

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENGATUR LALU LINTAS UDARA SIPIL
ATAS KECELAKAAN PESAWAT TERBANG BERDASARKAN UNDANG-
UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 1 TAHUN 2009
TENTANG PENERBANGAN**

**Oleh : Juan Gunarri G
Pembimbing 1 : Dr. Erdianto, SH.,MHum
Pembimbing 2 : Widia Edorita, SH.,M.H
Alamat : Jl. Lintas Kubang Raya Kec. Siak Hulu Kab. Kampar
Email : juan.gunarri20@gmail.com**

ABSTRACT

The case of aircraft accidents that occurred in Indonesia have seized the attention of the general public , in addition to the adjacent intervals and hit almost all airlines, also highlight the most public attention is the emergence of fatalities in the accident. Public confidence on comfort and safety in the use of air transportation on the wane , although the need for its use is very high . The airline company as the operator , by people considered negligent and unprofessional in the management of the company , on the other hand the Government as the regulator is also considered to be slow in taking action on condition that occurs in the field and do not have the firmness in the provision of airline companies which do not meet safety standards

In this study the authors, establishes the following principal issues on Criminal Liability Manager Top Air Traffic Accidents Civil Aircraft Based on the Law of the Republic of Indonesia Number 1 Year 2009 on Flight well as deeds whether that included the scope of criminal offenses in the field of aviation in the perspective of Law -Undang Republic of Indonesia Number 1 Year 2009 on Flights

Writing is when viewed from the type of research that is classified as a normative legal research is research conducted by examining the legal library materials related to the problems , whereas when viewed from nature , this research is descriptive research that explains in clear form sentences and detail.

From the research that the Criminal Liability of Civil Air Traffic Manager Top Aircraft Accidents can be charged to the Air Traffic Manager that caused a plane crash with the provisions can be demonstrated that the main cause of the accident because there are factors intent , recklessness , or negligence committed by the Governing air Traffic , whereas acts falling within the scope of criminal offenses in the field of aviation was purposely fly and operate aircraft which endanger the aircraft and during the flight do anything that could jeopardize flight safety and security .

Keywords: Accountability - Air Traffic Manager

A. Pendahuluan

Faktor keselamatan merupakan syarat utama bagi dunia penerbangan, di samping faktor kecepatan dan kenyamanan. Namun akhir-akhir ini faktor keselamatan kurang mendapat perhatian, baik dari sisi pemerintah, perusahaan penerbangan, maupun masyarakat pengguna jasa angkutan sendiri. Regulasi yang tidak jelas, kurangnya pengawasan, dan lemahnya dalam penegakkan hukum menyebabkan banyak pesawat yang secara teknis tidak atau kurang layak terbang dapat memperoleh izin untuk terbang serta penyediaan, pemeliharaan sarana dan prasarana penerbangan kurang mendapat perhatian yang serius.

Namun secanggih apapun teknologi tersebut tidak akan dapat menghilangkan resiko kecelakaan pesawat terbang.¹ Hal tersebut dapat dipahami karena fakta menunjukkan bahwa faktor penyebab kecelakaan tersebut antara 60% - 80% berasal dari kesalahan manusia (*human error*).² Kecelakaan pesawat udara di Indonesia sudah sering terjadi dalam 10 tahun belakangan ini. Sampai pada suatu masa dimana kecelakaan pesawat udara tersebut dapat terjadi 2-3 kali dalam setahun, dan yang paling banyak terjadi pada tahun 2007.³

Hal ini sangat mencemaskan masyarakat, bahwa 75% masyarakat Indonesia memilih jalur transportasi udara sebagai alternatif pengangkutan

mereka dengan alasan cepat dan tidak memakan waktu lama untuk perjalanan ke luar kota maupun ke luar negeri.

Salah satu contoh adalah kasus kecelakaan pesawat yang menimpa pesawat terbang Garuda Indonesia. Pesawat Udara Garuda Indonesia jenis Boeing 737 seri 400 dengan Nomor penerbangan GA-200 terperosok di Bandara Adisucipto, Yogyakarta. Pesawat tersebut mengalami kebakaran setelah terjadi ledakan di badan pesawat. Peristiwa ini terjadi sesaat setelah pesawat Garuda mendarat di bandara Adisucipto, Yogyakarta, dari Jakarta. Ketika melakukan pendaratan kecepatan pesawat saat itu masih tinggi, dimana pada saat itu pesawat mendarat kemudian mendongak kembali seperti akan naik dan terhempas lagi kemudian mendongak lagi dan yang ketiga kalinya terhempas lebih keras, satu roda menyentuh landasan, dari samping pesawat tampak mengeluarkan bunga api, yang tidak lama disertai ledakan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 431 dan 437 maka kelalaian yang dilakukan oleh Pengatur Lalu Lintas Udara atau *Air Traffic Controller* (ATC) tersebut adalah tindak pidana, yang juga diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Pasal 479g huruf a dan b. Kecelakaan pesawat tersebut mengakibatkan korban jiwa sebanyak 21 orang meninggal dunia, 70 orang selamat dan 32 orang luka berat. Namun penuntutan pidana terhadap Pengatur Lalu Lintas Udara atau *Air Traffic Controller* (ATC) terkait kecelakaan pesawat terbang tersebut dapat menimbulkan polemik baru di dalam masyarakat, khususnya terhadap profesi Pengatur Lalu Lintas Udara

