

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KAPTEN  
PENERBANGAN AKIBAT KELALAIANNYA  
TERJADI KECELAKAAN PESAWAT**  
**(Analisis Putusan PM No: 49-K/PM.11-10/AD/XI/2015)**

**SKRIPSI**

*Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat  
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum (S.H)  
Program Studi Ilmu Hukum*

**Oleh:**

**T. ARI DIAN UTAMA**  
**NPM.1106200266**



**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
MEDAN  
2018**



Unggul, Cerdas, Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

# FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : [rektor@umsu.ac.id](mailto:rektor@umsu.ac.id)

Bankir: Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

## KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA

NAMA : T.ARI DIAN UTAMA  
NPM : 1106200266  
PRODI/BAGIAN : Ilmu Hukum/Hukum Pidana  
JUDUL SKRIPSI : PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA KAPten PENERBANGAN AKIBAT KELALAIANNYA TERJADI KECELAKAAN PESAWAT (Analisis putusan PM No.49-K/PM.11-10/AD/XI/2015)  
PEMBIMBING I : MHD.SYUKRAN YAMIN LUBIS, SH.,M.Kn  
PEMBIMBING II : T.RIZA ZARZANI, SH.,MH

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	KONSULTASI LANJUTAN	PARAF
30-05-2018	Mesinilah Mesin		RJ
5-06-2018	- Perbaikan Mesin		RJ
	- Penulis Sopir		RJ
7 Juni 2018	- Defisi Operasi		RJ
10 Juni 2018	- Pembelajaran & Pemahaman		RJ
12 Juni 2018	- Metode		RJ
	- Penulisan A, B, C		RJ
06 April 2018	Pada Bab B dan C		RJ
14 April 2018	ACC dilegalkan pada 5		RJ
1 Mei 2018	Sistematisasi Bab C, Analisis		RJ
14 September 2018	Revisi dan Sidang Akhir		RJ

Diketahui Dekan

IDA HANIFAH, SH, M.H. MHD.SYUKRAN YAMIN LUBIS, SH.,M.Kn. T.RIZA ZARZANI, SH.,MH

Pembimbing I

Pembimbing II



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

# FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662  
Website : <http://www.umsuac.id> E-mail : [rektor@umsu.ac.id](mailto:rektor@umsu.ac.id)  
Bankir, Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI

NAMA : T. ARI DIAN UTAMA  
NPM : 1106200266  
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM PIDANA  
JUDUL SKRIPSI : PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA KAPTEN  
PENERBANGAN AKIBAT KELALAIANNYA  
TERJADI KECELAKAAN PESAWAT (Analisis  
Putusan PM No. 49-K/PM.11-10/AD/XI/2015)

Disetujui Untuk Disampaikan Kepada  
Panitia Ujian

Medan, 14 September 2018

Pembimbing I

MHD. SYUKRAN YAMIN LUBIS, S.H., M.Kn

Pembimbing II

T. RIZA ZARZANI, S.H., M.H



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

# FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662  
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : [rektor@umsu.ac.id](mailto:rektor@umsu.ac.id)  
Bankir, Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Strata – 1 bagi:

NAMA	: T. ARI DIAN UTAMA
NPM	: 1106200266
PRODI/BAGIAN	: ILMU HUKUM/HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI	: PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA KAPTEN PENERBANGAN AKIBAT KELALAIANNYA TERJADI KECELAKAAN PESAWAT (Analisis Putusan PM No. 49-K/PM.11-10/AD/XI/2015)

PENDAFTARAN : 21 September 2018

Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah Lulus dari Ujian Komprehensif Penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM  
BAGIAN HUKUM PIDANA

Diketahui Oleh:  
Dekan

IDA HANIFAH, SH., M.H  
NIDN: 0003036001

Pembimbing I

MHD. SYUKRAN YAMIN LUBIS, S.H., M.Kn

Pembimbing II

T. RIZA ZARZANI, S.H., M.H



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

# FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662  
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : [rektor@umsu.ac.id](mailto:rektor@umsu.ac.id)  
Bankir, Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## BERITA ACARA UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia Ujian Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Jum'at, Tanggal 28 September 2018 Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

### MENETAPKAN

NAMA	:	T. ARI DIAN UTAMA
NPM	:	1106200266
PRODI/BAGIAN	:	ILMU HUKUM/HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI	:	PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA KAPTEN PENERBANGAN AKIBAT KELALAIANNYA TERJADI KECELAKAAN PESAWAT (Analisis Putusan PM No. 49-K/PM.11-10/AD/XI/2015)
Dinyatakan	:	(B/A) Lulus Yudisium dengan Predikat Sangat Baik ( ) Lulus Bersyarat, Memperbaiki/Ujian Ulang ( ) Tidak Lulus

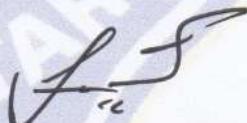
Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam Bagian Pidana

### PANITIA UJIAN

Ketua

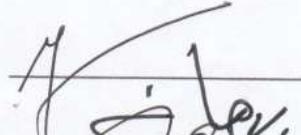
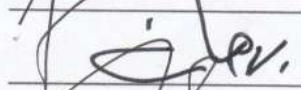
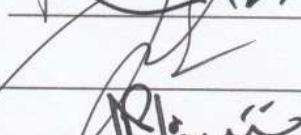
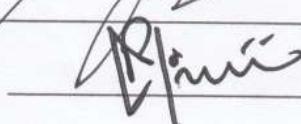
Sekretaris

  
IDA HANIFAH, SH., M.H.  
NIDN: 0003036001

  
FAISAL, SH., M.Hum.  
NIDN: 0122087502

### ANGGOTA PENGUJI:

1. HARISMAN, S.H. M.H
2. BURHANUDDIN, S.H., M.H
3. MHD. SYUKRAN YAMIN LUBIS, S.H., M.Kn 3.
4. T. RIZA ZARZANI, S.H., M.H

1.   
2.   
3.   
4. 



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

## FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662  
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : [rektor@umsu.ac.id](mailto:rektor@umsu.ac.id)  
Bankir, Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

### PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : **T. ARI DIAN UTAMA**  
NPM : 1106200266  
Program : Strata – I  
Fakultas : Hukum  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Bagian : Hukum Pidana  
Judul Skripsi : Pertanggungjawaban Pidana Kapten Penerbangan  
Akibat Kelalaiannya Terjadi Kecelakaan Pesawat  
(Analisis Putusan PM No.49-K/PM.11-10/AD/XI/  
2015)

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian / karya saya sendiri. Kecuali bagian – bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata dikemudian hari skripsi ini merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, September 2018

Saya yang menyatakan



**T. ARI DIAN UTAMA**

## **ABSTRAK**

### **PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KAPTEN PENERBANGAN AKIBAT KELALAIANNYA TERJADI KECELAKAAN PESAWAT (Analisis Putusan PM No: 49-K/PM.11-10/AD/XI/2015)**

**T. ARI DIAN UTAMA**  
**NPM.1106200266**

Ketentuan dalam arti luas kecelakaan pesawat udara juga dapat disebabkan oleh faktor manusia yang selain orang atau tenaga yang terlibat langsung dalam proses penerbangan seperti penumpang, pelaku sabotase, pelaku kejahatan penerbangan, teroris ataupun setiap orang sebagai penyebab kecelakaan seperti penumpang gelap yang naik pesawat dengan cara naik di bagian dekat roda pesawat udara. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui jenis tindak pidana penerbangan dan ketentuan hukumnya, untuk mengetahui pertanggungjawaban pidana kapten penerbangan akibat kelalaiannya terjadi kecelakaan pesawat, dan untuk mengetahui analisis putusan PM No: 49-K/PM.11-10/AD/XI/2015 terkait tindak pidana kecelakaan pesawat udara.

Penelitian yang dilakukan adalah penelitian hukum yang bersifat deskriptif analisis dan menggunakan jenis penelitian yuridis normatif. Melalui penelitian deskriptif, peneliti berusaha mendeskripsikan peristiwa dan kejadian yang menjadi pusat perhatian tanpa memberikan perlakuan khusus terhadap peristiwa tersebut. Penelitian ini menggunakan data sekunder yaitu dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

Berdasarkan hasil penelitian dipahami bahwa perbuatan yang termasuk dalam lingkup tindak pidana di bidang penerbangan menurut UU No.1 Tahun 2009 dimuat mulai dari Pasal 401-Pasal 443 yang mana dalam kasus putusan ini melanggar ketentuan Pasal 411 yaitu menerbangkan pesawat udara yang membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang, barang dan penduduk. Pertanggungjawaban pidana pilot dalam kecelakaan pesawat udara ditinjau dari Undang-Undang No.1 Tahun 2009 adalah Pasal 411 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 dan Pasal 438 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 dimana kedua pasal tersebut dapat menjadi dasar meminta pertanggungjawaban pidana kepada pilot dalam hal sengaja menerbangkan pesawat udara yang membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan ataupun kelalaianya untuk tidak memberitahukan kepada pihak ketiga bahwa pesawatnya ataupun pesawat yang lain berada dalam keadaan bahaya. Serta Terdakwa-1 dan Terdakwa-2 : Pidana penjara selama 2 (dua) bulan. Dengan ketentuan bahwa pidana tersebut di atas tidak usah dijalani, kecuali jika di kemudian hari ada perintah lain karena Terdakwa dipersalahkan melakukan sesuatu kejahatan atau pelanggaran hukuman disiplin Militer sesuai dengan Undang-Undang Nomor 25 tahun 2014 tentang Hukum Disiplin Militer.

Kata kunci: Pertanggungjawaban Pidana, Kapten Penerbangan, Kecelakaan Pesawat.

## KATA PENGANTAR



*Assalamu'alaikum Wr. Wbr.*

Pertama-tama disampaikan rasa syukur kehadirat Allah SWT yang maha pengasih lagi maha penyayang atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Skripsi ini merupakan salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu, disusun skripsi yang berjudulkan: **Pertanggungjawaban Pidana Kapten Penerbangan Akibat Kelalaianya Terjadi Kecelakaan Pesawat (Analisis Putusan PM No: 49-K/PM.11-10/AD/XI/2015).**

Dengan selesainya skripsi ini, perkenankanlah diucapkan terimakasih yang sebesar-sebesarnya kepada: Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Agusani, M.A.P. atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada kami untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program Sarjana ini. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Ibu Ida Hanifah, SH.MH. atas kesempatan menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Demikian juga halnya kepada wakil Dekan I Bapak Faisal, SH., M.Hum. dan Wakil Dekan III Bapak Zainuddin, SH., MH.

Terima kasih yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya diucapkan kepada Bapak M. Syukran Yamin Lubis, SH., M.Kn., Selaku pembimbing I, dan Bapak T. Riza Zarzani SH., MH., selaku pembimbing II, yang

dengan penuh perhatian telah memberikan dorongan, bimbingan dan saran sehingga skripsi ini telah selesai.

Disampaikan juga penghargaan kepada seluruh staf pengajar Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Disadari skripsi ini tidak akan selesai tanpa adanya bantuan, perhatian, dan kasih sayang dari berbagai pihak yang mendukung pembuatan skripsi ini, baik moril maupun materil yang telah diberikan dalam penyelesaian skripsi ini.

Dengan penuh rasa hormat dan penghargaan secara khusus juga istimewa diberikan terima kasih kepada orang yang paling berharga dan berjasa dalam hidup saya yakni Ayahanda dan Ibunda: Ruspiadi dan Cut Mardiana, yang selalu mendoakan saya dan menjadi panutan serta inspirasi untuk saya dan yang telah mengasuh dan mendidik dengan curahan kasih sayangnya, semoga Allah SWT senantiasa melindungi dan memberikan kesehatan serta rezeki yang melimpah kepada mereka. Demikian juga terima kasih kepada adik-adik saya tersayang Cut Nia Oviani, T. Rega Rumanda, Indris Andiana yang selalu memotivasi, dan juga yang selalu menjadi semangat untuk saya.

Tiada gading yang paling indah, kecuali persahabatan, untuk itu dalam kesempatan ini diucapkan terima kasih juga kepada Raisa Adlia atas dukungan dan doanya, dan juga terima kasih kepada para sahabat-sahabat seperjuangan Rifan Irwanda Nasution, Nurliansyah, Ananda Kamaruzaman, Ismail, Ridho Hukarna, Agusti Fitriani, Dian Maharanda, dan Kucay terima kasih atas semua kebaikan dan kebersamaan yang kita lewati dengan penuh suka dan duka yang mana kebersamaan ini akan selalu terjaga. Semoga Allah SWT membala

kebaikan kalian, dan juga kepada temen temen yang lain yang tidak bisa disebutkan satu persatu namanya.

Akhirnya tiada gading yang tak retak, retaknya karena alami, tiada orang yang tak bersalah, kecuali Ilahi Robbi. Mohon maaf atas segala kesalahan selama ini, begitupun disadari bahwa skripsi ini jauh dari sempurna. Untuk itu, diharapkan ada masukan yang membangun untuk kesempurnaannya. Terima kasih semua, tiada lain yang diucapkan selama kata semoga kiranya mendapat balasan.

*Wassalamu'alaikum Wr. Wb*

Medan, September 2018

Penulis

**T. Ari Dian Utama**

## **DAFTAR ISI**

Lembaran Pendaftaran Ujian.....	i
Lembaran Berita Acara Ujian .....	ii
Lembar Persetujuan Pembimbing .....	iii
Pernyataan Keaslian .....	iv
Kata Pengantar .....	v
Daftar Isi.....	viii
Abstrak .....	x
<b>Bab I : PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
1. Rumusan Masalah .....	7
2. Manfaat Penelitian .....	7
B. Tujuan Penelitian.....	8
C. Metode Penelitian.....	8
1. Sifat Penelitian .....	8
2. Sumber Data.....	8
3. Alat Pengumpul Data .....	9
4. Analisis Data .....	9
D. Definisi Operasioanal .....	10
<b>Bab II : TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Pertanggungjawaban Pidana .....	12
B. Kapten Penerbangan.....	17
C. Tindak Pidana.....	18

D. Kecelakaan Pesawat .....	23
-----------------------------	----

### Bab III: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Jenis Tindak Pidana Penerbangan dan Ketentuan Hukumnya .....	28
B. Pertanggungjawaban Pidana Kapten Penerbangan Akibat Kelalaianya Terjadi Kecelakaan Pesawat .....	37
C. Analisis Putusan PM No: 49-K/PM.11-10/AD/XI/2015 Terkait Tindak Pidana Kecelakaan Pesawat Udara .....	48

### Bab IV: KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan.....	70
B. Saran.....	72

### DAFTAR PUSTAKA

### LAMPIRAN

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Hukum mengatur hubungan hukum. Hubungan hukum itu terdiri dari ikatan-ikatan antara individu dan masyarakat dan antara individu itu sendiri. Ikatan-ikatan itu tercermin pada hak dan kewajiban. Dalam mengatur hubungan-hubungan hukum itu caranya beraneka ragam. Kadang-kadang hanya dirumuskan kewajiban-kewajiban seperti pada hukum pidana yang sebagian besar peraturan-peraturannya terdiri dari kewajiban-kewajiban. Sebaliknya, seiring juga hukum merumuskan peristiwa-peristiwa tertentu yang merupakan syarat timbulnya hubungan-hubungan hukum.<sup>1</sup>

Setiap negara yang merdeka dan berdaulat harus mempunyai suatu hukum nasional baik di bidang kepidanaan maupun dibidang keperdataan yang mencerminkan kepribadian jiwa dan pandangan hidup bangsanya. Bagi negara Indonesia dalam pembinaan dan pembentukan hukumnya harus berdasarkan dengan rambu-rambu Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945, dalam rangka menggantikan hukum warisan kolonial yang tidak sesuai dengan tata hukum nasional.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Sudikno Mertokusumo. 2010. *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka, halaman 50.

<sup>2</sup> Ishaq. 2014. *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, halaman 22.

