

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DIREKSI PERUSAHAAN
MASKAPAI PENERBANGAN SIPIL AKIBAT KECELAKAAN
PESAWAT YANG MENIMBULKAN KORBAN JIWA
BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR
1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN**

Oleh: Titir Feronika Napitupulu

Pembimbing I : Dr. Erdianto Effendi, S.H, M.Hum

Pembimbing II: Dessy Artina, S.H, M.H

Alamat : Jalan Letkol Hasan Basri No. 18D, Kota Pekanbaru Provinsi Riau

Email :titirnapitupulu95@yahoo.com

ABSTRACT

Some acts of directors have even led to criminal acts. For example, such as not doing aircraft maintenance, not doing a briefing (training) to the crew on duty, providing the wrong information even to corruption that causes a fatal problem in the flight system. There has been very little crime committed against directors when such crime is clearly possible because the board of directors is one of the legal subjects. The absence of punishment of directors is the background of this research.

In accordance with the above description, the authors are interested to conduct research under the title Criminal Accountability Board of Directors of Civil Airlines Companies Due to Accident Aircraft That Increase Mental Victims Based on Law Number 1 Year 2009 About Aviation. This thesis aims to find out whether the directors of airline companies can be sentenced to death if the plane crashes that cause casualties and to know the cause of menagapa so far no directors are punished while the law regulates criminal sanctions if someone has made a mistake in flight.

This type of research can be classified in the type of normative legal research, which is to examine the legal norms derived from the rule of law that is the law. This research is done by examining the literature or secondary material that formulated normative research or library research books. In terms of nature of this research is a description that is the purpose of describing or describe clearly and detailed.

From the research results of the problem there are two things that can be concluded, first, the punishment of the board of directors can be done in accordance with the Law of Limited Liability Company and Aviation Act. Secondly, airline directors are rarely punished because flight technology is so high that it is difficult to conduct an investigation, it is difficult to determine which includes the actions of directors and employees and various other reasons.

Keywords: Accountability, Flight Directors

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 1 ayat (3) mengatakan bahwa Indonesia merupakan negara hukum yang memiliki beberapa macam hukum untuk mengatur tindakan warga negaranya yang melakukan tindak pidana, dengan konsekuensi 3 prinsip dasar wajib dijunjung oleh setiap warga negara yaitu, supremasi hukum, kesetaraan di depan hukum, dan penegakan hukum dengan cara-cara yang tidak bertentangan dengan hukum.¹

Banyaknya daftar maskapai penerbangan menunjukkan terdapat persaingan usaha yang ketat diantara maskapai penerbangan sipil, yang mengharuskan maskapai-maskapai tersebut berlomba menciptakan keunggulan-keunggulan dari maskapai penerbangan sipil lain, seperti tiket murah, fasilitas lengkap, dan terpenting adalah masalah keamanan dan keselamatan selama penerbangan. Tetapi yang ditemui adalah kurangnya perhatian maskapai penerbangan terhadap faktor keamanan dan keselamatan pesawat yang berdampak pada banyaknya kecelakaan pesawat di sepanjang tahun, yang tidak sedikit menelan korban jiwa.²

Pertanggungjawaban pidana korporasi penerbangan yang melakukan tindak pidana penerbangan telah jelas diatur dalam Pasal 443 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan³ (yang selanjutnya disebut dengan UU Penerbangan) namun kenyataannya menentukan siapa yang bertanggung jawab secara pidana dalam perusahaan ini sangat sulit. Karena tidak mungkin untuk memberi hukuman badan kepada perusahaan karena perusahaan itu tidak memiliki fisik.

Sebagaimana diketahui, beberapa waktu yang lalu Indonesia pada umumnya, khususnya masyarakat penerbangan dikejutkan dengan hasil temuan Administrasi Keamanan Transportasi (TSA) Amerika Serikat di *Ngurah Rai International Airport*, Denpasar, Bali yang menyatakan bahwa keamanan di bandara udara Indonesia dapat dikategorikan *black star* atau rawan untuk penerbangan internasional karena dibawah standar internasional yang ditetapkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Berdasarkan temuan tersebut menunjukkan adanya indikasi kuat bahwa Indonesia pada umumnya, khususnya bandara udara di Indonesia kurang aman, kurang fasilitas, personel, pemahaman, dan

¹ Azmi Fendri, "Perbaikan Sistem Hukum Dalam Pembangunan Hukum Di Indonesia", *Jurnal Ilmu Hukum*, Fakultas Hukum Universitas Riau, Vol. II, No. 1 Agustus 2011, hlm. 96.

² M.Udin Silalahi, *Perusahaan Salin Mematikan dan Bersekongkol*, PT. Elex Media, Komputindo (Kelompok Gramedia), Jakarta, 2007, hlm. 3.