¹Berend J.H. Crams, "*The Special Contract: An Instrument to Strict Liability Limit?*", *Air Law Journal*, Volume XIV Number 4/5 1989, Hlm. 160.

²I. H. Ph. Dieriks Verschoor, *Persamaan dan Perbedaan Hukum Udara dan Hukum Angkasa*, Sinar Grafika, Jakarta, 1991, hlm. 118.

³Rustian Kamaluddin, *op.cit*, hlm. 77.

atau *Air Traffic Controller (ATC)* di Indonesia.

Berdasarkan pada realita di lapangan dan dengan menitik beratkan pada pertanggungjawaban dalam aspek hukum pidana melalui mekanisme penyelidikan dan penyidikan atas seorang personel penerbangan sipil khususnya Pengatur Lalu Lintas Udara atau *Air Traffic Controller (ATC)* yang menyebabkan terjadinya kecelakaan pesawat terbang di Indonesia terkait dengan diberlakukannya Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dan menuangkannya dalam suatu karya ilmiah berbentuk skripsi dengan judul **“Pertanggungjawaban Pidana Pengatur Lalu Lintas Udara Sipil Atas Kecelakaan Pesawat Terbang Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan”**.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah Pertanggungjawaban Pidana Pengatur Lalu Lintas Udara Sipil Atas Kecelakaan Pesawat Terbang Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan?
2. Perbuatan-perbuatan yang termasuk lingkup tindak pidana di bidang penerbangan dalam perspektif Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui Pertanggungjawaban Pidana Pengatur Lalu Lintas Udara

Sipil Atas Kecelakaan Pesawat Terbang Berdasarkan Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

- b. Untuk mengetahui apa sajakah perbuatan-perbuatan yang termasuk lingkup tindak pidana di bidang penerbangan dalam perspektif Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

2. Kegunaan Penelitian

- a. Secara akademis penelitian ini dapat mendukung perkembangan ilmu hukum, terutama dalam bentuk memperkaya catatan hasil-hasil penelitian ilmiah bidang ilmu hukum pidana.
- b. Data ataupun informasi serta hasil dari penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan perbandingan ataupun data sekunder bagi peneliti-peneliti berikutnya yang berminat untuk mendalami bidang yang sama.
- c. Secara praktis hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan masukan atau bahan pertimbangan bagi pihak-pihak yang terkait yang berada di wilayah hukum Kepolisian Resort Kota Pekanbaru

D. Kerangka Teori

1. Tindak Pidana Penerbangan

Dalam dunia penerbangan ada 2 macam pengertian yaitu kecelakaan (*accident*) dan peristiwa (*incident*). Yang dimaksud kecelakaan adalah suatu peristiwa diluar dugaan dalam kaitan dengan pengoperasian pesawat terbang yang berlangsung sejak penumpang naik (*boarding*) dengan maksud melakukan penerbangan sampai waktu semua

penumpang debarkasi. Peristiwa di luar dugaan tersebut mengakibatkan orang meninggal dunia atau luka parah akibat benturan pesawat terbang atau kontak langsung dengan bagian pesawat terbang atau terkena hampasan langsung mesin jet atau pesawat terbang mengalami kerusakan struktural yang berat atau pesawat terbang memerlukan perbaikan besar atau penggantian komponen atau pesawat terbang hilang sama sekali. Sedangkan *incident* adalah peristiwa selama penerbangan berkenaan dengan operasi pesawat terbang yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

Di dalam dunia penerbangan penyebab kecelakaan tidak pernah disebabkan oleh faktor tunggal (*single factor*) yang berdiri sendiri. Suatu sebab yang berdiri sendiri tidak mempunyai arti apa-apa, tetapi apabila kombinasi berbagai faktor dapat menyebabkan kecelakaan pesawat terbang yang mengakibatkan kematian orang. Yang dimaksud penyebab kecelakaan tersebut adalah “sesuatu yang ada dan terjadi” pada manusia, materiil, dan media dimana sesuatu tersebut menimbulkan kecelakaan. Sesuatu itu kemudian oleh para pemikir *safety* disebut sebagai tingkah laku/sikap dan keadaan/kondisi (*unsafe act and unsafe condition*) yang dapat menimbulkan atau menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan. Dengan adanya pernyataan tersebut, maka manusia, materiil, dan media bukan lagi disebut sebagai penyebab kecelakaan tetapi sebagai faktor penyebab kecelakaan. Maka untuk selanjutnya manusia, materiil, dan media adalah menjadi faktor