Berbicara mengenai sistem hukum, walaupun secara singkat, hendaknya harus diketahui terlebih dahulu arti dari sistem itu. Dalam suatu sistem terdapat ciri-ciri tertentu, yaitu terdiri dari komponen-komponen yang satu sama lain berhubungan ketergantungan dan dalam keutuhan organisasi yang teratur serta terintegrasi.<sup>3</sup>

1

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.<sup>4</sup> Hal ini sangat mencemaskan bagi masyarakat, betapa tidak bahwa sebagian besar masyarakat Indonesia memilih jalur transportasi udara sebagai alternatif pengakutan mereka dengan alasan cepat dan tidak memakan waktu lama untuk perjalanan keluar kota maupun keluar negeri. Hal ini sangat menguntungkan bagi perusahaan-perusahaan maskapai penerbangan baik milik swasta ataupun milik pemerintah.

Terdapat persaingan yang cukup ketat dalam usaha maskapai penerbangan ini, dan setiap maskapai mulai mematok harga serendah-rendahnya untuk satu rute perjalanan baik dalam negeri maupun luar negeri. Namun apakah dengan harga yang murah tersebut telah menjamin keamanan, keselamatan dan kenyamanan dalam penerbangan tersebut. Hal ini tidak pernah terlalu dipikirkan oleh masyarakat luas, yang penting bagi mereka adalah harga ongkos pesawat yang relatif murah dengan pelayanan yang memuaskan

---

<sup>3</sup> R. Abdoel Djamil. 2001. *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, halaman 65.

<sup>4</sup> Adie Wicaksono, "daftar kecelakaan pesawat terbang di Indonesia" melalui, <http://adiewicaksono.wordpress.com/2008/10/16/daftar-kecelakaan-pesawat-terbang-diindonesia/>, diakses pada tanggal 19 November 2017.

menurut mereka. Dan bagaimana pula dalam pemeliharaan dan penyedian suku cadang pesawat. Kemudian dalam hal sumber daya manusianya (*Human Resources*) yang terlibat langsung dalam penerbangan seperti pilot dan awak pesawat lainnya.

Apakah sudah memenuhi standard yang ditentukan. Dan apakah mereka juga mendapatkan pelatihan yang rutin seperti yang sudah ditetapkan. Hal ini dapat kita lihat dalam Pasal 34 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang memuat bahwa setiap pesawat udara yang dioperasikan wajib memenuhi standart kelaikudaraan, yang dimana apabila telah memenuhi standar kelaikudaraan tersebut diberi sertifikat kelaikudaraan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian kelaikudaraan. Dan diatur lebih lanjut dalam Pasal 39 bahwa setiap orang yang melanggar ketentuan kelaikudaraan dikenakan sanksi administratif berupa peringatan, pembekuan sertifikat dan/atau pencabutan sertifikat.

Mengenai pengoperasian pesawat udara diatur dalam Pasal 41 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 dimana setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara untuk kegiatan angkutan udara wajib memiliki sertifikat. Sertifikat tersebut yaitu sertifikat operator pesawat udara (*air operator certificat*), yang diberikan kepada Badan Hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara niaga atau sertifikat pengoperasian pesawat udara (*operating certificate*), yang diberikan kepada orang atau Badan Hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara bukan niaga.

Hal-hal tersebut diatas sangat penting dalam mencegah terjadinya kecelakaan pesawat udara. Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dicantumkan mengenai hal-hal yang harus dipenuhi oleh suatu perusahaan penerbangan dalam pengoperasian pesawat udara seperti sertifikat kelayakan dan hal-hal lain yang menjamin keselamatan penerbangan. Dengan memperhatikan tujuan penerbangan antara lain adalah aman dan selamat maka jelaslah pemerintah harus mengupayakan situasi dan kondisi penerbangan yang aman dan selamat tanpa adanya ancaman dari tindakan yang membahayakan (*unsafe acts*) dan kondisi yang membahayakan (*unsafe condition*).

Berdasarkan dengan adanya hukum diharapkan dapat menciptakan keinginan masyarakat untuk hidup aman dan selamat terhindar dari kecelakaan. Hukum yang mengatur mengenai keselamatan ini telah dibuat sejak pertama kali pesawat dibuat yaitu menyangkut pengaturan rancang bangun, pembuatan, perakitan, perawatan, penyimpanan pesawat udara termasuk komponen-komponen dan suku cadangnya. Hukum juga menjangkau pengaturan mengenai personil yang mengawakinya, dimana mereka harus mempunyai sertifikat kecakapan. Walau telah ada hukum yang mengaturnya kecelakaan pesawat tetap tidak dapat dihindari.

Ketentuan dalam kecelakaan pesawat udara ada tiga faktor yang punya kemungkinan besar menjadi penyebab kecelakaan pesawat udara yaitu faktor manusia, faktor materiil, dan faktor media. Faktor manusia adalah setiap orang atau tenaga yang terlibat langsung dalam proses penerbangan (awak pesawat),

seperti kapten terbang (*pilot*), co-pilot, teknisi pesawat udara, tenaga ruang penerangan (*briefing office*), tenaga operasi pengawas lalu lintas udara (*Air Traffic Control-ATC*).

Hubungan antara awak pesawat dengan pesawat udara dapat sangat erat sekali, layaknya seperti jiwa raga pada manusia karena tanpa jiwa manusia hanyalah seonggok daging, demikian juga pesawat udara apabila tanpa awak pesawat sebenarnya hanyalah akan merupakan sebuah pesawat saja. Dalam Undang-Undang No.1 Tahun 2009 yang dimaksud dengan awak pesawat tidak dijelaskan secara terperinci demikian juga dalam Undang-Undang No.15 Tahun 1992 tidak ada penjelasan mengenai yang dimaksud dengan awak pesawat, sedangkan dalam Undang-Undang No.83 Tahun 1958 yang digantikan oleh undang-undang yang terbaru.

Pengertian mengenai awak pesawat sangat lebih jelas disebutkan dalam ketentuan umum Pasal 1 e yaitu awak pesawat udara adalah nakhoda serta mereka yang selama dan bersangkutan dengan pengemudian selama penerbangan, menunaikan tugas di dalam pesawat udara. Tetapi dalam penjelasan Pasal 18 Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 pengertian mengenai Personil Penerbangan dinyatakan secara jelas, tugasnya secara langsung mempengaruhi keselamatan penerbangan.

Awak pesawat udara (Personil Penerbangan) menurut undang-undang ini bukan hanya pilot tetapi semua mereka yang terlibat dalam kegiatan penerbangan termasuk juru tehnik dan awak kabin. Pada penerbangan sipil

komersil setiap awak pesawat masing-masing mempunyai fungsi dan peran tertentu di dalam pelaksanaan tugas penerbangan, dimana masing-masing mempunyai hak dan kewajiban yang berbeda-beda tergantung peranannya di dalam pesawat udara.

Ketentuan dalam pelaksanaan tugas tersebut dibutuhkan seseorang sebagai pimpinan yang juga bertanggung jawab dalam penerbangan tersebut. Jabatan tersebut menurut terminologi ICAO disebut *Pilot In Command* (PIC) atau Kapten Penerbang menurut istilah yang digunakan dalam Undang-Undang No.15 Tahun 1992.

Ketentuan dalam penjelasan dicantumkan bahwa pemberian wewenang kepada Kapten Penerbang tersebut sebagai dasar hukum untuk mengambil tindakan pencegahan tindak pidana dan menyelamatkan penerbangan. Faktor materiil atau faktor dari pesawat udara yang dapat menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pesawat udara adalah seperti pesawat udara yang mengalami keletihan (*fatigue*). Kemudian yang dimaksud dengan faktor media yang menjadi penyebab kecelakaan pesawat udara adalah faktor cuaca,seperti angin yang datang secara tiba-tiba (*wind shear*), awan berputar-putar yang biasa disebut awan *Cumolonimbus* (CB), topan, salju, awan hitam.

Ketentuan dalam arti luas kecelakaan pesawat udara juga dapat disebabkan oleh faktor manusia yang selain orang atau tenaga yang terlibat langsung dalam proses penerbangan seperti penumpang, pelaku sabotase, pelaku kejahatan penerbangan, teroris ataupun setiap orang sebagai penyebab

kecelakaan seperti penumpang gelap yang naik pesawat dengan cara naik di bagian dekat roda pesawat udara. Dan apabila dilihat dari unsur kesalahannya ada yang bersifat disengaja atau adanya unsur kesengajaan dan ada juga karena kealpaan.<sup>5</sup>

Jelaslah sekarang bahwa kecelakaan pesawat udara dapat disebabkan oleh tiga faktor, yaitu faktor manusia, faktor materiil, dan faktor media. Dalam hal kecelakaan pesawat udara dengan segala faktor penyebabnya tidak lepas daripada pertanggungjawaban pilot (kapten terbang) selaku orang yang bertanggungjawab penuh atas keamanan dan keselamatan selama penerbangan.

Berdasarkan uraian diatas maka disusun proposal ini dengan judul: **“Pertanggungjawaban Pidana Kapten Penerbangan Akibat Kelalaianya Terjadi Kecelakaan Pesawat (Analisis Putusan PM No: 49-K/PM.11-10/AD/XI/2015)”**

## **1. Rumusan Masalah**

Perumusan masalah merupakan kelanjutan dari latar belakang atau pendahuluan, yaitu menentukan dan atau memilih masalah yang hendak dipecahkan melalui penelitiannya.<sup>6</sup> Masalah yang dirumuskan berdasarkan uraian diatas dapat ditarik permasalahan yang akan menjadi batasan pembahasan dari penelitian, adapun rumusan masalah yang diajukan dalam penelitian ini antara lain:

---

<sup>5</sup>Anonim, “kecelakaan pesawat” melalui, <http://www.digilib.ui.ac.id/opac/themes/libri2/detail.jsp?id=78341>, diakses pada tanggal 19 November 2017.

<sup>6</sup> Beni Ahmad Saebani. 2008. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: Pustaka setia, halaman 72.

- a. Bagaimana jenis tindak pidana penerbangan dan ketentuan hukumnya?
- b. Bagaimana pertanggungjawaban pidana kapten penerbangan akibat kelalaianya terjadi kecelakaan pesawat?
- c. Bagaimana analisis putusan PM No: 49-K/PM.11-10/AD/XI/2015 terkait tindak pidana kecelakaan pesawat udara?

## **2. Faedah Penelitian**

Faedah dari penelitian diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun praktis, manfaat yang diperoleh dari penelitian adalah sebagai berikut :

- a. Secara Teoritis yaitu untuk menambah wawasan dan khazanah ilmu pengetahuan dalam bidang hukum pidana khususnya terkait masalah pertanggungjawaban pidana kapten penerbangan akibat kelalaianya terjadi kecelakaan pesawat.
- b. Secara Praktis sebagai sumbangan pemikiran bagi kepentingan Negara, Bangsa, dan Pembangunan, serta memberikan manfaat kepada masyarakat umum agar mendapatkan pemahaman tentang pertanggungjawaban pidana kapten penerbangan akibat kelalaianya terjadi kecelakaan pesawat.

## **B. Tujuan Penelitian**

Tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui jenis tindak pidana penerbangan dan ketentuan hukumnya.

2. Untuk mengetahui pertanggungjawaban pidana kapten penerbangan akibat kelalaianya terjadi kecelakaan pesawat.
3. Untuk mengetahui analisis putusan PM No: 49-K/PM.11-10/AD/XI/2015 terkait tindak pidana kecelakaan pesawat udara.

### C. Metode Penelitian

Penelitian pada hakikatnya adalah rangkaian kegiatan ilmiah dan karena itu menggunakan metode-metode ilmiah untuk menggali dan memecahkan permasalahan, atau untuk menemukan sesuatu kebenaran dari fakta-fakta yang ada.<sup>7</sup> Agar mendapatkan hasil yang maksimal, maka metode yang dipergunakan dalam penelitian ini terdiri dari:

#### 1. Sifat penelitian

Sifat penelitian yang digunakan adalah deskriptif analitis yang menggunakan jenis penelitian yuridis normatif. Melalui penelitian deskriptif, peneliti berusaha mendeskripsikan peristiwa dan kejadian yang menjadi pusat perhatian tanpa memberikan perlakuan khusus terhadap peristiwa tersebut.

#### 2. Sumber data

Sumber data dalam penelitian ini diperoleh dari data sekunder yang terdiri dari:

- a. Bahan hukum primer, dalam penelitian ini adalah Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Putusan PM No: 49-K/PM.11-10/AD/XI/2015.

---

<sup>7</sup> Ishaq. 2017. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: Alfabeta, halaman 11.

- b. Bahan hukum sekunder, yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer yang berupa karya-karya ilmiah, buku-buku dan lain yang berhubungan dengan permasalahan yang diajukan yang sesuai dengan judul skripsi.
- c. Bahan hukum tersier yaitu berupa bahan-bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus hukum, internet, dan sebagainya yang ada hubungannya dengan permasalahan yang sesuai dengan judul ini.

### 3. Alat pengumpul data

Adapun alat pengumpulan data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah studi dokumentasi, serta menelaah peraturan perundang-undangan.

### 4. Analisis data

Data yang terkumpul dapat dijadikan acuan pokok dalam melakukan analisis dan pemecahan masalah. Untuk mengelolah data yang ada, penelitian ini menggunakan analisis kualitatif. Analisis kualitatif ini adalah pada dasarnya berupa pemaparan tentang berbagai hal teori dan data yang diperoleh melalui studi dan telaah kepustakaan, sehingga berdasarkan hal yang di dapatkan untuk menjadi kesimpulan dalam pembahasan dan penelitian ini.

## **D. Definisi operasional**

Definisi operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara definisi-definisi/konsep-konsep khusus yang akan diteliti.<sup>8</sup> Sesuai dengan judul penelitian yang diajukan yaitu “Pertanggungjawaban Pidana Kapten Penerbangan Terhadap Kecelakaan Pesawat (Analisis Putusan PM No: 49-K/PM.11-10/AD/XI/2015)”, maka dapat diterangkan definisi operasional penelitian, yaitu:

1. Pertanggungjawaban Pidana adalah suatu kewajiban hukum pidana untuk memberikan pembalasan yang akan diterima pelaku terkait karena orang lain yang dirugikan.<sup>9</sup>
2. Kapten Penerbang adalah penerbang yang ditugaskan oleh perusahaan atau pemilik pesawat udara untuk memimpin penerbangan dan bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan penerbangan selama pengoperasian pesawat udara sesuai dengan peraturan perundang-undangan.<sup>10</sup>
3. Kecelakaan adalah peristiwa benturan atau sentuhan dengan benda keras, benda cair, gas serta api yang datangnya dari luar terhadap tertanggung/peserta yang tidak disengaja dan tidak diduga sebelumnya yang menyebabkan tertanggung/peserta menderita cedera jasmani atau cedera

---

<sup>8</sup> Fakultas Hukum. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Medan: Fakultas Hukum, halaman 5.

<sup>9</sup> Bisdan Sigalingging, “Pertanggungjawaban Pidana” melalui, <http://bisdan-sigalingging.blogspot.com/2013/02/pertanggungjawaban-pidana-berdasarkan.html>, diakses pada tanggal 19 November 2017.

<sup>10</sup> Pasal 1 ayat (11) Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

dalam tubuh yang sifat dan tempatnya dapat ditentukan secara ilmu pengetahuan.<sup>11</sup>

4. Pesawat adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri.<sup>12</sup>

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana diartikan sebagai suatu kewajiban hukum pidana untuk memberikan pembalasan yang akan diterima pelaku terkait karena orang lain yang dirugikan. Pertanggungjawaban pidana menyangkut pengenaan pidana karena sesuatu perbuatan yang bertentangan dengan hukum pidana. Dalam konsep rancangan KUHP baru tahun 1991/1992 menegaskan pertanggungjawaban pidana adalah diteruskannya celaan yang objektif ada pada tindak pidana berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku dan secara subjektif kepada pembuat yang memenuhi syarat-syarat dalam peraturan perundang-undangan untuk dapat dikenai pidana karena perbuatannya tersebut.<sup>13</sup>

Perilaku yang tidak sesuai norma atau dapat disebut sebagai penyelewengan terhadap norma yang telah disepakati ternyata menyebabkan

---

<sup>11</sup> Tim Penyusun. 2016. *Kamus Hukum*. Bandung: Citra Umbara, halaman 192.

