



Judul

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KORPORASI TERHADAP
KECELAKAAN PESAWAT UDARA**

Oleh:

LATIFA APRILIA WARDANI

617110173

SKRIPSI

Untuk memenuhi salah satu persyaratan
memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum
Fakultas Hukum
Universitas Muhammadiyah Mataram

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM

MATARAM

2021

HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING
SKRIPSI
PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KORPORASI TERHADAP
KECELAKAAN PESAWAT UDARA

OLEH

LATIFA APRILIA WARDANI
617110173

Menyetujui,

Pembimbing Pertama

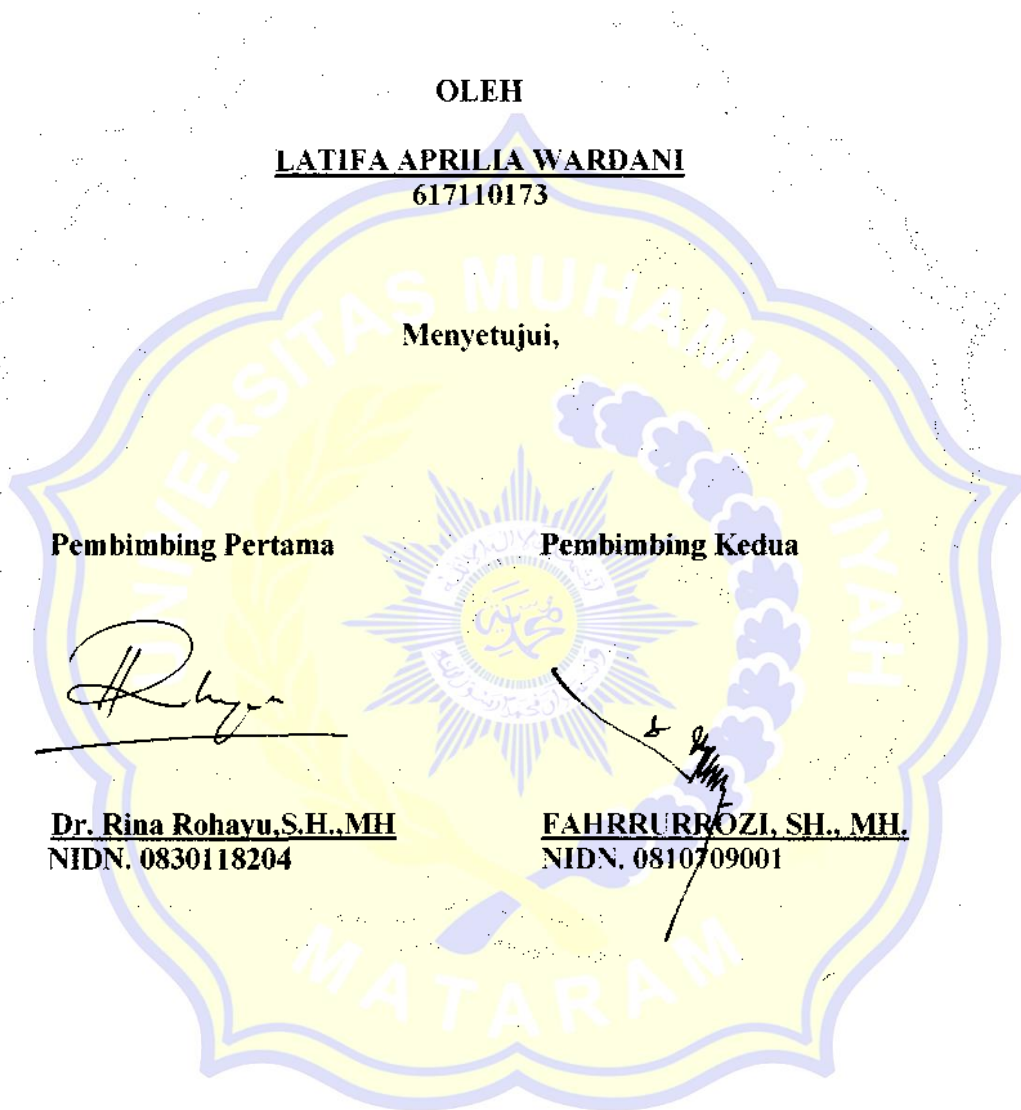


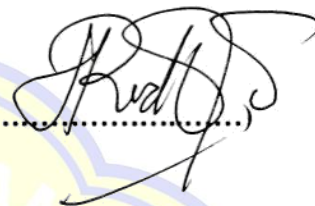
Dr. Rina Rohayu, S.H., MH
NIDN. 0830118204

