan apakah terdapat balon udara disekitar jalur penerbangan dan jika terdapat kontak dengan balon tersebut maka Pilot harus memperhatikan arah balon udara tersebut terbang demi mewaspadai agar tidak adanya benturan balon udara dengan badan dan komponen pesawat.

Selain membahayakan aktivitas penerbangan dan masyarakat, peristiwa balon udara ini juga menimbulkan kerugian yang diderita baik oleh penumpang, maskapai dan pihak lainnya yang terdampak. Kerugian yang ditimbulkan diantaranya keterlambatan pesawat karena jarak tempuh yang bertambah akibat diterbitkannya NOTAM (*Notice To Airmen*) yakni merupakan pemberitahuan informasi yang disebarluaskan melalui peralatan telekomunikasi mengenai penetapan, kondisi atau perubahan di setiap fasilitas aeronautika, pelayanan, prosedur atau kondisi berbahaya, berjangka waktu pendek dan bersifat penting untuk diketahui oleh personel operasi penerbangan. Tujuan penerbitan NOTAM adalah untuk mencapai tujuan informasi penerbangan dalam upaya menjamin kelancaran operasional, keamanan, keselamatan penerbangan, dan kegiatan terkait lainnya. Keterlambatan akibat bertambahnya jarak tempuh akibat dialihkannya jalur ini diderita oleh penumpang serta maskapai, jika penumpang mengalami kerugian akibat keterlambatan waktu, maskapai mengalami kerugian dari segi materil yang dimana akibat dialihkannya jalur tersebut maskapai dapat mengeluarkan *cost* lebih untuk pengeluaran bahan bakar tambahan. Gerry Soejatman menafsirkan bahwa kerugian yang diderita maskapai akibat pengalihan jalur penerbangan dalam jangka waktu 4 (empat) hari mencapai angka Rp. 18.000.000.000,00. (Delapan Belas Milyar Rupiah) untuk konsumsi bahan bakar tambahan dan kerugian tersebut untuk satu maskapai saja. Kemudian kerugian yang ditafsirkan sebelumnya belum termasuk pengeluaran biaya ekstra maskapai untuk pihak jasa pelayanan, pengerahan aparat dan sebagainya sebagai langkah pengamanan jalur penerbangan, serta biaya tersebut diluar dari biaya kerugian atas

kerusakan komponen pesawat yang diperkirakan mencapai angka Rp. 10.000.000.000,00. (Sepuluh Milyar Rupiah) untuk satu komponen yang tertabrak atau menabrak balon udara, tentu juga biaya tersebut diluar kerugian pesawat yang mengalami kecelakaan. Berdasarkan hasil penafsiran tersebut, hal ini tentu akan sangat memberatkan pihak maskapai, apabila kondisi ini tidak segera diselesaikan, karena segala bentuk biaya kerugian dan ongkos ekstra yang dikeluarkan oleh maskapai akan menjadi tanggungan bagi pihak maskapai itu sendiri. Selanjutnya dalam hal kerugian yang menimpa maskapai terjadi juga dalam hal ganti rugi atas ketidak nyamanan penumpang baik akibat keterlambatan dan juga dalam segi kenyamanan ketika penerbangan berlangsung, yakni akibat adanya manuver yang dilakukan oleh pilot guna menghindari balon udara pada lajur pesawat, hal ini disebabkan karena balon udara merupakan objek yang sulit terdeteksi oleh radar dan rata-rata memiliki warna yang transparan. Oleh sebab tersebut maka atas manuver yang dilakukan secara spontan oleh pilot demi menjaga keamanan penerbangan mengakibatkan terjadinya sedikit guncangan dan rasa tidak nyaman didalam kabin penumpang, namun bagaimanapun juga hal ini kadang sulit untuk dipahami oleh para penumpang yang akhirnya para penumpang mengajukan komplain, sehingga demi memberikan pelayanan yang optimal maskapai kerap kali memberikan kompensasi atas ketidak nyamanan yang dialami penumpang.

Pernyataan yang dijabarkan mengenai kerugian diatas dibenarkan oleh Alvin Lie yakni diantaranya adalah jarak yang ditempuh jalur penerbangan menjadi semakin jauh akibat adanya pengalihan jalur untuk menghindari daerah-daerah yang terdampak balon dengan diterbitkannya NOTAM, sehingga menyebabkan

biaya yang dikeluarkan untuk bahan bakar dan keperluan lainnya menjadi lebih tinggi, hal ini berdampak pada kerugian yang harus diemban maskapai, kemudian hal tersebut juga berdampak pada lebih lamanya waktu perjalanan yang dapat merugikan pihak penumpang, serta kerugian lainnya yakni kerusakan komponen pesawat akibat benturan, tabrakan atau bersinggungan dengan balon udara, hingga kerugian yang berdampak pada masyarakat umum, yakni berupa kebakaran rumah yang atapnya tertimpa oleh balon udara yang jatuh, kemudian fasilitas umum seperti sekolah yang terbakar, dan sebagainya akibat dari balon udara yang jatuh.