³ Dalam hal tindak pidana di bidang penerbangan dilakukan oleh suatu perusahaan, selain pidana penjara dan denda terhadap pengurusnya, pidana yang dapat dijatuhkan terhadap perusahaan berupa pidana denda dengan pemberatan 3 (tiga) kali dari pidana denda yang ditentukan dalam Bab ini. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

kepedulian personel penerbangan maupun sebab-sebab lain.⁴ Kelalaian dalam penerbangan tidak hanya dilakukan oleh perorangan tapi juga dapat dilakukan oleh maskapai penerbangan.

Menjadi pertanyaan, dapatkah maskapai yang tidak memenuhi akan aturan keselamatan bisa dikatakan kalau direksi memiliki niat untuk melakukan tindak pidana. Dalam hal ini harus dibuktikan *mens reanya*. Jika tidak, apakah itu adalah kelalaian, sebab dalam Pasal 359 KUHP⁵ diatur mengenai kelalaian yang mengakibatkan matinya seseorang sehingga dapat dipidana.

Apakah harus direksi yang bertanggung jawab apabila dikenakan pidana terhadap perusahaan? Termasuklah misalnya maskapai yang tidak melakukan *briefing* pilot sebelum terbang atau tidak melakukan pengawasan sebelum terbang dapat dianggap kelalaian direksi sehingga menimbulkan berbagai kerugian pada penumpang.

Mengingat perusahaan merupakan sebuah wadah yang tidak dapat dikenakan pidana badan, tentu saja perusahaan memiliki pengurus yang dapat dipidana. Pidanaan direksi tidak lepas dari pro dan kontra pidanaan korporasi. Adapun kasus kecelakaan pesawat yang diselesaikan melalui ranah pidana adalah kasus dimana pilot/copilot yang dimintakan pertanggungjawabannya sebagai

orang yang bertanggungjawab langsung (*dader*) selama penerbangan, bukan direksi penerbangan.

Perhatian penulis tertuju kepada kecelakaan pesawat diatas, yang mana tidak ada kecelakaan yang diselesaikan secara pidana. Seluruhnya diselesaikan secara administratif dan perdata, seperti membayar ganti rugi kepada koban selamat atau keluarga korban yang meninggal dunia, padahal undang-undang telah mengatur mengenai ketentuan pidana tindak pidana penerbangan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.⁶ Sebagaimana prinsip utama dalam penegakan hukum pidana yang optimal didasarkan pada tentang maksimalisasi kesejahteraan sosial (*to maximize social welfare*).⁷

Berdasarkan latar belakang masalah diatas maka, penulis melakukan penelitian dalam penulisan skripsi ini dengan judul: **“Pertanggungjawaban Pidana Direksi Perusahaan Maskapai Penerbangan Sipil Akibat Kecelakaan Pesawat Yang Menimbulkan Korban Jiwa Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan”**.

B. Rumusan Masalah

⁶ Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

⁷ Erman Radjagukguk, “Konsep Dan Perkembangan Pemikiran Tentang Tanggung Jawab Sosial Perusahaan”, *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum*, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Vol. II, No. 15 April 2008, hlm. 223.

⁴ *Ibid.* hlm. 98.

⁵ Pasal 359 KUHP, Barangsiapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.

Sesuai dengan topik pembahasan diatas penulis merumuskan beberapa hal yang akan dikaji dalam tulisan ini yaitu:

1. Apakah direksi perusahaan maskapai penerbangan sipil dapat bertanggungjawab secara pidana apabila terjadi kecelakaan pesawat yang menimbulkan korban jiwa?
2. Mengapa dalam hal terjadinya kecelakaan pesawat direksi perusahaan maskapai penerbangan tidak diminta pertanggungjawaban pidana?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui apakah direksi perusahaan maskapai penerbangan dapat bertanggungjawab secara pidana apabila terjadi kecelakaan pesawat yang menimbulkan korban jiwa berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
- b. Untuk mengetahui penyebab direksi perusahaan maskapai penerbangan tidak dimintai pertanggung jawaban apabila terjadi kecelakaan pesawat yang menimbulkan korban jiwa.

2. Kegunaan Penelitian

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman kepada penulis mengenai pertanggungjawaban pidana direksi perusahaan penerbangan sipil akibat kecelakaan pesawat yang menimbulkan korban jiwa.
- b. Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sumber masukan bagi

masyarakat dalam mencari keadilan dan kepastian hukum.

- c. Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bentuk bantuan pemikiran dalam melakukan penelitian selanjutnya terkait mengenai pengaturan hukum terhadap pertanggungjawab pidana direksi perusahaan maskapai penerbangan di Indonesia apabila terjadi kecelakaan pesawat yang menimbulkan korban.

D. Kerangka Teori

1. Teori Tindak Pidana

Istilah tindak pidana berasal dari suatu istilah dalam hukum Belanda, yaitu “*Strafbaar feit*”. Ada pula yang mengistilahkan menjadi “*Delict*” yang berasal dari bahasa Latin “*Delictum*” hukum pidana negara.