Pembimbing Kedua



FAHRRURROZI, SH., MH.
NIDN. 0810709001



LEMBAR PENGESAHAN-PENGUJI**SKRIPSI INI TELAH DISEMINARKAN DAN DIUJI OLEH TIM PENGUJI****Pada Jumat, 8 Februari 2021****Oleh :****DEWAN PENGUJI****Ketua,****Prof. Dr. Hj. Rodliyah, S.H., M.H.**
NIP. 195607051984032001
(.....)**Anggota I****Dr. Rina Rohayu, S.H., M.H.**
NIDN. 0830118204
(.....)**Anggota II****FAHRRURROZI, SH., MH.**
NIDN. 0810709001
(.....)**Mengetahui,****Fakultas Hukum****Universitas Muhammadiyah Mataram****Dekan,****Rena Aminwara, S.H., M.Si.**
NIDN. 0828096301

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA TULIS

Dengan ini saya menyatakan :

1. Skripsi yang berjudul :

“Pertanggungjawaban Korporasi Terhadap Kecelakaan Pesawat Udara” ini.

Merupakan hasil karya tulis asli yang saya ajukan untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum Program Studi Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Mataram.

2. Semua sumber yang saya gunakan dalam penulisan skripsi tersebut telah saya cantumkan sesuai dengan ketentuan yang berlaku di Program Studi Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Mataram.

3. Jika di kemudian hari terbukti bahwa karya saya tersebut bukan hasil karya tulis asli saya atau hasil jiplakan dari orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi yang berlaku di Program Studi Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Mataram.

Mataram, 27 jan
Mataram, 27 januari 2021
Yang membuat

Yang membuat pernyataan



Latifa Aprilia Wardani
617110173



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM

UPT. PERPUSTAKAAN

Jl. K.H.A. Dahlan No. 1 Mataram · Nusa Tenggara Barat
Kotak Pos 108 Telp. 0370 - 633723 Fax. 0370-641906
Website : <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail : upt.perpusummat@gmail.com

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Latifa Aprilia Wardani
NIM : 617110173
Tempat/Tgl Lahir : Perendekan, 08 April - 1998
Program Studi : Ilmu Hukum
Fakultas : Hukum
No. Hp/Email : 087 744 818 456 / latifawardani@gmail.com
Judul Penelitian : -

"Pertanggungjawaban Pidana Korporasi terhadap
Keceelakaan Pesawat Ugaru"

Bebas dari Plagiarisme dan bukan hasil karya orang lain. 46%

Apabila dikemudian hari ditemukan seluruh atau sebagian dari karya ilmiah dari hasil penelitian tersebut terdapat indikasi plagiarisme, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Mataram.

Demikain surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya tanpa ada paksaan dari siapapun dan untuk dipergunakan sebagai mana mestinya

Dibuat di : Mataram

Pada tanggal : 1 Maret 2021

Penulis



Latifa Aprilia Wardani
NIM 617110173

Mengetahui,
Kepala UPT. Perpustakaan UMMAT

Iskandar, S.Sos., M.A.
NIDN. 0802048904



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM

UPT. PERPUSTAKAAN

Jl. K.H.A. Dahlan No. 1 Mataram Nusa Tenggara Barat

Kotak Pos 108 Telp. 0370 - 633723 Fax. 0370-641906

Website : <http://www.lib.ummat.ac.id> E-mail : upt.perpusummat@gmail.com

SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH

Sebagai sivitas akademika Universitas Muhammadiyah Mataram, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Latifa Aprilia Wardani
 NIM : 617110173
 Tempat/Tgl Lahir : Perengkakan, 08 - 04 - 1998
 Program Studi : Ilmu Hukum
 Fakultas : Hukum
 No. Hp/Email : 087 747 818 456 / latifaaprilawardani@gmail.com
 Jenis Penelitian : ☒ Skripsi ☐ KTI ☐

Menyatakan bahwa demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada UPT Perpustakaan Universitas Muhammadiyah Mataram hak menyimpan, mengalih-media/format, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (*database*), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Repository atau media lain untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta izin dari saya selama *tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta* atas karya ilmiah saya berjudul:

"Pertanggung jawaban Pidana Korporasi terhadap Kecelakaan Pesawat Garuda"

Segala tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah ini menjadi tanggungjawab saya pribadi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya tanpa ada unsur paksaan dari pihak manapun.