Menurut Gerry Soejatman permasalahan yang terjadi di Indonesia dalam menghadapi peristiwa ini dapat terbilang cukup kompleks, pertama Indonesia merupakan negara tropis yang memiliki tingkat kecepatan angin yang rendah, dibandingkan dengan negara eropa dan asia lainnya yang memiliki kasus serupa dalam menghadapi balon udara liar. Jika di negara lain, mayoritas mereka memiliki tingkat kecepatan angin yang cukup tinggi, sehingga arah dari pelepasan balon udara hingga pada titik jatuhnya dapat diprediksi dengan mudah, namun di Indonesia dengan tingkat kecepatan angin yang rendah, menimbulkan suatu permasalahan baru yang menyulitkan pihak-pihak berwenang hingga membuat kewalahan dalam melakukan penanganan.

Menurut Gerry Soejatman permasalahan yang terjadi di Indonesia dalam menghadapi peristiwa ini dapat terbilang cukup kompleks, pertama pada praktiknya ketika proses sosialisasi kepada masyarakat berlangsung, kerap kali pihak aparat mendapat perlawanan berupa penolakan, salah satunya berupa perlawanan kepada aparat dengan membawa senjata tajam berupa parang dan sebagainya. Hal ini

dipicu akan masyarakat yang merasa sangat terganggu dengan diberlakukannya peraturan menteri tersebut, dalam aktivitas melaksanakan adat istiadat setempat. Selanjutnya Indonesia merupakan negara tropis yang memiliki tingkat kecepatan angin yang rendah, dibandingkan dengan negara eropa dan asia lainnya yang memiliki kasus serupa dalam menghadapi balon udara liar. Jika di negara lain, mayoritas mereka memiliki tingkat kecepatan angin yang cukup tinggi, sehingga arah dari pelepasan balon udara hingga pada titik jatuhnya dapat diprediksi dengan mudah, namun di Indonesia dengan tingkat kecepatan angin yang rendah, menimbulkan suatu permasalahan baru yang menyulitkan pihak-pihak berwenang dalam melakukan penanganan.

Alvin Lie menyatakan bahwa penerbangan yang melalui jalur penerbangan di atas Pulau Jawa ini bukan hanya penerbangan domestik. Penerbangan internasional dari Selandia Baru (New Zealand) dan Australia yang menuju Singapura, Malaysia, Hongkong, China dan Jepang juga melalui jalur penerbangan di atas Pulau Jawa ini. Alvin Lie menambahkan bahwa jalur penerbangan Jakarta menuju Surabaya PP merupakan salah satu jalur penerbangan terpadat di dunia. Ketika pihak pelayanan navigasi menerbitkan NOTAM, maka NOTAM tersebut tidak hanya berlaku bagi penerbangan domestik, namun juga berlaku bagi semua penerbangan internasional yang masuk wilayah Indonesia, terutama yang akan melintas diatas Pulau Jawa akan mendapatkan NOTAM tersebut, hal ini menjadi sorotan negatif oleh semua negara-negara yang berkepentingan. NOTAM diterbitkan dan dipublikasikan seta diakses oleh semua negara yang pesawatnya akan melalui Indonesia.

Kesimpulan dari hal-hal yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa peristiwa kegiatan balon udara pada kegiatan masyarakat ini selain menimbulkan bahaya bagi keselamatan penerbangan, keselamatan orang lain, dan harta benda. Peristiwa ini juga berdampak pada timbulnya citra buruk bagi dunia penerbangan Indonesia, yang tentunya akan menyebabkan dampak negatif bagi kelangsungan dunia penerbangan di Indonesia, jika permasalahan ini tidak segera ditanggulangi.

A. Tanggung Jawab Negara Atas Terganggunya Jalur Penerbangan Menuju Yogyakarta Oleh Balon Udara Guna Menjamin Keselamatan Penerbangan.

Tujuan dari kegiatan transportasi yaitu memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat. Transportasi jarak jauh yang kerap digunakan demi menghemat waktu perjalanan adalah pesawat udara. Pesawat udara merupakan bagian dari dunia penerbangan. Dalam dunia penerbangan, keselamatan merupakan prioritas utama yang dicapai. Hal ini dituangkan dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, mengenai tujuan penerbangan.

Keselamatan penerbangan dari gangguan objek yang membahayakan pesawat terbang selama melakukan aktivitas penerbangan sangat bergantung pada kerjasama antara Pilot yang bertugas dengan Pihak Pelayanan Navigasi, yang mana didalam Pasal 271 UU Penerbangan menjelaskan bahwa pemerintah bertanggung jawab dalam menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan terhadap pesawat udara di ruang udara yang

dilayani. Selanjutnya pelayanan navigasi itu sendiri dijelaskan dalam Pasal 270 UU Penerbangan salah satunya meliputi pelayanan lalu lintas penerbangan (*air traffic services*). Pada Pasal 278 UU Penerbangan dijelaskan mengenai tujuan pelayanan lalu lintas penerbangan (*air traffic services*) yakni:

- a. mencegah terjadinya tabrakan antarpesawat udara di udara;
- b. mencegah terjadinya tabrakan antarpesawat udara atau pesawat udara dengan halangan (*obstacle*) di daerah manuver (*manouvering area*);
- c. memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan;
- d. memberikan notifikasi kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan (*search and rescue*).