Penentuan perbuatan mana yang dipandang sebagai perbuatan pidana, kita menganut azas yang dinamakan azas legalitas (*principle of legality*), yakni suatu perbuatan hanya merupakan tindak pidana, jika ditentukan terlebih dahulu dalam suatu ketentuan Perundang-Undangan (Pasal 1 ayat (1) KUHP). Dalam bahasa Latin, ada pepatah yang maknanya sama dan berbunyi: “*Nullum delictum nulla poena sine preavia legi poenali*” (tiada kejahatan, tiada hukuman pidana tanpa undang-undang hukum pidana terlebih dahulu).⁸

Mengenai perumusan tindak pidana, R. Tressna mengemukakan bahwa tindak pidana dianalogikan sebagai “peristiwa pidana”, yaitu

⁸ Wirjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia*, PT. Refika Aditama, Bandung, 2003, hlm. 42.

suatu perbuatan atau rangkaian perbuatan manusia, yang bertentangan dengan undang-undang atau peraturan-peraturan lainnya terhadap perbuatan mana diadakan tindakan penghukuman.⁹

Moeljatno, merumuskan tindak pidana sebagai “perbuatan pidana” yaitu terjemahan dari “*strafbaar feit*”, yakni perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana (barang siapa melanggar larangan tersebut) dan perbuatan itu harus betul-betul dirasakan oleh masyarakat sebagai perbuatan yang tidak boleh dilakukan atau menghambat akan tercapainya tatanan dalam pergaulan masyarakat yang dicita-citakan oleh masyarakat itu.

Makna perbuatan pidana, secara mutlak harus termaksud unsur formil, yaitu mencocoki rumusan undang-undang (*tatbestandmatigheit*) dan unsur materil, yaitu sifat bertentangnya hukum dan masyarakat atau sifat melawan hukum (*rechtswirdigheit*). Wirjono Prodjodikoro merumuskan, tindak pidana berarti suatu perbuatan yang pelakunya dapat dikenakan hukuman pidana dan pelaku itu dapat dikatakan merupakan subjek tindak pidana.¹⁰

Menurut Simons, tindak pidana adalah suatu tindakan atau perbuatan yang diancam dengan pidana oleh undang-undang, bertentangan dengan hukum dan dilakukan dengan kesalahan oleh seseorang yang mampu bertanggung jawab.¹¹

⁹ E.Y. Kanter dan S.R. Sianturi, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Stora Grafika, Jakarta, 2002, hlm. 208.

¹⁰ *Ibid*, hlm. 209.

¹¹ Erdianto, *Op. Cit*, hlm 53.

Barang siapa yang melakukan perbuatan pidana diancam dengan pidana tertentu yang telah ditentukan dalam ketentuan perundang-undangan.

2. Teori Pertanggungjawaban Pidana

Dasar dari adanya perbuatan pidana adalah asas legalitas, sedangkan dasar dari dapat dipidananya seseorang adalah kesalahan, yang berarti seseorang tidak mungkin dipertanggungjawabkan dan dijatuhi pidana kalau tidak mempunyai kesalahan. Setiap sistem hukum modern seharusnya mengadakan pengaturan tentang bagaimana mempertanggungjawabkan orang yang telah melakukan tindak pidana. Pada umumnya baik di negara-negara *civil law* maupun *common law*, pertanggungjawaban pidana dirumuskan secara negatif.¹²

Pertanggungjawaban pidana dipandang ada, kecuali ada alasan-alasan penghapusan pidana tersebut. Dengan kata lain, *criminal liability* dapat dilakukan sepanjang pembuat tidak memiliki *defence* (*alasan penghapus pidana*) ketika melakukan tindak pidana itu. Konsep demikian itu membentuk keseimbangan antara hak terdakwa dan penuntut umum, dan hak menyangkal dan mengajukan pembelaan dari terdakwa.

Dipertanggungjawabkannya seseorang dalam hukum pidana berarti dipidana. Dengan demikian, konsep pertanggungjawaban pidana

¹² Chairul Huda, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, Kencana, Jakarta, 2008, hlm. 63.

merupakan syarat-syarat yang diperlukan untuk mengenakan pidana terhadap seorang pembuat tindak pidana.¹³

E. Kerangka Konseptual

Agar dalam penulisan ini tidak menimbulkan salah satu penafsiran terhadap judul ini serta sebagai landasan penulis dalam menyelesaikan penelitian yang diteliti dan untuk menghindari kesimpangsiuran dalam memahami permasalahan penelitian, penulis memberikan batasan terhadap judul penelitian. Adapun batasan terhadap judul penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Pertanggungjawaban adalah orang yang dapat menilai, menentukan kehendaknya tentang perbuatan yang dilakukannya, dan dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatannya.¹⁴
2. Pidana adalah penderitaan yang bersifat khusus, yang telah dijatuhkan kekuasaan yang berwenang untuk menjatuhkan pidana atas nama negara sebagai penanggungjawab dari ketertiban hukum umum bagi seorang pelanggar, yakni semata-mata karena orang tersebut telah melanggar suatu peraturan hukum yang harus ditegakkan oleh negara.¹⁵
3. Kebijakan adalah serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan

tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang pelaku atau sekelompok pelaku guna memecahkan masalah tertentu.¹⁶

