

**TANGGUNG JAWAB PIDANA TERHADAP PETUGAS
PEMANDU LALU LINTAS UDARA
AIR TRAFFIC CONTROL (ATC) ATAS TERJADINYA
KECELAKAAN PESAWAT UDARA**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk
Memenuhi Syarat Mendapatkan
Gelar Sarjana Hukum**

Oleh:

**ELPIRA
NPM: 1706200190**



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2021**



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Muchtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id>, <http://www.fahum.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id,
fahum@umsu.ac.id

Bila menjawab surat ini, agar
disebutkan nomor dan
tanggalnya



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 Kamis, Tanggal 14 Oktober 2021 Jam 08:30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan, menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : ELPIRA
NPM : 1706200190
PRODI/BAGIAN : HUKUM/PIDANA
JUDULSKRIPSI : TANGGUNGJAWAB PIDANA TERHADAP PETUGAS PEMANDU LALU LINTAS UDARA AIR TRAFFIC CONTROL (ATC) ATAS TERJADINYA KECELAKAAN PESAWAT UDARA

Dinyatakan : (B) Lulus Yudisium dengan predikat Baik
() Lulus Bersyarat, memperbaiki/ujian ulang
() TidakLulus

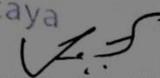
Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam Bagian Hukum Pidana.

Ketua

PANITIA UJIAN

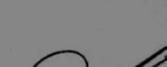
Sekretaris


Assoc. Prof. Dr. IDA HANIFAH, S.H., M.H.
NIDN:0003036001


FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN:0122087502

ANGGOTA PENGUJI:

1. HARISMAN, S.H., M.H
2. ERWIN ASMADI, S.H., M.H
3. FAISAL RIZA, S.H., M.H

1. 
2. 
3. 



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Muchtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474
Website : <http://www.umsu.ac.id>, <http://www.fahum.umsu.ac.id> E-mail :
rektor@umsu.ac.id, fahum@umsu.ac.id

Bila menjawab surat ini, agar
disebutkan nomor dan
tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, bagi:

NAMA : ELPIRA
NPM : 1706200190
PRODI/BAGIAN : HUKUM/PIDANA
JUDULSKRIPSI : TANGGUNG JAWAB PIDANA TERHADAP PETUGAS PEMANDU LALU LINTAS UDARA AIR TRAFFIC CONTROL (ATC) ATAS TERJADINYA KECELAKAAN PESAWAT UDARA

PENDAFTARAN : 06 Oktober 2021

Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah lulus dari Ujian Sripsi penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui
DEKANFAKULTASHUKUM

PEMBIMBING


Assoc. Prof. Dr. IIDA HANIFAH, S.H., M.H
NIDN:0003036007


FAISAL RIZA, S.H., M.H
NIDN :0112068204



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mochtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id>, <http://www.fahum.umsu.ac.id> E-mail :
rektor@umsu.ac.id, fahum@umsu.ac.id

Bila menjawab surat ini, agar
disebutkan nomor dan
tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : ELPIRA
NPM : 1706200190
PRODI/BAGIAN : HUKUM/PIDANA
JUDULSKRIPSI : TANGGUNG JAWAB PIDANA TERHADAP PETUGAS
PEMANDU LALU LINTAS UDARA *AIR TRAFFIC*
CONTROL (ATC) ATAS TERJADINYA KECELAKAAN
PESAWAT UDARA

DISETUJUI UNTUK DISAMPAIKAN KEPADA
PANITIA UJIAN SKRIPSI

Medan, 04 Oktober 2021

DOSEN PEMBIMBING


FAISAL RIZA, S.H., M.H.
NIDN: 0112068204

UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mochtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id>, <http://www.fahum.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id, fahum@umsu.ac.id

Bila menjawab surat ini, agar
 menyebutkan nomor dan
 tanggalnya



KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA

NAMA : ELPIRA
NPM : 1706200190
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/ HUKUM PIDANA
JUDUL SKRIPSI : TANGGUNG JAWAB PIDANA TERHADAP
 PENGATUR LALU LINTAS UDARA AIR TRAFFIC
 CONTROL (ATC) ATAS TERJADINYA
 KECELAKAAN PESAWAT UDARA
Pembimbing : FAISAL RIZA, S.H., M.H

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
1-Februari-2021	Pembimbingan Judul	
8-Maret-2021	Pembimbingan Seminar proposal	
12-Juli-2021	Perbaiki Postnote - Daftar pustaka	
30-Agustus-2021	Perbaiki Postnote	
7-September-2021	Perbaiki: Daftar Isi, abstrak, kata kebab, tambahan isi pendahuluan, cari data ATC yang diproses, metode	
11-September-2021	Isi, kesimpulan /saran	
24-September-2021	Rumusan masalah dan isi, kesimpulan dan isi	
07-9-2021	Perbaiki kesimpulan dan Saran	
29-9-2021	Edisi kembali, paragraf, Daftar	

Diketahui,
DEKAN FAKULTAS HUKUM

 (Assoc. Prof. Dr. IDA HANIFAH, S.H., M.H)

DOSEN PEMBIMBING

 (FAISAL RIZA, S.H., M.H)

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : ELPIRA

NPM : 1706200190

Program Studi/Fakultas : Ilmu Hukum / Hukum

Bagian : Hukum Pidana

Judul Skripsi : **TANGGUNG JAWAB PIDANA TERHADAP
PENGATUR LALU LINTAS UDARA
AIR TRAFFIC CONTROL (ATC) ATAS
TERJADINYA KECELAKAAN PESAWAT
UDARA**

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian / karya saya sendiri. Kecuali pada bagian-bagian yang sudah dirujuk dan di sertakan 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 2021

Saya yang menyatakan


METERAL
TEMPER
47BAJX40741640
ELPIRA

ABSTRAK

Tanggung Jawab Pidana Terhadap Petugas Pemandu Lalu Lintas Udara *Air Traffic Control* (ATC) Atas Terjadinya Kecelakaan Pesawat Udara

ELPIRA
1706200190

Keselamatan sebuah penerbangan tak bisa lepas dari peran pengatur lalu lintas udara *Air Traffic Controller*, petugas ATC mengatur dan melayani pilot yang sedang mengudara di pesawat. Sejak akan mengudara hingga mendarat kembali, pilot pesawat tak lepas dari komunikasi dengan para petugas di menara pengatur lalu lintas udara tersebut. Tanggung jawab (*liability*) diartikan kewajiban membayar ganti rugi yang diderita, misalnya dalam perjanjian transportasi udara, perusahaan penerbangan “bertanggungjawab” atas keselamatan penumpang dan/atau barang kiriman, sebagai wajib membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kedudukan hukum tentang bukti tidak langsung yang digunakan dalam prosedur/mechanisme bukti tidak langsung berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan. Jenis dan pendekatan penelitian yang digunakan adalah yuridis empiris dengan sifat penelitian deskriptif, yang menggunakan data hukum islam dan data sekunder. Data diperoleh dengan cara menganalisis studi kasus yang berkaitan dengan penelitian. Kemudian, data diolah dengan menggunakan analisis kualitatif.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa rumusan delik dari pidana dibidang penerbangan bagi ATC dalam perspektif UU RI. No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan secara umum diatur dalam Pasal 479 huruf (a) sampai dengan 479 huruf (r). Pertanggungjawaban pidana bagi ATC terhadap kecelakaan pesawat udara yaitu terpenuhinya terlebih dahulu unsur-unsur pertanggungjawaban pidana yang meliputi: kemampuan bertanggung jawab, kealpaan atau kelalaian ataupun kesalahan serta tidak adanya alasan pembenar. Sistem pidanaan terhadap ATC atas terjadinya kecelakaan pesawat udara yaitu dapat menggunakan dari teori integratif yang mana dalam hal ini menitik beratkan pembalasan, akan tetapi tidak boleh melampaui batas apa yang perlu dan sudah cukup untuk dapat mempertahankan tata tertib masyarakat.

Kata Kunci: Air Traffic Control, Tanggung Jawab Pidana, Pesawat Udara.

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Pertama-tama disampaikan rasa syukur kehadiran Allah SWT yang maha pengasih lagi maha penyayang atas segala rahmat dan karuniaNya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Skripsi merupakan salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu, disusun skripsi yang berjudul **“TANGGUNG JAWAB PIDANA TERHADAP PETUGAS PEMANDU LALU LINTAS UDARA *AIR TRAFFIC CONTROL (ATC)* ATAS TERJADINYA KECELAKAAN PESAWAT UDARA”**

Dengan selesainya skripsi ini, perkenankanlah saya mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada orang tua saya yang telah membesarkan dan mendidik saya, yaitu Almarhum Ayahanda Syahril dan Ibunda Nurhayani serta ucapan terimakasih kepada kakak saya yaitu Nurliana Syahfitri, S.Kom., dan adik saya Wahyudi Syahputra, yang telah memberikan dukungan dan semangat kepada saya sehingga bisa menyelesaikan skripsi ini.

Dan terimakasih saya ucapkan kepada Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Prof. Dr. Agussani., M. AP atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada kami untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program sarjana ini. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Ibu Dr. Ida Hanifah, S.H., M.H atas kesempatan menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Demikian juga halnya kepada Wakil Dekan I Bapak Dr. Faisal, S.H., M.Hum dan Wakil Dekan II Bapak Dr. Zainuddin, S.H., M.H.

Terima kasih yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya diucapkan kepada Bapak Faisal Riza, S.H., M.H selaku pembimbing, dan Bapak Erwin Asmadi, S.H., M.H selaku pembimbing saya yang dengan penuh perhatian

telah memberikan dorongan, bimbingan dan arahan sehingga skripsi ini selesai.

Disampaikan juga penghargaan kepada seluruh staf pengajar Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Tak terlupakan disampaikan terima kasih kepada seluruh narasumber yang telah memberikan data selama penelitian berlangsung.

Dan terimakasih kepada teman-teman seperjuangan kelas D1 Pagi dan kelas C1 Pidana yang tidak dapat disebutkan seluruh namanya. Terutama juga terimakasih kepada Muhammad Arif Rahman Siregar, Dery Yudha Pradana, Fajar Budi Kesuma Nilam Mutiara, Putri Ningsih Siregar, Rinanda Apidanti Amawiyah, Amanda Rizda Fitria Hutasuhut, Intania Damanik, Rina Novreza dan sahabat-sahabat saya lainnya yang tidak bisa disebut satu persatu, yang telah memberi masukan, menasehati serta memberikan semangat kepada saya.

Saya menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih banyak kekurangan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun diharapkan untuk melengkapi kekurangan yang ada pada skripsi ini. Semoga skripsi ini bermanfaat khususnya bagi penulis dan bagi pembaca umumnya.

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Medan, 24 Agustus 2021

Hormat Saya

Penulis,



ELPIRA

1706200190

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
1. Rumusan Masalah	6
2. Faedah Penelitian.....	6
B. Tujuan Penelitian.....	7
C. Definisi Operasional	8
D. Keaslian Penelitian	9
E. Metode Penelitian	10
1. Jenis dan Pendekatan Penelitian.....	11
2. Sifat Penelitian.....	11
3. Sumber Data	12
4. Alat Pengumpul Data	13
5. Analisis Data	14
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	15
A. Tanggung Jawab Pidana.....	15
B. Air Traffic Control (ATC).....	18
C. Pesawat Udara	20
BAB III HASIL DAN PEMBAHASAN	24
A. Rumusan Delik Dari Pidana Dibidang Penerbangan Terhadap Pengatur Lalu Lintas Udara Air Traffic Control (ATC)	24

1. Rumusan Delik Pidana Secara Umum Yang Diatur Melalui Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Dalam Bidang Penerbangan.....	24
2. Rumusan Delik Pidana Dibidang Penerbangan Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan	36
B. Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pengatur Lalu Lintas Udara Air Traffic Control (ATC) Terhadap Kecelakaan Pesawat Udara	46
1. Sistem Manajemen Tugas ATC Di Bidang Penerbangan	46
2. Pertanggungjawaban Pidana Bagi Petugas ATC Atas Kecelakaan Pesawat Terbang.....	49
C. Sistem Pidanaan Terhadap Pengatur Lalu Lintas Udara Air Traffic Control (ATC) Atas Terjadinya Kecelakaan Pesawat Udara.....	57
1. Prosedur Investigasi Terhadap Penyelidikan Kasus Kecelakaan Pesawat di Indonesia	57
2. Sistem Pidanaan Terhadap ATC Sebagai Pihak Yang Bertanggung Jawab Atas Kecelakaan Pesawat.....	61
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN.....	68
A. Kesimpulan.....	68
B. Saran	70
DAFTAR PUSTAKA	vi

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

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

Hal tersebut dapat dipahami karena fakta menunjukkan bahwa faktor penyebab kecelakaan tersebut antara 60% - 80% berasal dari kesalahan manusia (*human error*). 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.

Kasus kecelakaan pesawat terbang yang terjadi di Indonesia telah menyita perhatian masyarakat luas, karena selain interval waktu yang berdekatan dan melanda hampir seluruh maskapai penerbangan, juga yang paling menyorot perhatian publik adalah timbulnya korban jiwa dalam kecelakaan tersebut. Di Indonesia juga tidak kebal terhadap kecelakaan pesawat udara. Kepercayaan

masyarakat atas kenyamanan dan keselamatan dalam penggunaan transportasi udara tersebut semakin berkurang, meskipun kebutuhan atas penggunaannya sangat tinggi. Perusahaan penerbangan selaku operator, oleh masyarakat dianggap lalai dan tidak profesional dalam pengelolaan perusahaan, disisi lain Pemerintah selaku regulator juga dianggap lamban dalam mengambil tindakan atas kondisi yang terjadi di lapangan serta tidak memiliki ketegasan dalam Pengaturan atas perusahaan-perusahaan penerbangan yang tidak memenuhi standar keselamatan.

Keselamatan sebuah penerbangan tak bisa lepas dari peran pengatur lalu lintas udara *Air Traffic Controller* (selanjutnya disingkat dengan ATC) atau menara pengatur lalu lintas udara. Di sini para petugas menara ATC mengatur dan melayani pilot yang sedang mengudara di pesawat. Sejak akan mengudara hingga mendarat kembali, pilot pesawat tak lepas dari komunikasi dengan para petugas di menara pengatur lalu lintas udara tersebut. Para petugas ATC memantau dan mengatur ratusan jalur pesawat yang bak benang kusut ini seperti ini jadi makanan sehari-hari. Belum lagi, telinga yang juga harus selalu waspada memantau radio komunikasi gelombang rendah yang terhubung dengan ratusan pesawat yang tengah mengudara. Mengemban tugas berat yang menyangkut nyawa ribuan penumpang pesawat dijalani tak peduli tengah malam sekalipun.

Berdasarkan Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 431 dan 437 maka kelalaian yang dilakukan oleh Pengatur Lalu Lintas Udara atau ATC tersebut adalah tindak pidana, yang juga diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Pasal 479 huruf (a) dan (b). Namun penuntutan pidana terhadap ATC terkait kecelakaan pesawat terbang tersebut dapat menimbulkan polemik baru di dalam masyarakat, khususnya masyarakat

penerbangan yang memiliki pandangan bahwa tindakan tersebut merupakan suatu bentuk kriminalisasi terhadap profesi Pengatur Lalu Lintas Udara atau ATC di Indonesia. Apalagi dengan mendasarkan pada ketentuan *Convention Chicago* 1944 sebagai regulasi penerbangan internasional. Ditambahkan lagi, penggunaan data yang terdapat dalam *black box* pesawat sebagai alat bukti di dalam persidangan, memicu reaksi yang semakin keras dari para personel penerbangan dan pakar penerbangan, karena hal itu bertentangan juga dengan *Annex 13* sebagai standar ketentuan pelaksanaan atas regulasi penerbangan internasional yang berlaku secara universal bagi negara-negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional atau *International Civil Aviation Organization* (ICAO).

Kelalaian dari pegatur lalu lintas udara (ATC) tentu sangat membahayakan keselamatan penumpang pesawat. Sebagaimana kritik keras yang dilontarkan oleh Nabi Musa A.S saat melihat Nabi Khidhir A.S melubangi perahu yang normalnya berpotensi membahayakan seluruh penumpang yang tertuang sebagaimana di dalam Q.S. al-Kahfi 18: 71 sebagai berikut:

فَانْطَلَقَا حَتَّىٰ إِذَا رَكِبَا فِي السَّفِينَةِ خَرَقَهَا قَالَ أَخَرَقْتَهَا لِتُغْرِقَ أَهْلَهَا لَقَدْ جِئْتَ شَيْئًا إِمْرًا

Artinya: Maka berjalanlah keduanya, hingga tatkala keduanya menaiki perahu, Khidhr melubanginya. Musa berkata: "Mengapa kamu melubangi perahu itu, (yang) akibatnya kamu menenggelamkan penumpangnya?" Sesungguhnya kamu telah berbuat sesuatu kesalahan yang besar.

Kata imran dalam ayat di atas bermakna "suatu kerusakan besar yang diakibatkan kelemahan berpikir seseorang, sehingga membuat banyak orang merasa terheran-heran". Kandungan makna ayat ini dapat diarahkan pada segala

bentuk perbuatan yang mencerminkan kelemahan akal seseorang, sehingga melakukan suatu kerusakan hebat yang membuat heboh masyarakat.

Salah satu contoh kasus kelalaian petugas ATC yang menimbulkan kecelakaan pesawat yaitu terjadi pada pesawat Batik Air jenis Boeing 737-800 dengan nomor registrasi PK-LBS dan pesawat Trans Nusa dengan jenis ATR 42 seri 600 yang bertabrakan di landasan Bandar Udara Halim Perdanakusuma, Jakarta Timur pada bulan April 2016. Tabrakan ini terjadi sekitar pukul 19.55 WIB. Tabrakan terjadi saat pesawat Trans Nusa hendak *towing* menuju *apron* selatan Bandara Halim.