Negara memiliki peran penting dalam mengawasi dan melindungi gangguan pada jalur penerbangan. Peran serta negara dalam menjaga keselamatan penerbangann diatur dalam Pasal 3 huruf d Konvensi Chicago 1944 yang mengharuskan setiap negara wajib menjaga keselamatan di negara tersebut.

Penyelenggaraan dalam ranah pemerintah dipegang oleh Kementerian Perhubungan.

Penerbangan sendiri merupakan satu kesatuan sistem yang berada di bawah naungan pemerintah. Sesuai dengan Pasal 10 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang mengatakan bahwa penerbangan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.

Pembinaan yang dimaksudkan meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Aspek pengaturan dalam pasal tersebut meliputi penetapan kebijakan umum dan teknis yang terdiri atas penentuan norma, standar pedoman, kriteria, perencanaan, dan prosedur termasuk persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan serta perizinan. Aspek pengendalian yang dimaksud dalam pasal tersebut meliputi pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, perizinan, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian. Aspek pengawasan yang dimaksud dalam pasal tersebut meliputi kegiatan pengawasan pembangunan dan pengoperasian agar sesuai dengan peraturan perundang-undangan termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum. Berkaca pada pasal di atas, penulis dapat simpulkan bahwa dunia penerbangan sebagai satu kesatuan sistem dimiliki oleh negara dan segala faktor yang menunjang tercapainya penyelenggaraan penerbangan merupakan tanggung jawab negara.

Keberadaan balon udara yang tidak terkendali adalah merupakan salah satu objek gangguan jalur penerbangan yang berdampak pada tidak terjaminnya aspek keselamatan penerbangan dalam penyelenggaraan aktivitas penerbangan. Pemerintah diamanatkan dalam Pasal 308 Ayat (1) UU Penerbangan pada BAB XIII mengenai keselamatan penerbangan, bahwa Menteri bertanggung jawab atas keselamatan penerbangan nasional.

Untuk menjamin keselamatan penerbangan, pemerintah diamanatkan oleh UU Penerbangan didalam Pasal 308 Ayat (2) bahwa

Menteri agar menetapkan program keselamatan penerbangan nasional (*state safety program*). Dalam program keselamatan penerbangan tersebut memuat:

- a. peraturan keselamatan penerbangan;
- b. sasaran keselamatan penerbangan;
- c. sistem pelaporan keselamatan penerbangan;
- d. analisis data dan pertukaran informasi keselamatan penerbangan (*safety data analysis and exchange*);
- e. kegiatan investigasi kecelakaan dan kejadian penerbangan (*accident and incident investigation*);
- f. promosi keselamatan penerbangan (*safety promotion*);
- g. pengawasan keselamatan penerbangan (*safety oversight*); dan
- h. penegakan hukum (*law enforcement*).

Berdasarkan poin-poin yang terkandung dalam peraturan tersebut, bahwa terdapat kekurangan yang dilakukan pemerintah dalam melakukan pengawasan keselamatan penerbangan, promosi keselamatan penerbangan, serta penegakkan hukum. Hal ini didasarkan dari fakta dilapangan berdasarkan pengamatan penulis dan pengamatan para ahli penerbangan serta pengamat penerbangan, bahwa masih terus terjadinya peristiwa serupa semenjak diterbitkannya PM Nomor 40 Tahun 2018 Tentang Pengaturan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat hingga pada tahun 2020, dengan masih terus berlangsungnya gangguan, maka keselamatan penerbangan menjadi tidak terjamin dalam aktivitas penerbangan.

Mengutip pendapat Gerry Soejatman, jika solusi dari penanganan masalah atas peristiwa balon udara ini dengan cara mengadakan festival balon udara yang ditambah saja, serta berharap langkah tersebut dapat menyelesaikan semuanya, hal itu dirasa tidak mungkin. Langkah tersebut dinilai hanya dapat meredam, namun aspek kultural dari makna pelepasan balon udara yang dilakukan oleh masyarakat akan tidak tercapai. Festival balon tambat dapat dikatakan merupakan solusi sementara dalam menghadapi peristiwa ini, hal ini` disebut dengan *Risk Reduction Major*, karena akan tetap ada masyarakat yang berusaha melepas balon udara secara bebas lagi berkat keyakinan yang mereka yakini. Bagaimana pihak berwenang dapat memberikan solusi kepada masyarakat yang masih memegang teguh atas keyakinan mereka, agar berlangsungnya pelepasan balon udara tersebut tetap aman dan tidak berbahaya.