penyebab kecelakaan dan *unsafe act and unsafe condition* menjadi penyebab kecelakaan yang terkandung di dalam faktor penyebab tersebut *Unsafe act and unsafe condition* tersebut sampai saat ini masih menjadi pedoman yang telah disepakati, diterima dan dipergunakan oleh masyarakat *safety* internasional sebagai penyebab kecelakaan. Kecerobohan, ketidakpedulian, tidak disiplin, dan etika kerja termasuk dalam bagian *unsafe act*, sedangkan cuaca buruk sebagai *unsafe condition*. Tetapi dalam keadaan yang khusus seperti memaksakan untuk melakukan pendaratan (*landing*) pada saat cuaca buruk dengan kemampuan melihat, jarak pandang (*visibility*) sangat terbatas adalah termasuk *unsafe act*⁴. Menurut K. Martono terdapat berbagai faktor penyebab kecelakaan seperti faktor manusia (*man*), pesawat terbang itu sendiri (*machine*), penggunaan pesawat udara (*mission*), dan pengelolaan (*management*). Sehubungan dengan hal tersebut di atas, maka akan diuraikan sebagai berikut⁵: Faktor manusia. Dalam hal terjadinya kecelakaan akibat faktor manusia, yang biasanya dituduh adalah kapten penerbang, padahal sebenarnya tidak selalu demikian karena manusia dalam hubungan ini adalah setiap orang atau tenaga yang terlibat langsung dalam proses penerbangan. Mereka antara

⁴ Widura Imam Mustopo, *Faktor-faktor Psikologi yang mempengaruhi Perilaku Tidak Aman Penerbang*, <http://psikologipenerbangan.blogspot.com/2011/06/faktor-faktor-psikologi-yang.html>, diakses tanggal 17 Mei 2015

⁵ K. Martono, *Hukum Udara, Angkatan Udara, dan Hukum Angkasa*, Alumni, Bandung, 1987, hal. 146-147

lain adalah teknisi pesawat terbang, awak pesawat, tenaga ruang penerbangan (*briefing office*), tenaga pengawas lalu lintas udara (ATC). Kapten penerbang selama menjalankan tugasnya dapat terjadi "*sudden incapacity*". *Sudden incapacity* ini ditimbulkan oleh berbagai penyakit, seperti penyakit serangan jantung.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan sebagai peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur hal-hal yang berkaitan dengan penerbangan, juga memberikan ketentuan-ketentuan terkait dengan tindak pidana. Ketentuan pidana ini diberlakukan kepada setiap orang yang melanggar ketentuan dalam undang-undang ini disamping sanksi administratif yang juga berlaku dan ditentukan dalam undang-undang ini.

Ketentuan pidana dalam undang-undang ini diatur dalam Bab XXII, yang terdiri dari empat puluh dua pasal yang secara umum menekankan bentuk-bentuk pelanggaran yang dikategorikan sebagai bentuk dari tindak pidana penerbangan selain dari tindak pidana penerbangan yang telah diatur dalam Bab XXX KUHP, karena dalam aturan peralihan undang-undang ini tidak mencabut ketentuan-ketentuan pidana lain diluar dari regulasi ini.

Menjadi suatu hal yang patut untuk diperhatikan adalah meskipun ketentuan pidana yang diatur dalam undang-undang ini diberlakukan bagi setiap orang, sesuai dengan rumusan pasal yang ada, namun terdapat pengecualian dalam pertanggungjawaban pidana terhadap setiap orang yang

memiliki hubungan kerja dengan perusahaan penerbangan.

Hal ini diatur dalam Pasal 441 ayat (1) yang menentukan dengan tegas bahwa tindak pidana penerbangan yang dilakukan oleh orang yang bertindak, baik untuk dan/atau atas nama perusahaan ataupun untuk kepentingan dari perusahaannya, baik berdasarkan hubungan kerja maupun hubungan lainnya, bertindak dalam lingkungan perusahaan tersebut, baik secara sendiri maupun bersama-sama, dianggap tindakan tersebut dilakukan oleh korporasi, sehingga pertanggungjawaban pidananya dibebankan kepada perusahaan ataupun pengurusnya.

Berdasarkan hal tersebut, dapat dinyatakan bahwa undang-undang penerbangan ini memiliki karakteristik yang khusus serta cakupan yang luas, karena tindak pidana penerbangan memiliki karakteristik yang berbeda dengan tindak pidana pada umumnya, oleh karena itu undang-undang yang mengatur tentang tindak pidana penerbangan juga memiliki beberapa kekhususan yang bersifat menyimpang dari ketentuan umum KUHP.