<sup>12</sup> Pasal 1 ayat (4) Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

<sup>13</sup> Bisdan Sigalingging, “Pertanggungjawaban Pidana”, melalui <http://bisdansigalingging.blogspot.com>, diakses pada tanggal 20 November 2017.

terganggunya ketertiban dan ketenteraman kehidupan manusia.<sup>14</sup> Pertanggung jawaban pidana terdapat dua pandangan, yaitu pandangan monistik antara lain dikemukakan oleh Simon yang merumuskan *strafbaar feit* sebagai “ *Eene strafbaar gestelde, onrechtmatige, met schuld in verband staande handeling van een torekening vatbaar persoon*” (Suatu perbuatan yang oleh hukum diancam dengan hukuman, bertentangan dengan hukum, dilakukan oleh seorang yang bersalah dan orang itu dianggap bertanggungjawab atas perbuatannya). Menurut aliran monisme, unsur-unsur *strafbaar feit* itu meliputi baik unsur perbuatan yang lazim disebut unsur objektif, maupun unsur pembuat yang lazim dinamakan unsur subjektif. Oleh karena itu, dicampurnya unsur perbuatan dan unsur pembuatnya maka, dapat disimpulkan bahwa *strafbaar feit* adalah sama dengan syarat-syarat penjatuhan pidana, sehingga seolah-olah dianggap bahwa kalau terjadi *strafbaar feit*, maka pasti pelakunya dapat dipidana.

Pertanggungjawaban pidana dalam istilah asing disebut juga dengan *toerekenbaardheid* atau *criminal responsibility* yang menjurus kepada pemidanaan petindak dengan maksud untuk menentukan seorang terdakwa atau tersangka dipertanggungjawabkan atas suatu tindakan pidana yang terjadi atau tidak. Sedangkan dasar pertanggungjawaban adalah kesalahan yang terdapat pada jiwa pelaku dalam hubungan nya dengan kelakuannya yang dapat di pidana serta berdasarkan kejiwaannya itu pelaku dapat dicela karena kelakuannya itu. Dengan

---

<sup>14</sup> Bambang Waluyo. 2014. *Pidana dan Pemidanaan*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 1.

kata lain hanya dengan hubungan batin inilah maka perbuatan yang dilarang itu dapat dipertanggungjawaban pada si pelaku.<sup>15</sup>

Seseorang yang melakukan tindak pidana baru boleh dihukum apabila si pelaku sanggup mempertanggungjawabkan perbuatan yang telah diperbuatnya, masalah penanggungjawaban erat kaitannya dengan kesalahan, oleh karena adanya asas pertanggungjawaban yang menyatakan dengan tegas "*Tidak dipidana tanpa ada kesalahan*" untuk menentukan apakah seorang pelaku tindak pidana dapat dimintai pertanggungjawaban dalam hukum pidana, akan dilihat apakah orang tersebut pada saat melakukan tindak pidana mempunyai kesalahan.

Berdasarkan hukum pidana konsep pertanggungjawaban itu merupakan konsep sentral yang dikenal dengan ajaran kesalahan.dalam bahasa latin ajaran kesalahan dikenal dengan sebutan *mens rea*. Doktrin *mens rea* di landaskan pada suatu perbuatan tindak pidana mengakibatkan seseorang bersalah kecuali jika pikiran orang itu jahat. Berdasarkan asas tersebut,ada dua syarat yang harus dipenuhi untuk dapat memidana seseorang, yaitu ada perbuatan lahiriah yang terlarang/perbuatan pidana (*actus reus*), dan sikap batin jahat/tercela (*mens rea*).<sup>16</sup>

Kemampuan bertanggungjawab dapat diartikan sebagai suatu keadaan psikis sedemikian yang membenarkan adanya penerapan sesuatu upaya pemidanaan, baik dilihat dari sudut umum maupun dari orangnya.seseorang mampu bertanggungjawab jika jiwanya sehat, yaitu apabila:

1. Ia mampu untuk mengetahui atau menyadari bahwa perbuatannya bertentangan dengan hukum.

---

<sup>15</sup> Saifudin, "Pertanggungjawaban Pidana", melalui, [www.Saifudiensjsh.blogspot.com](http://www.Saifudiensjsh.blogspot.com), diakses pada tanggal 20 November 2017.

<sup>16</sup> *Ibid.*,

2. Ia dapat menentukan kehendaknya sesuai dengan kesadaran tersebut.

Kemampuan bertanggungjawab merupakan salah satu unsur kesalahan yang tidak dapat dipisahkan dengan dua unsur tindak pidana lain. Istilahnya dalam bahasa belanda *toerekeningsvatbaar* pertanggungjawaban yang merupakan inti dari kesalahan yang dimaksud dalam hukum pidana adalah pertanggungjawaban menurut hukum pidana. Walaupun sebenarnya menurut etika setiap orang bertanggungjawab atas segala perbuatannya, tetapi dalam hukum pidana yang menjadi pokok permasalahannya hanyalah tingkah laku yang mengakibatkan hakim menjatuhkan pidana.

Berdasarkan penjelasan diatas, dapat disimpulkan bahwa kesalahan merupakan suatu hal yang sangat penting untuk memidana seseorang. Tanpa itu, pertanggungjawaban pidana tidak akan pernah ada. Maka tidak heran jika dalam hukum pidana dikenal asas pidana tanpa kesalahan. Asas kesalahan ini merupakan asas yang fundamental dalam hukum pidana demikian fundamentalnya asas tersebut, sehingga meresap dan menggema dalam hampir semua ajaran penting dalam hukum pidana.<sup>17</sup>

Unsur tindak pidana dan kesalahan (kesengajaan) adalah unsur sentral dalam hukum pidana. Unsur perbuatan pidana terletak dalam lapangan objektif yang diikuti oleh unsur sifat melawan hukum, sedangkan unsur pertanggungjawaban pidana merupakan unsur subjektif yang terdiri dari kemampuan bertanggung jawab dan adanya kesalahan (kesengajaan dan kealpaan), Sistem Pertanggungjawaban Pidana dalam KUHP yaitu, KUHP

---

<sup>17</sup> Saifudin, "Pertanggungjawaban Pidana", melalui, [www.Saifudiensjsh.blogspot.com](http://www.Saifudiensjsh.blogspot.com), diakses pada tanggal 20 November 2017.

tidak menyebutkan secara eksplisit sistem pertanggung jawaban pidana yang dianut. Beberapa Pasal KUHP sering menyebutkan kesalahan berupa kesengajaan atau kealpaan.

Kedua istilah tersebut tidak dijelaskan lebih lanjut oleh undang-undang tentang maknanya. Jadi, baik kesengajaan maupun kealpaan tidak ada keterangan lebih lanjut dalam KUHP. Sedangkan sistem pertanggungjawaban pidana di luar KUHP seperti contoh dalam perundang-undangan dibawah ini:

1. Undang-Undang No. 7 Tahun 1955 tentang Tindak Pidana Ekonomi
2. Undang-Undang No. 22 Tahun 1997 tentang Narkotika
3. Undang-Undang No. 5 Tahun 1997 tentang Psikotropika
4. Undang-Undang No.23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup

Undang-undang tersebut sengaja dipilih khusus yang menyimpang dari ketentuan KUHP dan KUHAP yang bersifat umum, terutama mengenai subjek delik dan pertanggungjawaban pidana, serta proses beracara di pengadilan. dari masing-masing Undang-undang tersebut dapat dianalisis kecenderungan legislatif dalam menetapkan sistem pertanggungjawaban pidana sesuai dengan perkembangan sosial ekonomi Masyarakat yang berdampak pada perkembangan kejahatan.

Baik negara-negara *civil law* maupun *common law*, umumnya pertanggungjawaban pidana dirumuskan secara negatif. Hal ini berarti dalam hukum pidana Indonesia, sebagaimana *civil law* sistem lainnya, undang-undang justru merumuskan keadaan-keadaan yang dapat menyebabkan pembuat tidak dipertanggungjawabkan. Perumusan pertanggungjawaban pidana secara negatif

dapat terlihat dari ketentuan Pasal 44, 48, 49, 50, dan 51 KUHP. Kesemuanya merumuskan hal-hal yang dapat mengecualikan pembuat dari pengenaan pidana.

Perumusan negatif tersebut berhubungan dengan fungsi represif hukum pidana. Dalam hal ini, di pertanggungjawabkannya seseorang dalam hukum pidana berarti dipidana. Dengan demikian, konsep pertanggungjawaban pidana merupakan syarat-syarat yang diperlukan untuk mengenakan pidana terhadap seorang pembuat tindak pidana.

Pertanggungjawaban pidana dapat dihubungkan dengan fungsi preventif hukum pidana. Pada konsep tersebut harus terbuka kemungkinan untuk sedini mungkin pembuat menyadari sepenuhnya konsekuensi hukum perbuatannya. Dengan demikian, konsekuensi atas tindak pidana merupakan risiko yang sejak awal dipahami oleh pembuat.

Pertanggungjawaban pidana adalah pertanggungjawaban orang terhadap tindak pidana yang dilakukannya. Tegasnya, yang dipertanggungjawabkan orang itu adalah tindak pidana yang dilakukannya. Maka, terjadinya pertanggungjawaban pidana karena telah ada tindak pidana yang dilakukan oleh seseorang. Pertanggungjawaban pidana pada hakikatnya merupakan suatu mekanisme yang dibangun oleh hukum pidana untuk berasi terhadap pelanggaran atas “kesepakatan menolak” suatu perbuatan tertentu.

Dikatakan bahwa orang tidak mungkin dipertanggungjawabkan dan dijatuhi pidana jika ia tidak melakukan tindak pidana. Tetapi meskipun ia telah melakukan tindak pidana, tidak pula selalu ia akan dijatuhi pidana. Pembuat suatu

tindak pidana akan hanya akan dipidana jika ia mempunyai kesalahan dalam melakukan tindak pidana tersebut.

## **B. Kapten Penerbangan**

Pilot adalah seseorang yang menjalankan mesin baik itu kendaraan darat laut dan udara, misalnya: supir bis adalah pilotnya; sedangkan keneknya adalah kopilotnya. Copilot adalah seseorang yang membantu tugas seorang pilot dalam menjalankan mesin.

Sedangkan kepangkatan dalam dunia penerbangan (sipil) adalah: Captain adalah komandan dari pesawat tersebut; *Chief de Mission*. First Officer adalah wakil dari Captain yang akan mengambil alih tugas captain apabila captain tidak dapat menjalankan tugasnya. Jadi apabila First Officer yang menjalankan pesawat/mesin; maka dia adalah Pilot nya. sedangkan Captain adalah Copilotnya. Demikian sebaliknya apabila Captain yang terbang maka dia adalah pilotnya dan dia juga komandan pesawat sedangkan first Officer adalah Copilotnya.

Ketentuan dalam Undang-Undang No.15 Tahun 1992 tidak disebutkan secara jelas mengenai pengertian awak pesawat ataupun kapten terbang, namun dalam Undang-Undang No.83 Tahun 1958 disebutkan bahwa awak pesawat adalah nakhoda serta mereka yang selama dan bersangkutan dengan pengemudian selama penerbangan, menunaikan tugas di dalam pesawat udara itu.

Dan menurut Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dalam Pasal 1 ayat (11) dijelaskan bahwa Kapten Terbang adalah penerbang yang ditugaskan oleh perusahaan atau pemilik pesawat udara untuk memimpin

penerbangan dan bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan penerbangan selama pengoperasian pesawat udara sesuai dengan peraturan perundang-undangan, dan selanjutnya dalam Pasal 1 ayat (12) dijelaskan yang dimaksud dengan personel penerbangan adalah personel yang berlisensi atau bersertifikat yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang penerbangan.

### C. Tindak Pidana

Pengertian tentang tindak pidana dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) dikenal dengan istilah *Strafbaarfeit* dan dalam kepustakaan tentang hukum pidana sering mempergunakan istilah delik, sedangkan pembuat undang-undang merumuskan suatu undang-undang mempergunakan istilah peristiwa pidana atau perbuatan pidana atau tindak pidana.

Tindak pidana merupakan suatu istilah yang mengandung suatu pengertian dasar dalam ilmu hukum, sebagai istilah yang dibentuk dengan kesadaran dalam memberikan ciri tertentu pada peristiwa hukum pidana. Tindak pidana mempunyai pengertian yang abstrak dari peristiwa-peristiwa yang konkret dalam lapangan hukum pidana, sehingga tindak pidana haruslah diberikan arti yang bersifat ilmiah dan ditentukan dengan jelas untuk dapat memisahkan dengan istilah yang dipakai sehari-hari dalam kehidupan masyarakat.<sup>18</sup>

Istilah tindak pidana adalah sebagai terjemahan dari istilah bahasa Belanda yaitu “*Strafbaar feit*” atau “*delict*”. Di dalam bahasa Indonesia sebagai terjemahan dari *straafbaar feit* atau *delict* terdapat beberapa istilah seperti:<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> Amir Ilyas. 2012. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Yogyakarta: Mahakarya Rangkang Offset, halaman 18.

<sup>19</sup> Ishaq. 2014. *Op. Cit.*, halaman 136.

1. Tindak pidana
2. Perbuatan pidana
3. Peristiwa pidana
4. Pelanggaran pidana
5. Perbuatan yang boleh dihukum
6. Perbuatan yang dapat dihukum.

Para ahli hukum berusaha untuk memberikan arti dan isi dari istilah tersebut, tetapi sampai saat ini masih belum ada keseragaman pendapat dalam pengertian para ahli yang dikemukakan. Adapun pengertian tindak pidana dalam Adami Chazawi sebagai berikut:<sup>20</sup>

1. Pompe merumuskan bahwa tindak pidana (*strafbaar feit*) adalah tidak lain dari pada suatu tindakan yang menurut sesuatu rumusan undang-undang telah dinyatakan sebagai tindakan yang dapat dihukum.
2. Vos merumuskan bahwa tindak pidana (*strafbaar feit*) adalah suatu kelakuan manusia yang diancam pidana oleh peraturan perundang-undangan.
3. Wirjono Prodjodikoro, menyatakan bahwa tindak pidana itu adalah suatu perbuatan yang pelakunya dapat dikenakan hukuman pidana.
4. Simons, merumuskan *strafbaar feit* adalah suatu tindakan melanggar hukum yang dengan sengaja telah dilakukan oleh seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan atas tindakannya, yang dinyatakan sebagai dapat dihukum.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> Adami Chazawi. 2014. *Pelajaran Hukum Pidana Bagian 1 Stelsel Pidana, Tindak Pidana, Teori-teori Pemidanaan dan Batas Berlakunya Hukum Pidana*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, halaman 72.

<sup>21</sup> *Ibid.*, halaman 75.

Tindak pidana merupakan bagian dasar dari pada suatu kesalahan yang dilakukan terhadap seseorang dalam melakukan suatu kejahanan. Jadi untuk adanya kesalahan hubungan antara keadaan dengan perbuatannya yang menimbulkan celaan harus berupa kesengajaan atau kealpaan.<sup>22</sup>

Menjalankan praktik hukum untuk memidana terdakwa yang dihadapkan ke sidang pengadilan dengan dakwaan melakukan tindak pidana tertentu maka disyaratkan harus terpenuhinya semua unsur yang terdapat dalam tindak pidana tersebut. Jika yang didakwakan itu adalah tindak pidana yang dalam rumusannya terdapat unsur kesalahan dan atau melawan hukum, unsur itu harus juga terdapat dalam diri pelakunya, dalam arti harus terbukti. Akan tetapi, jika dalam rumusan tindak pidana yang didakwakan tidak tercantumkan unsur mengenai diri orangnya (kesalahan), unsur itu tidak perlu dibuktikan. Dalam hal ini tidak berarti bahwa pada diri pelaku tidak terdapat unsur kesalahan, mengingat dianutnya asas tidak ada pidana tanpa kesalahan.