Kerusakan yang terjadi pesawat Boeing Batik yaitu ujung sayap kiri patah dan pesawat ATR seri 600 ujung sayap kiri dan ekor yang horizontal (juga) patah. Pesawat Batik Air yang bertabrakan, lanjutnya, memuat total 49 (empat puluh sembilan) penumpang dengan rincian 48 (empat puluh delapan) orang dewasa dan satu anak, ditambah tujuh orang kru, termasuk dua awak kokpit. Sementara itu, pesawat Trans Nusa yang terlibat tabrakan dalam keadaan kosong. Semua penumpang pesawat selamat, tetapi mengalami *shock*.

Berdasarkan hasil penyidikan KNKT ditemukan beberapa fakta yaitu *human error* (kesalahan manusia) yang terjadi di *runway*, dimana ada 2 (dua) pesawat *crash* (bertabrakan) karena informasi dari petugas ATC yang tidak *clear* (jelas). Wilayah terminal dan apron merupakan tanggung jawab dari pihak Angkasa Pura sebagai operator *airport* sementara *runway* merupakan *domain* dari ATC. Sementara itu, pihak maskapai Batik Air maupun maskapai Trans Nusa mengaku telah melakukan prosedur yang ada yaitu sudah mengantongi izin untuk lepas landas dari petugas ATC. Maskapai Trans Nusa juga menekankan bahwa

mereka sudah mendapatkan izin dari kru *throwing* untuk pindah ke hangar sebelah selatan Bandara Halim Perdana Kesuma.¹ Berdasarkan keterangan dari KNKT ada 3 petugas ATC yang terlibat dalam kecelakaan pesawat tersebut ketiga petugas ATC tersebut di bidang *controller*, asisten *controller* dan supervisor setelah diselidiki KNKT mengungkapkan karna buruknya kordinasi dua menara pengawas ATC, pesawat batik air mendapatkan sinyal untuk *take off* oleh ATC, sementara ATC juga sudah menyatakan pesawat trans nusa sudah boleh landing, berdasarkan kronologi kecelakaan tersebut direktur operasi LPPNPI menyatakan ketiga petugas ATC tersebut sudah di *grounded* (diskors) berdasarkan Undang-Undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan pasal 240 ayat (4) dikenakan sanksi administratif yaitu sanksi peringatan.

ATC dengan perannya sebagai pengatur lalu lintas udara secara tidak langsung bertanggung jawab terhadap semua kecelakaan lalu lintas udara sejauh hal tersebut tidak menyimpang dari tugas ATC. Tanggung jawab ATC sebagai pengawas lalu lintas udara terhadap kecelakaan pesawat yang dikarenakan kesalahannya dapat dipertanggungjawabkan secara pidana maupun perdata. Pertanggungjawaban secara pidana yaitu berupa pidana penjara berdasarkan Pasal 359 dan Pasal 479 huruf (g) KUHP dan pidana denda diatur berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan yaitu pada Pasal 431 dan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, sedangkan pertanggungjawaban secara perdata dapat berupa ganti rugi berdasarkan pada Pasal 1365 KUHPperdata. Dalam Peraturan Pemerintah ini sebagai peraturan pelaksana dari Undang-Undang

¹ Muhammad Ali. 2016. "3 Fakta di Balik Tabrakan Pesawat Batik Air Dengan Trans Nusa". Diakses melalui www.liputan6.com, Senin, 23 Februari 2021, Pukul 09.00 wib.

Penerbangan memberikan sanksi berupa sanksi administrasi kepada personil/petugas ATC yang apabila dalam menjalankan tugasnya telah melakukan kelalaian sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan pesawat. Sanksi administrasi dapat berupa pemberian peringatan, pemberhentian sementara dari tugasnya, atau pencabutan sertifikat kecakapan. Berdasarkan hal tersebut penulis tertarik untuk melakukan penelitian dan mengkaji lebih dalam serta menuangkannya ke dalam bentuk skripsi hukum dengan judul: **“Tanggung Jawab Pidana Terhadap Petugas Pemandu Lalu Lintas Udara *Air Traffic Control* (ATC) Atas Terjadinya Kecelakaan Pesawat Udara”**.

1. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana rumusan delik dari pidana dibidang penerbangan terhadap pengatur lalu lintas udara *Air Traffic Control* (ATC) ?
- b. Bagaimana pertanggungjawaban pidana terhadap pengatur lalu lintas udara *Air Traffic Control* (ATC) terhadap kecelakaan pesawat udara?
- c. Bagaimana sistem pidanaan terhadap pengatur lalu lintas udara *Air Traffic Control* (ATC) atas terjadinya kecelakaan pesawat udara?

2. Faedah Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan harapan mampu memberikan manfaat, baik manfaat teoritis maupun manfaat praktis:

- a. Manfaat teoritis yakni di dalam hasil penelitian ini diharapkan mampu memberikan pemahaman kepada mahasiswa pada khususnya dan

masyarakat luas pada umumnya terhadap tanggung jawab ATC secara pidana.

b. Manfaat Praktis yakni dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat menjadi wacana baru, sekaligus memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai tanggung jawab pidana terhadap ATC atas terjadinya kecelakaan pesawat sebagai berikut:

- 1) Bagi Perusahaan Maskapai Penerbangan, diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan serta evaluasi terhadap ketentuan hukum yang berlaku jika kecelakaan pesawat terjadi atas kesalahan pihak ATC;
- 2) Bagi ATC, diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan terhadap tanggung jawab yang didapatkan oleh para petugas selama mengatur lalu lintas udara;
- 3) Bagi Konsumen, diharapkan penelitian ini dapat memberikan gambaran bagi konsumen agar mengetahui jika terjadi kecelakaan pesawat tanggung jawab kesalahan tersebut tidak hanya atas kesalahan pihak maskapai melainkan ATC juga memiliki peran dalam hal tersebut.

B. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui rumusan delik dari pidana dibidang penerbangan terhadap pengatur lalu lintas udara *Air Traffic Control* (ATC);
2. Untuk mengetahui pertanggungjawaban pidana terhadap pengatur lalu lintas udara *Air Traffic Control* (ATC) terhadap kecelakaan pesawat udara;

3. Untuk mengetahui sistem pemidanaan terhadap pengatur lalu lintas udara *Air Traffic Control (ATC)* atas terjadinya kecelakaan pesawat udara.

C. Definisi Operasional

1. Tanggung jawab pidana yaitu tanggung jawab hukum sebagai sesuatu akibat lebih lanjut dari pelaksanaan peranan, baik peranan itu merupakan hak dan kewajiban ataupun kekuasaan. Secara umum tanggung jawab hukum diartikan sebagai kewajiban untuk melakukan sesuatu atau berperilaku menurut cara tertentu tidak menyimpang dari peraturan yang telah ada.² Dalam hal ini, tanggung jawab pidana yang dimaksud yaitu tanggung jawab petugas ATC atas kecelakaan pesawat akibat kelalaian dalam mengontrol lalu lintas udara di Bandara Halim Perdana Kusuma.
2. ATC yaitu Petugas Pengatur Lalu Lintas Udara (ATC) adalah petugas yang memantau dan mengatur ratusan jalur pesawat yang bak benang kusut ini seperti ini jadi makanan sehari-hari. Belum lagi, telinga yang juga harus selalu waspada memantau radio komunikasi gelombang rendah yang terhubung dengan ratusan pesawat yang tengah mengudara. Mengemban tugas berat yang menyangkut nyawa ribuan penumpang pesawat dijalani tak peduli tengah malam sekalipun. Sikap siaga penuh dan konsentrasi tinggi menjadi sebuah kewajiban. Dalam hal ini, ATC yang dimaksud adalah ATC yang bertugas di Bandara Halim Perdana Kusuma.

² Julista. 2014. "Pertanggungjawaban Hukum Pemerintah (Kajian Tentang Ruang Lingkup Dan Hubungan Dengan Diskresi)". Jurnal Sasi, Vol. 20, No.2, halaman 16.

3. Pesawat Udara yaitu adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.³ Dalam hal ini, kecelakaan pesawat udara yang terjadi di Bandara Halim Perdana Kusuma dihubungkan dengan faktor kesalahan manusia (*human error*) dari petugas ATC.

D. Keaslian Penelitian

Tanggung Jawab Pidana Terhadap Pengatur Lalu Lintas Udara *Air Traffic Control* (ATC) Atas Terjadinya Kecelakaan Pesawat Udara merupakan hal yang layak dikaji. Oleh karenanya, penulis menyakini tidak banyak peneliti-peneliti sebelumnya yang mengangkat tentang lalu lintas udara atas kecelakaan pesawat udara. Namun berdasarkan bahan kepustakaan yang ditemukan baik melalui searching via internet maupun penelusuran kepustakaan dari lingkungan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan perguruan tinggi lainnya, penulis tidak menemukan penelitian yang sama dengan tema dan pokok bahasan yang penulis teliti terkait “Tanggung Jawab Pidana Terhadap Pengatur Lalu Lintas Udara *Air Traffic Control* (ATC) Atas Terjadinya Kecelakaan Pesawat Udara”.. Namun dari beberapa judul penelitian yang pernah diangkat oleh peneliti sebelumnya, ada 2 (dua) judul yang hampir mendekati sama dengan penelitian dalam penulisan skripsi ini, antara lain:

1. Nova Anwar, Mahasiswa Ilmu Hukum Universitas Hasanuddin Makassar, Tahun 2014, yang berjudul “Pertanggungjawaban Pidana Kapten

³ Berdasarkan Pasal 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM. 128 Tahun 2015 Tentang Pemandahan Pesawat Udara Yang Rusak di Bandar Udara.

Penerbang Terhadap Kecelakaan Pesawat Udara”. Skripsi ini merupakan penelitian normatif yang lebih menekankan pada pertanggungjawaban pidana yang dibebankan kepada kapten penerbang yang menyebabkan kelalaian dikaitkan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.

2. Dedy Putra Brahmana, Mahasiswa Ilmu Hukum Universitas Sumatera Utara, Tahun 2010 yang berjudul “Pertanggungjawaban Pidana Pengatur Lalu Lintas Udara Sipil Atas Kecelakaan Pesawat Terbang Dalam Perspektif Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan”. Skripsi ini merupakan penelitian normatif yang mengkaji pertanggungjawaban pidana untuk pengatur lalu lintas udara berdasarkan peraturan perundang-undangan secara umum.

Berdasarkan konstruksi, substansi dan pembahasan terhadap kedua penelitian tersebut di atas berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis saat ini. Dalam kajian topik bahasan yang penulis angkat ke dalam bentuk skripsi ini mengarah kepada aspek kajian secara penelitian normatif menggunakan studi kasus yaitu tabrakan batik air dan trans nusa di Bandara Halim Perdana Kusuma yang dikaitkan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku mengenai pertanggungjawaban pidana bagi petugas ATC yang lalai akan kejadian tersebut.

E. Metode Penelitian

Metode penelitian adalah suatu cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Cara ilmiah berarti kegiatan penelitian itu didasarkan pada ciri-ciri keilmuan yang rasional, empiris dan sistematis. Melalui

proses penelitian tersebut kemudian diadakan analisis dan kontruksi terhadap data yang telah dikumpulkan dan diolah. Agar mendapatkan hasil yang maksimal, maka metode yang dipergunakan dalam penelitian terdiri dari:

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Berdasarkan pada konstruksi judul yang diangkat maka jenis penelitian ini adalah penelitian hukum, karena obyek penelitian ini mengkaji hukum yang dikonsepsikan sebagai norma atau kaidah yang berlaku berupa norma hukum positif tertulis yang lebih mengarahkan pada peraturan perundang–undang yang berlaku. Pendekatan penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif diartikan sebagai penelitian hukum yang meletakkan hukum sebagai sebuah bangunan sistem norma. Sistem norma yang dimaksud adalah tentang asas–asas, norma, kaidah dari peraturan perundang–undangan, putusan pengadilan, perjanjian serta doktrin. Pemilihan metode yuridis normatif ini didasarkan pada alasan bahwa penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip hukum, dan doktrin-doktrin untuk menjawab isu hukum yang sedang dihadapi. Pada jenis penelitian ini juga menggunakan pendekatan kasus (*case approach*) yang tentunya berkaitan dengan *ratio decidendi* yaitu alasan-alasan hukum yang digunakan untuk sampai kepada keputusannya. Perlunya fakta materil seperti: orang, tempat, waktu dan segala menyertainya.⁴

2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian yang digunakan dalam penelitian ini ialah penelitian deskriptif, dimana penelitian ini bersifat memaparkan dan menggambarkan lengkap tentang keadaan hukum yang terjadi di masyarakat dengan menggunakan

⁴ Peter Mahmud. 2011. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Prenada Media Group, halaman 158.

pendekatan penelitian hukum secara yuridis normatif. Penelitian ini juga berbasis kepustakaan yang fokus menganalisis bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Kemudian bahan-bahan tersebut disusun secara sistematis, dikaji dan ditarik kesimpulan dalam hubungannya dengan masalah yang diteliti yaitu dalam hal studi kasus tabrakan batik air dan trans nusa di Bandara Halim Perdana Kusuma yang dikaitkan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku mengenai pertanggungjawaban pidana bagi petugas ATC yang lalai akan kejadian tersebut.

3. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam sebuah penelitian dibagi menjadi 2 (dua) macam yaitu data primer dan data sekunder. Dalam penelitian hukum normatif/yuridis maka sumber datanya adalah data yang bersumber dari hukum islam dan data sekunder yaitu sebagai berikut:

- a. Data yang bersumber dari Hukum Islam yaitu Al-Qur'an dan Hadist (Sunnah Rasul). Data yang bersumber dari Hukum Islam tersebut lazim disebut pula sebagai data kewahyuan. Data kewahyuan yang menjadi landasan skripsi ini yaitu Q.S. al-Kahfi 18: 71.
- b. Data sekunder yaitu data pustaka yang mencakup dokumen-dokumen publikasi tentang hukum meliputi: buku-buku teks, kamus-kamus hukum. Jurnal hukum dan komentar-komentar atas putusan pengadilan. Data sekunder terdiri dari:
 - 1) Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat yakni seperti: Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), Undang-Undang Nomor 1

Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 20 Tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil terkait Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*), *International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 13 about Aircraft Accident and Incident Investigation*.

- 2) Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti: buku-buku literatur atau bahan-bahan bacaan, hasil karya dari kalangan umum, karya-karya tulisan ilmiah lainnya yang berkaitan dengan permasalahan penelitian;
- 3) Bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan yang memberi petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti: Kamus Hukum, Ensiklopedia, Kamus Bahasa Indonesia, Kamus Bahasa Inggris, Surat Kabar, Internet dan lain sebagainya.

4. Alat Pengumpul Data

Penelitian ini menggunakan alat pengumpul data berupa studi dokumentasi dengan hanya menganalisa bahan hukum tertulis seperti: buku-buku literatur terkait, studi kasus yang diangkat dan Peraturan-Peraturan Perundang-undangan terkait dan sumber data lainnya. Adapun untuk Studi kepustakaan (*library research*) yang dilakukan dengan 2 (dua) cara, yaitu:

- a. *Offline* yaitu menghimpun data studi kepustakaan (*library research*) secara langsung dengan mengunjungi toko-toko buku, perpustakaan (baik di dalam maupun di luar kampus Universitas Muhammadiyah Sumatera

Utara) guna menghimpun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian dimaksud.

- b. *Online* yaitu studi kepustakaan (*library research*) yang dilakukan dengan cara searching melalui media internet guna menghimpun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian dimaksud.

5. Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis kualitatif, yaitu dimana data yang diperoleh dalam studi kepustakaan (*library riset*) atas bahan hukum akan diuraikan dan dihubungkan sedemikian rupa sehingga dapat disajikan dalam bentuk penulisan yang lebih sistematis guna mencapai target yang diinginkan berupa tanggung jawab petugas ATC dalam kecelakaan pesawat. Pengolahan bahan hukum dilakukan secara deduktif, yakni menarik kesimpulan dari suatu permasalahan yang bersifat umum untuk permasalahan yang bersifat konkret yang sedang dihadapi. Selanjutnya bahan hukum yang telah ada akan dianalisis untuk melihat bagaimana ketentuan hukum positif Indonesia yang mengatur mengenai tanggungjawab pidana terhadap pengatur lalu lintas udara ATC atas terjadinya kecelakaan pesawat udara.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tanggung Jawab Pidana

Pertanggungjawaban pidana dipandang ada, kecuali ada alasan-alasan penghapus pidana tersebut. Dengan kata lain, criminal liability dapat dilakukan sepanjang pembuat tidak melakukan suatu tindak pidana. Dalam lapangan acara pidana, hal ini berarti seseorang terdakwa dipandang bertanggungjawab atas tindak pidana yang dilakukannya, jika tidak dapat membuktikan bahwa dirinya ketika melakukan tindak pidana itu. Konsep demikian itu membentuk keseimbangan antara hak mendakwa dan menuntut dari Penuntut Umum, dan hak menyangkal dan mengajukan pembelaan dari terdakwa. Penuntut Umum berhak untuk mendakwa dan menuntut seseorang karena melakukan tindak pidana. Untuk itu, Penuntut Umum berkewajiban membuktikan apa yang didakwa dan dituntut itu, yaitu membuktikan hal-hal yang termuat dalam rumusan tindak pidana.

Sementara itu terdakwa dapat mengajukan pembelaan, atas dasar adanya alasan-alasan penghapus pidana. Untuk menghindari dari pengenaan pidana, terdakwa harus dapat membuktikan bahwa dirinya mempunyai alasan penghapus pidana ketika melakukan tindak pidana. Perumusan pertanggungjawaban pidana secara negatif dapat terlihat dari ketentuan Pasal 44, 48, 49, 50 dan 51 KUHP. Kesemuanya dapat merumuskan hal-hal yang dapat mengecualikan pembuat dari pengenaan pidana. Pengecualian pengenaan pidana disini dapat dibaca sebagai pengecualian adanya pertanggungjawaban pidana. Dalam hal tertentu dapat berarti pengecualian adanya kesalahan.