Penyimpangan terhadap ketentuan umum dalam KUHP dapat terlihat pada subyek delik yang dimana berdasarkan ketentuan undang-undang ini dimungkinkan pembedaan terhadap badan hukum, yang dalam KUHP tidak mengenal badan hukum sebagai subyek delik. Akan tetapi, undang-undang tentang penerbangan ini bukanlah sebagai hukum pidana khusus, karena sanksi pidana

dalam ketentuan undang-undang ini ditempatkan sebagai daya paksa untuk melaksanakan aturan-aturan administratif.

Hukum pidana, sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan terdapat dalam Bab XXX KUHP, seperti yang telah dipaparkan sebelumnya, telah memberikan Pengaturan secara khusus hal-hal yang terkait dengan penerbangan. Terkait dengan kecelakaan sebuah pesawat udara, dalam ketentuan aturan pidana yang terdapat dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP), telah diatur dengan tegas bahwa suatu perbuatan, baik dengan unsur sengaja, melawan hukum, ataupun karena kealpaan yang dapat menyebabkan suatu pesawat udara celaka (*incident*), hancur serta tidak dapat dipakai atau rusak (*accident*), merupakan sebuah peristiwa pidana.

Patut untuk dibuktikan bahwa kecelakaan yang terjadi merupakan kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia (*human factor*) sehingga dapat dimintakan pertanggungjawaban secara aspek pidana kepada pelaku tindak pidana tersebut. Agar dapat dibuktikannya, maka dibutuhkan suatu penyelidikan secara komprehensif yang dilakukan oleh Kepolisian selaku penyelidik atas suatu peristiwa yang memiliki indikasi pidana serta menyesuaikan dengan ketentuan yang berlaku dalam ketentuan pidana, baik dalam KUHP maupun dalam KUHAP.

2. Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana dalam istilah asing disebut juga

dengan *criminal responsibility* yang menjurus kepada pemidanaan pelaku tindak pidana dengan terlebih dahulu melihat pelaku tindak pidana tersebut dapat dimintakan pertanggungjawabannya atau tidak, terkait dengan tindak pidana yang dilakukannya. Tindak pidana adalah perbuatan atau serangkaian perbuatan yang padanya dilekatkan sanksi pidana. Dilihat dari istilahnya, hanya sifat-sifat dari perbuatan saja yang meliputi suatu tindak pidana, sedangkan sifat-sifat orang yang melakukan tindak pidana tersebut menjadi bagian dari persoalan lain, yaitu pertanggungjawaban pidana.⁶ Karakteristik orang yang melakukan tindak pidana berhubungan dengan penentuan dapat dipertanggungjawabkannya yang bersangkutan. Aturan hukum mengenai pertanggungjawaban pidana berfungsi sebagai penentu syarat-syarat yang harus ada pada diri seseorang sehingga sah jika dijatuhi pidana. Aturan mengenai pertanggungjawaban pidana merupakan saringan pengenaan pidana, yaitu hanya dapat diterapkan terhadap mereka yang memiliki kesalahan dan pidana yang dikenakan sebatas kesalahannya tersebut.

Aturan mengenai pertanggungjawaban pidana bukan merupakan standar perilaku yang wajib ditaati masyarakat, tetapi regulasi mengenai bagaimana memperlakukan mereka yang melanggar kewajiban tersebut.⁷

⁶ Sianturi, S.R., *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Alumni AHAEM-PTHAEM, Jakarta, 1986, hlm. 205.

⁷ *Ibid*, hal. 206

Penentuan dapat dipidananya seseorang sebagai pertanggungjawaban atas tindak pidana yang dilakukannya, tidak lepas dari unsur-unsur yang terdapat dalam rumusan tindak pidana serta faktor-faktor yang dapat mengakibatkan hapusnya suatu pertanggungjawaban pidana. Lebih lanjut, segi psikologis kesalahan juga harus dicari di dalam batin pelaku yang menunjukkan adanya hubungan batin dengan perbuatan yang dilakukan sehingga pelaku dapat mempertanggung jawabkan perbuatannya. Seseorang yang memiliki kelainan jiwa tidak dapat dikatakan memiliki hubungan batin antara dirinya dengan perbuatan yang dilakukan, karena orang tersebut tidak menyadari akibat dari perbuatan yang dilakukannya.