Dibuat di : Mataram

Pada tanggal : 1 Maret 2021

Penulis



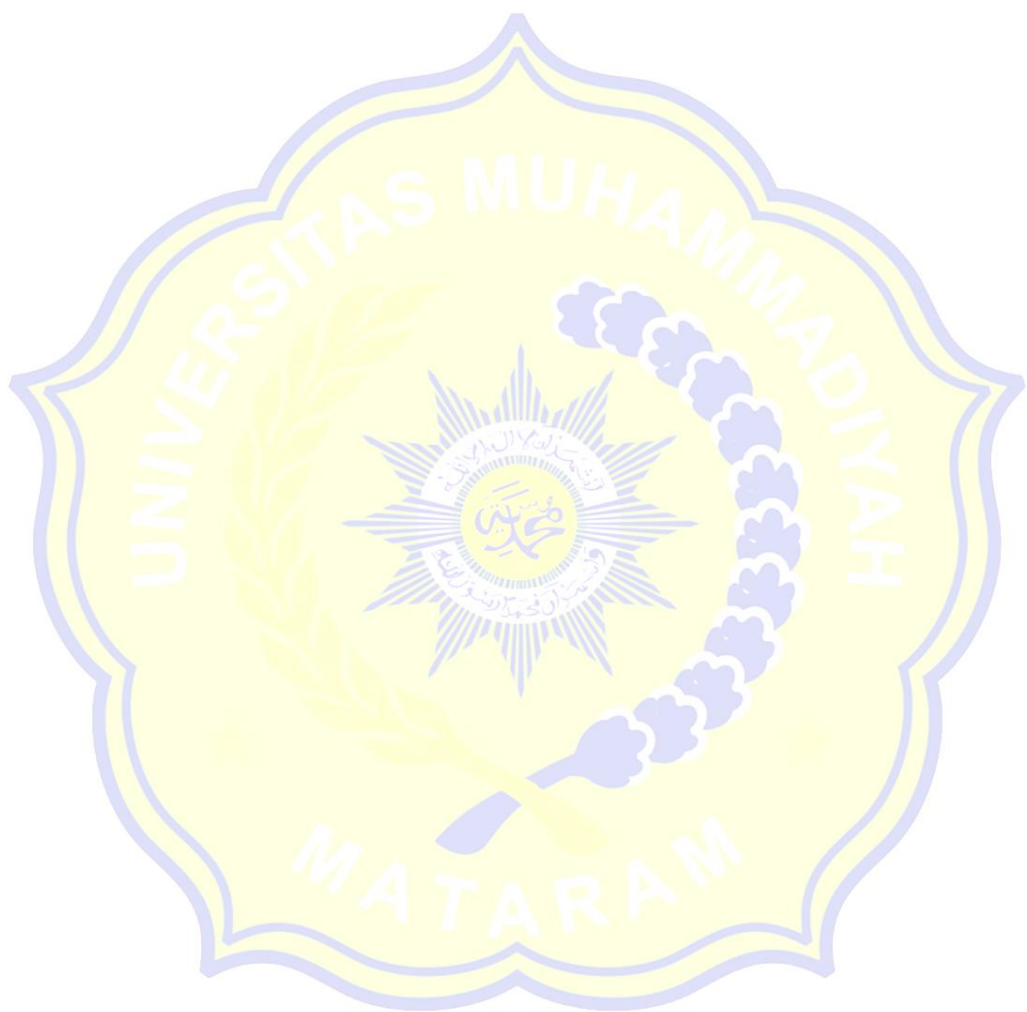
Latifa Aprilia Wardani
 NIM. 617110173

Mengetahui,
Kepala UPT. Perpustakaan UMMAT

Iskandar, S.Sos., M.A.
 NIDN. 0802048904

MOTTO

**Teruslah Berdoa, Tetaplah Berharap, Jangan Mudah Putus Asa, Karena
Semua yang Kita Anggap Mustahil, Bagi Allah Itu Mudah.**



PERSEMBAHAN

Bismillahirrohmanirrohim....