PM 40 Tahun 2018 Tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat, dinilai hanya efektif untuk mengurangi jumlah kegiatan pelepasan balon udara, namun tidak dalam mengeliminasi. Pemerintah harus melakukan langkah selanjutnya untuk menuntaskan proses penertiban kegiatan ini. Kemudian masih mengutip pendapat Gerry Soejatman, pengamat penerbangan tersebut menyampaikan bahwa harus ada langkah selanjutnya yang dapat menunjang peraturan yang telah ada. Masih terdapat tanggung jawab sosial dan budaya pemerintah kepada masyarakat terkait solusi yang lebih bersahabat dengan keyakinan tradisi masyarakat. Berdasarkan pengamatan narasumber tidak efektifnya penegakkan peraturan

ini juga didukung dengan lancar atau tidaknya koordinasi antar masing-masing pihak yang berwenang, dalam hal ini pemerintah sangat mengandalkan kerjasama intelejen dari RT, RW, Koramil, Kepolisian serta aparat berwenang lainnya.

Berkaitan dengan tanggung jawab penulis kembali mengutip pendapat Gerry Soejatman, yakni dinyatakan bahwa Kementerian Perhubungan (Kemenhub) adalah pihak yang tidak memiliki perangkat untuk *enforcing* dilapangan, yang memiliki kewenangan ini adalah Pemerintah Daerah dengan Aparat yakni Pihak Kepolisian. Fungsi dari Kemenhub sendiri dan *Stakeholder* lainnya didalam lingkup penerbangan adalah membantu mengarahkan *Knowledge*, Mitigas-Mitigasi Pendekatan Sosial kepada masyarakat agar peraturan-peraturan dapat ditegakkan oleh *enforcer-enforcer* di lapangan (Polisi, Satpol-PP dan sebagainya).

Selanjutnya berdasarkan pengamatan Alvin Lie, pelaksanaan PM 40 Tahun 2018 Tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat dirasa tidak akan efektif, jika pemerintah hanya mengandalkan peraturan tersebut sebagai acuan untuk menjamin masyarakat tidak akan melakukan pelanggaran karena telah dilarang, berlakunya peraturan tersebut cukup terbantu dengan diadakannya festival dalam meredam masyarakat dari kegiatan peluncuran balon secara bebas. Namun hal tersebut tidak cukup untuk benar-benar menghilangkan gangguan dari kegiatan ini, Alvin Lie menilai perlu diadakan solusi lainnya dan tindakan lanjutan secara tegas untuk pelaku yang masih nekat melanggar guna tegaknya peraturan dan

memberikan efek jera. Kalau hanya berpaku pada peraturan tanpa adanya solusi, pengawasan intensif, perlindungan, dan penegakan hukum maka langkah dalam menanggulangi permasalahan ini akan sulit untuk diselesaikan.

Alvin Lie kemudian mengutip ketentuan dalam Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dalam mengklasifikasikan bahwa balon udara merupakan jenis dari pesawat udara yang lebih ringan dari udara. Selanjutnya bahwa didalam Pasal 53 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, dijelaskan bahwa “*Setiap orang dilarang menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain*”. Berdasarkan ketentuan ini Alvin Lie menyatakan bahwa karena balon udara merupakan kategori pesawat udara, maka ketentuan yang terkandung Pasal 53 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan tersebut telah cukup jelas dalam melarang tindakan yang dinilai membahayakan keselamatan penerbangan, dan ketentuan tersebut dapat menjadi acuan dalam melakukan tindakan hukum kepada pelaku yang melakukan pelanggaran. Kemudian ketentuan mengenai sanksi telah dijelaskan juga pada ketentuan Pasal 411 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yang menyatakan bahwa “*Setiap orang dengan sengaja menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang membahayakan keselamatan pesawat*

udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau merugikan harta benda milik orang lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)”. Namun berdasarkan kesaksian Alvin Lie dalam mengamati proses penegakkan hukum di lapangan, Alvin Lie menyayangkan bahwa tindakan yang dilakukan hanya berupa teguran, investigasi, serta pembinaan dengan tidak adanya pemberian sanksi hukum, dan kemudian pelaku tersebut kembali dilepaskan.

Berdasarkan pernyataan Alvin Lie, seharusnya peraturan-peraturan tersebut dapat diterapkan kepada para pelaku yang masih nekat melanggar, harus ada contoh kasus bahwa terdapat orang yang melakukan pelanggaran terkait peristiwa ini didakwa minimal hingga pada tahap pengadilan bahwa pihak yang bersangkutan telah melakukan pelanggaran pada ketentuan peraturan undang-undang yang telah dijabarkan diatas, dan diberikan sanksi yang sesuai dengan ketentuan peraturan tersebut. Hal ini dinilai sangat mempengaruhi masyarakat dalam memberikan efek jera dan adanya ketegasan dari pihak yang berwenang. Jadi dalam berlangsungnya peristiwa ini secara berulang kali, belum ditemukan adanya tindakan pelaku yang dijatuhkan hukuman pidana, sejauh ini tindakan yang dilakukan oleh pihak berwenang adalah tindakan berupa penyitaan balon udara yang digunakan, pelaku dipanggil pihak kepolisian, dikenakan wajib lapor, dan pembinaan, kemudian pelaku dibebaskan.