Kemampuan bertanggung jawab menjadi hal yang sangat penting dalam hal penjatuhan pidana dan bukan dalam hal terjadinya tindak pidana. Untuk terjadinya atau terwujudnya tindak pidana sudah cukup dibuktikan terhadap semua unsur yang ada pada tindak pidana yang bersangkutan.<sup>23</sup>

Berdasarkan hal ini, tidak terdapatnya unsur tertentu dalam tindak pidana dengan tidak terdapatnya kemampuan bertanggungjawab pada kasus tertentu, merupakan hal yang berbeda dan mempunyai akibat hukum yang berbeda pula. Jika hakim mempertimbangkan tentang tidak terbuktiya salah satu unsur tindak

---

<sup>22</sup> Amir Ilyas, *Op. Cit.*, halaman 27.

<sup>23</sup> Adami Chazawi. *Op. Cit.*, halaman 78.

pidanaa, artinya tidak terwujudnya tindak pidana tertentu yang didakwakan, maka putusan hakim berisi pembebasan dari segala dakwaan. Akan tetapi, jika hakim mempertimbangkan bahwa pada diri terdakwa terdapat ketidakmampuan bertanggungjawab (Pasal 44 KUHP) amar putusan akan berisi pelepasan dari tuntutan hukum. Adapun unsur-unsur tindak pidana yang dikemukaan di atas menurut Moeljatno sebagai berikut:<sup>24</sup>

1. Perbuatan;
2. Yang dilarang (oleh aturan hukum);
3. Ancaman pidana (bagi yang melanggar larangan).

Menurut R.Tresna unsur tindak pidana sebagai berikut:<sup>25</sup>

1. Perbuatan/rangkaian perbuatan;
2. Yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan;
3. Diadakan tindakan penghukuman.

Walaupun rincian dari dua rumusan di atas tampak berbeda, namun pada hakikatnya ada persamaannya, yaitu tidak memisahkan antara unsur-unsur mengenai perbuatannya dengan unsur yang mengenai orangnya.<sup>26</sup>

Tindak pidana yang terdapat di dalam KUHP itu pada umumnya dapat dijabarkan kedalam unsur-unsur yang pada dasarnya dapat dibagi menjadi dua macam unsur, yakni unsur-unsur subjektif dan unsur-unsur objektif. Unsur-unsur subjektif adalah unsur-unsur yang melekat pada diri si pelaku atau yang berhubungan dengan diri si pelaku , termasuk ke dalamnya yaitu segala sesuatu yang terkandung di dalam hatinya. Sedangkan unsur-unsur objektif adalah unsur-

---

<sup>24</sup> *Ibid.*, halaman 79.

<sup>25</sup> *Ibid.*, halaman 80.

<sup>26</sup> *Ibid.*, halaman 81.

unsur yang ada hubungannya dengan keadaan-keadaan yaitu di dalam keadaan-keadaan dimana tindakan-tindakan dari si pelaku itu harus dilakukan.

Unsur-unsur subjekif dari suatu tindak pidana adalah:<sup>27</sup>

1. Kesengajaan atau ketidaksengajaan (*dolus* atau *culpa*);
2. Maksud atau *voornemen* pada suatu percobaan atau *poging* seperti yang dimaksud di dalam Pasal 53 ayat (1) KUHP;
3. Macam-macam maksud;
4. Merencanakan terlebih dahulu;
5. Perasaan takut.

Unsur-unsur objektif dari suatu tindak pidana adalah:<sup>28</sup>

1. Sifat melanggar hukum;
2. Kualitas dari si pelaku;
3. Kausalitas, yakni hubungan antara sesuatu tindakan sebagai penyebab dengan sesuatu kenyataan sebagai akibat.

Untuk dapat menghukum seseorang sekaligus memenuhi tuntutan keadilan dan kemanusiaan, harus ada suatu perbuatan yang bertentangan dengan hukum dan dapat dipersalahkan kepada pelakunya. Tambahan pada syarat-syarat ini adalah bahwa pelaku yang bersangkutan harus merupakan seseorang yang dapat dimintai pertanggungjawaban. Dengan cara di atas kita dapat merangkum pengertian tindak pidana dan pengertian ini ada dalam dirinya sendiri sudah memadai. Meskipun dalam sistem hukum Belanda, kita dapat mengembangkan penjelasan yang ada. Untuk itu tindak pidana sebaiknya dimengerti sebagai

---

<sup>27</sup> Amir Ilyas, *Op. Cit.*, halaman 45.

<sup>28</sup> *Ibid.*, halaman 46.

perilaku manusia (*gedragingen* : yang mencakup dalam hal ini berbuat maupun tidak berbuat) yang diperbuat dalam situasi dan kondisi yang dirumuskan didalamnya, perilaku mana dilarang oleh undang-undang dan diancam dengan sanksi pidana.

#### **D. Kecelakaan Pesawat**

Ketentuan 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 hembusan 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. Dalam bahasa Inggris istilah yang digunakan adalah *accident*. Dalam Black's law Dictionary, *accident* diartikan sebagai: "An unintended and

*unforeseen injurious occurrence; something that does not occur in the usual course of events or that could not be reasonably anticipated*”.<sup>29</sup>

Berdasarkan definisi di atas dapatlah diketahui bahwa kecelakaan adalah suatu kejadian yang menyebabkan kecelakaan, dimana kejadian tersebut tidak diduga sebelumnya atau tidak diharapkan, dimana kejadian tersebut terjadi tidak seperti biasanya atau tidak dapat diantisipasi.

Ketentuan 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.

Adapun 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*

---

<sup>29</sup> Anonim, “kecelakaan pesawat” melalui, <http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/30127/Chapter%201.pdf;jsessionid=BBAF050BCDB3E83E8C564842747C0325?sequence=4>, diakses pada tanggal 20 November 2017.

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*.<sup>30</sup>

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 berikut:

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 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

---

<sup>30</sup> “Faktor-faktor Psikologi yang mempengaruhi Perilaku Tidak Aman Penerbang” melalui, <http://psikologipenerbangan.blogspot.com/2011/06/faktor-faktor-psikologi-yang.html>, diakses pada tanggal 20 November 2017.

ditimbulkan oleh berbagai penyakit, seperti penyakit serangan jantung. *Sudden incapacity* inilah yang menyebabkan kecelakaan . disamping itu, mereka dapat juga mengalami kelelahan (*fatigue*).

Kecelakaan yang disebabkan oleh manusia terjadi pada tanggal 11 januari 1983, dialami oleh DC-8 54F milik United Airlines Co, di Detroit, Michigan Amerika Serikat, karena kapten penerbang mengijinkan co-pilot yang belum mampu sebagai kapten penerbang melakukan tugas sebagai *pilot in command*. Kecelakaan pesawat terbang karena kesalahan ATC terjadi pada tahun 1977 di pulau Canary, jajahan Spanyol yaitu tabrakan antara pesawat terbang B747 milik Pan am dengan B747 milik KLM.

1. Pesawat terbang. Disamping manusia, pesawat terbang juga dapat kelelahan (*fatigue*), oleh karena itu setiap pesawat terbang sejak dari awal desain sampai dengan pelaksanaan perawatan, penyimpanan, dan pengoperasiannya harus dilakukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
2. Masalah lingkungan. Masalah lingkungan juga merupakan salah satu faktor kecelakaan baik yang bersifat alamiah maupun perbuatan manusia. Faktor manusia yang bersifat alamiah seperti angin yang datang tiba-tiba (*wind shear*), awan berputar yang biasa disebut *cumulonimbus* (CB), topan salju, letusan gunung berapi. Hal ini terjadi pada saat meletusnya gunung api Galunggung di Jawa Barat 24 Juni 1982 yang mengakibatkan pendaratan darurat B747 milik British Airways yang terbang pada ketinggian 37.000 feet dalam penerbangan dari Kuala Lumpur ke Australia. Menurut hasil penelitian keempat mesinnya dimasuki debu Gunung Galunggung. Kasus yang terjadi 3 minggu kemudian

yang menimpa pesawat B747 milik Singapura Airlines. Contoh lain kecelakaan DC-9 Garuda di Medan yang yang disebabkan oleh awan tebal dan angin yang bertiup sangat keras.

3. Pengelolaan. Setiap penerbangan selalu diawasi oleh petugas pengawas lalu-lintas udara (ATC) sejak lepas landas (*take off*) sampai saat pesawat terbang sampai dibandara tujuan (*landing*). Pengawasan tersebut dilakukan secara beruntun oleh *aerodrome control service* (ADC), *approach control service* (APP), *area control service* (ACC). Masing-masing unit pengawas telah ditetapkan batas-batas tanggung jawabnya.

### **BAB III**

#### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

##### **A. Jenis Tindak Pidana Penerbangan dan Ketentuan Hukumnya**

Kejahatan merupakan potret nyata dari perkembangan kehidupan masyarakat yang secara langsung maupun tidak langsung, bahwa kehidupan masyarakat niscaya ada celah kerawanan yang berpotensi melahirkan individu-individu berperilaku menyimpang. Dalam diri masyarakat ada pergaulan kepentingan yang tidak selalu dipenuhi dengan jalan yang benar, artinya ada cara-cara tidak benar dan melanggar hukum yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang guna memenuhi kepentingannya.<sup>31</sup>

Undang-undang yang dipaparkan sebelumnya adalah undang-undang yang selama ini telah berlaku dalam dunia penerbangan. Dan setelah undang-undang No.15 Tahun 1992 dicabut digantikan dengan Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang penerbangan. Sangat banyak perubahan yang terjadi dalam undang-undang ini, penambahan bab dan pasal yang semakin banyak. Dalam Undang-Undang No.15 Tahun 1992 hanya terdiri dari 15 bab dan 76 pasal, sedangkan dalam Undang-Undang No.1 Tahun 2009 terdiri dari 24 bab dan 466 pasal. Dengan demikian terlihat banyak terjadi perubahan yang cukup signifikan dalam undang-undang penerbangan yang baru ini.<sup>32</sup>

Penggunaan Pasal dalam KUHP bukanlah sebagai bentuk dari pengesampingan atas peraturan perundang-undangan yang khusus (*lex specialis*), akan tetapi hal tersebut dilakukan karena peraturan perundang-undangan tentang penerbangan yang berlaku sebelumnya, <sup>viz.</sup> Undang-Undang Nomor 15 Tahun 28

---

<sup>31</sup> Abdul Wahid dan Mohammad Labib. 2005. *Kejahatan Mayantara (Cyber Crime)*. Bandung : PT Refika Aditama, halaman 134.

<sup>32</sup> Bagus, Rahma Ida. 2005. *Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Jakarta : Fakultas Hukum Atma Jaya, halaman 2.

1992, tidak memberikan aturan khusus yang dapat mengakomodir peristiwa kecelakaan pesawat dalam aspek ketentuan pidananya.

Apabila dikaitkan dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 sebagai regulasi penerbangan yang berlaku pada saat ini, penggunaan ketentuan dalam Bab XXIX A KUHP tersebut tetap dapat dilakukan karena ketentuan pidana yang terdapat dalam undang-undang tersebut secara garis besar menekankan pada perbuatan-perbuatan yang dilakukan dengan unsur kesengajaan, namun terhadap perbuatan-perbuatan yang mengandung unsur kelalaian sama sekali tidak diatur dengan tegas. Aturan tentang kejahatan dalam penerbangan yang diatur dalam BAB XXII A KUHP, dengan tegas memberikan aturan yang terkait dengan tindak pidana penerbangan yang mengandung unsur kelalaian dalam perbuatan yang dilakukan tersebut.

Lebih lanjut, dalam ketentuan peralihan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan tidak ditentukan bahwa pasal-pasal yang mengatur tentang kejahatan penerbangan dalam Bab XXIX A KUHP hapus dan tidak berlaku lagi setelah diberlakukannya Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, sehingga merupakan langkah yang tepat dengan digunakannya aturan pidana dalam KUHP terkait peristiwa kecelakaan yang terjadi. Terkait dengan penegakan hukum formal, dalam Pasal 52 ayat (3) Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan juga menegaskan bahwa dalam pelaksanaan penyidikan dilakukan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yaitu KUHAP.

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.

Semakin banyak hal-hal yang diatur dalam dunia penerbangan, demikian juga dengan tindak pidana yang mungkin terjadi selama dalam penerbangan baik itu dilakukan oleh awak pesawat yang terdiri dari kapten terbang (pilot), co-pilot, teknisi pesawat udara, tenaga ruang penerangan (*briefing office*), tenaga operasi pengawas lalu lintas udara (*Air Traffic Control-ATC*), dan penumpang daripada pesawat itu sendiri semakin baik diatur dalam undang-undang ini. Ketentuan pidana dalam undang-undang ini dimuat mulai dari Pasal 401-Pasal 443.

Jenis tindak pidana penerbangan, yaitu:

1. Mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan

Diatur dalam Pasal 406 Undang-Undang No.1 Tahun 2009:

Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

Apabila orang atau kelompok dengan sengaja mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar yang telah ditentukan maka dapat dikenakan hukuman penjara 3 tahun, dalam Pasal 34 ayat (2)

disebutkan bahwa apabila pesawat udara yang sudah memenuhi kelaikudaraan dapat dibuktikan dengan adanya sertifikat kelaikudaraan.

Untuk melindungi keamanan dan keselamatan penerbangan agar tidak terjadi suatu kecelakaan pesawat udara, dalam Pasal 34 ayat (1) ditentukan bahwa setiap pesawat udara yang dipergunakan untuk terbang wajib memiliki sertifikat kelaikudaraan. Dengan adanya ketentuan ini maka setiap pesawat udara yang akan beroperasi diharapkan sudah mendapat pemeriksaan yang seksama sehingga layak terbang atau tidak. Pemeriksaan tersebut dilakukan oleh pemerintah terhadap setiap pesawat secara berkala dan didampingi oleh pihak dari perusahaan penerbangan yang bersangkutan.

2. Menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang membahayakan keselamatan pesawat udara

Diatur dalam Pasal 411 Undang-Undang No.1 Tahun 2009:

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).

Yang dimaksud dengan menerbangkan pesawat udara yang membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang, barang dan penduduk misalnya adalah apabila seorang pilot menerbangkan pesawat di bawah ketinggian dan kecepatan yang telah ditentukan. Sebagai contoh adalah kasus pesawat militer AS yang menabrak gantole di Italia, hal tersebut terjadi karena pilot tersebut melanggar batas ketinggian dan kecepatan yang telah ditetapkan. Dan contoh di Indonesia adalah pesawat Garuda Indonesia

yang tergelincir di bandara adi suciptro Jogjakarta yang mendarat tidak sesuai dengan prosedur pendaratan yang seharusnya yang mengakibatkan matinya orang lain dan kehilangan harta benda.

3. Perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan

Diatur Pasal 412 Undang-Undang No.1 Tahun 2009

Setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan, melakukan perbuatan yang melanggar tata tertib dalam penerbangan, mengambil atau merusak peralatan pesawat udara yang membahayakan keselamatan selama penerbangan, mengganggu ketenteraman, mengoperasikan peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 huruf f dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).

Setiap pesawat udara memiliki peraturan dan tata tertib yang mengharuskan para penumpang ataupun awak pesawat menaati peraturan tersebut karena peraturan tersebut dibuat untuk kepentingan seluruh orang yang ada dalam pesawat udara tersebut. Contoh: dilarang merokok selama penerbangan berlangsung baik di dalam kabin maupun di dalam toilet. Pesawat udara memiliki serangkaian peralatan baik itu radar maupun navigasi pesawat yang berfungsi untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan. Apabila diantara alat-alat tersebut diambil maka keamanan dan keselamatan penerbangan akan terancam.