Alhamdulillah Ya Allah dengan seijin mu lah saya bisa menyelesaikan skripsi ini..

Skripsi ini aku persembahkan untuk kedua orang tua ku tercinta..

Teruntuk Saudara dan keluarga ku tersayang..

Teruntuk teman-teman para pejuang wisuda yang selalu mensupport.

Dan dosen fakultas hukum Universitas Muhammadiyah Mataram terimakasih
banyak atas bimbingan dan ilmu yang telah kalian berikan kepadaku..



KATA PENGANTAR

Assalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah puji syukur saya ucapkan kehadiran Allah SWT atas segala limpahan Rahmat, Hidayah, Karunia serta izin-Nya sehingga penyusun dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan judul **“PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KORPORASI TERHADAP KECELAKAAN PESAWAT UDARA”** sebagai ujian akhir program Studi di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Mataram. Shalawat serta salam tak lupa saya hanturkan kepada Nabi yang menjadi penuntun bagi umat Islam.

Rampungnya skripsi ini, saya mempersembahkan untuk orang tua tercinta ayahanda **Suparman** dan Ibunda tercinta **Satmah** serta Kakak saya **Ikbāl firdaus**, dan teman-teman pejuang skripsi yang tak pernah bosan dan tetap sabar mendidik, membesarkan, memberi dukungan, memberi semangat serta senantiasa mendoakan penyusun, Terimakasih kepada sahabat saya yang selalu bersedia ketika penulis meminta bantuan. Dalam menyusun skripsi ini, penyusun menyadari tidak dapat menyelesaikan tanpa bantuan dari bimbingan dan para pihak tertentu, oleh karena itu penyusun mengucapkan terimakasih banyak kepada :

1. Bapak Dr. H. Arsyad Abd. Gani, M.pd Selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Mataram.
2. Ibu Rena Aminwara, S.H, M.Si. Selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Mataram.

3. Ibu Anies Prima Dewi. S.H., M.H. Selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum Universitas Muhammadiyah Mataram
4. Ibu Dr. Rina Rohayu SH.,MH. Selaku Dosen Pembimbing 1
5. Bapak Fahrurrozi. SH., MH. Selaku Dosen Pembimbing 2
6. Orang Tua Tercinta, yang selalu memberikan Do'a, Dukungan serta kasih sayang yang tiada terhingga agar penyusun bisa menyelesaikan Skripsi ini.
7. Kepada semua pihak yang telah meluangkan waktunya untuk membantu dalam proses penyelesaian Skripsi ini dalam menyusun Skripsi ini, penyusun menyadari bahwa Skripsi ini masih jauh dari sempurna, namun penyusun berusaha untuk mempersembahkan Skripsi ini dengan sebaik-baiknya agar dapat memiliki manfaat bagi banyak pihak. Oleh karena itu, penyusun akan menerima segala kritik dan saran yang membangun dalam perbaikan Skripsi ini.

Mataram, 27 Januari 2021

Latifa Aprilia Wardani
617110173

ABSTRAK**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KORPORASI
TERHADAP KECELAKAAN PESAWAT UDARA****OLEH****LATIFA APRILIA WARDANI****617110173.**