4. Kecelakaan pesawat terbang (*Aircraft accident*) adalah suatu kejadian atau peristiwa yang berhubungan dengan pengoperasian pesawat udara yang berlangsung antara waktu setiap orang masuk kedalam pesawat udara (*boarding*) dengan maksud terbang sampai saat semua orang telah debarkasi yang mana:
 - a. Orang meninggal dunia atau luka parah sebagai akibat berada dalam pesawat udara atau langsung menyentuh bagian pesawat udara, termasuk bagian-bagian terpisah pesawat udara atau semburan langsung mesin jet pesawat udara, kecuali luka parah tersebut secara alamiah, timbul sendiri, atau ditimbulkan oleh orang lain atau luka parah penumpang gelap yang bersembunyi diluar daerah yang tersedia untuk para penumpang atau awak pesawat udara.
 - b. Pesawat udara mengalami kerusakan atau kegagalan struktur yang berpengaruh terhadap kekuatan struktural, kinerja, atau karakteristik penerbangan pesawat udara dan memerlukan perbaikan besar atau penggantian komponen yang bersangkutan, kecuali untuk kegagalan mesin atau kerusakan apabila terbatas

¹³ Zainal Abidin Fari, *Hukum Pidana I*, Sinar Grafika, Jakarta 2007, hlm. 260.

¹⁴ Andi Hamzah, *Terminologi Hukum Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta, 2009, hlm. 156.

¹⁵ Soerjono Soekanto, *Tanggungjawab Perdata dan Pembantu Dokter*, Kompas, Jakarta, 1981, hlm. 4.

¹⁶ James E. Anderson, *Public Policy Making*, Holt, Rinehart and Winston, New York, 1984, hlm. 3.

pada logam penutup mesin pesawat udaranya atau variasinya.

- c. Pesawat udara hilang sama sekali dan tidak dapat ditemukan sama sekali.
5. Navigasi penerbangan adalah proses mengarahkan gerak pesawat udara dari satu titik ke titik yang lain dengan selamat dan lancar untuk menghindari bahaya dan/atau rintangan penerbangan.¹⁷

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum normatif terhadap asas legalitas dan asas keadilan yaitu penelitian perpustakaan atau studi dokumen yang menyangkut pertanggungjawaban pidana direksi perusahaan maskapai penerbangan sipil akibat kecelakaan pesawat yang menyebabkan korban jiwa ditinjau dari aspek hukum pidana Indonesia yang tertuang dalam KUHP, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Penelitian ini bersifat deskriptif, yaitu suatu penelitian yang bertujuan membuat gambaran permasalahan.¹⁸

2. Sumber Data

Dalam penelitian ini data yang digunakan ialah data sekunder terdiri atas:

a. Bahan Hukum Primer, yaitu bahan hukum yang mengikat terdiri dari:

1. Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945.
2. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
4. Peraturan Menteri perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Asuransi Keterlambatan, Bagasi Hilang serta Kecelakaan.
5. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas.

b. Bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer seperti pendapat para pakar hukum, buku, artikel serta laporan penelitian.

c. Bahan Hukum Tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer atau sekunder, seperti kamus hukum, indeks komulatif dan sebagainya.¹⁹

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data untuk penelitian hukum normatif digunakan metode kajian kepustakaan atau studi dokumenter. Dalam hal ini pengumpulan data diambil dari peraturan perundang-undangan maupun peraturan lain serta dalam literatur-literatur yang memiliki

¹⁷ Pasal 1 Angka 46 Undang- Undang 2009 Tentang Penerbangan.

¹⁸ Amirudin dan Zainal Asiki, *Pengantar Metode Penelitian Hukum Cetakan Keenam*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012, hlm. 29.

¹⁹ *Ibid.* hlm. 30.

hubungan dengan pertanggungjawaban pidana direksi maskapai penerbangan sipil akibat kecelakaan pesawat yang menyebabkan kematian, kemudian data tersebut beserta skripsi, makalah dan jurnal akan diambil teori maupun pernyataan yang terkait, dan akhirnya semua data tersebut diatas disusun secara sistematis agar memudahkan proses analisis.

4. Analisis data

Dalam penelitian hukum normatif ini setelah data-data yang diperlukan terkumpul, selanjutnya penulis menganalisis data yang telah diperoleh tersebut. Adapun metode analisa data yang digunakan adalah deskriptif kualitatif yaitu data yang telah terkumpul, kemudian diolah dengan cara data diseleksi, diklasifikasi secara sistematis, logis dan yuridis, guna mendapatkan gambaran umum untuk mendukung materi skripsi melalui analisa data secara kualitatif.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Dasar pertanggungjawaban pidana direksi perusahaan maskapai penerbangan serta tanggung jawabnya