Menurut Roscoe Pound, tujuan hukum adalah untuk melindungi kepentingan manusia (*law as tool of social engineering*). Perlindungan ini merupakan bentuk dari fungsi hukum, yaitu suatu konsep dimana hukum dapat memberikan keadilan, ketertiban, kemanfaatan, kepastian, dan kedamaian sebagai sarana perlindungan atas hak asasi manusia.⁵⁵

Perlindungan hukum menurut Muchsin dibagi menjadi dua, yaitu:⁵⁶

1. Perlindungan Hukum Preventif

Perlindungan yang diberikan oleh pemerintah yang bertujuan mencegah sebelum terjadinya pelanggaran. Hal ini tercantum dalam peraturan perundang-undangan dengan maksud dan tujuan untuk mencegah suatu pelanggaran serta memberikan batasan-batasan dalam melakukan suatu kewajiban.

2. Perlindungan Hukum Represif

Perlindungan hukum represif yaitu perlindungan akhir berupa sanksi seperti denda, penjara, dan hukuman tambahan yang diberikan apabila sudah terjadi sengketa atau telah dilakukan suatu pelanggaran.

⁵⁵ Satjipto Rahardjo, "Penyelenggaraan Keadilan dalam Masyarakat yang Sedang Berubah", *Jurnal Masalah Hukum*, 1993, Hlm. 74

⁵⁶ Muchsin, *Perlindungan dan Kepastian Hukum bagi Investor di Indonesia*, (Surakarta: Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, 2003) Hlm. 14

Berdasarkan penjelasan mengenai Teori Perlindungan hukum diatas maka, penulis menyimpulkan bahwa penyelenggaraan peraturan dalam menangani peristiwa ini yang dilakukan oleh pemerintah belum memenuhi kedua aspek perlindungan hukum diatas secara menyeluruh. Dalam hal Perlindungan Hukum Preventif, pada kegiatan-kegiatan pencegahan yang dilakukan oleh pemerintah beserta aparatur dilapangan belum menemukan titik terang yang mencegah tidak adanya lagi masyarakat yang melepaskan balon udara secara tidak terkendali. Seharusnya dalam melakukan tindakan yang menyeluruh hal serupa tidak sepatutnya kembali terjadi, karena pada hakikatnya pada peristiwa ini, apabila terdapat kelalaian dan tidak sigapnya aparatur di lapangan akan berdampak pada kecelakaan yang dapat menimbulkan korban dalam jumlah besar, baik dari pihak awak pesawat maupun masyarakat luas yang berada disekitar jalur penerbangan. Maka diperlukan adanya tindakan Perlindungan Hukum Preventif dalam mencegah kegiatan yang berbahaya sebelum menimbulkan korban. Kemudian Perlindungan Hukum Represif, terlihat belum dijalankan dengan baik oleh pemerintah dalam menghukum pelaku yang melanggar ketentuan yang ada. Hal ini tentu berpengaruh dalam memberikan efek jera kepada para pelaku agar peristiwa dan kegiatan serupa yang membahayakan dapat dihentikan.

B. Upaya Yang Sudah Dilakukan Pemerintah Untuk Menjamin Keselamatan Penerbangan

Pemerintah bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan penerbangan. Keselamatan dalam dunia penerbangan harus selalu dijaga keutuhannya agar hal-hal yang tidak diharapkan dapat terhindar dalam kelangsungan aktivitas penerbangan. Oleh sebab itu, Konvensi Chicago 1944 mewajibkan setiap negara bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan penerbangan.

Menurut keterangan Alvin Lie selaku pengamat penerbangan dan juga merupakan salah satu pihak yang turut berperan dalam pembentukan PM Nomor 40 Tahun 2018 Tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat, bahwa pada saat terjadinya peristiwa tersebut Alvin Lie mengundang Airnav Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Pemerintah Daerah, Kepolisian dan Komunitas Balon Wonosobo, untuk melakukan pertemuan di Semarang, Jawa Tengah. Gangguan balon udara paling besar berada di wilayah Jawa Tengah dan Jawa Timur, pertemuan tersebut dilakukan di Semarang, Jawa Tengah karena kasus yang paling banyak berada pada wilayah Jawa Tengah. Tujuan dari mengundang para pihak yang telah disebutkan sebelumnya merupakan agar semua *stakeholder* bertemu dan dapat memusyawarahkan permasalahan ini bersama dan mengetahui masalah yang dihadapi. Hasil dari diadakannya forum tersebut yakni para pihak yang turut serta sepakat bahwa kegiatan balon udara ini tidak dilarang, tetapi perlu diatur dan dikendalikan agar