Merumuskan pertanggungjawaban pidana secara negatif, terutama berhubungan dengan fungsi represif hukum pidana. Dalam hal ini, dipertanggungjawabkannya seseorang dalam hukum pidana berarti dipidana. Dengan demikian, konsep pertanggungjawaban pidana merupakan syarat-syarat yang diperlukan untuk mengenakan pidana terhadap seorang pembuat tindak pidana. Sementara itu berpangkal tolak pada gagasan monodualistik (*daad en dader strafrecht*), proses wajar (*due process*) penentuan pertanggungjawaban pidana, bukan hanya dilakukan dengan memerhatikan kepentingan masyarakat, tetapi juga kepentingan pembuatnya itu sendiri. Proses tersebut bergantung pada dapat dipenuhinya syarat dan keadaan dapat dicelanya pembuat tindak pidana, sehingga sah jika dijatuhi pidana.⁵

Orang gila dan anak yang belum berumur delapan tahun tidak boleh dipidana kecuali apabila ia melakukan delik yang masuk golongan *sadtata ji* (pembakaran, meracun orang, mabok, perkosaan dan sebagainya). Di Batak, seorang bapak harus menanggung segala akibat perbuatan-perbuatan pelanggaran hukum dari anak-anaknya yang belum cukup umur. Sementara penulis mengatakan, bahwa orang yang mampu bertanggung jawab itu harus memenuhi 3 (tiga) syarat:

- a. Dapat menginsyafi makna yang senjatanya daripada perbuatannya;
- b. Dapat menginsyafi bahwa perbuatannya itu tidak dapat dipandang patut dalam pergaulan masyarakat;
- c. Mampu untuk menentukan niat atau kehendaknya dalam melakukan perbuatan.

⁵ Kornelia, "Pertanggungjawaban Pidana Tindak Pidana Terkait Pemberian Delegasi Kewenangan", *Mimbar Keadilan*, Vol. 14, No. 28, 2019, halaman 185-189.

Sedangkan menurut penulis ini mampu bertanggung jawab adalah mampu untuk menginsyafi sifat melawan hukumnya perbuatan dan sesuai dengan keinsyafan itu mampu untuk menentukan kehendaknya. Dapatlah dikatakan, bahwa untuk menentukan adanya kemampuan bertanggung jawab menurut penulis-penulis ini ada dua faktor, yaitu (pertama) faktor akal dan (kedua) faktor kehendak, yaitu dapat membeda-bedakan antara perbuatan yang diperbolehkan dan yang tidak diperbolehkan. Kehendak yaitu dapat menyesuaikan tingkah lakunya dengan keinsyafan atas mana diperbolehkan dan mana yang tidak.

Demikian pendapat penulis-penulis di atas. Menurut hemat saya benarlah bahwa untuk menentukan adanya kemampuan bertanggung jawab itu ditentukan pertama-tama oleh akal. yaitu dapat atau mampu membeda-bedakan antara perbuatan yang diperbolehkan dan yang tidak diperbolehkan. Tetapi mengenai faktor kedua, yaitu faktor kehendak bukanlah merupakan faktor dalam menentukan mampu tidaknya orang bertanggung jawab.⁶

Proses pembedaannya hakim wajib mencari dan membuktikan apakah pelaku memiliki unsur kemampuan bertanggung jawab, sebab apabila pelaku tidak memiliki kemampuan bertanggung jawab baik karena usia yang belum cukup umur, atau dikarenakan keadaan psikologi seseorang terganggu maka orang tersebut tidak dapat diminta pertanggung jawabannya.⁷

a) Tidak ada alasan pemaaf

Keadaan tertentu seseorang pelaku tindak pidana, tidak dapat melakukan tindakan lain selain melakukan perbuatan tindak pidana, meskipun hal itu tidak di

⁶ Roeslan Saleh. 2019. *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*. Jakarta: Aksara Baru, halaman 80.

⁷ Agus Rusianto. 2016. *Tindak Pidana dan Pertanggung Jawaban Pidana*. Jakarta: Prenada Media Group, halaman 80.

inginkan. Sehingga dengan perbuatan tersebut pelaku nya harus menghadap jalur hukum. Hal itu tidak dihindari oleh pelaku meskipun hal itu tidak diinginkan oleh dirinya sendiri. Hal itu dilakukan oleh seseorang karena faktor-faktor dari luar dirinya.

B. ATC

Tugas pengatur lalu lintas udara atau ATC merupakan suatu pekerjaan yang cukup riskan terhadap keselamatan penerbangan baik pada sisi darat (*land side*) maupun sisi udara (*air side*), oleh sebab itu sangat diperlukan dukungan tenaga manusia baik dari segi kuantitas maupun kualitas agar dapat terlaksana kegiatan pemanduan lalu lintas penerbangan yang dapat mencapai sasarannya yaitu menunjang keselamatan penerbangan. Terdapat 3 (tiga) aspek yang berpengaruh pada kinerja petugas ATC yaitu:⁸

- a. Aspek kepadatan lalu lintas penerbangan;
- b. Aspek peralatan ATC yang tersedia di bandara;
- c. Aspek sumber daya manusia.

Berkaitan dengan landasan hukum terdapat beberapa peraturan yang dipakai untuk mengatur tentang petugas pemandu lalu lintas penerbangan atau ATC di bandara yaitu antara lain:⁹

- 1) Undang- undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan Bab XII tentang navigasi penerbangan yang memberikan petunjuk dan informasi yang berguna untuk keselamatan penerbangan.
- 2) *International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 1 Personnel Licensing.*
- 3) *International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 6 Operation of Aircraft.*

⁸ Susanti, "Analisis Kebutuhan Personel Air Traffic Controller (Atc) Di Pusat Pengendalian Lalu Lintas Penerbangan Makassar (Analysis On Air Traffic Controller (Atc) Personnels' Necessities In Air Traffic Control Centre, Makassar)", Jurnal Bidang Transportasi Udara-Badan Litbang Perhubungan, Vol. 25, No. 2, 2013, halaman 120.

⁹ *Ibid.*, halaman 121.

- 4) *Civil Aviation Safety Regulation (CASR) part 69 Air Traffic Services Provider.*
- 5) *Advisory Circular 69-01 tentang Guidance Material and Procedures of Air Traffic.*
- 6) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 75 Tahun 2000 tentang Standar Sertifikasi Personil Penerbangan.
- 7) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara.
- 8) Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP /284/X/1999 tentang Standar Kinetja Operasional Bandar Udara.
- 9) Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP /172/VII/1997 tentang Sertifikat Kecakapan dan Rating Pemandu Lalu Lintas Penerbangan.

Petugas Pengatur Lalu Lintas Udara (ATC) adalah petugas yang mengatur pergerakan pesawat yang terbang atau yang berada di daerah pergerakan di bandara seperti *apron* (tempat parkir pesawat) dan *taxiway* (tempat peralihan dari *runway* ke *apron* atau sebaliknya). Secara terperinci tugas ATC adalah sebagai berikut:¹⁰

- a) Mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara di udara dan mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara atau pesawat udara dengan halangan di daerah manuver.
- b) Memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan.
- c) Memberi petunjuk dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan.
- d) Memberikan notifikasi kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan (*Search and Rescue*).

Pelaksanaan tugas lalu lintas udara terbagi menjadi 3 (tiga) bagian yaitu:

- (1) *Aerodrome Control Tower (ADC)* yaitu sebuah unit yang memberikan pelayanan pengaturan pesawat di bandara dan disekitarnya. *Aerodrome*

¹⁰ *Ibid.*, halaman 121-122.

adalah sebuah area didarat atau diatas air (termasuk semua bangunan, instalasi, dan peralatan) yang digunakan untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat dipermukaan.

- (2) *Approach Control Unit (APP)* yaitu sebuah unit yang memberikan pelayanan pengaturan pesawat yang datang atau berangkat dari satu bandara atau lebih. Pelayanan Pemanduan Lalu Lintas Udara.
- (3) *Area Control Center (ACC)* yaitu sebuah unit yang memberikan pelayanan pengaturan lalu lintas penerbangan didalam suatu area yang menjadi tanggung jawabnya.

C. Pesawat Udara

Indonesia kini telah berkembang dengan subur undang-undang tersendiri di luar KUHP, seperti Undang-Undang Tindak Pidana Ekonomi, Undang-Undang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi dan banyak perundang-undangan lainnya yang memiliki sanksi pidana dengan ancaman pidana penjaranya sangat berat yaitu 10 tahun, 15 tahun bahkan sampai seumur hidup ataupun hukuman mati.¹¹ Tujuan pengaturan terhadap tindak-tindak pidana yang bersifat khusus adalah untuk mengisi kekurangan ataupun kekosongan hukum yang tidak tercakup pengaturannya dalam KUHP, namun dengan pengertian bahwa pengaturan itu masih tetap dan berada dalam batas-batas yang diperkenankan oleh hukum pidana formil dan materil. Dengan kata lain, penerapan ketentuan pidana khusus dimungkinkan berdasarkan asal *lex specialis derogate lex generalis*, yang mengisyaratkan bahwa ketentuan yang bersifat khusus akan lebih diutamakan dari pada ketentuan yang bersifat umum.¹²

¹¹ Azis Syamsudin. 2020. *Tindak Pidana Khusus*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 9.

¹² *Ibid.*, halaman 11.

Salah satu undang-undang tindak pidana yang dimaksud ialah Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan melakukan pembenahan dalam hal Pengaturan terhadap kecelakaan dan investigasi atas kecelakaan pesawat udara. Hal tersebut dapat terlihat dalam ketentuan Bab XVI yang menentukan bahwa investigasi terhadap kecelakaan adalah tanggung jawab dari pemerintah yang berdasarkan ketentuan Pasal 357 ayat (2) membentuk komite nasional selaku satuan kerja khusus investigator kecelakaan yang dalam pertanggungjawabannya bersifat langsung kepada Presiden. Komite nasional tersebut merupakan lembaga yang bersifat independen dengan anggota yang dipilih berdasarkan standar kompetensi serta melalui uji kelayakan dan kepatutan yang dilakukan oleh Menteri Perhubungan dengan tugas yang dimiliki berupa:

- a. Investigasi kecelakaan pesawat udara;
- b. Melakukan penelitian atas penyebab timbulnya kecelakaan pesawat udara;
- c. Mengadakan penyelidikan lanjutan terkait kecelakaan pesawat udara;
- d. Menyusun laporan akhir atas investigasi yang dilakukan.

Sebelum laporan akhir atas investigasi dilaporkan kepada Menteri Perhubungan, terlebih dahulu komite nasional menyusun suatu konsep laporan akhir yang diserahkan kepada negara dimana pesawat tersebut terdaftar, operator penerbangan, serta pabrikan pesawat yang bersangkutan. Konsep laporan akhir tersebut diserahkan kepada pihak-pihak terkait dalam kurun waktu dua belas bulan terhitung sejak dilakukannya investigasi kecelakaan tersebut. Apabila investigasi yang dilakukan belum dapat diselesaikan dalam batas waktu dua belas bulan, maka komite nasional wajib memberikan laporan perkembangan (*intermediate report*) setiap tahunnya kepada pihak-pihak tersebut. Laporan akhir

yang disusun nantinya akan berbentuk sebuah rekomendasi kepada Menteri Perhubungan untuk ditindak lanjuti, karena investigasi yang dilakukan tersebut bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan pesawat terbang dengan penyebab yang sama dan digunakan untuk menjadi tolak ukur untuk melakukan perbaikan di masa mendatang.

Ketentuan dalam artikel 27 *Konvensi Chicago* dan ditindak lanjuti dalam Pasal 361 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, menentukan bahwa komite nasional memiliki kewenangan untuk melakukan investigasi terhadap kecelakaan pesawat, baik pesawat udara nasional maupun pesawat udara asing yang mengalami kecelakaan di wilayah hukum negara Indonesia, dengan melibatkan personel-personel yang berasal dari negara pesawat tersebut didaftarkan (*accredited representative*), operator penerbangan yang bersangkutan, serta pabrikan pesawat udara yang mengalami kecelakaan. Patut untuk menjadi perhatian adalah hal-hal yang berkaitan dengan hasil investigasi yang dilakukan oleh komite nasional, berdasarkan ketentuan dalam Pasal 359, bahwa hasil investigasi tidak dapat dapat dijadikan sebagai alat bukti dalam proses peradilan baik perdata maupun pidana, kecuali informasi-informasi yang tidak tergolong sebagai informasi yang bersifat rahasia. Informasi yang dikategorikan sebagai informasi rahasia (*non disclosure of records*) antara lain:

- 1) Pernyataan dari orang-orang yang diperoleh dalam proses investigasi;
- 2) Rekaman atau *transcript* komunikasi antara orang-orang yang terlibat di dalam pengoperasian pesawat udara;
- 3) Informasi mengenai kesehatan atau informasi pribadi dari orang-orang terlibat dalam kecelakaan atau kejadian;

- 4) Rekaman suara di ruang kemudi (*Cockpit Voice Recorder / CVR*) dan catatan kata demi kata (*transcript*) dari rekaman suara tersebut;
- 5) Rekaman dan *transcript* dari pembicaraan petugas pelayanan lalu lintas penerbangan (*Air Traffic Services / ATS*);
- 6) Pendapat yang disampaikan dalam analisis informasi termasuk rekaman informasi penerbangan (*Flight Data Recorder/FDR*).

Masalah kerahasiaan informasi merupakan tindak lanjut dari ketentuan ICAO *Annex 13* yang mengatur secara khusus tentang investigasi kecelakaan dan kejadian atas pesawat udara yang telah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia, yang dalam ketentuannya menekankan bahwa apabila negara yang melakukan suatu investigasi kecelakaan pesawat udara berkeyakinan bahwa dengan melakukan penyebarluasan terhadap hasil investigasi akan berdampak negatif pada dunia penerbangan, maka negara tersebut tidak perlu menyebarluaskan hasil investigasi kepada publik.

BAB III

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Rumusan Delik Dari Pidana Dibidang Penerbangan Terhadap Pengatur Lalu Lintas Udara *Air Traffic Control* (ATC)

1. Rumusan Delik Pidana Secara Umum Yang Diatur Melalui Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Dalam Bidang Penerbangan

Kaidah Hukum yang mempunyai sanksi yang bersifat memaksa adalah hukum tertulis yang tertuang dalam peraturan perundang-undangan yang dibuat oleh penguasa atau negara, yang sekaligus juga bertugas untuk mengimplementasikan dan menerapkan sanksi, serta menegakan hukum apabila terjadi pelanggaran atas kaidah hukum tersebut.¹³ Hukum merupakan seperangkat norma atau kaidah, dan kaidah itu bermacam-macam, tetapi tetap sebagai satu kesatuan. Karena kaidah itu berisi perintah maupun larangan maka sudah selayaknya kaidah yang merupakan petunjuk hidup tersebut mempunyai sifat memaksa yang merupakan ciri dari kaidah hukum.¹⁴ Sebagai suatu ilmu hukum maka ia bersifat menganjurkan bukan hanya mengemukakan apa adanya. Oleh karena itu, ilmu hukum bukan termasuk ke dalam bilangan ilmu empiris, sebab kebenarannya yang hendak diperoleh adalah kebenaran koherensi bukan kebenaran korespondensi.¹⁵

Hukum pidana dalam arti objektif adalah hukum pidana yang berlaku, atau juga yang disebut sebagai hukum positif. Simons merumuskan hukum pidana dalam arti objektif sebagai:

¹³ Arief Hidayat. 2017. *Berhukum Di Indonesia*. Jakarta: Konstitusi Press (Konpress), halaman 11.

¹⁴ Yulies Tiena. 2016. *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 1.

¹⁵ Peter Mahmud Marzuku. 2017. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 9.

- a. *ius poenale* Keseluruhan larangan dan pemerintah yang oleh negara diancam dengan nestapa yaitu suatu pidana apabila tidak ditaati;
- b. Keseluruhan peraturan yang menetapkan syarat-syarat untuk penjatuhan pidana; dan
- c. Keseluruhan ketentuan yang memberikan dasar untuk penjatuhan dan penerapan pidana.

Menurut Moeljatno, mengatakan bahwa istilah tindak pidana hakikatnya merupakan istilah yang berasal dari terjemahan kata *strafbaarfeit* dalam Bahasa Belanda. Kata *strafbaarfeit* kemudian diterjemahkan dalam Bahasa Indonesia. Beberapa kata yang digunakan untuk menerjemahkan kata *strafbaarfeit* oleh sarjana-sarjana Indonesia antara lain: tindak pidana, delik dan perbuatan pidana. Sementara dalam berbagai perundang-undangan sendiri digunakan berbagai istilah untuk menunjukan pada pengertian kata *strafbaarfeit*. Beberapa istilah yang digunakan dalam undang-undang tersebut antara lain:

- 1) Peristiwa pidana, istilah ini antara lain digunakan dalam undang-undang dasar sementara (UUDS) tahun 1959 khususnya dalam Pasal 14.
- 2) Perbuatan pidana, istilah ini digunakan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1959 Tentang Tindakan Sementara untuk menyelenggarakan kesatuan susunan, kekuasaan, dan acara pengadilan sipil.
- 3) Perbuatan-perbuatan yang dapat dihukum, istilah ini digunakan dalam Undang-Undang Darurat Nomor 2 Tahun 1951 Tentang Perbuatan *Ordonantie Tijdelijke Byzondere Strafbepalingen*
- 4) Hal yang diancam dengan hukuman istilah ini digunakan dalam Undang-Undang Darurat Nomor 16 Tahun 1951 Tentang Penyelesaian Perselisihan Perburuhan.