Dalam setiap penerbangan, pramugari selalu mengingatkan untuk mematikan perangkat elektronik karena ketika pesawat telah mencapai ketinggian sekitar 4.500 kaki, mode autopilot dinonaktifkan.Untuk

menyebabkan kekacauan penerbangan serius hanya dibutuhkan sedikit sinyal nyasar pada waktu yang tepat. Sinyal nyasar inilah yang berpotensi memicu berbagai kekacauan teknologi pada kokpit. Contoh sederhananya, membuat instrumen di kokpit berfungsi tidak semestinya.

Sebagai contoh, sebuah ponsel yang sedang aktif akan terus memancarkan sinyal elektromagnetik. Maka pada saat posisi pesawat berada di ketinggian 35.000 kaki, sinyal tersebut sanggup menembus jarak radius 35 Km di bawah pesawat (di pusat kota Jakarta pada radius 35 Km terdapat ± 600 BTS). Itu artinya, selain mengganggu sistem kemudi & navigasi pesawat, juga mengganggu BTS yang mampu terjangkau oleh ponsel tersebut. Ponsel dan alat elektronik banyak bergantung kepada gelombang radio atau gelombang elektromagnetik untuk menjalankan berbagai tugas atau fungsi, termasuk berkomunikasi dengan menara kontrol, navigasi atau penerbangan, dan pengaturan udara di dalam kabin.

4. Mengoperasikan pesawat udara sipil asing yang dioperasikan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang tidak memenuhi persyaratan kelaikudaraan

Diatur dalam Pasal 415 Undang-Undang No.1 Tahun 2009:

Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara sipil asing yang dioperasikan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang tidak memenuhi persyaratan kelaikudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (4) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).

Sama sepertinya halnya pesawat udara Indonesia yang dioperasikan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, demikian juga pesawat sipil

asing yang diopersikan di wilayah NKRI harus tetap memenuhi standar keamanan dan keselamatan penerbangan Nasional, salah satunya adalah memenuhi standar kelaikudaraan.

5. Melakukan pengangkutan barang khusus dan berbahaya yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan

Diatur dalam Pasal 419 Undang-Undang No.1 Tahun 2009:

Setiap orang yang melakukan pengangkutan barang khusus dan berbahaya yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 136 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Yang dimaksud dengan barang khusus adalah berupa hewan, ikan, buah-buahan, sayur-mayur, daging, peralatan olahraga, dan alat musik. Barang-barang tersebut tidak dapat hanya asal dibawa dalam pengangkutan udara namun harus memenuhi standar keamanan dan keselamatan pengakutan barnag terlebih dahulu, karena barang-barang yang dibawa tersebut bukan tidak memungkinkan dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan pesawat udara.

6. Mengoperasikan bandar udara tanpa memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan

Diatur dalam Pasal 422 Undang-Undang No.1 Tahun 2009

Setiap orang dengan sengaja mengoperasikan bandar udara tanpa memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 217 ayat (1) dipidana dengan

pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Tidak hanya pesawat yang harus memenuhi standar keamanan dan keselamatan, namun Bandar udara yang digunakan untuk proses penerbangan juga harus memenuhi standar keamanan dan keselamatan sebelum digunakan pesawat udara untuk *landing* maupun *take off*. Mengenai ketentuan keamanan dan keselamatan penerbangan diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah. Dan apabila hal perbuatan yang dimaksud dalam pasal 1 tersebut menimbulkan kerugian harta benda seseorang dipidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp.2.000.000.000,- (dua miliar rupiah) sedangkan apabila menyebabkan matinya orang dipidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp.5.000.000.000,- (lima miliar rupiah).

7. Menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan

Diatur dalam Pasal 437 Undang-Undang No.1 Tahun 2009

Setiap orang menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf e dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun.

Yang dimaksud dengan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan adalah dimana apabila ada seseorang yang menyampaikan informasi yang tidak benar sehingga membuat para penumpang dan awak pesawat panik sehingga mengancam keselamatan penerbangan. Ataupun

- informasi dari menara pengawas yang salah memberikan petunjuk atau arahan kepada pilot yang mengakibatkan kecelakaan pesawat udara.
8. Tidak memberitahukan kepada unit pelayanan lalu lintas penerbangan apabila Kapten penerbang yang sedang bertugas yang mengalami keadaan bahaya atau mengetahui adanya pesawat udara lain yang diindikasikan sedang menghadapi bahaya dalam penerbangan

Diatur dalam Pasal 438 Undang-Undang No.1 Tahun 2009

Kapten penerbang yang sedang bertugas yang mengalami keadaan bahaya atau mengetahui adanya pesawat udara lain yang diindikasikan sedang menghadapi bahaya dalam penerbangan, tidak memberitahukan kepada unit pelayanan lalu lintas penerbangan sebagaimana dimaksud dalam pasal 354 sehingga berakibat terjadinya kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.

Dalam Pasal 354 dikatakan bahwa kapten terbang yang sedang bertugas yang mengalami keadaan bahaya atau mengetahui adanya pesawat udara lain yang diindikasikan sedang menghadapi bahaya dalam penerbangan wajib segera memberitahukan kepada unit pelayanan lalu lintas penerbangan, apabila hal tersebut tidak dilakukan oleh kapten terbang maka kapten terbang tersebut bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan pesawat udara tersebut dan dapat dikenakan hukuman pidana terhadapnya, karena telah lalai terhadap kewajibannya.

## **B. Pertanggungjawaban Pidana Kapten Penerbangan Akibat Kelalaianya**

### **Terjadi Kecelakaan Pesawat**

Hukum pidana sebagai hukum yang mengatur perbuatan-perbuatan yang dilarang oleh undang-undang dan berakibat diterapkannya hukuman bagi siapa

saja yang melakukannya dan memenuhi unsur-unsur perbuatan yang disebutkan dalam ketentuan Hukum Pidana. Hukum menentukan bahwa manusialah yang diakuinya sebagai penyandang hak dan kewajiban, tetapi segala sesuatunya hanya dipertimbangkan dari segi yang bersangkut-paut atau mempunyai arti hukum. Dalam hubungan ini bisa terjadi bahwa hukum menentukan pilihannya sendiri tentang manusia–manusia mana yang hendak diberinya kedudukan sebagai pembawa hak dan kewajiban. Hal ini berarti, bahwa hukum bisa mengecualikan manusia atau segolongan manusia tertentu sebagai makhluk hukum. Sekalipun mereka adalah manusia, namun hukum bisa tidak menerima dan mengakuinya sebagai orang dalam arti hukum. Bila hukum menentukan demikian, maka tertutuplah kemungkinan bagi orang-orang tersebut untuk bisa menjadi pembawa hak dan kewajiban.

Kehadiran hukum dalam masyarakat di antaranya adalah untuk mengintegrasikan dan mengkoordinasikan kepentingan-kepentingan yang bisa bertubrukan satu sama lain itu oleh hukum diintegrasikan sedemikian rupa sehingga tubrukan-tubrukan itu bisa ditekan sekecil-kecilnya. Pengorganisasian kepentingan-kepentingan itu dilakukan dengan membatasi dan melindungi kepentingan-kepentingan tersebut. Memang, dalam suatu lalu lintas kepentingan, perlindungan terhadap kepentingan-kepentingan tertentu hanya dapat dilakukan dengan cara membatasi kepentingan dilain pihak.<sup>33</sup>

Keperluan hukum adalah mengurus kepentingan manusia. Oleh karena kepentingan yang demikian itu hanya ada pada manusia yang hidup, maka konsep

---

<sup>33</sup> Satjipto Rahardjo. 2006. *Ilmu Hukum*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti, halaman 53.

orang dalam hukum itu tidak membedakan antara manusia yang hidup dan orang dalam arti khayal, yaitu sebagai suatu konstruksi hukum. Menurut pendapat ini, keduanya diterima sebagai orang oleh hukum. Karena hukumlah yang mengangkatnya sebagai demikian. Mengingat terjadi perubahan sosial di berbagai bidang kehidupan manusia, maka subjek hukum pidana tidak lagi dapat dibatasi hanya pada manusia alamiah (*Natural Person*) tetapi mencakup pula korporasi (*legal person*).

Kesalahan dalam arti seluas luasnya dapat disamakan dengan pertanggungjawaban dalam hukum pidana, yaitu terkandung makna dapat dicelanya si pembuat atas perbuatannya. Untuk dapat dicela atas perbuatannya, seseorang harus memenuhi unsur-unsur kesalahan sebagai berikut:

1. Adanya kemampuan bertanggungjawab pada si pembuat. Artinya keadaan jiwa si pembuat harus normal
2. Adanya hubungan batin antara si pembuat dengan perbuatannya, yang berupa kesengajaan (*dolus*) atau kealpaan (*culpa*)
3. Tidak adanya alasan penghapus kesalahan atau tidak ada alasan pemaaf, atau pemberiar

Apabila ketiga unsur tersebut ada, maka orang yang bersangkutan dapat dinyatakan bersalah atau mempunyai pertanggungjawaban pidana, sehingga ia dapat dipidana. Disamping itu harus diingat pula bahwa untuk adanya kesalahan dalam arti seluas luasnya (pertanggungjawaban pidana), orang yang bersangkutan harus dinyatakan lebih dulu bahwa perbuatannya bersifat melawan hukum. Oleh karena itu sangat penting untuk selalu menyadari akan dua hal syarat-syarat pemidanaan.

Pemidanaan telah diatur didalam KUHP yaitu Pasal 10 yang terdiri dari pidana pokok dan pidana tambahan. Pidana pokok terdiri dari pidana mati, pidana penjara, pidana kurungan, dan pidana denda. Sementara pidana tambahan terdiri dari pencabutan hak-hak tertentu, perampasan barang-barang tertentu, dan pengumuman putusan hakim.

Kelaikudaraan adalah terpenuhinya persyaratan desain tipe pesawat udara dan dalam kondisi aman untuk beroperasi. Kelaikudaraan diatur dalam Undang-Undang No.1 Tahun 2009 mulai dari Pasal 34 sampai dengan Pasal 40. Sebagai bukti terpenuhinya syarat tersebut maka harus didukung dengan adanya sertifikat kelaikudaraan sebagaimana ketentuan pada Pasal 31 Konvensi Chicago 1944 dan Pasal 34 angka 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009. Setiap pesawat udara yang dioperasikan wajib memenuhi standar kelaikudaraan.

Bagi setiap pesawat yang telah memenuhi standar kelaikudaraan akan diberikan sertifikat kelaikudaraan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian kelaikudaraan. Pengertian sertifikat kalaikudaraan adalah tanda bukti terpenuhinya persyaratan kelaikudaraan sesuai dengan peraturan keselamatan penerbangan sipil. Seperti yang tertulis dalam Pasal 40 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 mengenai tata cara dan prosedur untuk memperoleh sertifikat kelaikudaraan dan pemberian sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri, yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 26 Tahun 2009.<sup>34</sup>

Sertifikat kelaikudaraan sendiri terbagi atas dua bagian :

---

<sup>34</sup> Bambang Widarto. 1998. *Aspek-Aspek Hukum Pidana dalam Kecelakaan Pesawat Udara*. Jakarta, halaman 146.

1. Sertifikat kelaikudaraan standar (Berdasarkan Pasal 36-37 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan)

Sertifikat kelaikudaraan standar diberikan untuk pesawat terbang kategori transport, normal, kegunaan (*utility*), aerobic, komuter, helikopter kategori normal dan transport, serta kapal udara dan balon berpenumpang. Sertifikat kelaikudaraan standar dibagi lagi atas dua bagian, yaitu sertifikat kelaikudaraan standar pertama (*initial airworthiness certificate*) yang diberikan untuk penumpang pesawat udara pertama kali dioperasikan oleh setiap orang dan sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (*cintinuous airworthiness certificate*) yang diberikan untuk pesawat udara setelah sertifikat kelaikudaraan standar pertama dan akan dioperasikan secara terus menerus.

2. Sertifikat kelaikudaraan khusus (Berdasarkan pasal 38 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan)

Sertifikat kelaikudaraan khusus diberikan untuk pesawat udara yang penggunaannya khusus secara terbatas (*restricted*), percobaan (*experimental*), dan kegiatan penerbangan yang bersifat khusus.

Dalam penerbangan tidak hanya menyangkut pesawat udaranya saja. Tapi juga awak pesawat. Tidak semua orang mampu dan bias dengan baik mengoperasikan pesawat udara dengan memperhatikan keamanan dan keselamatan penerbangan. Maka dari itu setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara untuk kegiatan angkutan udara wajib memiliki sertifikat. Sertifikat yang diberikan terdiri dari dua bagian yaitu:

1. Sertifikat operator pesawat udara (*air operator certificate*) yang diberikan kepada badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara niaga.
2. Sertifikat pengoperasian pesawat udara (*operating certificate*) yang diberikan kepada orang atau badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara bukan niaga.

Sertifikat diberikan setelah orang tersebut lulus pemeriksaan dan pengujian serta mendemonstrasikan kemampuan mengoperasikan pesawat udara. Untuk mendapatkan sertifikat operator pesawat udara (*air operator certificate*) dan sertifikat pengoperasian pesawat udara (*operating certificate*) ada beberapa syarat dan ketentuan yang harus dipenuhi terlebih dahulu oleh pemohon, hal tersebut tercantum dalam Pasal 42 dan 43 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009.

Keamanan dan keselamatan dalam sebuah penerbangan sipil sangatlah tergantung pula pada keamanan dari bandar udara yang memberangkatkan pesawat tersebut. Mengingat banyaknya ancaman dari tindakan gangguan melawan hukum baik saat pesawat di darat maupun di udara. Juga instalasi-instalasi pendukung lainnya di sebuah bandar udara. Dengan menimbang berbagai alasan tersebut,maka organisasi penerbangan dunia yang termasuk di dalam PBB yang di sebut ICAO mengeluarkan beberapa aturan untuk menjaga keamanan serta keselamatan sebuah penerbangan juga bandar udara sipil dari tindakan melawan hukum. Pada pembentukan dari ICAO tersebut pada tahun 1944 di Chicago lahir beberapa lampiran/ Annex dari Annex 1 s/d Annex 18. Dimana keamanan sendiri diatur dalam *Annex 17* dan *Annex 18*. *Annex 17* mengatur

tentang tata cara pengamanan penerbangan sipil dari tindakan gangguan melawan hukum. Dan *Annex 18* sendiri mengatur tata cara pengangkutan bahan dan/atau barang berbahaya yang diangkut menggunakan pesawat udara sipil. Di Indonesia sendiri diatur dalam Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Pasal 1 ayat 48 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 mengartikan keselamatan penerbangan (*aviation safety*) sebagai “suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi, penerbangan serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya”.

Pasal 1 angka 49 mengatur pengertian keselamatan penerbangan (*aviation security*). Menurut pasal tersebut keamanan penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas dan prosedur. Keselamatan dan keamanan dalam pesawat udara selama penerbangan diatur dalam Pasal 52 sampai 57 Undang-Undang No.1 Tahun 2009, yang memuat mengenai larangan bagi setiap orang yang tidak memiliki sertifikat untuk mengoperasikan pesawat udara dan hal-hal lain yang dilarang untuk dilakukan selama penerbangan yang akan membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

Adapun dalam suatu kecelakaan pesawat udara yang memegang peran penting adalah pilot (kapten terbang), karena pilot mempunyai peranan terpenting dalam suatu penerbangan. Sejak pintu pesawat ditutup dan pesawat diterbangkan maka tanggungjawab secara operasional ada pada *Pilot in Command* (PiC) atau

*Captain Pilot.* Unsur kesalahan yang terkandung dalam kesalahan prosedur yang dilakukan oleh pilot sehingga menimbulkan kecelakaan adalah bila terjadi kelalaian, kesembronoan, kesengajaan, atau tindakan yang merusak, yang dipengaruhi oleh faktor psikologis seorang pilot dalam menjalankan profesinya.