Setiap perseroan adalah badan hukum, artinya badan yang memenuhi syarat keilmuan sebagai pendukung kewajiban dan hak yang telah diuraikan sebelumnya, antara lain memiliki harta kekayaan sendiri terpisah dari harta kekayaan pendiri atau pengurusnya. Penerima kuasa yang menjalankan perusahaan

atas nama pemberi kuasa (RUPS) disebut pemimpin perusahaan atau direksi perusahaan.²⁰ Subjek hukum ada dua yaitu orang dan badan hukum. Berdasarkan Pasal 1 angka 55 Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 Direksi merupakan subjek hukum yang disebut sebagai orang (*natuurlijk persoon*). Undang-undang, di satu pihak telah memberikan kewenangan kepada direksi untuk menjalankan perseroan, tetapi dilain pihak dibalik itu undang-undang memberikan pula tanggung jawab kepada direksi atas kewenangan yang telah diberikan oleh undang-undang sebagaimana dipertegas dalam Pasal 97 ayat (3) UU 2007, setiap anggota direksi bertanggung jawab penuh secara pribadi atas kerugian perseroan apabila yang bersangkutan bersalah atau lalai menjalankan tugasnya.²¹

Jika dihubungkan dengan perbuatan yang dilakukan secara bersama-sama melakukan tindak pidana, untuk menarik pihak lain yaitu pemimpin perusahaan (direksi) sebagai yang menyuruh melakukan untuk dimintakan pertanggungjawaban dalam konteks penyertaan (*deelneming*) atau sebagai orang yang melakukan hal ini harus dapat dibuktikan berdasarkan fakta hukum.

Jadi perseroan diurus, dikelola atau di *manage* oleh

²⁰ Djoko Imbawani Atmadjaja, *Hukum Dagang Indonesia*, Setara Press, Malang, 2012, hlm. 23.

²¹ Rudhi Prasetya, *Perseroan Terbatas*, Sinar Grafika, Jakarta, 2010, hlm. 22.

Direksi. Hal ini ditegaskan dalam beberapa ketentuan, seperti:

- a. Pasal 1 angka 5 yang menegaskan, Direksi sebagai organ perseroan berwenang dan bertanggung jawab penuh atas pengurusan perseroan untuk kepentingan perseroan,
- b. Pasal 92 ayat (1) mengemukakan, direksi menjalankan pengurusan perseroan untuk kepentingan perseroan.

Pengaturan mengenai pertanggungjawaban direksi ini dapat kita temui dalam Pasal 97 ayat (2) UU PT yang diwajibkan melaksanakan pengurusan perseroan adalah setiap anggota direksi perseroan, oleh karena itu setiap anggota direksi bertanggung jawab penuh terhadap pelaksanaan pengurusan perseroan.

2. Yang berwenang mewakili perseroan dalam hal terdapat beberapa direktur

Pertanyaan ini dijawab oleh Pasal 98 ayat (2) UU PT, Sebagaimana menurut pasal tersebut dalam hal anggota direksi terdiri lebih dari satu orang, yang berwenang mewakili perseroan adalah setiap anggota direksi, kecuali ditentukan lain dalam AD. Jadi menurut penulis, dalam prinsipnya semua direktur berhak untuk mewakili perseroan sendiri-sendiri. Atau dengan kata lain semua anggota direksi itu mempunyai kedudukan yang sama, satu terhadap yang lain tidak ada yang lebih.

Menurut anggaran dasar perseroan, sebagaimana tercantum dalam Pasal 11 ayat (2) UU PT, jika diangkat lebih dari seorang direktur,

maka satu diantaranya diangkat sebagai Presiden Direktur itu mempunyai kedudukan yang lebih tinggi dari direktur-direktur lainnya. Bertitik tolak pada Pasal 98 ayat (2) UU PT yang terurai diatas, dimana dinyatakan semua direktur berhak mewakili perseroan, maka penulis berkesimpulan bahwa dalam prinsipnya semua direktur itu mempunyai kedudukan yang sama, termasuk presiden direktur. Demikian presiden direktur itu tidak mempunyai kedudukan yang lebih tinggi dari direktur yang lain. Atau dengan demikian penulis katakan tugas dari presiden direktur itu adalah untuk mengkoordinir diantara direktur-direktur yang ada.

3. Sanksi pidana terhadap direksi yang melakukan tindak pidana penerbangan

Tahap formulasi, UU Penerbangan turut memasukkan upaya penal (hukum pidana) sebagai bagian dari kebijakan penanggulangan kejahatan penerbangan Indonesia yang ditandai dengan adanya bab khusus mengenai ketentuan pidana, mengatur perbuatan-perbuatan apa yang termasuk sebagai tindak pidana dan sanksi apa yang dijatuhkan atas perbuatan tersebut. Kemudian, ketentuan pidana yang sudah diatur dalam undang-undang itu harus diterapkan pada tindak pidana yang terjadi di dunia penerbangan, termasuk pada kasus kecelakaan pesawat terbang. Ruang lingkup adalah suatu hal yang menunjukkan batasan-batasan berlakunya sesuatu. Sehingga, dalam hal ini yang akan dijelaskan adalah mengenai batasan atau sejauh mana undang-undang

tentang penerbangan berlaku dan diterapkan serta ruang lingkup ini pulalah yang menjadi ruang lingkup tindak pidana penerbangan. Adapun ruang lingkup undang-undang penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 adalah:

