

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan rumusan masalah, hasil penelitian dan pembahasan penulis, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengaturan larangan tentang perbuatan yang membahayakan keselamatan penerbangan menurut hukum Internasional disesuaikan dengan dimana, kapan tindakan yang membahayakan itu dilakukan dan dimana pesawat didaftarkan. ICAO sebagai organisasi penerbangan sipil internasional berperan aktif dalam mewujudkan aturan hukum penerbangan yang sesuai dengan kaidah yang berlaku. Sedangkan menurut hukum nasional, Indonesia memiliki Undang-undang Nomor 1 Tahun 2019 tentang Penerbangan yang selalu digunakan dalam setiap menangani kasus pelanggaran hukum penerbangan.
2. Pengawasan penerbangan secara internasional diatur didalam ICAO. Pengawasan penerbangan secara nasional dilakukan oleh Pemerintah yang dalam ini adalah Menteri Perhubungan dengan di keluarkannya PM Nomor 127 tahun 2015 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional. Tugas pengamanan penerbangan diberikan kepada *Aviation Security (AVSEC)*. Penyelesaian kasus *bomb jokes* melalui hukum internasional adalah pemberlakuan hukum negara dimana pesawat tersebut terdaftar (diatur dalam ICAO) yang memberi wewenang penuh kepada negara peserta untuk menangani kasus yang berlandaskan dengan ketentuan internasional. Secara nasional, kita memiliki UU nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang mengatur bahwa setiap tindakan ancaman dan penyebaran informasi palsu diatur sedemikian

rupa sehingga tidak ada kekosongan hukum. Penyelesaian kasus Frantinus Nirigi tentang *Bomb Jokes* di Pesawat Udara diserahkan kepada AVSEC dengan prosedur keamanan berstandar internasional sesuai yang telah diatur ICAO

B. Saran

1. Konvensi-konvensi Hukum Internasional dalam bidang penerbangan selalu dijadikan patokan dalam membentuk aturan perundang-undangan dalam suatu negara. Namun, penyelesaian kasus yang terlihat tidak kuat karena belum ada konvensi Internasional yang benar-benar membahas bagaimana suatu tindakan penyebaran informasi palsu di pesawat yang dilakukan penumpang pesawat udara dan belum ada penanganan yang kuat. Jika ada Konvensi Internasional yang benar-benar fokus dalam menghadapi kasus penyebaran informasi palsu di pesawat tentu akan menjadi awalan yang baik dalam penyelesaian konflik internasional dalam bidang penerbangan yang mungkin akan terjadi dikemudian hari.
2. Peraturan perundang-undangan Indonesia tentang Penerbangan dan penyebaran informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan telah memiliki kekuatan hukum tetap dan selalu disesuaikan dengan perkembangan hukum saat ini. Namun beragam peraturan perundang-undangan tidak diikuti dengan implementasinya dalam menyelesaikan konflik. Namun, UU nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan sudah belum lengkap memberikan pemahaman tentang bagaimana pengaturan tidak pidana penyebaran informasi palsu di pesawat, sehingga banyak yang kasusnya berakhir damai atau sekedar diberikan teguran tanpa sanksi pidana yang sebenarnya telah diatur UU 1 tahun 2009.. Harus ada aturan hukum

khusus yang memang khusus berfokus pada pelanggaran penyebaran informasi palsu di pesawat agar menjadi landasan hukum yang semakin kuat dalam menghukum pelaku tindak pidana penyebaran informasi palsu di pesawat udara.

3. Pemberlakuan UU nomor 1 tahun 2009 sering sekali dikesampingkan karena dianggap terlalu menyulitkan dan merepotkan berbagai pihak. Diperlukan kesadaran hukum oleh setiap warga negara untuk patuh dan taat kepada peraturan perundang-undangan yang berlaku.