- 5) Tindak pidana, istilah ini digunakan dalam berbagai undang-undang, misalnya Undang-Undang Darurat No 7 Tahun 1953 Tentang Pemilihan Umum.
- 6) Undang-Undang Darurat Nomor 7 Tahun 1953 Tentang Pengusutan, Penuntutan dan Peradilan Tindak Pidana Ekonomi
- 7) Penetapan Presiden Nomor 4 Tahun 1953 Tentang Kewajiban Kerja Bakti Dalam Rangka Pemasyarakatan Bagi Terpidana karena melakukan tindak pidana yang merupakan kejahatan.

Mengenai defenisi tindak pidana dapat dilihat pada pakar-pakar antara lain menurut VOS, delik adalah *feit* yang dinyatakan dapat dihukum oleh undang-undang. Sedangkan menurut Van Hamel, delik adalah suatu serangan atau suatu tindakan melanggar hukum yang telah dilakukan dengan sengaja atau pun tidak sengaja oleh seseorang yang dapat di pertanggungjawabkan atas tindakannya dan oleh undang-undang telah dinyatakan sebagai sesuatu perbuatan atau tindakan yang dapat di hukum. Dengan demikian pengertian sederhana dari tindak pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan mana disertai 4 ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu bagi barang siapa melanggar larangan tersebut.

Ditinjau dari sifat unurnya (*bestandelan*), pada umumnya unsur-unsur yang terdapat dalam Pasal 372 dapat di bedakan menjadi dua macam, yaitu unsur subjektif dan unsur objektif, sebagai berikut:

a) Unsur Subjektif

Unsur subjektif adalah unsur-unsur yang berasal dari dalam diri si pelaku (*dader*) tindak pidana. Unsur-unsur subjektif ini pada dasarnya merupakan hal-hal

atau keadaan-keadaan yang dapat ditemukan di dalam diri si pelaku termasuk dalam kategori ini adalah keadaan jiwa atau batin si pelaku. Menurut Satochid Kartanegara, menjabarkan unsur subjektif dengan membedakan menjadi dua macam, sebagai berikut:

- (1) Kemampuan bertanggung jawab (*Toerekeningsvatbaarheid*);
- (2) Kesalahan (*Schuld*)
- (3) *Dolus* dan *Culpa*
- (4) *Voornemen* atau maksud pada *poging*

Sejalan dengan pendapat Leden Marpaung mengemukakan asas hukum pidana menyatakan bahwa “tidak ada hukuman kalau tidak ada kesalahan” (*An act does not make a person quality unless the mind is quality or actus non facit reum nisi mens sit rea*). Kesalahan yang dimaksud adalah kesalahan yang diakibatkan oleh kesengajaan (*culpa*) ini merupakan bentuk kesalahan yang lebih ringan dari kesengajaan, dimana kealpaan meliputi dua bentuk, yaitu tidak berhati-hati dan dapat menduga akibat perbuatan itu.

Sedangkan Satochid Kartanegara mengemukakan bahwa unsur objektif merupakan unsur yang di larang dan di ancam pidana oleh undang-undang, yang berupa: suatu tindakan, suatu akibat dan keadaan (*omstandigheid*). Lebih lanjut, Leden Marpaung, menyatakan unsur-unsur pidana sebagai berikut:

- (1) Perbuatan manusia, berupa:
 - (a) *Act*, yakni perbuatan aktif atau perbuatan positif;
 - (b) *Omission*, yakni perbuatan pasif atau perbuatan negatif.
- (2) Akibat (*result*) perbuatan manusia, yaitu akibat tersebut membahayakan atau merusak, bahkan menghilangkan kepentingan-kepentingan yang di

pertahankan oleh hukum, misalnya: nyawa, badan, kemerdekaan, hak milik, kehormatan, dan sebagainya.

- (3) Keadaan-keadaan (*araumstances*), yang umumnya berupa:
 - (a) Keadaan-keadaan pada saat perbuatan di lakukan;
 - (b) Keadaan-keadaan setelah perbuatan di lakukan.
- (4) Sifat dapat di hukum dan sifat melawan hukum. Sifat dapat di hukum berkenaan dengan alasan-alasan yang membebaskan si pelaku dari hukuman.

Maksud memiliki merupakan setiap perbuatan menguasai barang atau suatu kehendak untuk menguasai barang atas kekuasaannya yang telah nyata dan merupakan tindakan sebagai pemilik barang, yang tidak memberi kesempatan kepada pemiliknya untuk meminta kembali, bahkan menolak untuk mengembalikan atau menyembunyikan atau mengingkari barang yang di terima dan dikuasainya sudah dapat dinyatakan sebagai perbuatan memiliki. Dengan sengaja bahwa perbuatan yang di lakukan oleh pelaku telah menyadari dan mengetahui ketika menguasai barang yang ada pada nya, dengan tidak mau mengembalikan dan perbuatan yang di lakukan di sadari telah melawan hukum atau melawan kehendak dari pemilik barang. Barang yang di kuasai semata-mata di tunjukan terhadap barang, yang seluruhnya atau sebagian milik orang lain dan menyadari barang yang di kuasai itu bukan karena kejahatan, melainkan barang dalam penguasaannya. Penguasaan atas barang itu untuk kepentingan pribadinya.

Menurut Simons, adanya unsur objektif dan unsur subjektif dari tindak pidana (*strafbaar feit*). Unsur objektif antara lain perbuatan orang, akibat yang kelihatan dari perbuatan itu, mungkin ada keadaan tertentu yang menyertai

perbuatan itu seperti dalam Pasal 281 KUHP. Sedangkan unsur subjektif orang yang mampu bertanggung jawab, adanya kesalahan (*dollus* atau *culpa*). Perbuatan harus dilakukan dengan kesalahan- kesalahan ini dapat berhubungan dengan akibat dari perbuatan atau dengan keadaan mana perbuatan itu dilakukan. Sedangkan menurut Moeljatno sendiri mengatakan unsur-unsur tindak pidana terdiri dari pertama, kelakuan dan akibat dan kedua, hal ikhwal atau keadaan tertentu yang menyertai perbuatan, yang dibagi menjadi:

- a. Unsur subjektif atau pribadi, yaitu mengenai diri orang yang melakukan perbuatan, misalnya unsur pegawai negeri yang diperlukan dalam delik jabatan seperti dalam perkara tindak pidana korupsi.
- b. Unsur objektif atau non-pribadi, yaitu mengenai keadaan di luar si pembuat, misalnya Pasal 160 KUHP tentang penghasutan di muka umum (supaya melakukan perbuatan pidana atau melakukan kekerasan terhadap penguasa umum).

Secara umum, telah dijelaskan di dalam KUHP diatur suatu tindakan karena kealpaan yang menyebabkan tanda atau alat untuk pengaman penerbangan hancur, rusak, terambil atau pindah atau tidak dapat bekerja atau menyebabkan kekeliruan terpasangnya tanda atau alat untuk pengamanan penerbangan sehingga mengakibatkan celaknya pesawat udara, yang diatur dalam Pasal 479 huruf (a) sampai dengan 479 huruf (r) KUHP menggunakan sistem perumusan sanksi pidana tunggal/imperatif dan sistem perumusan sanksi pidana alternatif. Pasal selain daripada Pasal 479 huruf (k) dan Pasal 479 huruf (o) merupakan pasal dengan sistem perumusan sanksi pidana tunggal/imperatif yang hanya mengancamkan satu jenis sanksi pidana yaitu pidana penjara. Adapun jenis

kejahatan yang dirangkum dari Pasal 479 huruf (a) sampai 479 huruf (r) KUHP dapat dibagi menjadi ke dalam 2 (dua) bentuk kejahatan, yaitu kejahatan terhadap sarana dan prasarana penerbangan. Sarana berarti alat, sedangkan prasarana adalah alat yang sudah ada sebelumnya. Ada pun yang termasuk di dalamnya adalah:

1) Bangunan untuk pengamanan lalu lintas udara, yaitu:

a) Pasal 479 huruf (a), mengatur tentang tindak pidana yang berkaitan dengan pengrusakan bangunan untuk pengamanan lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja, yang berbunyi sebagai berikut:

- (1) Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum menghancurkan, membuat tidak dapat dipakai atau merusak bangunan untuk pengamanan lalu-lintas udara atau menggagalkan usaha untuk pengamanan bangun tersebut dipidana dengan pidana penjara selama lamanya sembilan tahun;
- (2) Dengan pidana penjara selama-lamanya sembilan tahun jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi keamanan lalu-lintas udara;
- (3) Dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

b) Pasal 479 huruf (b), mengatur tentang tindak pidana yang berkaitan dengan pengrusakan bangunan untuk pengamanan lalu lintas yang dilakukan dengan karena alpanya seseorang, yang berbunyi sebagai berikut:

- (1) Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan hancurnya, tidak dapat dipakainya atau rusaknya bangunan untuk pengamanan lalu lintas udara, atau gagalnya usaha untuk pengamanan bangunan tersebut, dipidana dengan pidana penjara selamalamanya tiga tahun;
- (2) Dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi keamanan lalu lintas udara;
- (3) Dengan pidana penjara selama-lamanya tujuh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

2) Tanda atau alat untuk pengamanan penerbangan, yaitu:

a) Pasal 479 huruf (c), merupakan pasal mengenai perbuatan yang dilakukan dengan sengaja dan melawan hukum karena adanya kekeliruan, adanya bahaya bagi keamanan penerbangan dan mengakibatkan celaknya pesawat udara serta mengakibatkan matinya orang, yang berbunyi sebagai berikut:

- (1) Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum menghancurkan, merusak, mengambil atau memindahkan tanda atau alat untuk pengamanan penerbangan, atau menggagalkan bekerjanya tanda atau alat tersebut, atau memasang tanda atau alat yang keliru, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya enam tahun;
- (2) Dengan pidana penjara selama-lamanya sembilan tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi keamanan penerbangan;
- (3) Dengan pidana penjara selama-lamanya dua belas tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi keamanan penerbangan dan mengakibatkan celaknya pesawat udara;
- (4) Dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya keamanan penerbangan dan mengakibatkan matinya orang.

b) Pasal 479 huruf (d), Pasal ini menyatakan bahwa barang siapa karena kealpaan menyebabkan tanda atau alat untuk pengaman penerbangan hancur rusak. Dan delik kealpaan yang terdapat dalam pasal tersebut bisa menimbulkan perdebatan, mengingat kejahatan terorisme itu sendiri merupakan tindak pidana yang dilakukan dengan unsur kesengajaan, karena kejahatan terorisme dilakukan secara terencana, disengaja, memiliki target yang jelas, dan sasarannya meliputi masyarakat luas, pasal tersebut berbunyi sebagai berikut:

Barang siapa karena kealpaan menyebabkan tanda atau alat untuk pengamanan penerbangan hancur, rusak, terambil atau pindah atau menyebabkan tidak dapat bekerja atau menyebabkan terpasangnya tanda atau alat untuk pengamanan penerbangan yang keliru, dipidana:

- (1) Pidana penjara selama-lamanya lima tahun, jika karena dengan perbuatan itu menyebabkan penerbangan tidak aman;
- (2) Dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan celaknya pesawat udara;
- (3) Dengan pidana penjara selama-lamanya tujuh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang. Pasal tersebut diatas ada unsur alpa sehingga ancaman hukumannya lebih ringan.

3) Pesawat Udara, yaitu:

Pasal 479 huruf (e) sampai dengan huruf (g) diatur mengenai kejahatan yang mengakibatkan hancurnya pesawat udara dan apabila Kecelakaan dalam arti luas dapat pula disebabkan adanya faktor kesengajaan. Pada Pasal 479 huruf f, mengenai Tindakan sabotase, dan sebab kecelakaan pesawat udara merupakan sebab suatu kecelakaan yang sekali-kali tidak boleh diabaikan

- a) Pasal 479 huruf (e): Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum, menghancurkan atau membuat tidak dapat dipakainya pesawat udara yang seluruhnya atau sebagian kepunyaan orang lain, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya sembilan tahun.
- b) Pasal 479 huruf (f): Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum mencelakakan, menghancurkan, membuat tidak dapat dipakai atau merusak pesawat udara, dipidana: a. dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi nyawa orang lain; b. dengan pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara untuk selama-lamanya dua puluh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.
- c) Pasal 479 huruf (g): Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan pesawat udara celaka, hancur, tidak dapat dipakai atau rusak, dipidana: 14 a. dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi nyawa orang lain; b. dengan pidana penjara selama-lamanya tujuh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.
- d) Pasal 479 huruf (h), merupakan Pasal dengan adanya maksud yang menguntungkan baik bagi diri sendiri maupun pihak lain sehingga adanya perbuatan melawan hukum dan menimbulkan kerugian dan menimbulkan kerusakan sehingga pesawat tidak dapat dipakai.
 - (1) Barang siapa dengan maksud untuk menguntungkan diri sendiri atau orang lain dengan melawan hukum, atas kerugian penanggung asuransi menimbulkan kebakaran atau ledakan, kecelakaan, kehancuran, kerusakan atau membuat tidak dapat

dipakainya pesawat udara, yang dipertanggungjawabkan terhadap bahaya tersebut di atas atau yang dipertanggungjawabkan muatannya maupun upah yang akan diterima untuk pengangkutan muatannya, ataupun untuk kepentingan muatan tersebut telah diterima uang tanggungan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya sembilan tahun;

- (2) Apabila yang dimaksud pada ayat (1) pasal ini adalah pesawat udara dalam penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun;
- (3) Barang siapa dengan maksud untuk menguntungkan diri sendiri atau orang lain dengan melawan hukum atas kerugian penanggung asuransi, menyebabkan penumpang pesawat udara yang dipertanggungjawabkan terhadap bahaya. mendapat kecelakaan, dipidana: a. dengan pidana penjara selama-lamanya sepuluh tahun, jika karena perbuatan itu menyebabkan luka berat; b. dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

4) Kejahatan Penerbangan, pada pasal-pasal dibawah ini mengenai maskapai penerbangan sebagai korporasi juga bertanggungjawab dalam kecelakaan pesawat terbang karena kejahatan di penerbangan, sebagaimana diatur dalam

- a) Pasal 479 huruf (i) : merupakan penguasaan pesawat udara dalam penerbangan secara melawan hukum.
Barang siapa di dalam pesawat udara dengan perbuatan yang melawan hukum merampas atau mempertahankan perampasan atau menguasai pesawat udara dalam penerbangan. dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya dua belas tahun.
- b) Pasal 479 huruf (j) : merupakan Pasal yang membahas mengenai pembajakan pesawat. Asas-asas ini tidak hanya melindungi kepentingan negara Indonesia saja, tetapi juga kepentingan internasional oleh karena itu asas ini juga disebut asas penyelenggaraan ketertiban dunia.
Barang siapa dalam pesawat udara dengan kekerasan atau ancaman kekerasan atau ancaman dalam bentuk lainnya merampas atau mempertahankan perampasan atau menguasai pengendalian pesawat udara dalam penerbangan dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun. Ketentuan pasal ini mengatur tindak pidana kejahatan yang lazim dikenal nama “pembajakan pesawat udara atau *hijacking*”. Dalam ketentuan pasal tersebut ada unsur: dengan kekerasan atau ancaman dalam bentuk lainnya. Yang diartikan dengan kekerasan adalah setiap perbuatan yang mempergunakan tenaga badan yang tidak ringan.

- c) Pasal 479 huruf (k), merupakan Pasal tentang penguasaan pesawat udara dalam penerbangan secara melawan hukum
- (1) Dipidana dengan pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara selama-lamanya dua puluh tahun, apabila perbuatan dimaksud pasal 479 huruf (i) dan Pasal 479 yaitu: a. dilakukan oleh dua orang atau lebih bersama-sama; b. sebagai kelanjutan permufakatan jahat; c. dilakukan dengan direncanakan lebih dahulu; d. mengakibatkan kerusakan pada pesawat udara tersebut sehingga dapat membahayakan penerbangannya; e. mengakibatkan luka berat seseorang; f. dilakukan dengan maksud untuk merampas kemerdekaan atau meneruskan merampas kemerdekaan seseorang;
 - (2) Jika perbuatan itu mengakibatkan matinya seseorang atau hancurnya pesawat udara itu, dipidana dengan pidana mati atau pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara selama-lamanya dua puluh tahun. Syarat-syarat yang tercantum dalam ayat (1) sub a sampai dengan f merupakan syarat-syarat alternatif pemberantasan pidana dari pidana yang dimaksud dalam Pasal 479 huruf (i) dan 479 huruf (j);
 - (3) Ketentuan dalam ayat (2) memuat ancaman pemberatan pidana pasal 479 huruf (i) dan 479 huruf (j), yakni mengakibatkan matinya seseorang atau hancurnya pesawat udara itu, dipidana dengan pidana mati atau pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara selama-lamanya dua puluh tahun
- d) Pasal 479 huruf (l), merupakan Pasal mengenai kecelakaan karena kejahatan di penerbangan dengan melakukan perbuatan kekerasan.

Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum melakukan perbuatan kekerasan terhadap seseorang di dalam pesawat udara dalam penerbangan, jika perbuatan itu dapat membahayakan keselamatan pesawat udara tersebut, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun. Ketentuan pasal ini menitik beratkan pada akibat yang tidak dikehendaki yakni jika perbuatan itu dapat membahayakan keselamatan pesawat udara tersebut, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun. Pengertian bahaya dalam pasal ini harus dipandang secara objektif karena ada unsur kesengajaan (*dolus*), jadi bukan (*culpa*). Bahaya dipandang secara objektif, artinya: “tidak menjadi soal apakah si pelaku menganggap adanya bahaya ini, melainkan harus ada hal-hal yang pada waktu perbuatan dilakukan, dalam pandangan orang biasa pada umumnya, menyebabkan dapatlah dikiranya akan datang suatu malapetaka tertentu. Bahaya ini juga dianggap sudah ada, meskipun nyatanya ada hal-hal yang baru datang, tanpa disangka sebelumnya, dan yang turut menyebabkan datangnya malapetaka.