keberadaan balon udara ini tidak mengganggu dan tidak membahayakan. Kesepakatannya adalah perlu ada peraturan yang jelas, kemudian juga perlu ada alternatif penyaluran kegiatan tersebut, maka pada tahun 2018, untuk pertama kalinya diselenggarakan Festival Balon di Wonosobo, Jawa Tengah, yang dihadiri langsung oleh Alvin Lie. Balon-balon yang diikuti sertakan festival tersebut harus memenuhi peraturan, yakni sesuai PM Nomor 40 Tahun 2018 Tentang Penggunaan Balon Udara Pada Kegiatan Budaya Masyarakat, yakni dengan pengaturan tingkat ketinggian, tidak dilepaskan secara bebas dan sebagainya. Pada tahun 2019 Festival Balon Udara tersebut diadakan lebih luas, yakni turut diselenggarakan juga di wilayah sekitar Pekalongan, Jawa Tengah dan beberapa daerah di Jawa Timur, karena terdapat permintaan dari masyarakat di wilayah-wilayah tersebut. Peserta Festival Balon Udara yang diselenggarakan pada tahun 2019 mengalami peningkatan, namun meski demikian, tetap ditemukan balon yang dilepaskan tanpa kendali ke ruang udara hingga pada tahun 2020, yang pada tahun tersebut Indonesia sedang terdampak wabah Pandemic Global yakni Covid-19 dan sedang dilakukan masa PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar).

Berdasarkan pengamatan Alvin Lie, dalam berlangsungnya peristiwa ini secara berulang kali, belum ditemukan adanya tindakan pelaku yang dijatuhkan hukuman pidana, sejauh ini tindakan yang dilakukan oleh pihak berwenang adalah tindakan persuasif berupa penyitaan balon udara yang digunakan, pelaku dipanggil pihak kepolisian, dikenakan wajib lapor,

dan pembinaan, kemudian pelaku dibebaskan. Ketentuan-ketentuan yang terdapat pada undang-undang khususnya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, sama sekali belum pernah diterapkan sebagai alat untuk menghukum pelaku peluncur balon.

Merujuk pada pernyataan Gerry Soejatman, pada fakta dilapangan berdasarkan pengamatan narasumber pihak-pihak berwenang dalam melakukan langkah penegakkan aturan hanya memberikan tindakan persuasif kepada para pelaku, dan tidak dilanjutkan kepada proses hukum.

Kekurangan pemerintah sejauh ini adalah hanya menekankan pada aspek hukum saja dalam melakukan proses penertiban, namun kurang memperhatikan aspek sosiologis dalam melakukan pendekatan guna mejamin terselenggaranya peraturan yang telah diterbitkan berjalan efektif.

Peraturan dan solusi diadakannya festival saja dinilai tidak cukup, dengan melihat fakta yang terjadi ditahun 2020 ini, peristiwa serupa kembali terjadi, ditengah masa wabah Pandemic Covid-19 (*Corona Virus*), karena disebabkan oleh ditiadakannya Festival Balon Tambat, hal ini sebagai bukti bahwa peraturan dan solusi yang diberikan pemerintah tidak efektif dalam menangani kasus ini. Gerry Soejatman menyatakan bahwa jika kondisi seperti ini terus belangsung dan tidak ada langkah perbaikan dari pemerintah baik dari segi peraturan dan solusi penegakkan hukum yang sesuai, maka peristiwa serupa akan selalu kembali terjadi ditahun-tahun berikutnya.

Gerry Soejatman menyimpulkan bahwa pemerintah seharusnya kembali mempelajari secara mendalam mengenai esensi dari adanya

kegiatan budaya balon udara, karena jika pemerintah dapat menemukan pangkal dari permasalahan ini maka akan ditemukan langkah mitigasi yang tepat untuk menghadapi masalah ini. Festival Balon Tambat merupakan solusi *interim* saja, bukan solusi *final*. Pemerintah dalam membuat peraturan sebaiknya menyelaraskan juga kebijakan yang tepat bagi solusi untuk masyarakat. Sejauh ini langkah yang dilakukan pemerintah masih dalam fase *soft enforcement* berupa teguran-teguran dan penahan sementara untuk pemberian edukasi, sebenarnya dapat dilakukan langkah yang lebih tegas meniru pada negara lain yang memiliki permasalahan serupa dengan cara menembak jatuh balon-balon udara yang sudah terlanjur dilepas, namun untuk melakukan langkah *hard enforcement* tersebut terbentur oleh keterbatasan perangkat hukum untuk aparat agar dapat bertindak lebih lanjut. Permasalahan terakhir yakni menurut pengamatan narasumber terletak pada tidak adanya sambungan peraturan yang jelas antara Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Pemerintah Provinsi, Pemerintah Daerah, Pemerintah Kota/Pemerintah Kabupaten, Kecamatan, Kelurahan dan sebagainya, agar tiap-tiap pihak yang berwenang tersebut dapat turut bertindak sesuai dengan kapasitasnya masing-masing.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Keselamatan dalam dunia penerbangan merupakan faktor utama yang tidak dapat diganggu gugat dan harus menjadi prioritas utama dalam dunia penerbangan. Pentingnya keselamatan ini diatur dalam Konvensi Chicago 1944 yang dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan mewajibkan negara menjaga keselamatan penerbangan. Maka negara dalam hal ini mengemban kewajiban dan tanggung jawab dalam menjamin terselenggaranya aktivitas penerbangan yang aman dan selamat dengan melakukan pembinaan yang meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Hadirnya balon udara yang tidak terkendali tentunya mengakibatkan terganggunya jalur penerbangan pesawat terbang yang akan menyebabkan keselamatan penerbangan terancam. Lalu lintas yang dilalui pesawat terbang dalam jalur penerbangan merupakan hal yang krusial dalam menjamin keselamatan penerbangan. Oleh sebab itu segala bentuk gangguan pada jalur penerbangan yang memiliki potensi bahaya haruslah segera ditangani demi menjamin keselamatan penerbangan.