- a) Semua kegiatan penggunaan wilayah udara, navigasi penerbangan, pesawat udara, bandar udara, pangkalan udara, angkutan udara, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lain yang terkait, termasuk kelestarian lingkungan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia;
- b) Semua pesawat udara asing yang melakukan kegiatan dari dan/atau ke wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia;
- c) Semua pesawat udara Indonesia yang berada di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Adapun tindak pidananya terdiri dari 43 pasal yang diatur pada bab khusus yaitu bab mengenai Ketentuan Pidana, dimulai dari Pasal 401-Pasal 443 UU Penerbangan. Untuk sistem perumusan pidananya, pertama, UU Penerbangan dalam beberapa pasal menganut sistem perumusan tunggal/imperatif, artinya mengatur hanya pidana penjara saja atau pidana saja. Contoh pasal yang mengatur pidana penjara saja adalah Pasal 412 ayat (7).

Kedua, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan juga mengatur sistem pidananya dengan sistem perumusan alternatif, artinya dalam suatu pasal terdapat frasa pidana penjara atau pidana denda, dan penjatuhan pidana

tersebut tergantung pada keputusan hakim. Contoh pasal yang menganut sistem perumusan alternatif adalah Pasal 402.

Ketiga, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan juga menggunakan sistem perumusan yang bersifat kumulatif, yang artinya baik pidana penjara maupun pidana denda dijatuhkan secara bersamaan. Contoh pasal yang menggunakan sistem perumusan kumulatif yaitu Pasal 401.

Keempat, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan juga menganut sistem perumusan yang bersifat kumulatif-alternatif. Artinya, hakim dapat menjatuhkan kedua jenis pidana yaitu pidana penjara atau pidana denda, atau hanya menjatuhkan salah satunya saja. Satu-satunya pasal yang menganut sistem perumusan pidana kumulatif-alternatif dalam undang-undang ini adalah Pasal 421 ayat (2).

B. Alasan dalam hal terjadinya kecelakaan pesawat Direksi perusahaan maskapai penerbangan tidak diminta bertanggung jawaban pidana

Kecelakaan pesawat sudah sering sekali kita dengar dalam pemberitaan-pemberitaan media cetak maupun media elektronik namun KUHP dan Undang-undang penerbangan belum mengatur secara pasti tentang ketentuan pidana yang menetapkan Direksi sebagai orang yang dapat dipidana dalam perusahaan. Menurut Hanafi, semakin besar dan semakin banyak bidang usaha sebuah perusahaan, maka besar kemungkinan bahwa

perusahaan tersebut akan menghindar dari tanggung jawab.

Penerapan pertanggungjawaban terhadap direksi suatu perusahaan sesuai peraturan akan menciptakan suatu kondisi bagi mereka untuk taat kepada hukum. Pertanggungjawaban derivatif, secara terminologi, berasal dari pertanggungjawaban perusahaan itu sendiri. Oleh sebab itu, haruslah dicari terlebih dahulu pertanggungjawaban perusahaan itu sehingga tidak ada penyangkalan, barulah direktornya dapat dimintai pertanggungjawaban secara pribadi.

Oleh karena itu, yang dipertanggungjawabkan setiap orang yaitu tindak pidana penerbangan yang telah dilakukannya. Akan tetapi tidak selalu setiap orang yang melakukan tindak pidana penerbangan dapat dipidana, karena untuk memenuhi syarat agar dapat dipertanggungjawabkannya setiap orang atas tindak pidana yang dilakukan harus adanya unsur kesalahan sebagai wujud rasa keadilan. Dirasakan tidak adil apabila setiap orang dijatuhi pidana padahal sama sekali tidak bersalah. Adanya unsur kesalahan dalam pertanggung jawaban pidana inilah yang dalam hukum pidana dikenal sebagai asas kesalahan, yakni asas tiada pidana tanpa kesalahan.²²

Memang UU PT menyebutkan direksi bertanggung jawab secara terbatas sepanjang tindakan tersebut berada dalam wewenang (*intra vires*). Namun, pertanggungjawaban dapat dimintakan kepada pengurus jika

tindakan pengurus tersebut merupakan tindakan diluar kewenangan (*intra vires*), yang bertentangan dengan hukum dan tindakan itu menimbulkan kerugian bagi perseroan. Direksi jarang dipidana karena direksi bekerja untuk perusahaan dan dia menjalankan kepengurusannya tentunya untuk menguntungkan perusahaan. Jika suatu kecelakaan pesawat terjadi bagaimanapun perusahaan tidak dapat dipidana (pidana badan) karena tidak mempunyai fisik. Yang mendapat keuntungan yang paling besar dari suatu kegiatan perusahaan penerbangan adalah pemegang saham, jika memidanakan direksi hal ini sungguh melanggar hati kemanusiaan, meskipun direksi yang menjalankan kepengurusan sehari-hari namun bagaimanapun yang paling diuntungkan disini adalah para pemegang saham. Pemegang saham dalam perusahaan selama ini tidak pernah menjadi sorotan jika terjadi suatu kecelakaan pesawat, yang dikenakan pidana hanya pilot, kapten, navigator, dan lain sebagainya.