Adapun KUHP Pasal 479 g dan 479 h menyatakan dimana seseorang yang karena kealpaannya ataupun dengan sengaja mencelakakan, menghancurkan, membuat tidak dapat dipakai atau merusak pesawat udara dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun apabila karena perbuatan tersebut timbul bahaya bagi nyawa orang lain dan dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya tujuh tahun, jika perbuatan itu menyebabkan matinya orang lain. Kedua pasal tersebut dapat dikenakan kepada kapten terbang (pilot) dalam suatu kecelakaan pesawat udara karena selama penerbangan yang memiliki peranan penting terhadap suatu penerbangan mulai dari *take off* sampai dengan *landing* adalah pilot yang menjaga, mengawasi, dan menjalankan seluruh system operasional pesawat udara termasuk menjaga keamanan dan keselamatan seluruh penumpang selama penerbangan.

Dan apabila terjadi suatu kecelakaan pesawat udara tidak menutup kemungkinan bahwa kecelakaan pesawat udara tersebut diakibatkan oleh kesalahan, kelalaian, ataupun kesengajaan pilot dalam pelaksanaan penerbangan. Jika dipikirkan secara logika tidak mungkin seorang pilot sengaja merusak atau membuat celaka suatu pesawat udara, namun hal itu mungkin terjadi apabila pilot melakukan kesalahan prosedur dalam penerbangan. Kapten terbang berhak mengambil keputusan dan langkah-langkah yang harus diambil selama

penerbangan berlangsung, tetapi keputusan tersebut terbatas dalam lingkup yang diarahkan oleh semakin tingginya kecepatan pesawat udara, peralatan komunikasi yang harus mengikuti pengarahan yang diberikan oleh darat.

Pasal 12 konvensi Chicago 1944 mengatur lalu lintas udara yang harus dipatuhi oleh para kapten terbang, ditambah lagi ketentuan annex 2 Konvensi Chicago 1944 yang mengharuskan kapten terbang mengikuti arahan. Wewenang kapten terbang ditekankan dalam annex ini, kapten terbang *is responsible for the operation of the aircraft* dan mempunyai *final authority as to the disposition of the aircraft while he is in command*. Pada prinsipnya kapten penerbang mempunyai wewenang tunggal dan tergantung padanya, hal ini sering digunakan sebagai dasar hukum proses pengadilan.

Ada banyak contoh kecelakaan pesawat udara yang terjadi baik di dalam maupun di luar negeri, dimana telah terbukti bahwa kecelakaan pesawat udara tersebut diakibatkan oleh karena kesalahan prosedur yang seharusnya dilakukan oleh kapten terbang (pilot). Misalnya: Kasus Dames Ficher vs Sabena pada bulan Mei 1950, Kapten penerbang dituduh tidak tetap berhubungan dengan darat maupun IFR untuk pergerakan pesawat udara.

Menurut hakim tindakan kapten terbang tersebut tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku, sebenarnya kapten terbang dapat mengambil tindakan untuk mengatasi masalah yang dihadapi. Di dalam kasus Finfera vs Thomas dalam tahun 1941 yang menyangkut tabrakan pesawat udara dengan pesawat udara di darat dekat Bandar udara Detroit, dikatakan kondisi cuaca dalam keadaan baik, kapten penerbang mengabaikan pembatasan dan hubungan dengan menara

pengawas. Hakim mengatakan menara pengawas adalah kelengkapan sedangkan keputusan akhir sepenuhnya berada pada kapten terbang. Demikian pula dengan British Airways GA-HPN tanggal 31 Oktober 1951 kapten terbang tidak hati-hati dalam pengambilan keputusan pendaratan dalam kondisi cuaca yang kurang mendukung.

Selain diatur dalam KUHP, Indonesia juga memiliki undang-undang lain yang mengatur mengenai penerbangan yaitu Undang-Undang No.1 Tahun 2009 yang masih berlaku dan digunakan sampai saat sekarang. Mengenai tindak pidana yang dilakukan seorang kapten terbang (pilot) dalam suatu kecelakaan pesawat udara diatur dalam Pasal 411, Pasal 422 dan Pasal 438, yaitu:

1. Pasal 411 Undang-Undang No.1 Tahun 2009

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 Rp.500.000.000,- (lima ratus juta rupiah).

Yang dimaksud dengan menerbangkan pesawat udara yang membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang, barang dan penduduk misalnya adalah apabila seorang pilot menerbangkan pesawat di bawah ketinggian dan kecepatan yang telah ditentukan. Sebagai contoh adalah kasus pesawat militer AS yang menabrak gantole di Italia, hal tersebut terjadi karena pilot tersebut melanggar batas ketinggian dan kecepatan yang

telah ditetapkan. Dan contoh di Indonesia adalah pesawat Garuda Indonesia yang tergelincir di bandara adi suciptro Jogjakarta yang mendarat tidak sesuai dengan prosedur pendaratan yang seharusnya yang mengakibatkan matinya orang lain dan kehilangan harta benda.

## 2. Pasal 422 Undang-Undang No.1 Tahun 2009

Ayat 1: "Setiap orang dengan sengaja mengoperasikan Bandar udara tanpa memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 217 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling banyak Rp.1.000.000.000,- (satu miliar rupiah)"

Tidak hanya pesawat yang harus memenuhi standar keamanan dan keselamatan, namun Bandar udara yang digunakan untuk proses penerbangan juga harus memenuhi standar keamanan dan keselamatan sebelum digunakan pesawat udara untuk *landing* maupun *take off*. Mengenai ketentuan keamanan dan keselamatan penerbangan diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah. Dan apabila hal perbuatan yang dimaksud dalam Pasal 1 tersebut menimbulkan kerugian harta benda seseorang dipidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp.2.000.000.000,- (dua miliar rupiah) sedangkan apabila menyebabkan matinya orang dipidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp.5.000.000.000,- (lima miliar rupiah).

## 3. Pasal 438 Undang-Undang No.1 Tahun 2009

Ayat 1: “ Kapten penerbang yang sedang bertugas yang mengalami keadaan bahaya atau mengetahui adanya pesawat udara lain yang diindikasikan sedang menghadapi bahaya dalam penerbangan, tidak memberiyahukan kepada unit pelayanan lalu lintas penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 354 sehingga berakibat terjadinya kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun”

Ayat 2: “dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun”

Dalam Pasal 354 dikatakan bahwa kapten terbang yang sedang bertugas yang mengalami keadaan bahaya atau mengetahui adanya pesawat udara lain yang diindikasikan sedang menghadapi bahaya dalam penerbangan wajib segera memberitahukan kepada unit pelayanan lalu lintas penerbangan, apabila hal tersebut tidak dilakukan oleh kapten terbang maka kapten terbang tersebut bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan pesawat udara tersebut dan dapat dikenakan hukuman pidana terhadapnya.

### **C. Analisis Putusan PM No: 49-K/PM.11-10/AD/XI/2015 Terkait Tindak Pidana Kecelakaan Pesawat Udara**

Kapten Terbang mempunyai wewenang tunggal untuk membuat keputusan, kapten terbang harus mematuhi dan mengikuti standar rekomendasi

standar Internasional. Salah satu rekomendasi standar tersbut adalah penggunaan VFR harus memenuhi persyaratan penglihatan ke depan dan jarak awan secara vertical maupun horizontal. Kecuali telah memperoleh persetujuan dari unit lalu lintas udara, pesawat udara tidak dapat tinggal landas atau mendarat di Bandar udara zona pengawasan (*control zone*) atau memasuki zona lalu lintas *aerodrome*. Sebagaimana disebutkan diatas, pelayanan pemandu lalu lintas udara telah dilengkapi dengan IFR dan VFR di dalam pengawasan ruang angkasa. Di dalam pelayanan ini apabila mungkin kapten terbang harus konsultasi dengan area control, dalam hal tidak tersedia area control harus berhubungan dengan *control centre* atau *approach control service* atau *aerodrome control tower*.

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 tanggung jawab pemanduan, koordinasi pemberian izin terbang. Di samping 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 terbang menghadapi

keadaan darurat, demikian pula kemampuan pergerakan pesawat udara harus memperoleh perhatian yang benar-benar, konsekuensi kapten terbang merupakan pengambil keputusan terakhir semua pergerakan pesawat udara sejak awal tinggal landas samapai pendaratan berakhir. Pertanggung jawaban pidana ini akan lebih mudah untuk dipahami jika kita melihat pada kasus kecelakaan pesawat udara yang disebabkan oleh adanya unsur kesalahan manusia dalam putusan No: 49-K/PM.11-10/AD/XI/2015.

### **1. Posisi Kasus**

Terdakwa-1

Nama lengkap : Nuryanto  
Pangkat / NRP : Kapten Cpn / 12060012060685  
Jabatan : (Dahulu) Pabang Tih Flite “C” Helly Serbu  
(Sekarang) Pama Puspenerbad  
Kesatuan : Puspenerbad  
Tempat, tanggal lahir : Balikpapan, 5 Juni 1985  
Jenis kelamin : Laki-laki  
Kewarganegaraan : Indonesia  
Agama : Islam  
Tempat tinggal : Jl. Dakota RT. 05 RW. 02 Asrama Krapyak  
Perumahan Penerbad.

Terdakwa-2

Nama lengkap : Frydo Cemson Nikko  
Pangkat / NRP : Lettu Cpn / 11070086150686

Jabatan : (Dahulu) Paur Ops Skadron-11/Serbu  
(Sekarang) Pama Puspenerbad

Kesatuan : Puspenerbad

Tempat, tanggal lahir : Magetan, 12 Juni 1986

Jenis kelamin : Laki-laki

Kewarganegaraan : Indonesia

Agama : Islam

Tempat tinggal : Jl. Jembawan Raya Kalibanteng R.T 1 RW. 1  
Kalibanteng Kulon Semarang.

Bahwa para Terdakwa pada waktu-waktu dan di tempat-tempat seperti tersebut di bawah ini, yaitu pada tanggal lima belas bulan Desember tahun dua ribu tiga belas atau setidak-tidaknya pada suatu waktu dalam bulan Desember tahun dua ribu tiga belas bertempat di pegunungan Arwanop Kabupaten Timika atau tempat-tempat lain, setidak-tidaknya disuatu tempat yang termasuk daerah hukum Pengadilan Militer III-19 Jayapura kemudian berdasarkan Penetapan Majelis Hakim pada Pengadilan Militer III-19 Jayapura Nomor Tap/01/PM.III-19/AD/VIII/2015 tanggal 20 Agustus 2015 yang berkas perkaryanya dilimpahkan ke Pengadilan Militer II-10 Semarang melalui Otditur Militer II-10 Semarang dengan Nomor Register 53/K/AD/II-10/X/2015 tanggal 8 Oktober 2015 dengan berdasarkan Pasal 10 huruf b UURI Nomor 31 Tahun 1997 dan Pasal 25 ayat (4) UURI Nomor 48 Tahun 2009 telah melakukan tindak Pidana “Barang siapa secara bersama-sama karena kealpaannya menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa

sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencaharian selama waktu tertentu” dengan cara sebagai berikut:

- a. Bahwa Terdakwa-1 masuk menjadi Prajurit TNI-AD melalui pendidikan PSDP penerbang dan lulus pada tahun 2006, kemudian pada tahun 2013 menjabat sebagai Pabangtih Flite C, sampai saat melakukan perbuatan yang menjadi perkara sekarang ini dengan Pangkat Kapten Cpn NRP. 12060012060685.
- b. Bahwa Terdakwa-2 masuk menjadi TNI-AD melalui pendidikan Akmil dan lulus tahun 2007, kemudian pada tahun 2012 menjabat sebagai Paur Ops Skadron 11/Serbu, sampai dengan saat melakukan perbuatan yang menjadi perkara sekarang ini dengan Pangkat Lettu Cpn NRP 11070086150686.
- c. Bahwa para Terdakwa bertugas di Daerah Timika-Papua berdasarkan surat perintah selama 1 bulan namun hal itu dapat diperpanjang sesuai dengan kebutuhan Persinel yang ada di Kesatuannya, adapun tugas pokoknya adalah melaksanakan dorlog dan Serpas Pos-Pos Batalyon 754/ENK di Tsinga, Arwanop, Jila, Jita, Kiliarma, Aramsulki, Potawaiburu serta Koramil di Daerah Jila, Jita, Kiliarma, penugasannya para Terdakwa bertanggung jawab kepada Mayor Cpn Surya Ardianto (Saksi- 3) selaku Dandenpenerbad Timika.
- d. Bahwa pada tanggal 14 Desember 2013 sekira pukul 13.00 WIT Sdri. Oktafia Lestari, S.I.P (Saksi-8) datang ke Hanggar Penerbad yang berada di area bendara Moses Kilangin Timika menemui Saksi-3 untuk meminta

tolong membantu misi kemanusiaan Lembaga Pengembangan Masyarakat Adat Amungme dan Kamoro (LPMAK) berupa pemberian bahan makanan untuk natal tahun 2013 dan sebagai Kompensasinya LPMAK memberi dana sebesar Rp. 25.000.000,- (dua puluh lima juta rupiah) kemudian hal tersebut di sanggupi oleh Saksi-3 untuk membantu pengangkutan bahan makanan dengan pesawat Hellikopter yang akan di berangkatkan pada tanggal 15 Desember 2013.

- e. Bawa bahan makanan yang diangkut menggunakan pesawat Helly Bell 412 HA-5170 Penerbad seluruhnya sebesar 801 Kg dengan rincian sebagai berikut :
  - 1) 28 (dua puluh delapan) karung beras dengan berat 280 Kg.
  - 2) 25 (dua puluh lima) karton mie instan dengan berat 75 Kg.
  - 3) 5 (lima) jerigen minyak goring dengan berat 65 Kg.
  - 4) 5 (lima) karton biscuit romo dengan berat 30 Kg.
  - 5) 4 (empat) karton gula pasir dengan berat 104 Kg.
  - 6) 3 (tiga) karton susu kaleng dengan berat 66 Kg.
  - 7) 2 (dua) karton the kotak dengan berat 8 Kg.
  - 8) 3 (tiga) karton masako dengan berat 24 Kg.
  - 9) 2 (dua) karton garam dengan berat 44 Kg.
  - 10) 3 (tiga) karton kopi dengan berat 18 Kg.

Disamping bahan makanan tersebut, terdapat 1 orang masyarakat sipil yang bernama Sdri. Oktavian Jangkup yang ikut dalam penerbangan tersebut.