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis kemukakan, maka penulis menarik kesimpulan bahwa pemerintah hingga saat ini belum melakukan

tindakan tegas dalam menjamin keselamatan penerbangan sebagaimana diatur dalam Konvensi Chicago 1944 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Hal ini didasarkan pada pernyataan pihak-pihak terkait diantaranya pengamat penerbangan Alvin Lie dan Gerry Soejatman, yang menyatakan bahwa sejauh ini langkah yang dilakukan pemerintah masih dalam fase soft enforcement berupa teguran-teguran dan penahan sementara untuk pemberian edukasi , sebenarnya dapat dilakukan langkah yang lebih tegas meniru pada negara lain yang memiliki permasalahan serupa dengan cara menembak jatuh balon-balon udara yang sudah terlanjur dilepas, namun untuk melakukan langkah hard enforcement tersebut terbentur oleh keterbatasan perangkat hukum untuk aparat agar dapat bertindak lebih lanjut. Permasalahan terakhir yakni menurut pengamatan narasumber terletak pada tidak adanya sambungan peraturan yang jelas antara Kementrian Perhubungan (Kemenhub), Pemerintah Provinsi, Pemerintah Daerah, Pemerintah Kota/Pemerintah Kabupaten, Kecamatan, Kelurahan dan sebagainya, agar tiap-tiap pihak yang berwenang tersebut dapat turut bertindak sesuai dengan kapasitasnya masing-masing. Kekurangan pemerintah sejauh ini adalah hanya menekankan pada aspek hukum saja dalam melakukan proses penertiban, namun kurang memperhatikan aspek sosiologis dalam melakukan pendekatan guna mejamin terselenggaranya peraturan yang telah diterbitkan berjalan efektif. Festival Balon Tambat merupakan solusi *interim* saja, bukan solusi *final*. Berlangsungnya peristiwa ini secara

berulang kali, belum ditemukan adanya tindakan pelaku yang dijatuhkan hukuman pidana, sejauh ini tindakan yang dilakukan oleh pihak berwenang adalah tindakan persuasif berupa penyitaan balon udara yang digunakan, pelaku dipanggil pihak kepolisian, dikenakan wajib lapor, dan pembinaan, kemudian pelaku dibebaskan. Ketentuan-ketentuan yang terdapat pada undang-undang khususnya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, sama sekali belum pernah diterapkan sebagai alat untuk menghukum pelaku peluncur balon.

Selanjutnya berdasarkan Teori Perlindungan hukum, penulis menyimpulkan bahwa penyelenggaraan peraturan dalam menangani peristiwa ini yang dilakukan oleh pemerintah belum memenuhi kedua aspek perlindungan hukum secara menyeluruh. Dalam hal Perlindungan Hukum Preventif, pada kegiatan-kegiatan pencegahan yang dilakukan oleh pemerintah beserta aparatur dilapangan belum menemukan titik terang yang mencegah tidak adanya lagi masyarakat yang melepaskan balon udara secara tidak terkendali. Seharusnya dalam melakukan tindakan yang menyeluruh hal serupa tidak sepatutnya kembali terjadi, karena pada hakikatnya pada peristiwa ini, apabila terdapat kelalaian dan tidak sigapnya aparatur di lapangan akan berdampak pada kecelakaan yang dapat menimbulkan korban dalam jumlah besar, baik dari pihak awak pesawat maupun masyarakat luas yang berada disekitar jalur penerbangan. Maka diperlukan adanya tindakan Perlindungan Hukum Preventif dalam mencegah kegiatan yang berbahaya sebelum menimbulkan korban.

Kemudian Perlindungan Hukum Represif, terlihat belum dijalankan dengan baik oleh pemerintah dalam menghukum pelaku yang melanggar ketentuan yang ada. Hal ini tentu berpengaruh dalam memberikan efek jera kepada para pelaku agar peristiwa dan kegiatan serupa yang membahayakan dapat dihentikan.

B. Saran

Saran penulis berdasarkan hasil penelitian yang telah dikemukakan di atas yaitu sebaiknya pemerintah sudah mulai melakukan tindakan tegas dalam menangani permasalahan tersebut. Langkah persuasif dinilai sudah tidak efektif mengingat gangguan jalur penerbangan oleh kegiatan balon udara bebas masih terus terjadi. Oleh sebab itu, pemerintah sudah seharusnya mengambil langkah tegas dalam menghadapi permasalahan tersebut. Selain untuk menjaga efektifitas suatu peraturan, langkah tegas yang pemerintah ambil juga sebagai bentuk pemenuhan kewajiban pemerintah dalam menjamin keselamatan penerbangan. Hal itu juga didasarkan karena penulis memposisikan diri sebagai penumpang dan harapan utama penulis sebagai seorang penumpang pesawat ialah sampai tujuan dengan selamat.