Keuntungan yang diperoleh perusahaan dan kerugian yang dialami oleh masyarakat dapat sedemikian besarnya, sehingga tidak akan mungkin seimbang bilamana hanya direksi yang dijatuhi sanksi pidana. Undang-undang belum mengatur tentang pemidanaan pemegang saham penerbangan, makanya penegak hukum akan kesulitan untuk memidana direksi. Selain itu penegak hukum juga kesulitan karena kelalaian yang dilakukan oleh direksi seringkali dikaitkan dengan perdata yaitu perbuatan melawan hukum bukan

²² Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Jakarta, 1984, hlm. 23.

tindak pidana. Penegak hukum seringkali menyimpulkan bahwa secara umum direksi merupakan kehendak bertindak dan mengarahkan (*acting and directing will*) dari perusahaan, niat untuk melakukan tindak pidana (*mens rea*) dan tindakan hukumnya (*actus reus*) merupakan niat dan tindakan dari perusahaan.²³

Jika secara hukum terbukti karyawan melakukan tindak pidana dan oleh karena kesalahannya sendiri terjadi kecelakaan pesawat maka yang bertanggung jawab adalah karyawan yang bersangkutan, tidak bisa tanggung jawabnya dilimpahkan kepada direksi apabila direksi tidak terbukti melakukan kesalahan.

Usaha pemerintah Indonesia dalam menanggulangi kecelakaan pesawat terbang

Indonesia sebagai salah satu negara anggota ICAO sejak tanggal 27 April 1950, menyadari betapa pentingnya mencegah dan menanggulangi ancaman tindak pidana penerbangan sipil, Indonesia secara aktif ikut serta menegakkan dan mematuhi konvensi Internasional dengan meratifikasi konvensi Tokyo 1963, Konvensi The Hague 1970, Konvensi Montreal 1971 sebagaimana disebutkan diatas. Disamping meratifikasi konvensi tersebut diatas untuk mencegah tindak pidana penerbangan, Indonesia juga mnegeluarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yang memperluas berlakunya

KUHP terhadap tindak pidana penerbangan.²⁴

Bila terjadi kecelakaan pesawat di Indonesia atau kejadian serius seperti yang dibahas diatas maka kewenangan untuk melakukan investigasi peristiwa tersebut adalah KKNT yang dibentuk berdasarkan Keppres No. 105 Tahun 1999 Tentang KKNT (Komite Nasional Keselamatan Penerbangan Transportasi) sebagai lembaga non struktural di lingkungan Departemen Perhubungan yang memiliki kewenangan melakukan investigasi dan penelitian kecelakaan transportasi, yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Menteri Perhubungan.

Investigasi yang dilakukan oleh KKNT adalah dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan transportasi. Maksud dan tujuan investigasi kecelakaan pesawat udara adalah untuk mencegah jangan sampai terjadi kecelakaan pesawat udara dengan sebab yang sama, bukan mencari siapa yang salah dan siapa yang dapat mempertanggungjawabkan. Karena itu hasil kecelakaan pesawat udara tidak boleh digunakan sebagai alat bukti dalam proses gugatan perdata dipengadilan atau tuntutan pidana di pengadilan.

Dalam paragraf 5.1. Annex tentang *Air Craft Accident Investigation Konvensi Chicago 1944*, berpendapat bahwa setiap penyebarluasan hasil investigasi akan mempunyai dampak yang negatif terhadap tujuan investigasi

²³ Gerry Ferguson, *Corruption and Criminal Liability*, [http://www. icclr. Law. Ubc. Ca/Publications/ Reports/ Fergusong](http://www.icclr.law.ubc.ca/Publications/Reports/Fergusong), hlm. 5.

²⁴ K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara Dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional Buku Kedua*, Mandar Maju, 1955, hlm. 43.

kecelakaan pesawat udara serta investigasi yang akan datang. Maka negara tersebut tidak perlu menyebarluaskan hasil investigasi. Ketentuan tersebut merupakan rekomendasi Organisasi Penerbangan Internasional yang pelaksanaannya tergantung dari hukum nasional masing-masing negara.²⁵

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Direksi perusahaan maskapai penerbangan sipil dapat bertanggungjawab secara pidana apabila terjadi kecelakaan pesawat yang menimbulkan korban jiwa karena direksi merupakan organ penting dalam perusahaan, sesuai dengan Pasal 1 angka 5 UU PT yang menegaskan, direksi sebagai organ perseroan berwenang dan bertanggung jawab penuh atas pengurusan perseroan untuk kepentingan perseroan. Direksi juga diberi wewenang untuk mewakili perseroan baik di dalam maupun di luar pengadilan untuk dan atas nama perseroan. Kewenangan ini ditegaskan pada Pasal 1 angka 5 dan Pasal 99 ayat (1) UU PT. Direksi sebagai subjek hukum tentu dapat di pidana. Sesuai dengan ketentuan Pasal 441 ayat (2) UU Penerbangan, penyidikan, penuntutan dan pemidanaan dilakukan terhadap korporasi atau pengurusnya apabila melakukan tindak pidana

penerbangan. Setiap direksi yang terbukti lalai menjalankan tugasnya atau sengaja dalam melakukan tindak pidana penerbangan seharusnya dipidana.