- e) Pasal 479 huruf (m), merupakan Pasal mengenai kecelakaan karena kejahatan di penerbangan dengan menyebabkan kerusakan atas pesawat.
Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum merusak pesawat udara dalam dinas atau menyebabkan kerusakan atas pesawat udara tersebut yang menyebabkan tidak dapat terbang atau membahayakan keamanan penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selamalamanya lima belas tahun.
- f) Pasal 479 huruf (n), merupakan Pasal mengenai kecelakaan karena kejahatan di penerbangan dengan cara apapun sehingga menyebabkan kerusakan pesawat udara tersebut yang membuatnya tidak dapat terbang.
Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum menempatkan atau menyebabkan ditempatkannya di dalam pesawat udara dalam dinas, dengan cara apapun, alat atau bahan yang dapat menghancurkan pesawat udara atau menyebabkan kerusakan pesawat udara tersebut yang membuatnya tidak dapat terbang atau menyebabkan kerusakan pesawat udara tersebut yang dapat membahayakan keamanan dalam penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun. 17 Alat atau bahan dalam ketentuan ini adalah alat atau bahan yang dapat menghancurkan pesawat udara atau menyebabkan kerusakan pesawat udara tersebut. Akibat kerusakan pesawat udara dalam pasal ini: a. Pesawat udara tidak bisa terbang, atau b. Menyebabkan kerusakan pesawat udara yang dapat membahayakan keamanan dalam penerbangan.
- g) Pasal 479 huruf (o), mengenai sistem perumusan sanksi pidana alternatif karena memiliki frasa “atau” dalam ancaman sanksi pidana pasal tersebut, dan keduanya juga merupakan pasal pemberat dari pasal-pasal sebelumnya:
- a) Dipidana dengan pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara selama-lamanya dua puluh tahun apabila perbuatan dimaksud Pasal 479 huruf (l), Pasal 479 huruf (m), dan Pasal 479 huruf (n) itu: a. dilakukan oleh dua orang atau lebih bersama-sama; b. sebagai kelanjutan dari permufakatan jahat; c. dilakukan dengan direncanakan lebih dahulu; d. mengakibatkan luka berat bagi seseorang;
 - b) Jika perbuatan itu mengakibatkan matinya seseorang atau hancurnya pesawat udara itu, dipidana dengan pidana mati atau pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara selamalamanya dua puluh tahun.
- h) Pasal 479 huruf (p), huruf (q), dan huruf (r), mengenai pertanggungjawaban pidana dalam penerbangan tentang kejahatan penerbangan dan kejahatan terhadap sarana dan prasarana penerbangan. Pasal 479 huruf (p) mengenai keterangan palsu, Pasal

479 huruf (q) mengenai perbuatan yang membahayakan keamanan dalam penerbangan dan Pasal 479 huruf (r) mengenai mengganggu ketertiban umum.

479 huruf (p):

Barang siapa memberikan keterangan yang diketahuinya adalah palsu dan karena perbuatan itu membahayakan keamanan pesawat udara dalam penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun.

Pasal 479 huruf (q):

Barang siapa di dalam pesawat udara, melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dalam pesawat udara dalam penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun. Perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dalam pesawat udara dalam penerbangan dalam menentukan ini adalah perbuatan yang nyata-nyata membahayakan keamanan penerbangan seperti membuka 18 pintu darurat atau pintu utama, merusak alat-alat pelampung atau alat-alat penyelamat lainnya.

Pasal 479 huruf (r): Barang siapa di dalam pesawat udara melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat mengganggu ketertiban dan tata-tertib di dalam pesawat udara dalam penerbangan, dipidana penjara selama-lamanya satu tahun.

2. Rumusan Delik Pidana Dibidang Penerbangan Berdasarkan UU RI No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Umumnya, rumusan delik didalam KUHP merupakan rumusan dari *Voltooid Delict* yaitu delik yang telah selesai dilakukan oleh pelaku yang sebenarnya. Rumusan dimulai dengan subjek atau pelaku yang dalam Bahasa Belanda disebut *Hij die* (barang siapa). Hal ini berarti bahwa yang menjadi subjek hukum pidana adalah siapapun, namun saat ini subjek hukum pidana tidak hanya orang tetapi juga badan hukum seperti di dalam undang-undang khusus.¹⁶ Secara khusus, rumusan delik di bidang penerbangan diatur di dalam UU RI. No. 1

¹⁶ Faisal Riza. 2020. Hukum Pidana Teori Dasar. Depok: PT Rajawali Buana Pusaka, halaman 50.

Tahun 2009 Tentang Penerbangan, adapun ruang lingkup yang dibahas di dalam undang-undang ini adalah:

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

Adapun tindak pidananya terdiri dari 43 pasal yang diatur pada bab khusus yaitu bab mengenai Ketentuan Pidana, dimulai dari Pasal 401 sampai Pasal 443 UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Untuk sistem perumusan pidananya, pertama, Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dalam beberapa pasal menganut sistem perumusan tunggal/imperatif, artinya mengatur hanya pidana penjara saja atau pidana saja. Contoh pasal yang mengatur pidana penjara saja adalah Pasal 412 ayat (7). Kedua, Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan juga mengatur sistem pidananya dengan sistem perumusan alternatif, artinya dalam suatu pasal terdapat frasa pidana penjara atau pidana denda, dan penjatuhan pidana tersebut tergantung pada keputusan hakim. Contoh pasal yang menganut sistem perumusan alternatif adalah Pasal 402. Ketiga, Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan juga menggunakan sistem perumusan yang bersifat kumulatif, yang artinya baik pidana penjara maupun pidana denda dijatuhkan secara bersamaan.

Contoh pasal yang menggunakan sistem perumusan kumulatif yaitu Pasal 401. Keempat, Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan juga menganut sistem perumusan yang bersifat kumulatif-alternatif. Artinya, hakim dapat menjatuhkan kedua jenis pidana yaitu pidana penjara atau pidana denda, atau hanya menjatuhkan salah satunya saja. Satu-satunya pasal yang menganut sistem perumusan pidana kumulatif-alternatif dalam undang-undang ini adalah Pasal 421 ayat (2). Selanjutnya dalam hal tindak pidana penerbangan yang dilakukan oleh korporasi (badan hukum atau badan usaha yang diwakili pengurus) tidak dirumuskan secara detail dan tidak terlalu dibedakan dengan subjek hukum perorangan (manusia). Korporasi sendiri tetap dapat dipidana dengan pidana penjara dan pidana denda. Hal yang membedakan kedua subjek hukum itu hanyalah perumusan ancaman pidananya, yakni jika tindak pidana penerbangan dilakukan oleh korporasi, dapat dijatuhkan pidana denda dengan pemberatan 3 (tiga) kali dari pidana denda yang ditentukan dalam Bab ketentuan pidana.

Berkaitan dengan rumusan delik di bidang penerbangan yang berkaitan dengan tugas seorang ATC di bandara udara, memiliki tujuan pelayanan lalu lintas sebagaimana yang diuraikan di dalam Pasal 278 443 UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yaitu, sebagai berikut:

Pelayanan lalu lintas penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 270 huruf (a) mempunyai tujuan:

- 1) Mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara di udara;
- 2) Mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara atau pesawat udara dengan halangan (*obstacle*) di daerah manuver (*manouvering area*);
- 3) Memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan;
- 4) Memberikan petunjuk dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan; dan
- 5) Memberikan notifikasi kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan (*search and rescue*).

Lebih jelasnya, yang dimaksudkan pelayanan lalu lintas penerbangan dijelaskan secara rinci di dalam Pasal 279 sampai dengan Pasal 443 UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang berbunyi sebagai berikut:

Pelayanan lalu lintas penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 278 adalah suatu profesi mengenai tujuan pelayanan lalu lintas penerbangan, yang memberikan layanan pengaturan lalu lintas di udara terutama pesawat udara untuk mencegah antar pesawat terlalu tidak jauh satu sama lain, mencegah tabrakan antar pesawat udara dan pesawat udara dengan faktor yang membatasi yang hadir di sekitarnya selama beroperasi, terdiri atas:

- 1) Pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan (*ATC service*);
- 2) Pelayanan informasi penerbangan (*flight information service*);
- 3) Pelayanan saran lalu lintas penerbangan (*air traffic advisory service*);
dan
- 4) Pelayanan kesiagaan (*alerting service*).

Adapun pelayanan-pelayanan yang dimaksudkan di atas, wajib mempertimbangkan hal-hal yang diatur di dalam Pasal 279 ayat 2 UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yaitu: jenis lalu lintas penerbangan, kepadatan arus lalu lintas penerbangan, kondisi sistem teknologi dan topografi serta fasilitas dan kelengkapan navigasi penerbangan di pesawat udara. Ketentuan administratif yang didapatkan oleh petugas ATC jika terjadi kesalahan pelayanan di bidang penerbangan maka dapat dijatuhi sanksi administratif sebagaimana diatur di dalam Pasal 223 UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yaitu mengenai pertanggungjawaban pidana dapat dibebankan kepada Pemandu Lalu Lintas Udara yang menyebabkan kecelakaan pesawat terbang karena terdapat faktor kesengajaan dan/atau kelalaian, yaitu sebagai berikut:

- (1) Personel Bandar udara yang telah memiliki lesensi wajib:

- (a) Melaksanakan pekerjaan sesuai dengan ketentuan di bidangnya;
 - (b) Mempertahankan kemampuan yang dimiliki; dan
 - (c) Melakukan pemeriksaan kesehatan secara berkala
- (2) Personel Bandar udara yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:
- (a) Peringatan;
 - (b) Pembekuan lisensi; dan/atau
 - (c) Pencabutan lisensi.

Sedangkan untuk delik pidana yang didapatkan oleh petugas ATC dapat didasarkan pada Pasal 439 UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Pada Pasal ini mengatur mengenai perompakan pada lalu lintas penerbangan, yang berbunyi sebagai berikut:

- (1) Setiap personel pelayanan lalu lintas penerbangan yang pada saat bertugas menerima pemberitahuan atau mengetahui adanya pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya atau hilang dalam penerbangan tidak segera memberitahukan kepada instansi yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pencarian dan pertolongan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 355 sehingga mengakibatkan kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun;
- (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun.

Luka berat diinterpretasi secara otentik dalam Pasal 90 KUHP tentang Luka berat, pada Pasal ini menjelaskan tentang golongan yang bisa dikategorikan sebagai luka berat, sedangkan akibat kematian pada penganiayaan berat bukanlah merupakan penganiayaan berat, melainkan merupakan faktor atau alasan memperberat pidana dalam penganiayaan berat. Luka berat dalam Pasal 90 KUHP berarti:

- 1) Jatuh sakit atau mendapat luka yang tidak, memberi harapan akan sembuh samasekali atau yang menimbulkan bahaya maut;
- 2) Tidak mampu terus-menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerjaan pencarian;
- 3) Kehilangan salah satu pancaindera;
- 4) Mendapat cacat berat;
- 5) Menderita sakit lumpuh;
- 6) Terganggunya daya pikir selama empat minggu lebih;
- 7) Gugur atau matinya kandungan seorang perempuan;

Bagian inti delik (*delictsbestanddelen*):

- a) Karena kelalaian (kesalahan)
- b) Menyebabkan orang lain luka berat.¹⁷

Apabila kita perhatian ancaman pidana penjara yang ada di dalam Pasal 369 KUHP dan ancaman pidana penjara yang ada dalam Pasal 360 ayat (1) KUHP, ternyata sama yaitu maksimum lima tahun penjara. Dengan ancaman pidana penjara yang sama, muncul pertanyaan bagi penulis, mengapa demikian padahal akibat yang terjadi berbeda, yaitu di dalam Pasal 359 KUHP akibat yang terjadi adalah matinya orang, sedangkan akibat yang terjadi dalam Pasal 360 KUHP ayat (1) akibat yang terjadi adalah luka berat pada orang. Tidak ada penjelasan lebih lanjut mengenai hal tersebut di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1960 tentang Perubahan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, sehingga bagi penulis ancaman pidana penjara yang sama tersebut merupakan sesuatu yang tidak masuk akal. Mengapa penulis berpendapat demikian, karena untuk

¹⁷ Andi Hamzah. 2017. *Delik—Delik Tertentu (Speciale Delicten) Didalam Kuhp*. Jakarta: PT. Yarsif Watampone, halaman 219.

menentukan berapa lama ancaman pidana bagi pelaku tindak pidana, pada umumnya dihubungkan dengan apa motivasi dari pelaku untuk melakukan tindak pidana tersebut. Akibat yang terjadi di dalam Pasal 359 KUHP adalah matinya orang lain sedangkan akibat yang terjadi di dalam Pasal 260 KUHP adalah luka berat, sedangkan ancaman pidana bagi pelaku Pasal 359 KUHP dan Pasal 360 KUHP sama.¹⁸

Ganti rugi oleh pihak ketiga dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa penerbangan, banyak pihak dan faktor dalam penyelenggaraannya yang berperan dan memiliki dampak pada keselamatan dan keamanan penerbangan, termasuk di dalamnya manakala terjadi kecelakaan, keterlambatan maupun pembatalan. Bahwa penyelenggaraan tersebut tidak semata-mata dilakukan oleh pihak perusahaan maskapai saja melainkan pihak-pihak lainnya seperti pengelola bandara maupun penyelenggara navigasi penerbangan. Hal ini disadari Konvensi Montreal 1999 untuk memungkinkan perusahaan maskapai menarik pihak ketiga untuk bertanggungjawab manakala diketahui bahwa kerugian yang dialami maskapai disebabkan adanya kesalahan pihak ketiga.¹⁹ Dalam beberapa kasus, buruknya pelayanan bandara maupun layanan navigasi penerbangan memberikan dampak terhadap kerusakan terhadap pesawat, kecelakaan, hingga operasional pesawat yang berujung pada ganti rugi yang harus dibayarkan oleh pihak maskapai kepada pengguna jasa seperti penumpang. Oleh karenanya, pembagian beban ganti rugi terhadap pengelola bandara maupun perusahaan penyelenggara navigasi penerbangan sangat perlu menjadi perhatian mengingat saat ini bebannya masih ditanggung oleh perusahaan maskapai.

¹⁸ Djisman samosir dan Timbul Andes Samosir. 2021. *Tindak Pidana Tertentu Didalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*. Bandung: CV. Nuansa Aulia, halaman 83.

¹⁹ Adhy Riadhy Arafah dan Sarah Amalia Nursani. 2019. *Pengantar Hukum Penerbangan Privat*. Jakarta: Prenadamedia Group, halaman 102.

Menurut Pasal 12 Konveksi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil mengatur bahwa negara kolong bertanggung jawab atas pelayanan terhadap semua pesawat yang melintas di atas wilayahnya. Ketentuan ini selaras dengan Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 yang mengamanahkan kepada Pemerintahan Negara Indonesia untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan Kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia sebagai wujud tanggungjawab sebagai masyarakat dunia. Sejalan dengan itu, Pasal 28 Konveksi Chicago 1944, bahwa pelayanan yang terkait dengan keselamatan dan keamanan suatu aktifitas penerbangan di suatu wilayah merupakan tanggung jawab dari “negara kolong” termasuk di dalamnya pelayanan bandara dan pemberian layanan navigasi penerbangan. Hal ini menjelaskan manakala terjadi suatu kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian pelayanan bandara maupun pelayanan navigasi penerbangan, maka secara otomatis pula negara haruslah bertanggung jawab.

a) Ganti Rugi Terhadap Pihak Pengelola Bandara

Seperti yang telah dibahas di atas, peran fungsi bandara sangat penting terhadap pelaksanaan penerbangan yang aman dan selamat. Beberapa kecelakaan yang menimpa pesawat pun sangat mungkin dan sering terjadi di bandara. Oleh karenanya, Konveksi Chicago 1944 memberikan banyak hal panduan mengenai ketentuan yang harus dipenuhi oleh pihak bandara untuk operasionalnya. Sama halnya dengan pemberian layanan navigasi penerbangan, perlu dipahami bahwa pelayanan bandara merupakan pelayanan yang dilakukan oleh lembaga negara karena merupakan kewajiban negara di Pasal 28 Konvensi Chicago 1994 sekalipun dalam praktiknya pengelolaaanya dilakukan oleh badan privat.²⁰

²⁰ *Ibid.*, halaman 102-103.

Pemberian fasilitas lampu pencahayaannya di jalur *runway* dan *taxiway* merupakan salah satu contoh kewajiban pihak bandara untuk melengkapinya. Ketiadaan hal ini bisa berdampak pada kecelakaan pesawat seperti dalam kasus tabrakan pesawat antara Avianca Airlines DC 9 dan penerbangan domestik Iberia Airlines dengan pesawat Boeing 727 saat akan lepas landas di Bandara Barajas, Madrid, Spanyol. Akibatnya terdapat korban 93 orang tewas dalam kecelakaan tersebut. Hasil investigasi pun mengatakan bahwa pilot pada saat itu tidak bisa mengidentifikasi *taxiway* karena yang akhirnya ke lajur *runway* karena tidak jelasnya rambu.ambu.²¹

b) Ganti Rugi Terhadap Pihak Penyelenggara Navigasi Penerbangan

Sama halnya dengan pemberian pelayanan bandara, pelayanan navigasi penerbangan adalah hal mutlak yang dilakukan oleh negara agar tidak terjadi kecelakaan pesawat akibat tabrakan. Pemberian pelayanan navigasi penerbangan menurut Annex 11 Konvensi Chicago 1944 dikatakan untuk: (a) menghindari terjadinya tabrakan antar pesawat; (b) menghindari terjadinya tabrakan antara pesawat dan objek tertentu di radius penerbangannya; (c) menjamin keberlangsungan lalu lintas udara; (d) memberikan masukan dan informasi yang berguna terhadap penerbangan yang selamat dan efisien; (e) memberikan notifikasi pemberitahuan kepada otoritas yang berwenang terkait pesawat dalam keadaan membutuhkan pencarian, pertolongan dan bantuan kepada organisasi yang berwenang tersebut sebagaimana dibutuhkan.