Selanjutnya pemerintah harus lebih memperhatikan aspek sosiologis dan budaya dalam melakukan pendekatan dan penerapan aturan dalam menghadapi perkara yang bersinggungan dengan tradisi masyarakat.

Kemudian berdasarkan saran yang disampaikan oleh Alvin Lie, pemerintah dalam menangani permasalahan ini harus *multi approach*, diantaranya pendekatan penegakan hukum, penegakan peraturan, pemberian sanksi pidana untuk menjadi efek jera bagi para pelanggar dan juga masyarakat lain, kemudian juga harus adanya pendekatan sosial dan alternatif lainnya, yakni Festival Balon Udara yang diadakan harus dilestarikan dan mengandung nilai ekonomi bagi masyarakat, serta kebanggaan bagi masyarakat, hal ini agar menciptakan kontrol sosial antar masyarakat, menjadikan masyarakat yang saling mengawasi masyarakat itu sendiri. Bagi masyarakat yang benar-benar memiliki keterampilan, minat, bakat dalam membuat balon, diharapkan pemerintah menyediakan anggaran untuk memberikan wadah dalam membina masyarakat agar kegiatan ini menjadi terarah agar masyarakat Indonesia mampu bersaing dengan negara-negara lain sebagai contohnya adalah Turki, Australia dan Selandia Baru, yakni dapat membuat balon udara berukuran besar yang dapat mengangkut manusia sebagai sarana wisata, balon udara ini tidak melakukan penerbangan namun dapat terbang hingga ketinggian tertentu untuk memberikan pengalaman baru dan mengamati indahnya pemandangan sekitar. Tentu jika kegiatan ini dapat terarah dan pemerintah dapat memberikan wadah bagi kreatifitas masyarakat, hal ini dapat mendorong ekonomi masyarakat dari segi pendapatan pariwisata. Harapan dari adanya pembinaan ini adalah dapat membantu penegakan hukum, pemberian insentif, dan edukasi serta pengembangan potensi sumber daya manusia

dalam membuat balon udara yang sesuai dengan standar keselamatan dan dapat mengangkut manusia. Pemerintah diharapkan agar dapat selalu mengedukasi mengenai bahaya balon udara kepada masyarakat, dengan tidak hanya pada satu waktu, demi memberikan kesadaran masyarakat serta gangguan jalur penerbangan yang disebabkan oleh balon udara yang tidak terkendali dapat segera teratasi.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Martono H.K., "*Hukum Penerbangan berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009*", (Bandung: Mandar Maju, 2009).
- Martono H.K., dan Agus Pramono, "*Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*", (Jakarta: Rajawali Pers, 2013).
- Martono, H. K., "*Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*", (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007).
- Martono H.K., dan Amad Sudiro, "*Hukum Angkutan Udara*", (Jakarta: Rajawali Pers, 2010).
- Martono, H.K., "*Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*", (Jakarta: RajaGrafindo Persada, Bandung, 2007).
- Muchsin, "*Perlindungan dan Kepastian Hukum bagi Investor di Indonesia*", (Surakarta: Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, 2003).
- Satjipto Rahardjo, "*Penyelenggaraan Keadilan dalam Masyarakat yang Sedang Berubah*", (Jurnal Masalah Hukum, 1993).
- Shant, Dellyana., 1988, "Konsep Penegakan Hukum", (Yogyakarta: Liberty).
- Soekanto, Soerjono., "*Pengantar Penelitian Hukum, Cetakan ke-3*", (Jakarta: UI Press, 1986).
- Suzanne K. Kearns, "*Fundamentals Of International Aviation*", (New York: Taylor & Francis Group, 2018).
- _____, 1983, Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, UI Pres, (Jakarta: UI Pres).

_____, Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegeakan Hukum, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, Cetakan Kelima, 2004).

B. Perundang-undangan

Convention Of Chicago 1944, Convention On International Civil Aviation.

Indonesia. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956).*

Indonesia. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 40 Tahun 2018.*

Indonesia. *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor: KP 151 Tahun 2016 tentang Standar Teknis dan Operasi (Manual Of Standard CASR 172-01) Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan.*

C. Kamus

Kamus Besar Bahasa Indonesia, Pusat Bahasa. Departemen Pendidikan Nasional. (Jakarta: 2008).

D. Internet

Hanafi, Ristu, “Dalam 9 Hari, 24 Balon Udara Masuk Jalur Penerbangan Yogya”, m.detik.com, (diakses pada tanggal 06 Desember 2019).

Hanafi, Ristu dan Sukma Indah Permana “Balon Udara Liar Masih Mengancam Penerbangan di Langit Yogya”, m.detik.com, (diakses pada tanggal 02 Desember 2019).

Febrianto, Fajar dan Wahyu Dhyatmika “Airnav Indonesia: Balon Udara Tradisional Tak Terdeteksi”, www.tempo.co, (diakses pada tanggal 05 Desember 2019).

Fajar Nugroho, <http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/teori-penerbangan-mainmenu-68/698-bedanya-operator-part91-135-dan-121> ditulis oleh (diakses pada tanggal 22 Mei 2020).