Rumusan tindak pidana, pada umumnya mengedepankan unsur kesengajaan sebagai salah satu unsur yang terpenting. Apabila dalam suatu rumusan tindak pidana terdapat perbuatan dengan sengaja (*opzettelijk*), maka unsur dengan sengaja ini akan menguasai atau meliputi semua unsur lain yang ditempatkan dibelakangnya dan harus dibuktikan. Sengaja berarti juga adanya kehendak yang disadari yang ditujukan untuk melakukan kejahatan tertentu, maka berkaitan dengan pembuktian bahwa perbuatan yang dilakukan tersebut merupakan perbuatan yang disengaja, terkandung pengertian menghendaki dan mengetahui atau biasa disebut dengan *willens en wetens*, yaitu seseorang yang melakukan suatu perbuatan dengan sengaja itu harus memenuhi rumusan menghendaki (*willens*)

dari apa yang diperbuat dan memenuhi unsur mengetahui (*wettens*) dari apa yang diperbuat.⁸

3. Penegakan Hukum

Bila berbicara mengenai penegakan hukum, maka tidak akan terlepas pula untuk berbicara masalah hukum. Dari hal tersebut, maka perlu dijelaskan pengertian hukum, yaitu sebagai suatu sistem kaidah, nilai, dan pola tingkah laku yang pada hakekatnya merupakan pandangan untuk menilai atau patokan sikap tindak (Kelsen).⁹ Terselenggaranya Negara hukum sesuai dengan UUD 1945 memerlukan peran perundang-undangan yang menjunjung tinggi hak asasi manusia serta menjamin setiap warga negara bersamaan kedudukannya dalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya.¹⁰ Dalam era globalisasi ini, kepastian, keadilan, dan efisiensi menjadi sangat penting. Tiga hal itu hanya bias dijamin dengan hukum yang baik.¹¹ Dari pengertian tentang hukum tersebut, maka semuanya akan mengarah kepada penegakan hukum, yaitu merupakan kegiatan penyelesaian hubungan nilai-nilai yang

⁸ Sapardjaja, Komariah E, *Ajaran Sifat Melawan Hukum Materiel dalam Hukum Pidana Indonesia: Studi Kasus tentang Penerapan dan Perkembangan dalam Yurisprudensi*, Alumni, Bandung, 2003.

⁹ Purnadi Purbacaraka. Badan Kontak Profesi Hukum Lampung, *Penegakan Hukum dalam Mensukseskan Pembangunan*. Alumni, Bandung, 1997, hlm. 77.

¹⁰ AL. Wisnubroto dan G. Widiatama, *Pembaharuan Hukum Acara Pidana*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2005, hlm. 1.

¹¹ RE. Baringbing, *Simpul Mewujudkan Supremasi Hukum*, Pusat Kajian Reformasi, Jakarta, 2001, hlm. 5.

terjabarkan dalam kaidah-kaidah/pandangan-pandangan menilai yang mantap dan mengejawantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan sebagai “*social engenering*”, memelihara dan mempertahankan sebagai (“*social control*”) untuk kedamaian pergaulan hidup.¹²

E. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penulis menggunakan penelitian hukum normatif. Penelitian normatif adalah penelitian yang membahas tentang asas-asas hukum, sistematika hukum, taraf sinkronisasi hukum, sejarah hukum dan perbandingan hukum. Dalam penelitian ini difokuskan pada asas-asas hukum.

2. Sumber Data

- a. Bahan Hukum Primer :** adalah asas hukum dan kaidah hukum. Perwujudan asas hukum dan kaidah hukum ini dapat berupa Peraturan perundang-undangan yaitu Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
- b. Bahan Hukum Sekunder** adalah : bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti rancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian, pendapat para pakar hukum, buku, artikel serta laporan penelitian.¹³

- c. Bahan hukum tersier,** yaitu semua dokumen yang berisi konsep-konsep dan keterangan-keterangan yang mendukung bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus, ensiklopedia dan sebagainya.

3. Teknik Pengumpulan Data

Dalam pengumpulan data untuk penelitian hukum normatif digunakan metode kajian kepustakaan atau studi dokumenter. Peneliti yang hendak melakukan studi kepustakaan harus memperhatikan bahan atau data yang akan dicari. Bahan pustaka dapat berupa bahan primer atau bahan sekunder, dimana kedua bahan tersebut mempunyai karakteristik dan jenis yang berlainan.

4. Analisis Data

Untuk menarik kesimpulan dari data yang dikumpulkan, maka penulis menggunakan Teknik analisis data adalah kualitatif, yaitu dengan cara menggambarkan keadaan-keadaan dari objek yang diteliti dilapangan. Kemudian terhadap permasalahan yang timbul akan ditinjau dan dianalisis secara mendalam dengan didasarkan pada teori-teori kepustakaan dan Peraturan Perundangan sehingga diperoleh suatu kesimpulan akhir yang ditarik secara komprehensif.

F. Pembahasan

A. Pertanggungjawaban Pidana Pengatur Lalu Lintas Udara Sipil Atas Kecelakaan Pesawat Terbang Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia

¹² Purnadi Purbacaraka. *Loc. Cit*

¹³ Ashshofa, *Metode Penelitian Hukum*, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 1996, hlm. 103.

Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Dilihat dari sudut terjadinya tindakan yang dilarang, seseorang akan dipertanggungjawabkan atas tindakan-tindakan tersebut, apabila :

- a. Tindakan tersebut melawan hukum

Yang dimaksud dengan suatu tindakan tersebut melawan hukum adalah dimana tindakan tersebut bertentangan atau melawan undang-undang yang ada, dalam hal ini adalah KUHP. Menurut Sudarto, suatu perbuatan dikatakan melawan hukum jika perbuatan itu telah sesuai dengan rumusan delik sebagaimana dirumuskan dalam undang-undang.

- b. Tidak ada alasan pembenar atau peniadaan sifat melawan hukum untuk pidana yang dilakukannya. Tidak adanya alasan pembenar dalam perbuatan atau tindakan yang dilakukannya membuat seseorang harus mempertanggungjawabkan perbuatannya terhadap undang-undang ataupun hukum yang berlaku. Dan dilihat dari sudut kemampuan bertanggung jawab maka hanya seseorang yang mampu bertanggung jawab yang dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatannya. Hal dipidanya seseorang yang melakukan perbuatan sebagaimana yang telah diancamkan tergantung dari soal apakah dalam melakukan perbuatan ini dia mempunyai kesalahan.

Untuk menentukan adanya pertanggungjawaban, seseorang pembuat dalam melakukan suatu tindak pidana harus ada “sifat melawan hukum” dari tindak pidana

itu, yang merupakan sifat terpenting dari tindak pidana. Tentang sifat melawan hukum apabila dihubungkan dengan keadaan psikis (jiwa) pembuat terhadap tindak pidana yang dilakukannya dapat berupa “kesengajaan” (opzet) atau karena “kelalaian” (culpa).

1. Pertanggungjawaban Pidana Koorporasi

Pengatur lalu-lintas udara (*Air traffic control*) adalah penyedia layanan yang mengatur lalu-lintas di udara terutama pesawat terbang, juga memberikan informasi kepada pilot, seperti keadaan radar, cuaca, terutama informasi navigasi. Biasanya Pengaturan lalu-lintas udara dilakukan diatas menara (*Tower*), agar dapat melihat dengan jelas keadaan landasan pacu dan lingkungan sekitarnya. Tujuan dari Pengaturan lalu lintas udara adalah untuk menghindarkan tabrakan antar pesawat terbang, menghindarkan pesawat terbang yang berada di daerah pergerakan pesawat dengan penghalang lainnya dan terciptanya kelancaran serta keteraturan lalu lintas udara.

2. Pertanggungjawaban Pidana Individu

Pelayanan lalu lintas udara untuk menjamin arus lalu lintas udara secara efisien, pemisahan penerbangan antara pesawat udara satu dengan pesawat udara lainnya, koordinasi pengawasan lalu lintas udara, koordinasi penyerahan tanggungjawab pemanduan, koordinasi pemberian izin terbang. Disamping itu juga pengawasan pergerakan pesawat udara, orang, kendaraan di Bandar Udara untuk menghindarkan bahaya, pergerakan pesawat udara yang menuju ujung landasan. Pemanduan tersebut dibantu oleh berbagai lampu berwarna merah, kuning, dan hijau,

sama seperti halnya di kota-kota. Warna hijau tidak memberi hak kepada pengemudi yang mempunyai sertifikat untuk melakukan perbuatan sekehendak hatinya sendiri. Hal ini juga berlaku bagi pesawat udara, kapten penerbang tidak bebas sebab mempunyai kewajiban untuk mengendalikan pesawat udara dengan nyaman, harus melakukan pekerjaannya secara profesional dan tenang pada saat kapten penerbang menghadapi keadaan darurat, demikian pula kemampuan pergerakan pesawat udara harus memperoleh perhatian yang benar-benar, konsekuensi kapten penerbang merupakan pengambil keputusan terakhir semua pergerakan pesawat udara sejak awal tinggal landas sampai pendaratan berakhir. Pertanggungjawaban pidana ini akan lebih mudah untuk dipahami jika kita melihat pada kasus kecelakaan pesawat udara yang disebabkan oleh adanya unsur kesalahan manusia seperti contoh kecelakaan pesawat udara Boeing 737 Garuda Indonesia GA-200 di Yogyakarta.

B. Perbuatan-Perbuatan Yang Termasuk Lingkup Tindak Pidana Di Bidang Penerbangan Dalam Perspektif Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sebagai regulasi penerbangan yang berlaku saat ini, dalam ketentuan-ketentuan pidana yang diatur dalam Bab XXII tidak memberikan aturan terkait pertanggungjawaban pidana atas peristiwa kecelakaan. Seperti halnya regulasi yang sebelumnya, undang-undang ini hanya terbatas sebagai aturan perundang-undangan pidana pelengkap

dari KUHP, sehingga bila terjadi suatu peristiwa kecelakaan yang sama, maka aturan yang diberlakukan merupakan aturan pidana dalam KUHP sepanjang rumusan unsur-unsur dalam pasal yang dikenakan terpenuhi oleh peristiwa dan pelakunya.