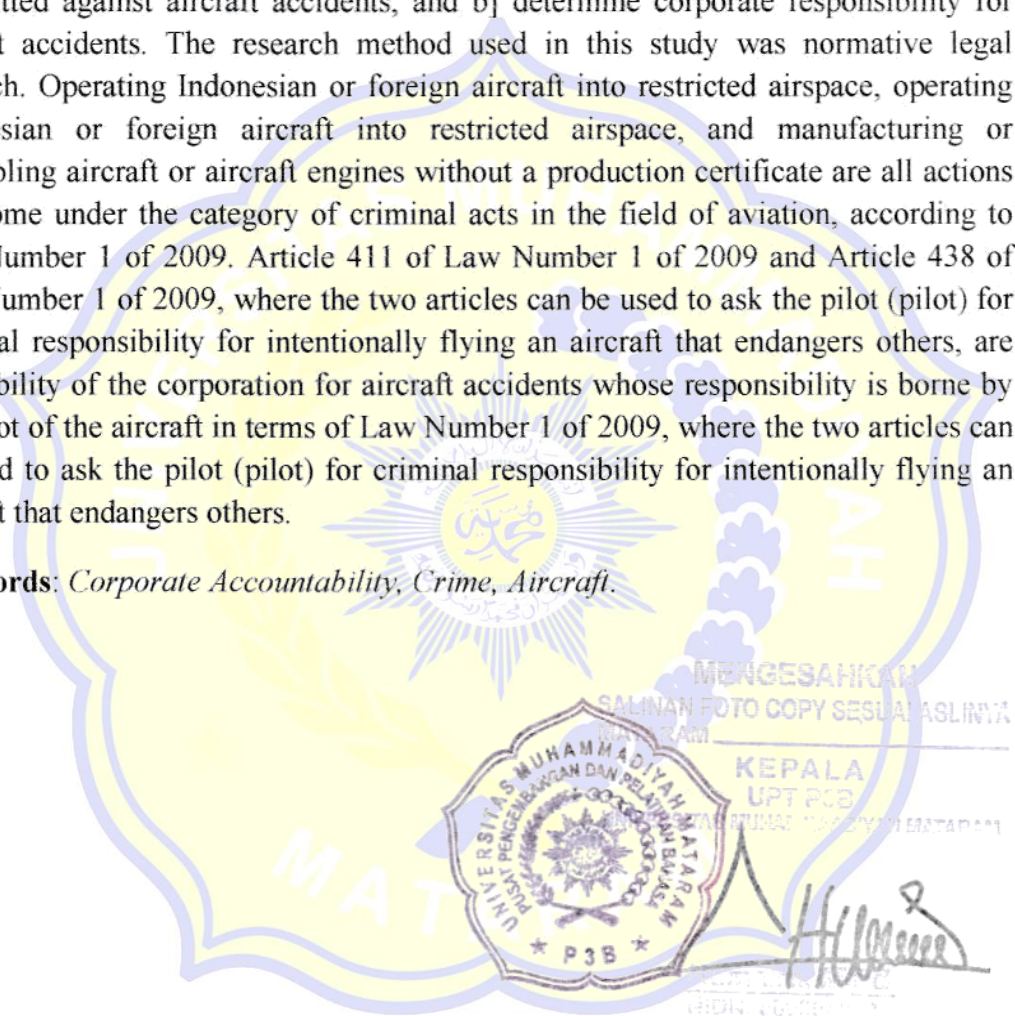
Tujuan penelitian Untuk mengetahui bentuk-bentuk perbuatan tindak pidana korporasi terhadap kecelakaan pesawat udara. Untuk mengetahui pertanggungjawaban korporasi terhadap kecelakaan pesawat udara. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Perbuatan yang termasuk dalam lingkup tindak pidana di bidang penerbangan menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 adalah : Mengoperasikan pesawat udara Indonesia ataupun asing yang memasuki kawasan udara terlarang, Mengoperasikan pesawat udara Indonesia ataupun asing yang memasuki kawasan udara terbatas. Memproduksi atau merakit pesawat udara ataupun mesin pesawat dengan tidak memiliki sertifikat produksi. Pertanggungjawaban korporasi terhadap kecelakaan pesawat udara yang pertanggungjawabannya dibebani kepada Kapten Penerbang terhadap kecelakaan pesawat udara tersebut ditinjau dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 adalah Pasal 411 undang-undang Nomor. 1 Tahun 2009 dan Pasal 438 undang-undang Nomor 1 Tahun 2009, dimana kedua Pasal tersebut dapat menjadi dasar meminta pertanggungjawaban pidana kepada Kapten Penerbang (pilot) dalam hal sengaja menerbangkan pesawat udara yang membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan ataupun kelalaiannya untuk tidak memberitahukan kepada pihak ketiga bahwa pesawatnya ataupun pesawat yang lain berada dalam keadaan bahaya.