Sejalan dengan pelaksanaan fungsinya, seorang pilot ketika akan menjalankan tugasnya berkewajiban untuk mengikuti instruksi dari petugas

²¹ *Ibid.*, halaman 104.

navigasi atau ATC utamanya dalam hal pemberian *clearance*. Terkait dengan fungsinya untuk mengatur pesawat yang melintas di wilayah suatu negara penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan sangat mungkin untuk menerima gugatan atas pelayanannya yang merugikan pengguna jasanya, sekalipun tidak ada konvensi internasional yang mengatur tanggungjawab penyelenggara pelayanan navigasi.²²

c) Ganti Kerugian

Sebagai imbalan kepada orang yang tidak bersalah karena kekeliruan dalam menerapkan hukum acara pidana, sudah lebih satu abad dipersoalkan di berbagai negara. Pada tahun 1884, seorang Belanda yang bernama *W.J. Leyds* telah menyusun disertasi doktor berjudul *De Rechtsgrond der Schadevergeding voor Preventieve Hechtenis*. dicantumkan ganti kerugian dan rehabilitasi terhadap orang yang ditangkap, ditahan, dan atau dituntut secara tidak sah. Penjabaran dalam KUHAP pada akhir tahun 1981. Sebelum tercipta UUKK, di Indonesia belum ada peraturan tentang ganti kerugian dan rehabilitasi, kecuali tentu melalui proses perdata yang didasarkan kepada “perbuatan melanggar hukum” (*onrechtmatigedaad*) atau perbuatan melanggar hukum oleh penguasa” (*onrechtmatige overheidsdaad*), tersebut dalam Pasal 1365 BW.²³ Dalam Memori Penjelasan (*Memorie van Toelichting*) Ned. Sv. diperinci kerugian-kerugian tersebut sebagai berikut:

1. Merusak kehormatan dan nama baik.
2. Kehilangan kebebasan.

²² *Ibid.*, halaman 105-106.

²³ Andi Hamzah. 2016. *Hukum Acara Pidana Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 197.

3. Kerugian materiil, yang semuanya didasarkan kepada keadilan kebenaran (*billijkheid en rechtvaardigheid*).²⁴

Berkaitan dalam perundang-undangan negara lain dan juga dalam literatur sering disebut tiga macam ganti kerugian. Ketiga macam ganti rugi itu adalah sebagai berikut.

- a. Ganti kerugian karena seorang ditangkap, ditahan, dituntut, ataupun diadili tanpa alasan yang berdasarkan undang-undang atau kekeliruan mengenai orangnya atau salah dalam menerapkan hukum. ini sama dengan yang di maksud dengan definisi yang tercantum dalam Pasal 1 butir 22 KUHAP dan pengaturannya dalam Pasal 95 dan 96 KUHAP.
- b. Ganti kerugian kepada pihak ketiga atau korban (*victim of crime* atau *beledigde partij*). Ini sejajar dengan ketentuan dalam Bab XIII KUHAP mengenai penggabungan perkara gugatan ganti kerugian (Pasal 98 sampai dengan Pasal 101 KUHAP) yang tidak dimasukkan ke dalam pengertian ganti kerugian.
- c. Ganti kerugian kepada berkas terpidana sesudah peninjauan kembali (*herziening*). Dalam Bab XVIII Bagian kedua tentang peninjauan kembali putusan pengadilan KUHAP tidak disebut-sebut tentang ganti kerugian.

B. Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pengatur Lalu Lintas Udara Air Traffic Control (ATC) Terhadap Kecelakaan Pesawat Terbang

1. Sistem Manajemen Tugas ATC Di Bidang Penerbangan

Perjanjian bilateral dibagi menjadi kategori yang berbeda mengenai:

- a. Navigasi udara, termasuk *airworthiness certificate*, *personnel licensing*, *air traffic control*, dan lain sebagainya;

²⁴ *Ibid.*, halaman 201.

- b. Subyek hukum, termasuk isu-isu hukum privat, penyelesaian sengketa, dan lain sebagainya;
- c. Air transit dan transport, sebagaimana masalah ekonomi lainnya, termasuk juga operasional dari pelayanan udara internasional.

Perjanjian bilateral, meskipun berbeda-beda variasi yang ada, mengacu pada Perjanjian Bermuda Type I, *pre-determination type* atau *free determination type* (terutama, perjanjian liberal US). Mengingat Bermuda I perjanjian antara Inggris dan Amerika Serikat lebih cenderung kepada sistem pengawasan persaingan. dan *a priori* pengaturan tentang kapasitas (*capacity*). *Type* kedua dari perjanjian bilateral ditandai dengan penentuan secara *a priori* kapasitas (*capacity*) dan frekuensi (*frequency*). Adapun *type* ketiga memperlihatkan klasifikasinya ke seluruh lingkungan perjanjian mendorong pertukaran secara bebas dari *traffic rights, non-governmental regulation of capacity, non-governmental approval of tariff*, dan yang tidak kalah penting adalah mengatur juga tentang *multiple designations*.²⁵

Pesawat udara adalah bagian terpenting dari penerbangan, karena tanpa pesawat udara tidak akan ada penerbangan. Pesawat udara dan cara menerbangkannya terus dikembangkan dan disempurnakan, dimulai sejak *Orville Wright* dan *Wilbur Wright* berhasil menerbangkan pesawat udara mereka. Pesawat udara terus disempurnakan dan dikembangkan, orang sudah dapat terbang dengan menggunakan pesawat udara dan bahkan pesawat udara kemudian menjadi sarana transportasi komersial.²⁶

Kecelakaan bukanlah sesuatu yang terjadi begitu saja, melainkan merupakan kejadian yang disebabkan sesuatu yang lain. Dengan kata lain,

²⁵ Adi Kusumaningrum. 2018. *Kedaulatan Negara Di Ruang Udara Dan Perkembangan Angkutan Udara Internasional*. Malang: Tim UB Press, halaman 92.

²⁶ Djoko Warsito. 2018. *Manajemen Bandar Udara*. Jakarta: Erlangga, halaman 1.

kecelakaan bukanlah sesuatu yang melekat pada suatu benda misalnya pesawat terbang. Di lain pihak, para pemangku kepentingan dalam transportasi udara menyadari betul bahwa kecelakaan dapat dihindari atau ditiadakan berdasarkan paham bahwa kecelakaan itu terjadi karena ada penyebabnya.

Pada umumnya penerbang memegang kemudi dan menerbangkan pesawat hanya pada saat tinggal landas, karena hingga saat ini belum ada teknologi yang diciptakan khusus untuk melakukan tinggal landas otomatis. Untuk selanjutnya autopilot sudah sanggup mengerjakan sesuai dengan perhitungan dan perintah computer hingga pesawat dengan kemampuan pendaratan otomatis dan berhenti di landas pacu dengan menggunakan sistem pengereman otomatis. Sistem peralatan computer yang demikian disebut sebagai sistem manajemen penerbangan (*flight management system, FMS*). Seperti disebutkan tadi, bila sistem automasi yang terdiri dari autopilot dan *auto-throttle* diaktifkan maka pesawat terlihat terbang sendiri.²⁷ Penyelidikan Pasal 1 butir 5 KUHP mencantumkan: “Penyelidikan adalah serangkaian tindakan/penyelidikan untuk mencari dan menemukan suatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana guna menentukan dapat atau tidaknya dilakukan penyidikan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini” Dengan perkataan lain, penyelidikan dilakukan sebelum penyidikan. Perlu digaris bawahi kalimat mencari dan menemukan suatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana. Sasaran”mencari dan menemukan”. Dengan perkataan lain “mencari dan menemukan” berarti penyelidik berupaya atas inisiatif sendiri untuk menemukan peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana. Akan tetapi, dalam kenyataan sehari-hari, biasanya penyelidik/penyidik baru

²⁷ Desmond. 2020. *Pengantar Penerbangan Persektif Profesional*. Jakarta: Penerbit Erlangga, halaman 223.

mulai melaksanakan tugasnya setelah adanya laporan/pengaduan dari pihak yang dirugikan.²⁸

2. Pertanggungjawaban Pidana Bagi Petugas ATC Atas Kecelakaan Pesawat Terbang

Pertanggungjawaban atau yang dikenal dengan konsep *liability* dalam segi falsafah hukum, Roscoe Pound menyatakan bahwa: *I..use simple word “liability” for the situation whereby one may exact legaly and other is legaly subjeched to the excaxtion”* pertanggungjawaban pidana diartikan Roscoe Pound adalah sebagai suatu kewajiban untuk membayar pembalasan yang akan diterima pelaku dari seseorang yang telah dirugikan. menurutnya juga bahwa pertanggungjawaban yang dilakukan tersebut tidak hanya menyangkut masalah hukum semata akan tetapi menyangkut pula masalah nilai-nilai moral ataupun kesusilaan yang ada dalam suatu masyarakat. Selain Roscoe Pound, Ada beberapa para ahli memberikan pengertian pertanggungjawaban pidana diantaranya:

- a. Simons mengatakan kemampuan bertanggungjawab dapat diartikan suatu keadaan psikis sedemikian rupa, sehingga penerapan suatu upaya pemidanaan, baik ditinjau secara umum maupun dari sudut orangnya dapat dibenarkan. Selanjutnya dikatakannya, seorang pelaku tindak pidana mampu bertanggungjawab apabila: Pertama, mampu mengetahui/menyadari bahwa perbuatannya bertentangan dengan hukum. Kedua, mampu menentukan kehendaknya sesuai dengan kesadaran tadi.²⁹
- b. Berbeda dengan Simons, Van Hamel memberikan pengertian pertanggungjawaban pidana adalah suatu keadaan normal psikis dan kemahiran yang membawa tiga macam kemampuan, yaitu pertama, mampu untuk dapat mengerti makna serta akibat sungguh-sungguh dari perbuatanperbuatan sendiri. Kedua, mampu untuk menginsyafi bahwa perbuatanperbuatan itu bertentangan dengan ketertiban masyarakat. Ketiga, mampu untuk menentukan kehendak berbuat.
- c. Pompe memberikan pertanggungjawaban pidana dalam batasan unsur-unsur yaitu kemampuan berpikir pada pelaku yang memungkinkan

²⁸ Leden Marpaung. 2009. *Proses Penanganan Perkara Pidana(Penyelidikan & Penyidikan)*. Jakarta: PT. Sinar Grafika, halaman 6.

²⁹ Teguh Prasetyo. 2018. *Hukum Pidana Edisi Revisi*. Depok: Raja Grafindo Persada, halaman 85.

menguasai pikirannya dan menentukan kehendaknya, pelaku dapat mengerti makna dan akibat dari tingkah lakunya serta pelaku dapat menentukan kehendaknya sesuai dengan pendapatnya (tentang makna dan akibat tingkah lakunya).³⁰

Apabila dilihat dari pendapat-pendapat para ahli tersebut diatas, pertanggungjawaban pidana berbeda dengan perbuatan pidana. Perbuatan pidana hanya menunjuk kepada dilarang dan diancamnya perbuatan dengan suatu pidana. Apakah orang yang melakukan perbuatan kemudian dijatuhi pidana, tergantung dari pada perbuatan tersebut mengandung kesalahan. Sebab asas dalam pertanggungjawaban hukum pidana adalah “tidak dipidana jika tidak ada kesalahan (*Geen straf zonder schuld; Actus non facit reum nisi mens sis rea*) yang artinya penilaian pertanggungjawaban pidana itu ditujukan kepada sikap batin pelakunya, bukan penilaian terhadap perbuatannya. Pengecualian prinsip *actus reus* dan *mens rea* adalah hanya pada delik-delik yang bersifat *strict liability* (pertanggungjawaban mutlak), dimana pada tindak pidana yang demikian itu adanya unsur kesalahan atau *mens rea* tidak perlu dibuktikan.

Kasus kecelakaan pesawat sebagaimana kita ketahui pernah terjadi beberapa kali seperti yang dihimpun oleh arsip *the bureau of aircraft accident*, bahwa terdapat sebanyak 112 kecelakaan pesawat tahun 2014. Kecelakaan pesawat terbang (*land crashes*) tersebut telah menyebabkan kematian sebanyak 1.320 orang lebih, yaitu jumlah yang lebih banyak daripada yang terjadi di tahun 2013. Kecelakaan pesawat udara tidak selalu karena kesalahan perusahaan tetapi dapat karena sebab-sebab di luar kendali perusahaan. Misalnya, karena pesawat ditembak jatuh oleh teroris namun apabila kecelakaan tersebut karena kelalaian manusia ataupun kondisi pesawat tidak layak terbang, maka sudah seharusnya

³⁰ *Ibid.*, halaman 86.

perusahaan dijatuhi pidana berdasarkan tuduhan telah melakukan tindak pidana korporasi (*corporate crime*).³¹

Adapun syarat-syarat dapat tidaknya dimintai pertanggungjawaban (pidana) kepada seseorang harus adanya kesalahan. Kesalahan dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) bagian yaitu:

1) Adanya Kemampuan bertanggungjawab

Kemampuan bertanggung jawab merupakan salah satu unsur kesalahan yang tidak dapat dipisahkan dengan dua unsur tindak pidana lain. Istilahnya dalam bahasa Belanda adalah “*toerkeningsvatbaar*”, tetapi Pompe lebih suka menggunakan “*toerkembaar*”. Pertanggungjawaban yang merupakan inti dari kesalahan yang dimaksud di dalam hukum pidana adalah pertanggungjawaban menurut hukum pidana. Walaupun sebenarnya menurut etika setiap orang bertanggung jawab atas segala perbuatannya, tetapi dalam hukum pidana yang menjadi pokok permasalahan hanyalah laku yang mengakibatkan hakim menjatuhkan pidana. Tentang kemampuan bertanggung jawab ini terdapat beberapa batasan yang dikemukakan oleh para pakar, antara lain Menurut Simons yaitu kemampuan bertanggung jawab dapat diartikan suatu keadaan psikis sedemikian rupa, sehingga penerapan suatu upaya pemidanaan, baik ditinjau secara umum maupun dari sudut orangnya dapat dibenarkan “selanjutnya dikatakannya, seorang pelaku tindak pidana mampu bertanggung jawab apabila

a. Mampu mengetahui/menyadari bahwa perbuatannya bertentangan dengan hukum;

b. Mampu menentukan kehendaknya sesuai dengan kesadaran tadi.³²

³¹ Sutan Remy. 2017. *Ajaran Pidanaan: Tindak Pidana Korporasi & Seluk Beluknya*. Jakarta: Prenada Media, halaman 119.

2) Adanya Kesalahan (kesengajaan dan kelalaian)

KUHP sendiri tidak menjelaskan pengertian kesengajaan dan kealpaan itu. Oleh M.v.T dijelaskan bahwa yang dimaksud dengan kesengajaan adalah “*willens en watens*” yang artinya adalah “*menghendaki*” dan *menginsyafi* atau *mengetahui*” atau secara agak lengkap seseorang yang melakukan suatu perbuatannya itu dan harus menginsyafi atau mengetahui akibat yang mungkin akan terjadi karena perbuatannya.

Mengenai kealpaan, hanya sekadar dijelaskan bahwa kealpaan atau “*culpa*” adalah “*kebalikan dari dolus di satu pihak dan kebalikan dari kebetulan di pihak lain*” kiranya kata “*kebalikan*” adalah kurang tepat, karena kebalikan putih bukan selalu hitam. Unsur kealpaan ini dapat kita jumpai misalnya antara lain pada Pasal-Pasal: 188, 231, (4), 359, 360, 409, KUHP jadi di dalam Buku Kedua. Unsur kesengajaan dan kealpaan ini hanya berlaku untuk kejahatan dan tidak untuk pelanggaran. Mengenai pengertian *menghendaki* tersebut di atas, Kehendak itu dapat ditujukan kepada:

- a) Perbuatannya yang dilarang;
- b) Akibatnya yang dilarang;
- c) Keadaan yang merupakan unsur tindak pidana.

Kesengajaan yang hanya ditujukan kepada perbuatannya yang dilarang disebut *kesengajaan formal*, sedangkan yang ditujukan kepada akibatnya adalah *kesengajaan materil*.³³

Kedua hal di atas mempunyai hubungan yang sangat erat, bahkan yang pertama merupakan dasar bagi adanya yang kedua, atau yang kedua tergantung

³² Teguh Prasetyo, *Op. Cit.*, halaman 85.

³³ *Ibid.*, halaman 95-96.

pada yang pertama. Setelah mengetahui pengertian dari pada kesalahan, maka kesalahan itu sendiri terbagi menjadi dua bentuk, yaitu:

1) Dengan sengaja (*dolus*)

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (*criminal wetboek*) tahun 1809 dicantumkan: “sengaja ialah kemauan untuk melakukan atau tidak melakukan perbuatan yang dilarang atau diperintahkan oleh Undang-undang”. Dalam *Memori Van Toelichting* (Mvt) Menteri Kehakiman sewaktu pengajuan *Criminal Wetboek* tahun 1881 (yang menjawab Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia 1915), dijelaskan: “sengaja” diartikan dengan sadar dari kehendak melakukan suatu kejahatan tertentu. Beberapa sarjana merumuskan *de will* sebagai keinginan, kemauan, kehendak, dan perbuatan merupakan pelaksanaan dari kehendak. *De will* (kehendak) dapat ditujukan terhadap perbuatan yang dilarang dan akibat yang dilarang.