Tindak pidana penerbangan adalah tindak pidana yang dilakukan di dalam bidang penerbangan sipil, baik dilakukan:

1. Tindak Pidana di dalam Pesawat Udara

Tindak pidana yang dilakukan di dalam pesawat udara, *Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*.

a. Tindak pidana yang dilakukan di dalam pesawat udara dalam penerbangan seperti contoh Terorisme :

1. Terorisme dimasukkan sebagai salah satu faktor dari penyebab kecelakaan pesawat udara, sedangkan dari pendapat K. Martono terorisme tidak dimasukkan sebagai salah satu faktor dari penyebab terjadinya kecelakaan pesawat udara. Adapun faktor manusia yang dikemukakan dalam majalah angkasa tersebut adalah faktor manusia dalam arti luas, yaitu baik manusia dalam arti setiap orang yang tidak terlibat langsung dalam proses penerbangan, termasuk pelaku sabotase dan teroris. Dalam KUHP ataupun penjelasan dari Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1967 tentang Perubahan dan Penambahan beberapa Pasal dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Bertalian dengan Perluasan Berlakunya Ketentuan Perundang-Undangan Pidana, Kejahatan Penerbangan, dan Kejahatan

terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan, tidak pernah diberikan penjelasan atau pengertian dari istilah celaknya pesawat udara, mencelakakan pesawat udara, pesawat udara celaka

2. Tindak Pidana Terhadap Pesawat Udara

Dengan melawan hukum, dengan kekerasan dan ancaman, atau dengan cara intimidasi, merampas dan melakukan pengendalian pesawat, seperti contoh pembajakan.

G. Penutup

A. Kesimpulan

1. Pertanggungjawaban Pidana Pengatur Lalu Lintas Udara Sipil Atas Kecelakaan Pesawat Terbang Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan bahwa Pertanggungjawaban pidana dapat dibebankan kepada Pengatur Lalu Lintas Udara yang menyebabkan kecelakaan pesawat terbang dengan ketentuan dapat dibuktikan bahwa penyebab utama timbulnya kecelakaan tersebut karena terdapat faktor *intention* (kesengajaan), *recklessness* (kesembronan), atau *negligence* (kealpaan / kurang hati-hati) yang dilakukan oleh Pengatur Lalu Lintas Udara, serta peristiwa kecelakaan tersebut telah memenuhi rumusan unsur-unsur delik pidana yang diatur dalam ketentuan pidana yang berlaku.
2. Perbuatan-perbuatan yang termasuk lingkup tindak pidana di bidang penerbangan dalam perspektif Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan antara lain :
 - a. Mengoperasikan pesawat udara Indonesia ataupun asing yang memasuki kawasan udara terlarang.
 - b. Mengoperasikan pesawat udara Indonesia ataupun asing yang memasuki kawasan udara terbatas.
 - c. Memproduksi atau merakit pesawat udara ataupun mesin pesawat dengan tidak memiliki sertifikat produksi.
 - d. Mengoperasikan pesawat udara yang tidak mempunyai tanda pendaftaran.
 - e. Memberikan tanda-tanda atau mengubah identitas pendaftaran.
 - f. Mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan.
 - g. Mengoperasikan pesawat udara yang tidak memiliki sertifikat operator pesawat udara.
 - h. Mengoperasikan pesawat udara yang tidak memiliki sertifikat pengoperasian pesawat udara.
 - i. Tiba ataupun tinggal landas dari Bandar Udara yang tidak sesuai dengan ketentuan.
 - j. Sengaja menerbangkan dan mengoperasikan pesawat udara yang membahayakan pesawat udara.
 - k. Selama penerbangan melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

1. Personel pesawat udara yang melakukan tugasnya tanpa sertifikat kompetensi, dan lain sebagainya

B. Saran

1. Penyelidikan dan penyidikan terkait tindak pidana, khususnya tindak pidana dalam bidang penerbangan, sepatutnya dilakukan secara *fair* dan objektif, dan tidak berupaya untuk melindungi komunitas/ korps tertentu
2. Terkait dengan regulasi dalam bidang penerbangan, pasal-pasal yang terkait dengan kecelakaan pesawat terbang memiliki kekurangan dalam substansi, khususnya dalam hal pertanggungjawaban terhadap kecelakaan yang terjadi.
3. Pembentukan aturan pelaksana atas Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 sepatutnya dibentuk dengan lebih terperinci sehingga tidak menimbulkan pemahaman dan penafsiran yang dapat menimbulkan konflik kepentingan dalam dunia penerbangan.
4. Agar dibentuknya suatu peraturan perundang-undangan yang menentukan dengan tegas bahwa Pengatur Lalu Lintas Udara merupakan suatu profesi serta ditetapkan kode etik yang mengatur tentang profesi Pengatur Lalu Lintas Udara sipil di Indonesia.