- f. Bahwa Saksi-3 setelah bertemu dengan Saksi-8, selanjutnya Saksi-3 memerintahkan kepada Terdakwa-1 Selaku Pilot Helly Bell 412 HA-5170 untuk melaksanakan Maintenance Test Flight (MTF) sesuai dengan jadwal dan dalam pelaksanaannya disisipkan mengangkut bahan makanan untuk keperluan masyarakat Arwanop dalam rangka Natal tahun 2013.
- g. Bahwa pada tanggal 15 Desember 2013 Saksi-3 menandatangani Surat Perintah terbang Nomor: SPT/1035/XII/2013 tanggal 15 Desember 2013 untuk melaksanakan Maintenance Test Flight (MTF) atau test terbang perawatan dan nama-nama personil dalam SPT tersebut antara lain Terdakwa-1 dan Terdakwa-2 bertugas sebagai Penerbang-1, Letda Cpn Diki A bertugas Penerbang-2, Lettu Cpn Selamet Wiyono (Saksi-4) bertugas TI, Kopda Agus Mugiyono (Saksi-5) bertugas mekanik, Pratu Agus Prayitno (Saksi-6) bertugas mekanik dan Serda Abdillah Muhajir (Saksi-7) petugas Avionik. Namun Saksi-4, Letda Cpn Diki A dan Saksi-7 tidak ikut terbang karena tidak ada perintah untuk ikut dalam penerbangan ke Arwanop.
- h. Bahwa sekira pukul 13.40 WIT. Setelah mendapat perintah dari Saksi-3, Terdakwa-1 dan Terdakwa-2 sebagai Supervisor Capt Pilot di bantu 2 orang Crew yakni Saksi-5 dan Saksi-6 dengan menggunakan pesawat Helly Bell 412 HA-5170 take off menuju daerah Arwanop dengan membawa makanan dan 1 orang masyarakat sipil

- i. Bahwa para Terdakwa selaku Pilot Helly Bell 412 HA-5170 dalam melakukan penerbangan MTF (Maintenance Test Flight) dilarang mengangkut bahan makanan maupun warga sipil, namun para Terdakwa tidak menyarankan hal tersebut kepada Saksi-3 tetapi justru tetap melaksanakan perintah terbang dengan tidak memperhatikan resiko dan akibat jika menyalahi prosedur angkutan pesawat.
- j. Bahwa Sdr. Bambang D. Priyambodo (Saksi-10) pada tanggal 15 Desember 2013 Sejak pukul 12.00 WIT sampai dengan pukul 17.00 WIT. bertugas sebagai pengatur lalu lintas udara di bandara Moses Kilangin Timika dengan tugas mengatur dan mengendalikan semua penerbangan (lalu lintas udara) yang datang dan pergi.
- k. Bahwa pada saat itu pesawat helikopter bell 412 HA-5170 tidak melaporkan kepada petugas pengatur lalu lintas udara bandara Moses Kilangin Timika mengenai misi penerbangan ke Desa Arwanop.
- l. Bahwa selama Sertu Muso Kogoya (Saksi-9) bertugas di pos Arwanop sejak bulan Agustus 2013 Saksi-9 beberapa kali mendapat dukungan dorlog (personil dan bahan makanan) dan untuk jadwal dorlog biasanya 2 (dua) hari sebelum hari H biasanya sudah diberitahu oleh Bamin Satgas Pamrahan melalui radio SSB, lalu pagi harinya pada saat hari H sebelum terbang maka Satgas Penerbad melalui radio SSB, melakukan pengecekan cuaca dilokasi masing-masing pos yang akan dituju dan saat itu cuaca disekitar pos Arwanop kabut tebal terutama dipintu angin yakni tempat perlintasan masuknya pesawat dari dan ke Desa Arwanop

sedangkan angin bertiup cukup kencang mengingat sudah menjelang sore.

- m. Bahwa dukungan dorlog menggunakan pesawat helikopter TNI AD selalu dilakukan mulai pagi hari sekira pukul 07.00 WIT sampai dengan pukul 10.00 WIT dan tidak pemah dilakukan siang atau sore hari mengingat cuaca disekitar pos sering berkabut dan angin kencang jika sudah di atas pukul 10.00 WIT dan sekitar Arwanop sudah tertutup oleh kabut.
- n. Bahwa kemudian pada saat Helly Bell 412 HA-5170 tiba di sasaran Arwanop, pilot yakni para Terdakwa, melaksanakan High Recond 2 kali sambil membuang ketinggian, kemudian melaksanakan Approach saat mendekati spot namun ternyata angin dari belakang dalam keadaan kencang, selanjutnya pesawat Helly Bell 412 HA5170 tidak melaksanakan Miss Approach karena kondisi pesawat saat itu berada di depan ada tebing sehingga pesawat dipaksakan masuk ke spot sehingga terjadi Crash landing (gagal mendarat) dan pesawat jatuh terguling masuk kejurang dalam keadaan terbalik.
- o. Bahwa yang menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan pesawat Helli Bell 412 HA-5170 adalah karena adanya Settling With Power (kehilangan daya angkat karena pesawat berada pada downwash nya) karena adanya angin kencang dari arah belakang pesawat sehingga pesawat kehilangan daya angkat.

- p. Bahwa para Terdakwa telah mengetahui surat perintah terbang Nomor: SPT/1035/XII/2013 tanggal 15 Desember 2013 yang ditandatangani oleh Dandenpenerbad Timika dengan jenis atau macam penerbangan Maintenance Test Fligh (MTF) atau test terbang perawatan sehingga dalam penerbangan pada tanggal 15 Desember 2013 hanya untuk melaksanakan terbang rutin dalam rangka perawatan rutin dan tidak boleh melaksanakan penerbangan lain (membawa angkutan atau muatan lain) selain mendukung kegiatan dinas TNI serta tidak dibenarkan untuk membawa penumpang atau orang sipil atau umum.
- q. Bahwa para Terdakwa sebelum melakukan Penerbangan, melakukan prosedur penerbangan antara lain membuat Flight Plan (Prakiraan cuaca) di BMKG dengan cara mendatangi kantor BMKG setempat minimal ijin sebelum pelaksanaan penerbangan namun hal tersebut tidak dilakukan serta tidak meminta informasi tentang kondisi cuaca melalui SSB kepada Anggota Satgas Pamrahwan dan dalam pengiriman dorlog (personil dan bahan makanan) selalu dilakukan pada pagi hari sekira pukul 07.00 WIT. sampai dengan pukul 10.00 WIT. dan tidak pemah dilakukan pada siang dan sore hari mengingat cuaca di atas jam 10.00 WIT. Desa Arwanop sudah tertutup kabut dan angin kencang.
- r. Bahwa para Terdakwa pada saat hendak melaksanakan penerbangan sekira pukul 11.30 WIT. tanggal 15 Desember 2013 kondisi cuaca hujan dan berawan ketika memasuki daerah pegunungan Arwanop Timika terdapat awan tebal sehingga para Terdakwa menambah ketinggian

menjadi 5.200 Feet, selanjutnya para Terdakwa tetap memaksa untuk mendarat dengan cara menurunkan ketinggian lagi menjadi 4000 Feet, dan melaksanakan Start Approach pendataran namun angin kencang dari belakang dan pesawat tetap turun mengakibatkan pesawat kehilangan daya angkut dan terjatuh.

- s. Bahwa akibat kecelakaan tersebut menyebabkan kerugian personil dan selain Terdakwa-1 mengalami keseleo pergelangan tangan kiri, Terdakwa-2 mengalami luka lecet pada tulang kering kaki sebalah kiri dan orang lain yang menjadi korban atas nama Kopda Agus Mugiono (Saksi-5) mengalami memar pada pergelangan kaki kiri serta kerugian materil yaitu pesawat Hellikopter jenis Bell 412 HA-5170 terbakar dan hanya tersisa pada bagian ekor pesawat, alat perlengkapan penerbangan seperti GPS, helmet, Pistol dan bahan makanan juga ikut terbakar.

## **2. Barang bukti**

Alat bukti dalam perkara ini adalah surat. Alat bukti surat diatur dalam Pasal 187 KUHAP. Surat-surat ialah segala sesuatu yang mengandung tanda-tanda baca yang dapat dimengerti, dimaksud untuk mengeluarkan isi pikiran.<sup>35</sup> Surat-surat:

- a. 1 (satu) lembar Surat Perintah Terbang Nomor : SPT/1035/XII/2013 tanggal 15 Desember 2013,
- b. 1 (satu) lebar daftar Manifest.

## **3. Tuntutan Oditur Militer**

---

<sup>35</sup> Andi Hamzah. 2008 *Hukum Acara Pidana Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 276.

Bahwa dengan demikian maka unsur-unsur tindak pidana dalam Dakwaan Oditur Militer Pasal 360 ayat (2) KUHP jo Pasal 55 Ayat (1) ke-1 KUHP terdiri dari:

- a. Unsur ke-1 : Barang siapa
- b. Unsur ke-2 : Karena kealpaannya menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencaharian selama waktu tertentu
- c. Unsur ke-3 : Yang dilakukan secara bersama-sama.

#### **4. Putusan**

Putusan adalah hasil atau kesimpulan dari sesuatu yang telah dipertimbangkan dan dinilai dengan semasak-masaknya yang dapat berbentuk tertulis atau lisan.<sup>36</sup> Mengenai putusan apa yang akan dijatuhkan pengadilan, tergantung hasil mufakat musyawarah hakim berdasar penilaian yang mereka peroleh dari surat dakwaan dihubungkan dengan segala sesuatu yang terbukti dalam pemeriksaan di sidang pengadilan.<sup>37</sup> Maka dalam perkara ini putusan yang dijatuhkan adalah:

- a. Menyatakan :

Terdakwa-1 : Nuryanto, Kapten Cpn NRP 12060012060685

Terdakwa-2 : Frydo Cemson Nikko, Lettu Cpn NRP 11070086150686

terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana :

---

<sup>36</sup> Leden Marpaung. 2010. *Proses Penanganan Perkara Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 129.

<sup>37</sup> M. Yahya Harahap. 2016. *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 347.

“Karena kealpaannya menyebabkan orang lain luka-luka yang dilakukan secara bersama-sama”.

- b. Memidana para Terdakwa oleh karena itu dengan :

Terdakwa-1 : Pidana penjara selama 2 (dua) bulan.

Dengan ketentuan bahwa pidana tersebut di atas tidak usah dijalani, kecuali jika di kemudian hari ada perintah lain karena Terdakwa dipersalahkan melakukan sesuatu kejahatan atau pelanggaran hukuman disiplin Militer sesuai dengan Undang-Undang Nomor 25 tahun 2014 tentang Hukum Disiplin Militer atau tidak mencukupi suatu syarat yang ditentukan sebelum berakhirnya masa percobaan selama 4 (empat bulan tersebut habis).

Terdakwa-2 : Pidana penjara selama 2 (dua) bulan.

Dengan ketentuan bahwa pidana tersebut di atas tidak usah dijalani, kecuali jika di kemudian hari ada perintah lain karena Terdakwa dipersalahkan mmelakukan sesuatu kejahatan atau pelanggaran hukuman disiplin Militer sesuai dengan Undang-Undang Nomor 25 tahun 2014 tentang Hukum Disiplin Militer atau tidak mencukupi suatu syarat yang ditentukan sebelum berakhirnya masa percobaan selama 4 (empat bulan tersebut habis).

- c. Menetapkan barang bukti berupa surat-surat :

1) 1 (satu) lembar Surat Perintah Terbang Nomor : SPT/1035/XII/2013

tanggal 15 Desember 2013.

2) 1 (satu) lembar daftar Manifest.

Tetap dilekatkan dalam berkas perkara.

- d. Membebankan biaya perkara kepada para Terdakwa masing-masing sebesar :

Terdakwa-1 : Rp 15.000,- (lima belas ribu rupiah).

Terdakwa-2 : Rp 15.000,- (lima belas ribu rupiah).

## **5. Analisis Putusan**

Terdakwa telah didakwa oleh Oditur Militer dengan dakwaan yang berbentuk alternatif, sehingga Majelis Hakim dengan memperhatikan fakta-fakta hukum memilih langsung dakwaan alternatif kedua sebagaimana diatur dalam Pasal 360 ayat (2) KUHP jo Pasal 55 Ayat (1) ke-1 KUHP yang unsur-unsurnya adalah sebagai berikut:

- a. Unsur ke-1: Barang siapa
- b. Unsur ke-2: Karena kealpaannya menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencaharian selama waktu tertentu
- c. Unsur ke-3: Yang dilakukan secara bersama-sama.

Adapun terhadap unsur-unsur tersebut Majelis Hakim mempertimbangkan sebagai berikut:

- a. Bahwa mengenai unsur ke-1 barangsiapa tersebut Majelis mengemukakan pendapatnya sebagai berikut:

Bahwa yang dimaksud dengan Barangsiapa dalam pengertian KUHP adalah merupakan subyek hukum termasuk siapa saja Warga negara Indonesia sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 sampai dengan

pasal 9 KUHP, dalam hal ini adalah semua orang Warga Negara Indonesia dan Warga Negara Asing yang termasuk dalam syarat-syarat yang terdapat dalam pasal 2 sampai dengan pasal 9 KUHP, termasuk pula anggota Angkatan Perang (Anggota TNI).

Dari keterangan para Saksi yang diberikan di bawah sumpah, keterangan Terdakwa yang telah bersesuaian antara satu dengan yang lainnya serta dikaitkan dengan barang-barang bukti maka telah terungkap fakta-fakta sebagai berikut :

- 1) Bahwa benar Terdakwa-1 masuk menjadi Prajurit TNI AD melalui pendidikan PSDP Penerbang dan lulus pada tahun 2006, kemudian pada tahun 2013 menjabat sebagai Pabangtih Flite C, sampai saat melakukan perbuatan yang menjadi perkara sekarang ini dengan pangkat Lettu Cpn NRP. 12060012060685.
- 2) Bahwa benar Terdakwa-2 masuk menjadi Prajurit TNI AD melalui pendidikan Akmil dan lulus tahun 2007, kemudian pada tahun 2012 menjabat sebagai Paurops Skadron 11/Serbu, sampai dengan saat melakukan perbuatan yang menjadi perkara, sekarang ini dengan pangkat Lettu Cpn NRP. 11070086150686.
- 3) Bahwa benar para Terdakwa sebagai prajurit TNI sama dengan warga negara Indonesia pada umumnya tunduk kepada hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku di wilayah Republik Indonesia.
- 4) Bahwa benar, berdasarkan Surat Keputusan Penyerahan Perkara dari Danpuspenerbad selaku Papera Nomor Kep/380/V/2015 tanggal 18

Mei 2015 para Terdakwa pada saat disidangkan ini masih aktif sebagai anggota militer sehingga para Terdakwa berhak diadili di Pengadilan Militer.

- 5) Bahwa benar, pada saat para Terdakwa melakukan tindak pidana ini dalam keadaan sehat baik jasmani maupun rohani demikian pula saat para Terdakwa memberikan keterangan dipersidangan dapat menjawab semua pertanyaan dengan tangkas dan lancar serta tidak ada tandatanda para Terdakwa sedang menderita sakit, sehingga kepada para Terdakwa dapat mempertanggung jawabkan perbuatannya.

Dengan demikian Majelis berpendapat bahwa unsur ke-1 Barangsiapa telah terpenuhi.

- b. Mengenai Unsur ke-2: Karena kealpaannya menyebabkan orang lain luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencaharian selama waktu tertentu

Bahwa yang dimaksud Karena kealpaannya adalah suatu peristiwa yang terjadi / sesuatu akibat yang timbul tanpa dikehendaki oleh si Pelaku, karena si Pelaku bertindak sembrono atau kurang waspada atau kurang hati-hati, dengan perkataan lain apabila si Pelaku bertindak cermat, waspada atau hati-hati maka peristiwa atau akibat yang tidak dikehendaki itu tidak akan terjadi atau dapat dihindari.

Bahwa yang dimaksud dengan orang lain adalah seseorang diluar diri para Terdakwa. Sedangkan yang dimaksud dengan luka adalah

adanya gangguan pada bagian-bagian tubuh yang menimbulkan rasa sakit atau adanya perubahan atau gangguan pada bagian-bagian atau organ tubuh tertentu hingga menyebabkan luka dan/ atau rasa sakit.

Sedangkan yang dimaksud dengan halangan adalah terganggunya kegiatan/aktifitas sehari-hari yang dikarenakan adanya penyakit yang diderita bagi seseorang untuk melakukan/menjalankan pekerjaan jabatan atau pencahariannya. Yang dimaksud selama waktu tertentu adalah batasan/jangka waktu tertentu ketika menderita sakit.

- c. Mengenai unsur ketiga “dilakukan secara bersama-sama” Majelis Hakim mengemukakan pendapatnya sebagai berikut:

Bahwa yang dimaksud dengan secara bersama-sama adalah bahwa tindakan pidana tersebut dilakukan oleh dua orang atau lebih dan sesuai dengan yang di rumuskan dalam pasal 55 Aayt (1) ke-1 KUHP dapat berbentuk bersama-sama dalam arti setiap peserta/pelaku ikut mewujudkan terjadinya tindak pidana atau turut serta melakukan atau ada yang menyuruh dan ada yang disuruh melakukan (menyuruh lakukan) dengan demikian bersama-sama dapat berbentuk turut serta melakukan dan dapat pula berbentuk menyuruh melakukan sebagaimana diuraikan R.Soesilo dalam bukunya KUHP serta komentar-komentarnya lengkap pasal demi pasal halaman 72 sampai dengan halaman 75).