Kesengajaan itu ada apabila suatu perbuatan itu dilakukan dengan *bewuzt* (sadar). Jika perbuatan itu dilakukan dengan sadar sebelum seseorang melakukan suatu perbuatan, maka terlebih dahulu akan timbul *opzet* (sengaja). Kemudian dari kehendak itu dipertimbangkan apa dan bagaimana yang akan dilakukan, maka pada saat itu timbul lah *oogmerk* (maksud) sebagai *bedoeling* (tujuan).³⁴

Berkaitan unsur-unsur yang ada di dalam KUHP tidak ada disebutkan istilah-istilah pembeda dan alasan pemaaf. Titel ke-3 dan Buku Pertama KUHP hanya menyebutkan: alasan-alasan yang menghapuskan pidana. Dalam teori hukum pidana biasanya alasan-alasan yang menghapuskan pidana ini dibedakan menjadi:

³⁴ Faisal Riza. *Op. Cit.*, halaman 64.

- 1) Alasan pembenar; yaitu alasan yang menghapuskan sifat melawan hukumnya perbuatan, sehingga apa yang dilakukan oleh terdakwa lalu menjadi perbuatan yang patut dan benar.
- 2) Alasan pemaaf; yaitu alasan yang menghapuskan kesalahan terdakwa. Perbuatan yang dilakukan oleh terdakwa tetap bersifat melawan hukum jadi tetap merupakan perbuatan pidana, tetapi dia tidak dipidana, karena tidak ada kesalahan.
- 3) Alasan penghapus penuntutan; di sini soalnya bukan ada alasan pembenar maupun alasan pemaaf, jadi tidak ada pikiran mengenai sifatnya perbuatan maupun sifatnya yang melakukan perbuatan, tetapi pemerintah menganggap bahwa atas utilitas atau kemanfaatannya kepada masyarakat, sebaiknya tidak diadakan penuntutan. Yang menjadi pertimbangan disini ialah kepentingan umum. Kalau perkaranya tidak dituntut, tentunya yang melakukan perbuatan tidak dapat dijatuhi pidana. Contoh: Pasal 53, Kalau terdakwa dengan suka-rela mengurungkan niatnya percobaan untuk melakukan sesuatu kejahatan.³⁵

Berkaitan dengan kasus kecelakaan pesawat yang disebabkan oleh petugas di dalam Pasal 479 huruf (g) KUHP disebutkan “barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan pesawat udara celaka, hancur, tidak dapat dipakai atau rusak, dipidana:

- a. Dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi nyawa orang lain;
- b. Dengan pidana penjara selama-lamanya tujuh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

³⁵ Moeljano. 2019. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rieneka Cipta, halaman 181-182.

Peraturan yang khusus ada pula yang mengatur mengenai kelalaian pemandu lalu lintas udara apabila melakukan kelalaian berdasarkan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yaitu pada Pasal 431 berikut ini:

- (1) Setiap orang yang menggunakan frekuensi radio penerbangan selain untuk kegiatan penerbangan atau menggunakan frekuensi radio penerbangan yang secara langsung atau tidak langsung mengganggu keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 306 dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Diatur pula pada Pasal 437 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa 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 dan dalam hal tindak pidana dalam sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan atau kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun ataupun dalam hal tindak pidana dalam sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun. Sehingga, sanksi yang dapat dijatuhkan kepada pemandu lalu lintas udara dalam hal terjadinya kecelakaan pesawat udara dapat berupa pidana penjara dan pidana denda.

Berdasarkan studi kasus kelalaian petugas ATC yang menimbulkan kecelakaan pesawat yaitu terjadi pada pesawat Batik Air jenis Boeing 737-800 dengan nomor registrasi PK-LBS dan pesawat Trans Nusa dengan jenis ATR 42 seri 600 yang bertabrakan di landasan Bandar Udara Halim Perdanakusuma, Jakarta Timur pada bulan April 2016 ditemukan fakta hasil penyidikan KNKT

ditemukan beberapa fakta yaitu *human error* (kesalahan manusia) yang terjadi di *runway*, dimana ada 2 (dua) pesawat *crash* (bertabrakan) karena informasi dari petugas ATC yang tidak *clear* (jelas). Wilayah terminal dan apron merupakan tanggung jawab dari pihak Angkasa Pura sebagai operator *airport* sementara *runway* merupakan *domain* dari ATC. Sementara itu, pihak maskapai Batik Air maupun maskapai Trans Nusa mengaku telah melakukan prosedur yang ada yaitu sudah mengantongi izin untuk lepas landas dari petugas ATC. Maskapai Trans Nusa juga menekankan bahwa mereka sudah mendapatkan izin dari kru *throwing* untuk pindah ke hangar sebelah selatan Bandara Halim Perdana Kesuma.³⁶

Pertanggungjawaban pidana dalam kasus tersebut dilihat terlebih dahulu memenuhi unsur-unsur tanggung jawab yang meliputi: adanya kemampuan bertanggung jawab, adanya kesengajaan atau kelalaian, tidak adanya alasan pemaaf maupun pembenar. Dalam hal ini, Pihak ATC telah memenuhi unsur-unsur adanya kemampuan bertanggungjawab dikarenakan pihak ATC lah yang memiliki kewenangan dan tugas dalam hal membeirkan izin untuk terbang pada landasan. Kedua, unsur kesalahan, dipilih tepat untuk mempertanggungjawabkan pidana kasus ini dikarenakan kedua maskapai telah memiliki izin terbang sehingga kesalahan yang ada terletak pada *human error*. Ketiga, unsur tidak adanya alasan pemaaf dan pembenar dalam studi kasus ini terlihat ketika wilayah terminal dan apron merupakan tanggung jawab dari pihak Angkasa Pura sebagai operator *airport* sementara *runway* merupakan *domain* dari ATC, hal ini terlihat bahwa tidak baiknya komunikasi yang dilakukan ATC dengan pihak operator *airport* sehingga menimbulkan tabrakan pesawat tersebut.

³⁶ Muhammad Ali. 2016. "3 Fakta di Balik Tabrakan Pesawat Batik Air Dengan Trans Nusa". Diakses melalui www.liputan6.com, Senin, 23 Februari 2021, Pukul 09.00 wib.

C. Sistem Pemidanaan Terhadap Pengatur Lalu Lintas Udara *Air Traffic Control* (ATC) Atas Terjadinya Kecelakaan Pesawat Udara

1. Prosedur Investigasi Terhadap Penyelidikan Kasus Kecelakaan Pesawat di Indonesia

Ruang lingkup penyelidikan merupakan serangkaian tindakan penyidik untuk mencari dan menemukan suatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana guna menentukan dapat atau tidaknya dilakukan penyidikan menurut cara yang diatur dalam undang-undang. Sedangkan penyidikan merupakan usaha dari pihak kepolisian dan kejaksaan dalam pemeriksaan pendahuluan untuk mencari dan mengumpulkan keterangan dan bukti-bukti yang menyangkut suatu tindak pidana.³⁷ Lebih lanjut, definisi mengenai penyelidikan dijelaskan dalam Pasal 5 KUHAP, yaitu serangkaian tindakan penyidik untuk mencari dan menemukan suatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana guna menentukan dapat atau tidaknya dilakukan penyidikan menurut cara yang diatur dalam Undang-Undang ini. Penyelidikan dilakukan sebelum penyidikan, penyelidikan berfungsi untuk mengetahui dan menentukan peristiwa apa sesungguhnya telah terjadi dan bertugas membuat berita acara laporan yang nantinya merupakan dasar pemulaan penyidikan.³⁸

Berdasarkan *International Investigation Standards Annex 13-Aircraft Accident and Incident Investigation, tenth Edition-July 2010, incorporating Amendment 14 and supplement*, Undang-Undang Nomor: 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 62 Tahun

³⁷ J.C.T Simorangkir. 2020. *Kamus Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika, halaman 125.

³⁸ I Ketut Adi Purnama. 2018. *Transapransi Penyidik Polri*. Bandung: Refika Aditama, halaman 68.

2013, tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi, Pasal 9 menyatakan bahwa Kecelakaan Pesawat Udara dapat terdiri atas:³⁹

- a. Pesawat Udara yang jatuh pada saat tinggal landas, lepas landas, atau selama penerbangan;
- b. tabrakan antar Pesawat Udara atau antar Pesawat Udara dengan fasilitas di bandar udara;
- c. Pesawat Udara yang hilang atau tidak dapat diketemukan; dan/atau;
- d. Pesawat Udara yang mengalami Kejadian Serius (*serious incident*).

Pada penelitiannya Sentot S juga menyatakan bahwa: insiden (*incident*) dapat berupa sebagai suatu kejadian yang hampir atau nyaris (*near-miss*) menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan. Dengan melihat definisi dari *accident* (kecelakaan) dan *incident* (insiden) yang dijelaskan diatas, maka dapat disimpulkan dengan tujuan untuk memudahkan pengertian dari kedua istilah tersebut diatas. Kesimpulannya adalah sebagai berikut:⁴⁰

- 1) *Accident* dan *incident* merupakan kejadian yang tidak diinginkan atau tidak direncanakan;
- 2) *Accident* dan *incident* disebabkan oleh banyak faktor dan memiliki urutan kejadian yang memberikan dampak atau efek berupa: *injury, disease, damage, near miss* dan *loss*;
- 3) Semua kecelakaan (*accident*) dapat dikatakan sebagai *incident* (insiden);
Semua insiden (*incident*) tidak dapat dikatakan sebagai kecelakaan (*accident*);

³⁹ Eko Poerwanto dan Uyuunul Mauidzoh. 2016. "Analisis Kecelakaan Penerbangan Di Indonesia Untuk Peningkatan Keselamatan Penerbangan". Jurnal Angkasa, Vol. 7, No. 2, halaman 12-13.

⁴⁰ *Ibid.*, halaman 13.

- 4) Semua injury diakibatkan oleh terjadinya *accident* (kecelakaan);
- 5) Semua kecelakaan (*accident*) tidak selalu menghasilkan *injury*.

Resiko (*hazard*) adalah faktor intrinsik yang melekat pada sesuatu berupa barang atau kondisi dan mempunyai potensi menimbulkan efek kesehatan maupun keselamatan pekerja serta lingkungan yang memberikan dampak buruk. *Hazard* keselamatan dan kesehatan adalah setiap kondisi atau perilaku di lingkungan penerbangan yang sendirian atau bersama-sama dengan variabel lain berpotensi dapat menimbulkan penyakit akibat kerja atau kecelakaan. Dalam kesehatan kerja pengertian *hazard* identik dengan faktor resiko yakni kondisi atau perilaku yang mengandung probabilitas bagi timbulnya penyakit dan kecelakaan.

Resiko (*risk*) adalah ukuran kemungkinan kerugian yang timbul dari sumber bahaya (*hazard*) tertentu yang terjadi atau dengan kata lain resiko adalah probabilitas kerusakan atau kerugian dari bahaya yang melekat pada spesifik individu atau kelompok yang terpapar oleh *hazard* tersebut. Resiko merupakan akumulasi dari potensi *hazard*, konsekuensi yang diakibatkannya, durasi pemaparan dan probabilitas yang ditimbulkannya. Beberapa aspek yang dapat dipertimbangkan terhadap adanya resiko yaitu; variasi kerentanan individu, jumlah orang yang terpajan, frekuensi pemajanan, derajat resiko individu, kemungkinan eliminasi dan substitusi, kemungkinan pencapaian suatu keadaan yang aman, *public opinion*, *pressure group* dan *social responsibility*.

Ada 3 aspek utama terhadap kecelakaan (*accident*) yaitu:⁴¹

- a) Keadaan apapun yang membahayakan pada tempat kerja maupun dilingkungan kerja. Bahaya ini untuk manusia menimbulkan cedera (*injury*) dan sakit (*illness*).

⁴¹ *Ibid.*, halaman 14.

- b) Cedera dan sakit adalah hasil dari kecelakaan akan tetapi kecelakaan tidak terbatas pada cedera atau sakit saja.
- c) Jika dalam suatu kejadian menyebabkan kerusakan atau kerugian (*loss*) tetapi tidak ada cedera pada manusia, hal ini termasuk juga kecelakaan. Kecelakaan dapat menyebabkan bahaya pada orang, kerusakan pada peralatan atau barang dan terhentinya proses pekerjaan.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor: 62 Tahun 2013, Pasal 22 yang menyatakan bahwa Badan Usaha Angkutan Udara, penyedia jasa penerbangan atau Kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan dibidang transportasi wajib memberitahukan adanya kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara kepada KNKT.

Sebuah penyelidikan kecelakaan dapat dilihat sebagai sebuah analisis keselamatan, mengingat luasnya definisi yang diterapkan. Sebuah penyelidikan menyeluruh dapat memberikan informasi yang berguna tentang sistem di mana kecelakaan terjadi dan bagaimana mencegah lebih lanjut kejadian kecelakaan. Kerugian dari perspektif metodologis adalah bahwa titik awal untuk penyelidikan adalah peristiwa tunggal atau acak.

Ada beberapa metode untuk investigasi kecelakaan yang didasarkan pada prinsip yang beragam. Pemilihan metode yang tepat dan pendekatan tergantung pada alasan untuk penyelidikan. Contoh tujuan dan situasi adalah:⁴²

- (1) Mencari tahu apa yang terjadi dengan penyelidikan cepat dan sederhana.
- (2) Menentukan tanggungjawab untuk kecelakaan yang mungkin menyangkut peraturan, kompensasi finansial kepada orang yang terluka dan sebagainya.

⁴² *Ibid.*, halaman 14-15.

- (3) Dalam kasus kecelakaan besar, memperoleh pemahaman yang memuaskan dan penjelasan dan mengejar penyelidikan secara menyeluruh dan rinci.
- (4) Melakukan penelitian sebagai bagian dari rencana untuk mengumpulkan informasi tentang kelemahan dalam sistem.
- (5) Dalam sistem yang direncanakan memiliki tingkat keselamatan yang tinggi, dianggap kecelakaan sebagai kegagalan sistem. Penyelidikan akan memberikan kesempatan untuk meningkatkan sistem.

2. Sistem Pidana Terhadap ATC Sebagai Pihak Yang Bertanggung Jawab Atas Kecelakaan Pesawat

Pidana merupakan bagian penting dalam hukum pidana hal tersebut dikatakan demikian karena pidana merupakan puncak dari seluruh proses mempertanggungjawabkan seseorang yang telah bersalah melakukan tindak pidana. *"A criminal law without sentencing would merely be a declaratory system pronouncing people guilty without any formal consequences following from that guilt"*. Hukum pidana tanpa pidana berarti menyatakan seseorang bersalah tanpa ada akibat yang pasti terhadap kesalahannya tersebut. Dengan demikian, konsepsi tentang kesalahan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pengenaan pidana dan proses pelaksanaannya. Mengenai teori pidana, pada umumnya dapat dikelompokkan dalam 3 (tiga) golongan besar, yaitu teori absolut atau teori pembalasan (*vergeldings theorien*), teori relatif atau teori tujuan (*doel theorien*), dan teori menggabungkan (*verenigings theorien*).

Teori Absolut atau Teori Pembalasan ialah teori pidana yang dijatuhkan karena orang telah melakukan kejahatan. Pidana sebagai akibat mutlak yang harus

ada sebagai suatu pembalasan kepada orang yang melakukan kejahatan. Jadi dasar pembedanya terletak pada adanya kejahatan itu sendiri. Seperti dikemukakan Johannes Andenaes bahwa tujuan primer dari pidana menurut teori absolut ialah untuk memuaskan tuntutan keadilan. Sedang pengaruh yang menguntungkan adalah sekunder. Tuntutan keadilan yang sifatnya absolut ini terlihat dari pendapat Imanuel Kant dalam bukunya *Filosofy of Law*, bahwa pidana tidak pernah dilaksanakan semata-mata sebagai sarana untuk mempromosikan tujuan/kebaikan lain, baik bagi si pelaku itu sendiri maupun bagi masyarakat. Tapi dalam semua hal harus dikenakan hanya karena orang yang bersangkutan telah melakukan suatu kejahatan. Setiap orang seharusnya menerima ganjaran seperti perbuatannya dan perasaan balas dendam tidak boleh tetap ada pada anggota masyarakat. Itu sebabnya teori ini disebut juga teori pembalasan.

Tujuan hukum pidana dan tujuan diadakannya pidana, yaitu yang mencari dasar alasan dari pidana. Untuk persoalan yang pertama kita mengenal adanya teori klasik dengan pendasar utamanya. Markies Beccaria dan teori modern yang dipengaruhi oleh kriminologi. Di samping itu, terdapat juga teori ketiga yang merupakan jalan tengah antara kedua teori tersebut. Tujuan dibentuknya hukum pidana itu adalah untuk melindungi individu dari tindakan sewenang-wenang penguasa atau negara.⁴³

Hingga saat ini rasanya masih berlaku suatu pandangan bahwa hukuman yang kejam dan keras dianggap sebagai sarana yang mampu menekan angka kejahatan. Dalam kenyataannya hal demikian tidak selamanya benar, menurut Thomas More, misalnya dalam bukunya utopia menyatakan bahwa hukuman berat

⁴³ Lili Rasjidi. 2016. *Dasar-Dasar Filsafat dan Teori Hukum*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, halaman 86

yang dijatuhkan kepada pelaku kejahatan untuk semua jenis tindak pidana pada waktu itu tidak berdampak banyak untuk menghapuskan kejahatan. Maka berkembanglah tujuan-tujuan pemidanaan yang lahir dari beragam perspektif dan pandangan yang pada hakikatnya bermuara pada tujuan yang sama yaitu sebagai sarana kontrol dalam masyarakat. Dalam perkembangan selanjutnya, tidak dipungkiri bahwa beragam tujuan pemidanaan mulai dari retributif, *deterrence*, rehabilitas hingga restorative tidak akan lepas dari strategi kebijakan dan pilihan sarana berupa sanksi yang dirumuskan dalam aturan perundang-undangan.⁴⁴

Teori Relatif atau teori tujuan juga disebut teori utilitarian, lahir sebagai reaksi terhadap teori absolut. Secara garis besar, tujuan pidana menurut teori relatif bukanlah sekedar pembalasan, akan tetapi untuk mewujudkan ketertiban di dalam masyarakat. Sebagaimana dikemukakan Koeswadji bahwa tujuan pokok dari pemidanaan yaitu:

- a. Untuk mempertahankan ketertiban masyarakat (*dehandhaving van de maatschappelijke orde*);
- b. Untuk memperbaiki kerugian yang diderita oleh masyarakat sebagai akibat dari terjadinya kejahatan. (*het herstel van het door de misdaad onstane maatschappelijke nadeel*);
- c. Untuk memperbaiki si penjahat (*verbetering vande dader*);
- d. Untuk membinasakan si penjahat (*onschadelijk maken van de misdadiger*);
- e. Untuk mencegah kejahatan (*tervoorkonning van de misdaad*).