2. Dalam hal terjadinya kecelakaan pesawat direksi perusahaan maskapai penerbangan tidak diminta pertanggungjawaban pidana adalah karena sistem teknologi penerbangan cukup tinggi sehingga sulit untuk mengumpulkan barang bukti, kurangnya atau bahkan tidak adanya tenaga ahli pada POLRI selaku penyidik yang membidangi masalah ini, tidak adanya akses antara POLRI selaku penyidik dengan *Air Craft Accident Investigation Commision* (Panitia Penelitian Penyebab Kecelakaan Pesawat Udara), seringkali seluruh awak pesawat dan penumpang yang ada dalam pesawat udara meninggal dunia serta sangat rumitnya teknologi penerbangan. Pemidanaan direksi penerbangan juga sulit dilakukan karena keuntungan yang paling besar dari suatu kegiatan operasional perusahaan penerbangannya yaitu pada pemegang saham, hal ini tentunya bertentangan dengan rasa keadilan jika harus menghukum direksi apabila terjadi kecelakaan pesawat. Para penegak hukum kesulitan untuk menegakkan hukum karena dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang

²⁵ H. K. Martono, *Op.cit.* hlm. 296.

Penerbangan juga tidak menyatakan secara jelas mengenai perbedaan dan batas perbuatan direksi, karyawan, pengurus lainnya karena sering kali ditemui perbuatan karyawan hanya tanggung jawab karyawan saja padahal yang mengontrol kepengurusan setiap hari dalam perusahaan adalah direksi.

B. Saran

1. Agar pembedaan tepat sasaran, perlu kiranya dilakukan pembaharuan undang-undang penerbangan dengan menyatakan jelas pengurus yang mana yang harus dipidana serta perbuatan apa saja yang dilarang secara rinci supaya jelas mengenai batas pertanggungjawaban pidana direksi dan pengurus lainnya. Pengaturan ini sangat dibutuhkan supaya tidak hanya karyawan saja yang akan jadi korban tuntutan pidana apabila terjadi kecelakaan pesawat terbang yang mengakibatkan korban jiwa. Perlu dilakukan pembaharuan hukum korporasi di Indonesia, sehingga bukan hanya direksi maupun komisaris yang terancam sanksi pidana terhadap dirinya pribadi, namun juga terhadap pemegang saham.
2. Demi mencapai keadilan dan kesejahteraan, negara sebaiknya melindungi korban dan melakukan pencegahan tindak pidana penerbangan

semaksimal mungkin karena ini menyangkut dengan hidup mati orang banyak. Selain komisaris diperlukan suatu tim independen dari negara untuk mengawasi kinerja perusahaan penerbangan maupun pengurus-pengurusnya supaya tidak terjadi kecelakaan pesawat, ibaratnya penerbangan kita membutuhkan pengawasan ganda dan perlu juga dilakukan pendidikan khusus kepada penyidik mengenai teknologi penerbangan. Selain itu kepada para penegak hukum diharapkan lebih serius dan menambah pengetahuannya tentang penerbangan agar dapat menegakkan hukum yang adil apabila terjadi kecelakaan pesawat.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abidin Fari, Zainal, 2007, *Hukum Pidana I*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Anderson, James E., 1984, *Public Policy Making*, Rinehart, New York.
- Asiki, Zainal dan Amirudin, 2012, *Pengantar Metode Penelitian Hukum* Cetakan Keenam, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Atmadjaja, Djoko Imbawani, 2012, *Hukum Dagang*

- Indonesia*, Setara Press, Malang.
- Hamzah, Andi, 2009, *Terminologi Hukum Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Huda, Chairul, 2008, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, Kencana, Jakarta.
- Martono, H. K., 1955, *Hukum Udara, Angkutan Udara Dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional* Buku Kedua, Mandar Maju, Jakarta.
- Martono, H. K. , 2007, *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Soekanto, Soerjono, 1981, *Tanggungjawab Perdata dan Pembantu Dokter*, Kompas, Jakarta.
- Subekti dan Tjitrosoedibio, 2004, *Kamus Hukum*, Praditya Pramita, Jakarta.
- Prasetya, Rudhi, 2010, *Perseroan Terbatas*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Wirjono, Prodjodikoro, 2003 *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, PT. Refika Aditama, Bandung.