Bahwa yang dimaksud dengan orang yang melakukan (pleger) adalah seseorang yang sendirian telah berbuat mewujudkan segala anasir atau elemen dari peristiwa pidana. Bahwa yang dimaksud dengan orang

yang melakukan (*doen plegen*) adalah bahwa sedikitnya ada dua orang yang menyuruh melakukan (*doen plegen*) dan disuruh (*plegen*), jadi bukan orang itu sendiri yang melakukan peristiwa pidana akan tetapi ia menyuruh orang lainmeski demikian ia dipandang dan dihukum sebagai orang yang melakukan sendiri yang melakukan peristiwa pidana.

Bahwa yang dimaksud dengan sendiri-sendiri adalah pelaku dari tindak pidana lebih dari satu orang dan diantaranya para pelaku terdapat kerjasama secara sadar tetapi bukan merupakan perwujudan dari perbuatan para pelaku.

Menurut doktrin hukum pidana, *schuld* yang sering diterjemahkan dengan kesalahan terdiri atas kesengajaan dan kealpaan. Kedua hal tersebut dibedakan. Kesengajaan adalah dikehendaki, sedang kealpaan adalah tidak dikehendaki. Umumnya para pakar sepakat bahwa kealpaan adalah bentuk kesalahan yang lebih ringan dari kesengajaan. Itulah sebabnya, sanksi atau ancaman hukuman terhadap pelanggaran norma pidana yang dilakukan dengan kealpaan lebih ringan.

Pada umumnya kealpaan (*culpa*) dibedakan atas :

1. Kealpaan dengan kesadaran (*bewuste schuld*). Dalam hal ini pelaku tidak membayangkan atau menduga akan timbulnya suatu akibat, tetapi walaupun ia berusaha untuk mencegah, tetapi timbul juga.
2. Kealpaan tanpa kesadaran (*onbeswute schuld*). Dalam hal ini, pelaku tidak membayangkan atau menduga akan timbulnya suatu akibat yang dilarang

dan diancam hukuman oleh undang-undang, sedang ia seharusnya memperhitungkan akan timbulnya suatu akibat.

Guna memahami dengan seksama tentang kealpaan tidak berlebihan jika dicermati contoh-contoh sebagai berikut: “Seorang pengendara mobil di jalan kota menabrak orang. Dalam hal ini pun harus diselidiki apakah opzet atau culpa yang ada pada si pengemudi. Dalam hal ini pun harus ditinjau pula masalah-masalah yang meliputi perbuatan si pengemudi. Misalnya, mungkin tadi mengendarai mobilnya dengan kecepatan tinggi di tempat yang ramai, karena remnya rusak atau ia sedang mabuk. Dengan meninjau masalah itu dapat ditentukan apakah pada si pengemudi terdapat culpa atau opzet dengan kesadaran akan kemungkinan”.

Penulis berpendapat faktor kesalahan manusia cenderung terjadi dalam kasus kecelakaan ini. Indikasi itu terlihat pada saat Terdakwa memutar sendiri manual *stabilizer tread wheel* tanpa memberitahu Pilot Monitoring (PM), padahal seharusnya dilakukan berdua apabila dalam kondisi jam karena terdakwa selaku kapten penerbang menahan Flight Control, sedang PM seharusnya yang memutar *play jol stabilizer*.

Sebagaimana keterangan ahli di muka persidangan harusnya kapten penerbang menginformasikan adanya kelainan tersebut kepada PM sehingga kapten penerbang tidak bekerja sendiri dan dibantu oleh PM sebagaimana filosofinya “*two man cockpit crew coordination*” yang berarti dalam menerbangkan pesawat tidak bisa sendiri harus berdua kapten penerbang dan pilot monitoring, tetapi hal ini tidak dilakukan dengan alasan selain time limit

(keterbatasan waktu) untuk mengevaluasi, terdakwa juga belum bisa memastikan jenis kemacetan apa, apakah stabilizier atau elevator dikarenakan *stabilizer jammed* dan *elevator jammed* sama-sama dirasakan berat di control column/kemudi.

Berdasarkan analisa kasus diatas Penulis dapat menyimpulkan bahwa kecelakaan tersebut terjadi akibat kurangnya koordinasi antara awak pesawat sebagai satu tim. Seharusnya Co-Pilot juga bertanggungjawab atas keselamatan penerbangan dan harus bertindak tegas dalam mencegah terjadinya penyimpangan terhadap pelaksanaan prosedur (SOP).

Oleh karena itu sesuai dengan syarat kelalaian yang menyatakan bahwa barang siapa dalam melakukan suatu perbuatan tidak mengadakan penghati-hati yang seperlunya, maka dia juga tidak menduga-duga akan terjadi akibat yang tertentu itu karena kelakuannya, bilamana suatu keadaan, yang sedemikian membahayakan keamanan orang atau barang, atau mendatangkan kerugian terhadap seseorang yang sedemikian besarnya dan tidak dapat diperbaiki lagi maka itu adalah kesalahan karena kelalaian.

Hakim pada dasarnya bebas untuk menafsirkan ketentuan undang-undang terhadap suatu permasalahan hukum yang diperhadapkan kepada Hakim di depan pengadilan termasuk didalamnya kewenangan untuk menafsirkan ketentuan tentang bagaimana hakim dalam menerapkan hukuman atau tidak menerapkan hukuman dalam pelaksaan hakim mengambil suatu putusan yang kemudian diwujudkan dalam putusan Hakim yang merupakan hasil (*output*) dari kewenangan mengadili setiap perkara

yang ditangani dan didasari pada surat dakwaan dan fakta-fakta yang terungkap dipersidangan dan dihubungkan dengan penerapan dasar hukum yang jelas.

Pada dasarnya tugas hakim adalah memberi keputusan dalam setiap perkara atau konflik yang dihadapkan kepadanya, menetapkan hal-hal seperti hubungan hukum, nilai hukum dari perilaku, serta kedudukan hukum pihak-pihak yang terlibat dalam suatu perkara, sehingga untuk dapat menyelesaikan perselisihan atau konflik secara imparsial berdasarkan hukum yang berlaku, maka hakim harus selalu mandiri dan bebas dari pengaruh pihak mana pun, terutama dalam mengambil suatu keputusan.

Ketentuan dalam menyatakan seseorang melanggar hukum, Pengadilan harus dapat menentukan kebenaran akan hal tersebut. Untuk menentukan kebenaran tersebut, sangat diperlukan adanya pembuktian terlebih dahulu agar dapat menyatakan kebenaran tentang suatu peristiwa yang terjadi. Pasal 183 KUHAP menyatakan bahwa: Hakim tidak boleh menjatuhkan pidana kepada seseorang, kecuali apabila dengan sekurang-kurangnya dua alat bukti yang sah ia memperoleh keyakinan bahwa suatu tindak pidana benar terjadi dan bahwa terdakwah yang bersalah melakukannya.

Tujuan dan guna pembuktian bagi para pihak yang terlibat dalam proses pemeriksaan persidangan adalah tentang benar tidaknya terdakwa melakukan perbuatan yang didakwakan, pembuktian merupakan bagian yang terpenting acara pidana. Pembuktian menurut pemahaman umum adalah menunjukkan ke hadapan tentang suatu keadaan yang bersesuaian dengan induk persoalan, atau dengan kata lain adalah mencari kesesuaian antara peristiwa induk dengan akar-akar

peristiwanya. Dalam perkara pidana kesesuaian itu tentu tidak harus diartikan adanya kolerasi, atau adanya hubungan yang mendukung terhadap penguatan atau pembernanaran karena hukum.<sup>38</sup>

Menurut penulis putusan hakim yang dijatuhkan kepada terdakwa terkesan ringan walaupun dalam pertimbangannya tidak sesuai dengan mempertimbangkan tuntutan Oditur Militer dan fakta-fakta yang terungkap dipersidangan. Pasal yang didakwakan terhadap Terdakwa terkesan belum tepat mengingat merujuk pada Pasal 411 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 yang menjelaskan 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). Karena yang dimaksud dengan menerbangkan pesawat udara yang membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang, barang dan penduduk misalnya adalah apabila seorang pilot menerbangkan pesawat di bawah ketinggian dan kecepatan yang telah ditentukan. Sebagai contoh adalah kasus pesawat militer AS yang menabrak gantole di Italia, hal tersebut terjadi karena pilot tersebut melanggar batas ketinggian dan kecepatan yang telah ditetapkan. Hal ini juga sebenarnya sama dengan kasus ini yang mana para pilot lalai dalam mengoperasikan pesawat karena ulah pilot itu sendiri.

---

<sup>38</sup> Hartono. 2010. *Penyidikan Dan Penegakan Hukum Pidana Melalui Pendekatan Hukum Progresif*. Jakarta: SInar Grafika, halaman 59.

Akan tetapi Hakim juga mempunyai kebebasan dan kekuasaan dalam menjatuhkan hukuman bagi seorang terdakwa yakni berdasarkan tuntutan Oditur Militer bahkan lebih dari apa yang dituntutkan oleh Oditur Militer sendiri. Tetapi walaupun demikian, Hakim dalam menjatuhkan putusan harus benar-benar mempertimbangkan segala aspek termasuk bahwa pemidanaan itu mempunyai efek psikologi (efek jera para pelaku).

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

1. Jenis tindak pidana penerbangan dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yaitu: Mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan diatur dalam Pasal 406, menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang membahayakan keselamatan pesawat udara diatur dalam Pasal 411, perbuatan yang dapat

membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan diatur dalam Pasal 412, mengoperasikan pesawat udara sipil asing yang dioperasikan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang tidak memenuhi persyaratan kelaikudaraan diatur dalam Pasal 415, melakukan pengangkutan barang khusus dan berbahaya yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan diatur dalam Pasal 419, mengoperasikan bandar udara tanpa memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan diatur dalam Pasal 422, menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan diatur dalam Pasal 437, dan tidak memberitahukan kepada unit pelayanan lalu lintas penerbangan apabila Kapten penerbang yang sedang bertugas yang mengalami keadaan bahaya atau mengetahui adanya pesawat udara lain yang diindikasikan sedang menghadapi bahaya dalam penerbangan diatur dalam Pasal 438.

2. Pertanggungjawaban pidana kapten penerbang dalam kecelakaan pesawat udara ditinjau dari Undang-Undang No.1 Tahun 2009 adalah Pasal 411 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 dan Pasal 438 Undang-Undang No.1 Tahun 2009, dimana kedua pasal tersebut dapat menjadi dasar meminta pertanggungjawaban pidana kepada kapten penerbang dalam hal sengaja menerbangkan pesawat udara yang membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan ataupun kelalaianya untuk tidak memberitahukan kepada pihak ketiga bahwa pesawatnya ataupun pesawat yang lain berada dalam keadaan bahaya.

3. Analisis Putusan PM No: 49-K/PM.11-10/AD/XI/2015 terkait tindak pidana kecelakaan pesawat udara menurut penulis terkesan ringan walaupun dalam pertimbangannya telah sesuai dengan mempertimbangkan tuntutan Oditur Militer dan fakta-fakta yang terungkap dipersidangan. Pasal yang didakwakan terhadap Terdakwa terkesan belum tepat mengingat apabila merujuk pada Pasal 411 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menjelaskan 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).

## B. Saran

1. Hendaknya peraturan penerbangan direvisi kembali, mengingat dibeberapa kasus termasuk dalam perkara ini justru digunakan Pasal yang terdapat dalam KUHP, bukan dalam Undang-Undang Penerbangan, mengingat apabila melihat dari unsur-unsur yang dikenakan juga seharusnya menggunakan Undang-Undang Penerbangan.
2. Hendaknya dalam pertanggung jawaban pidana kapten penerbang selaku pemegang peran penting dalam suatu penerbangan, yang menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan serta pengambil keputusan apabila pesawat udara dalam keadaan bahaya atau darurat harus dapat

dibuktikan dengan data-data yang ada dan barang bukti yang ada di lokasi kejadian mengenai kecelakaan pesawat udara tersebut, sehingga pertanggungjawaban pidananya dapat dilakukan terhadap kapten penerbang tersebut dengan tujuan kapten penerbang lain dapat lebih berhati-hati dan tanggap dan mengambil keputusan yang tepat untuk penanganan ataupun antisipasi yang harus dilakukan apabila pesawat dalam keadaan bahaya dan harus melakukan tindakan cepat agar keamanan dan keselamatan penerbangan tetap terjaga.

3. Diharapkan Majelis Hakim lebih teliti dalam mempertimbangkan unsur-unsur pasal yang dipersangkakan pada terdakwa. Karena dalam perkara ini penjatuhan sanksi terhadap Terdakwa dinilai terlalu ringan dan tidak sebanding dengan apa yang sudah dilakukannya. Penggunaan pasal terhadap tersangka juga dinilai masih belum tepat.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

- Abdul Wahid dan Mohammad Labib. 2005. *Kejahanan Mayantara (Cyber Crime)*. Bandung : PT Refika Aditama
- Adami Chazawi. 2014. *Pelajaran Hukum Pidana Bagian I Stelsel Pidana, Tindak Pidana, Teori-teori Pemidanaan dan Batas Berlakunya Hukum Pidana*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada
- Amir Ilyas. 2012. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Yogyakarta: Mahakarya Rangkang Offset
- Andi Hamzah. 2008 *Hukum Acara Pidana Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika
- Bagus, Rahma Ida. 2005. *Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. Jakarta : Fakultas Hukum Atma Jaya
- Bambang Waluyo. 2014. *Pidana dan Pemidanaan*. Jakarta: Sinar Grafika
- Beni Ahmad Saebani. 2008. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: Pustaka setia
- Fakultas Hukum. 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Medan: Fakultas Hukum
- Ishaq. 2014. *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: RajaGrafindo Persada
- Ishaq. 2017. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: Alfabeta
- Leden Marpaung. 2010. *Proses Penanganan Perkara Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika
- M. Yahya Harahap. 2016. *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP*. Jakarta: Sinar Grafika
- R. Abdoel Djamal. 2001. *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: RajaGrafindo Persada
- Satjipto Rahardjo. 2006. *Ilmu Hukum*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti
- Sudikno Mertokusumo. 2010. *Mengenal Hukum (Suatu Pengantar)*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka
- Tim Penyusun. 2016. *Kamus Hukum*. Bandung: Citra Umbara

## **B. Peraturan-Perundang-Undangan**

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana

Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

## **C. Internet**

Adie Wicaksono, “Daftar Kecelakaan Pesawat Terbang Di Indonesia” melalui, <http://adiewicaksono.wordpress.com/2008/10/16/daftar-kecelakaan-pesawat-terbang-diindonesia/>, diakses pada tanggal 19 November 2017

Digilib Universitas Indonesia, “Kecelakaan Pesawat” melalui, <http://www.digilib.ui.ac.id/opac/themes/libri2/detail.jsp?id=78341>, diakses pada tanggal 19 November 2017

Bisdan Sigalingging, “Pertanggungjawaban Pidana”, melalui <http://bisdan-sigalingging.blogspot.com>, diakses pada tanggal 20 November 2017

Saifudien, “Pertanggungjawaban Pidana”, melalui, [www.Saifudiensjsh.blogspot.com](http://www.Saifudiensjsh.blogspot.com), diakses pada tanggal 20 November 2017

Irwan Hakim, “Kecelakaan Pesawat” melalui, <http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/30127/Chapter%201.pdf;jsessionid=BBAF050BCDB3E83E8C564842747C0325?sequence=4>, diakses pada tanggal 20 November 2017.

Rendy Sitinjak, “Faktor-faktor Psikologi yang mempengaruhi Perilaku Tidak Aman Penerbang” melalui, <http://psikologipenerbangan.blogspot.com/2011/06/faktor-faktor-psikologi-yang.html>, diakses pada tanggal 20 November 2017