Konsep yang memandang bahwa asas kesalahan (*asas culpabilitas*) merupakan pasangan dari asas legalitas yang harus dirumuskan secara eksplisit

⁴⁴ Eva Achjani & dkk. 2017. *Pekembangan Sistem Pemidanaan dan Sistem Pemasyarakatan*. Depok: PT. Raja Grafindo Persada, halaman 22-23.

dalam undang-undang. Oleh karena itu, ditegaskan dalam konsep Pasal 35 KUHP bahwa “*asas tiada pidana tanpa kesalahan merupakan asas yang sangat fundamental dalam mempertanggungjawabkan pembuat yang telah melakukan tindak pidana*”. Walaupun prinsipnya bertolak dari pertanggungjawaban pidana berdasarkan kesalahan (*liability based on fault*), namun dalam hal-hal tertentu konsep juga memberikan kemungkinan adanya pertanggungjawaban yang ketat (*strict liability*) dalam Pasal 37 KUHP dan pertanggungjawaban pengganti (*vicarious liability*) dalam Pasal 36.⁴⁵

Tentang teori relatif ini Muladi dan Barda Nawawi Arief menjelaskan bahwa pidana bukan sekedar untuk melakukan pembalasan atau pengimbangan kepada orang yang telah melakukan suatu tindak pidana, tetapi mempunyai tujuan-tujuan tertentu yang bermanfaat. Oleh karena itu teori ini pun sering juga disebut teori tujuan (*utilitarian theory*). Jadi dasar pembenaran adanya pidana menurut teori ini adalah terletak pada tujuannya. Pidana dijatuhkan bukan “*quia peccatum est*” (karena orang membuat kejahatan) melainkan “*nepeccetur*” (supaya orang jangan melakukan kejahatan).⁴⁶ Jadi tujuan pidana menurut teori relatif adalah untuk mencegah agar ketertiban di dalam masyarakat tidak terganggu. Dengan kata lain, pidana yang dijatuhkan kepada si pelaku kejahatan bukanlah untuk membalas kejahatannya, melainkan untuk mempertahankan ketertiban umum.

Teori Gabungan yaitu menurut teori gabungan bahwa tujuan pidana itu selain membalas kesalahan penjahat juga dimaksudkan untuk melindungi masyarakat, dengan mewujudkan ketertiban. Teori ini menggunakan kedua teori

⁴⁵ Barda Nawawi. 2017. *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*. Jakarta; Kencana Media, halaman 89-90.

⁴⁶ Sutan Remy, *Op. Cit.*, halman 64.

tersebut di atas (teori absolut dan teori relatif) sebagai dasar pemidanaan, dengan pertimbangan bahwa kedua teori tersebut memiliki kelemahan-kelemahan yaitu:

- 1) Kelemahan teori absolut adalah menimbulkan ketidakadilan karena dalam penjatuhan hukuman perlu mempertimbangkan bukti-bukti yang ada dan pembalasan yang dimaksud tidak harus negara yang melaksanakan.
- 2) Kelemahan teori relatif yaitu dapat menimbulkan ketidakadilan karena pelaku tindak pidana ringan dapat dijatuhi hukum berat; kepuasan masyarakat diabaikan jika tujuannya untuk memperbaiki masyarakat; dan mencegah kejahatan dengan menakut-nakuti sulit dilaksanakan. Walaupun terdapat perbedaan pendapat di kalangan sarjana mengenai tujuan pidana itu, namun ada satu hal yang tidak dapat dibantah, yaitu bahwa pidana itu merupakan salah satu sarana untuk mencegah kejahatan serta memperbaiki narapidana.

Demikian juga halnya dengan pidana penjara merupakan sarana untuk memperbaiki narapidana agar menjadi manusia yang berguna di masyarakat.

Teori integratif dapat dibagi menjadi 3 (tiga) golongan, yaitu:

- a) Teori integratif yang menitikberatkan pembalasan, akan tetapi tidak boleh melampaui batas apa yang perlu dan sudah cukup untuk dapat mempertahankan tata tertib masyarakat.
- b) Teori integratif yang menitikberatkan pada pertahanan tata tertib masyarakat, tetapi tidak boleh lebih berat dari suatu penderitaan yang beratnya sesuai dengan beratnya perbuatan yang dilakukan oleh narapidana.

c) Teori integratif yang menganggap harus ada keseimbangan antara kedua hal di atas.⁴⁷

Hakikatnya pidana adalah merupakan perlindungan terhadap masyarakat dan pembalasan terhadap perbuatan melanggar hukum. Di samping itu Roeslan Saleh juga mengemukakan bahwa pidana mengandung hal-hal lain, yaitu bahwa pidana diharapkan sebagai sesuatu yang akan membawa kerukunan dan pidana adalah suatu proses pendidikan untuk menjadikan orang dapat diterima kembali dalam masyarakat.

Berkaitan dengan kasus kelalaian petugas ATC yang menimbulkan kecelakaan pesawat yaitu terjadi pada pesawat Batik Air jenis Boeing 737-800 dengan nomor registrasi PK-LBS dan pesawat Trans Nusa dengan jenis ATR 42 seri 600 yang bertabrakan di landasan Bandar Udara Halim Perdanakusuma, Jakarta Timur pada bulan April 2016. Diketahui juga bahwa hasil penyidikan KNKT ditemukan beberapa fakta yaitu *human error* (kesalahan manusia) yang terjadi di *runway*, dimana ada 2 (dua) pesawat *crash* (bertabrakan) karena informasi dari petugas ATC yang tidak *clear* (jelas). Berdasarkan keterangan dari KNKT ada 3 petugas ATC yang terlibat dalam kecelakaan pesawat tersebut ketiga petugas ATC tersebut di bidang *controller*, asisten *controller* dan *supervisor* setelah diselidiki KNKT mengungkapkan karna buruknya kordinasi dua menara pengawas ATC, pesawat batik air mendapatkan sinyal untuk *take off* oleh ATC, sementara ATC juga sudah menyatakan pesawat trans nusa sudah boleh landing, berdasarkan kronologi kecelakaan tersebut direktur operasi LPPNPI menyatakan ketiga petugas ATC tersebut sudah di *grounded* (diskors) berdasarkan Undang-

⁴⁷ *Ibid*, halaman 61.

Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan pasal 240 ayat (4) maka ketiga petugas ATC tersebut dikenakan sanksi administratif yaitu sanksi peringatan.

Berkaca dari kasus tersebut, sistem pemidanaan yang tepat dijatuhkan adalah mengambil dasar dari teori integratif yang mana dalam hal ini menitikberatkan pembalasan, akan tetapi tidak boleh melampaui batas apa yang perlu dan sudah cukup untuk dapat mempertahankan tata tertib masyarakat. Sebagaimana diketahui bahwa tidak ada korban jiwa dari kecelakaan ini namun terjadi penundaan waktu yang membuat penumpang mengalami kerugian dan kerusakan fisik yang merugikan pihak maskapai. Sehingga, penerapan sistem pemidaan dengan teori integratif dianggap tepat dengan menjatuhkan pertanggungjawaban hukum dengan dasar telah memenuhi unsur-unsur dari pertanggungjawaban hukum itu sendiri.

Kewenangan negara untuk menerapkan sanksi atau hukuman secara paksa kepada anggota masyarakat yang melakukan pelanggaran hukum tersebut dapat dipahami karena sesuai dengan sifat hakikat negara yang bersifat memaksa. Hal tersebut merupakan salah satu hak istimewa yang dimiliki oleh negara sebagai satu-satunya organisasi dalam masyarakat yang mempunyai monopoli kekuasaan fisik sebagaimana dikemukakan oleh Von Jhering sehubungan dengan penyelenggaraan pemerintahan dalam rangka memperoleh ketaatan dari anggota masyarakat.⁴⁸

⁴⁸ Tundjung Herning Sitabuana. 2017. *Berhukum Di Indonesia*. Jakarta: Konstitusi Pers, halaman 11.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan pemaparan pembahasan penelitian sebelumnya, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Rumusan delik pidana terhadap (ATC) diatur dalam Pasal 479 huruf (a) sampai dengan 479 huruf (r) KUHP. Rumusan delik tersebut merupakan rumusan dari *Voltooid Delict* yaitu Delik yang telah selesai dilakukan oleh pelaku yang sebenarnya. Rumusan delik barang siapa, karena kealpaannya, menyebabkan celaka, hancur, tidak dapat dipakai atau rusak. Adapun jenis kejahatan yang dirangkum dari Pasal 479 huruf (a) sampai 479 huruf (r) KUHP dapat dibagi menjadi ke dalam 2 (dua) bentuk kejahatan, yaitu kejahatan terhadap sarana dan prasarana penerbangan. Sarana berarti alat, sedangkan prasarana adalah alat yang sudah ada sebelumnya. Sedangkan secara khusus, rumusan delik dibidang penerbangan diatur di dalam UU RI. No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan didasarkan pada Pasal 439 UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menyatakan bahwa jika mengakibatkan kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun sedangkan jika mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun.
2. Pertanggungjawaban pidana bagi ATC terhadap kecelakaan pesawat udara yaitu terpenuhinya terlebih dahulu unsur-unsur pertanggungjawaban pidana yang meliputi: kemampuan bertanggung jawab, kealpaan atau

kelalaian ataupun kesalahan serta tidak adanya alasan pembenar. Sehingga, jika telah terbukti petugas ATC dapat dijatuhi pidana berdasarkan Pasal 479 huruf (g) KUHP. Selain itu, Peraturan yang khusus ada pula yang mengatur mengenai kelalaian pemandu lalu lintas udara apabila melakukan kelalaian berdasarkan UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yaitu pada Pasal 431 dan Pasal 344 huruf (e).

3. Sistem pemidanaan terhadap ATC atas terjadinya kecelakaan pesawat udara dapat dikenakan sistem pemberatan yang dimana dasar pemberatan pidana yang berlaku untuk segala macam tindak pidana, baik yang ada didalam kodifikasi maupun tindak pidana diluar KUHP. Pemberatan karena jabatan ditentukan dalam pasal 52 KUHP yang rumusan lengkapnya adalah “bilamana seorang pejabat karena melakukan tindak pidana melanggar suatu kewajiban khusus dari jabatannya, atau pada waktu melakukan tindak pidana memakai kekuasaan, kesempatan dan sarana yang diberikan kepadanya karena jabatannya, pidananya ditambah sepertiga”. Dasar pemberatan pidana tersebut dalam pasal 52 ini adalah terletak pada keadaan jabatan dari kualitas si pembuat mengenai 4 hal yaitu dalam melakukan tindak pidana dengan:

- a. Melanggar suatu kewajiban khusus dari jabatannya
- b. Memakai kekuasaan jabatannya
- c. Menggunakan kesempatan karena jabatannya
- d. Menggunakan sarana yang diberikan karena jabatannya

Dalam hal ini petugas ATC tersebut dapat dikenakan dasar pemberatan pidana karena jabatan yang dimana petugas ATC tersebut melanggar suatu

kewajiban khusus dari jabatannya dalam hal ini yang dimaksud melanggar suatu kewajiban khusus yaitu petugas ATC tersebut karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan pesawat udara. Sebagaimana diketahui berdasarkan keterangan dari KNKT ditemukan beberapa fakta yaitu *human error* (kesalahan manusia) yang terjadi di *runway*, dimana ada 2 (dua) pesawat *crash* (bertabrakan) karena informasi dari petugas ATC yang tidak *clear* (jelas).

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan tersebut, maka penulis menyarankan beberapa hal sebagai berikut:

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, sebagai payung hukum di bidang penerbangan harus diterapkan secara keseluruhan sebagaimana semestinya. Sehingga, tindak pidana penerbangan harus diselesaikan sesuai jalur hukum pidana bukan hukum perdata atau administrasi berupa pemberian ganti rugi atau asuransi kepada korban. Berdasarkan fakta-fakta kejadian kecelakaan pesawat tersebut petugas ATC dapat dikatakan lalai dalam menjalankan tugasnya. Sesuai dengan rumusan delik yaitu kelalaian (*culpa*) yang dilakukan Petugas ATC seharusnya dapat dikenakan sanksi pidana sesuai dengan pasal 479 huruf (g) KUHP.
2. Undang-undang penerbangan baiknya secara tegas memisahkan atau membedakan ketentuan pidana baik korporasi dengan orang perorangan dengan mengatur pasal khusus untuk tiap-tiap subjek pidananya, sehingga tidak kesulitan untuk menentukan siapa dan perbuatan seperti apa

dipidana, mengingat sulitnya membedakan tindak pidana perorangan dengan korporasi, dan korporasi yang turut dalam penerbangan bukan hanya maskapai penerbangan.

3. Beberapa pasal diperbaharui terutama mengenai proses investigasi kecelakaan pesawat yang tidak pernah jelas hasilnya, karena setidaknya hasil investigasi sekalipun tidak dapat menjadi alat bukti di proses peradilan. Tetapi agaknya hal ini bertentangan ketentuan dalam *Annex 13 International Civil Aviation Organization* yang menyatakan bahwa tujuan satu-satunya penyelidikan kecelakaan pesawat terbang adalah hanya mencari penyebab kecelakaan untuk mencegah terjadinya kecelakaan serupa dan bukan untuk mencari siapa yang bersalah atau bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

1. Buku-Buku

- Adhy Riadhy Arafah dan Sarah Amalia Nursani. 2019. *Pengantar Hukum Penerbangan Privat*. Jakarta: Prenadamedia Group.
- Adi Kusumaningrum. 2018. *Kedaulatan Negara Di Ruang Udara Dan Perkembangan Angkutan Udara Internasional*. Malang: Tim UB Press.
- Agus Rusianto. 2016. *Tindak Pidana dan Pertanggung Jawaban Pidana*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Andi Hamzah. 2016. *Hukum Acara Pidana Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
- , 2017. *Delik—Delik Tertentu (Speciale Delicten) Didalam Kuhp*. Jakarta: PT. Yarsif Watampone.
- Aziz Syamsuddin. 2020. *Tindak Pidana Khusus*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Barda Nawawi Arief. 2017. *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*. Jakarta: Kencana.
- Desmond Hutagaol. 2020. *Pengantar Penerbangan Perspektif Profesional*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Djisman samosir dan Timbul Andes Samosir. 2021. *Tindak Pidana Tertentu Didalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*. Bandung: CV. Nuansa Aulia.
- Djoko Warsito. 2017. *Manajemen Bandar Udara*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Eva Achjani Zulfa & dkk. 2017. *Perkembangan Sistem Pemidanaan dan Sistem Pemasnyarkaan*. Depok: Raja Grafindo.
- Faisal Riza. 2020. *Hukum Pidana Teori Dasar*. Depok: PT Rajawali Buana Pusaka
- I Ketut Adi Purnama. 2018. *Transparansi Penyidik Polri*. Bandung: Refika Aditama. JTC Simonangkir & dkk. 2020. *Kamus Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.
- J.C.T Simorangkir. 2020. *Kamus Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Leden Marpaung. 2009. *Proses Penanganan Perkara Pidana(Penyelidikan & Penyidikan)*. Jakarta: PT. Sinar Grafika.

- Lili Rasjidi dan Liza Sonia. 2016. *Dasar-Dasar Filsafat dan Teori Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Moeljatno. 2018. *Asas-Asas Hukum Pidana (Edisi Revisi)*. Jakarta: Renika Cipta.
- Peter Mahmud Marzuki. 2017. *Penelitian Ilmu Hukum*. Jakarta: Kencana.
- , 2017. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Roeslan Saleh. 2019. *Perbuatan Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana Dan Pengertian Dalam Hukum Pidana (Edisi Revisi)*. Jakarta: Aksara Baru.
- Sutan Remy Sjahdeini. 2017. *Ajaran Pidana: Tindak Pidana Korporasi dan Seluk Beluknya*. Jakarta: Kencana.
- Teguh Prasetyo. 2018. *Hukum Pidana Edisi Revisi*. Depok: Raja Grafindo Persada.
- Tundjung Hering Sitabuana. 2017. *Berhukum di Indonesia*. Jakarta: Penerbit Konstitusi Press.
- Yulies Tiena. 2016. *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.

2. Jurnal

- Eko Poerwanto dan Uyuunul Mauidzoh. 2016. "Analisis Kecelakaan Penerbangan Di Indonesia Untuk Peningkatan Keselamatan Penerbangan". *Jurnal Angkasa*, Vol. No. 2.
- Kornelia, "Pertanggungjawaban Pidana Tindak Pidana Terkait Pemberian Delegasi Kewenangan", *Mimbar Keadilan*, Vol. 14, No. 28, 2019
- Susanti, "Analisis Kebutuhan Personel Air Traffic Controller (Atc) Di Pusat Pengendalian Lalu Lintas Penerbangan Makassar (Analysis On Air Traffic Controller (Atc) Personnels' Necessities In Air Traffic Control Centre, Makassar)", *Jurnal Bidang Transportasi Udara-Badan Litbang Perhubungan*, Vol. 25, No. 2, 2013.

3. Internet

- Muhammad Ali. 2016. "3 Fakta di Balik Tabrakan Pesawat Batik Air Dengan Trans Nusa". Diakses melalui www.liputan6.com, Senin, 23 Februari 2021, Pukul 09.00 wib.