H. Daftar Pustaka

1. Buku

Abidin, Farid Zainal. 1995. *Hukum Pidana I*. Sinar Grafika. Jakarta.

Ashshofa. 1996. *Metode Penelitian Hukum*. PT. Rineka Cipta. Jakarta.

Baringbing, RE. 2001. *Simpul Mewujudkan Supremasi Hukum*. Pusat Kajian Reformasi. Jakarta.

Chazawi, Adami 2002. *Pelajaran Hukum Pidana I*. PT. Rajawali Grafindo Persada. Jakarta

Effendi, Erdianto. 2011. *Hukum Pidana Indonesia - Suatu Pengantar*. Cet I: PT. Refika Aditama. Bandung.

Gatot P, R.M. dan Soemartono.1991. *Mengenal Hukum Lingkungan Indonesia*. Sinar Grafika. Jakarta.

Hamzah, Andi. 2008. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Rineka Cipta. Jakarta

Kamaluddin, Rustian. 2003. *Ekonomi Transportasi. Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Ghalia Indonesia. Jakarta.

Kanter, E.Y dan S.R. Sianturi. 1982. *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*. Alumni AHM – PTHM. Jakarta

Kartanegara, Satochid,1954-1955. *Kumpulan Catatan Kuliah Hukum Pidana II*. disusun oleh Mahasiswa PTIK angkatan V

Kusumaatmadja, M. dan B. Arief Sidharta. 2000. *Pengantar Ilmu Hukum. Suatu Pengenalan Pertama Ruang Lingkup Berlakunya Ilmu Hukum*. Bandung Alumni. Bandung.

Martono, H. K. 2007. *Kamus Hukum Dan Regulasi Penerbangan*. PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta.

- Marzuki, Peter Mahmud. 2005. *Penelitian Hukum*. Kencana Prenada Media Group. Jakarta.
- Moeljatno. 2002 . *Asas-Asas Hukum Pidana*. PT Rineka Cipta. Jakarta.
- Martono, K,1995. *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Buku Kedua*. Mandar Maju. Bandung
- Muladi dan Barda Nawawi Arief,2005. *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*. Alumni. Bandung
- Poerwadarminta. 1989. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka. Jakarta.
- Poernomo, Bambang. 1997. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Dahlia Indonesia. Jakarta
- Prakoso, Djoko. 1984. *Tindak Pidana Penerbangan di Indonesia*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Purbacaraka, Purnadi. 1997. *Badan Kontak Profesi Hukum Lampung, Penegakan Hukum dalam Mensukseskan Pemabangunan*. Alumni, Bandung.
- Remmelink, Jan, 2003. *HUKUM PIDANA, Komentar atas Pasal-Pasal Terpenting Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Padanannya dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia*. PT. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta
- Sapardjaja, Komariah E. 2003. *Ajaran Sifat Melawan Hukum Materiel dalam Hukum Pidana Indonesia: Studi Kasus tentang Penerapan dan Perkembangan dalam Yurisprudensi*. Bandung Alumni. Bandung.
- Sapardjaja, Komariah E, 2002. *Ajaran Sifat Melawan Hukum Material dalam Hukum Pidana Indonesia : Studi Kasus tentang Penerapan dan Perkembangan dalam Yurisprudensi*. Alumni. Bandung
- Sianturi, S, R. 1986. *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*. Alumni AHAEM-PTHAEM. Jakarta.
- Soekanto, Soerjono. 2004. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. PT Raja Grafindo Persada. Jakarta
- Soesilo, R. 1996. *Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) Serta Komentar-komentarnya Lengkap Pasal demi Pasal*. Politea. Bogor.
- Sudarto. 1981. *Kapita Selekta Hukum Pidana*. Bandung Alumni. Bandung.
- Sudarto. 2006. *Kapita Selekta Hukum Pidana*. Bandung Alumni. Bandung.
- Sujono, A R. dan Bony Daniel. 2011. *Komentar dan Pembahasan Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2009 tentang Narkotika*. Sinar Grafika. Jakarta.
- Waluyo, Bambang. 2002. *Penelitian Hukum dan Praktek*. Cet III: sinar Grafika. Jakarta.
- Wisnubroto, AL dan G. Widiatama. 2005. *Pembaharuan Hukum Acara Pidana*. PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Widarto, Bambang, 1998. *Aspek-Aspek Hukum Pidana*

dalam Kecelakaan Pesawat Udara. Jakarta

2. Jurnal dan Makalah

Wisnu, K. W. 2006. Tanggung Jawab Penyelenggara Penerbangan Charter (Responsibility of Charter Air Transport Companys). *Jurnal Risalah Hukum, Fakultas Hukum Unmul* Vol 02 (02) Desember 2006.

3. Peraturan Perundang-Undangan

International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 13 about Aircraft Accident and Incident Investigation.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 20 Tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil terkait Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System).

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.