Kata Kunci : *Pertanggungjawaban Korporasi, Tindak Pidana, Pesawat Udara.*

ABSTRACT**AIRCRAFT ACCIDENTS AND CORPORATE CRIMINAL
RESPONSIBILITY****BY****LATIFA APRILIA WARDANI**
617110173

The goals of this research are to a) determine the types of corporate crime committed against aircraft accidents, and b) determine corporate responsibility for aircraft accidents. The research method used in this study was normative legal research. Operating Indonesian or foreign aircraft into restricted airspace, operating Indonesian or foreign aircraft into restricted airspace, and manufacturing or assembling aircraft or aircraft engines without a production certificate are all actions that come under the category of criminal acts in the field of aviation, according to Law Number 1 of 2009, Article 411 of Law Number 1 of 2009 and Article 438 of Law Number 1 of 2009, where the two articles can be used to ask the pilot (pilot) for criminal responsibility for intentionally flying an aircraft that endangers others, are the liability of the corporation for aircraft accidents whose responsibility is borne by the pilot of the aircraft in terms of Law Number 1 of 2009, where the two articles can be used to ask the pilot (pilot) for criminal responsibility for intentionally flying an aircraft that endangers others.

Keywords: *Corporate Accountability, Crime, Aircraft.*



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI	iii
PERNYATAAN.....	iv
PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME	v
PERNYATAAN PUBLIKASI KARYA TULIS ILMIAH	vi
MOTTO	vii
PERSEMBAHAN.....	viii
PRAKATA	ix
ABSTRAK	xi
ABSTRACT	xii
DAFTAR ISI.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan dan Manfaat	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	9
A. Tindak Pidana (<i>Starfbaarfeit</i>)	9
1. Pengertian Tindak Pidana	13
2. Unsur-unsur Tindak Pidana.....	15
3. Jenis-jenis Tindak Pidana.....	16
B. Tinjauan Tentang Pertanggungjawaban Pidana.....	13
1. Pengertian Pertanggungjawaban	16

C. Tindak Pidana Korporasi.....	18
1. Pengertian Korporasi.....	18
2. Bentuk-Bentuk Korporasi	21
D. Kecelakaan Pesawat Udara	22
1. Pengertian Kecelakaan Pesawat Udara	22
2. Faktor-Faktor Penyebab Jatuhnya Pesawat.....	24
BAB III METODE PENELITIAN	29
A. Jenis Penelitian.....	29
B. Metode Pendekatan	29
C. Jenis Dan Sumber Bahan Hukum	30
D. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum	30
E. Analisis Bahan Hukum	31
BAB IV PEMBAHASAN.....	32
A. Perbuatan-Perbuatan Yang Termasuk Dalam Lingkup Tindak Pidana Di Bidang Penerbangan.....	32
B. Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Jatuhnya Pesawat Udara.....	44
C. Pertanggungjawaban Kapten Penerbangan Terhadap Kecelakaan Pesawat Udara.....	50
BAB V PENUTUP	60
A. Kesimpulan	60
B. Saran.....	61

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kitab undang-undang hukum pidana (KUHP) yang berlaku di Indonesia saat ini merupakan produk hukum Belanda yang diberlakukan berdasarkan asas kordonasi diwilayah Hindia Belanda, subjek tindak pidana yang dikenal dalam KUHP adalah orang perorangan. Dengan kata lain, hanya manusia yang dapat melakukan tindak pidana.

Hal ini didasarkan pada Pasal 59 KUHP yang menegaskan, jika ditentukan pidana karna pelanggaran bagi pengurus, anggota badan pengurus atas komisaris maka pidana itu tidaklah dijatuhkan atas anggota pengurus atau komisaris jika terang bahwa pelanggaran itu terjadi bukan karena salahnya,¹ di mana korporasi yang melakukan tindak pidana, maka pertanggung jawaban pidana dibebankan kepada pengurus korporasi dalam hal pengurus korporasi melakukan tindak pidana dalam rangka mewakili atau dilakukan atas nama korporasi dalam perkembangannya muncul sebagai subjek yang dapat melakukan tindak pidana dan dapat di pertanggungjawabkan dalam hukum pidana.

Korporasi banyak memberikan kontribusi perkembangan suatu negara terutama dalam bidang ekonomi, misalnya pemasukan negara dalam bentuk pajak, maupun devisa, sehingga dampak korporasi tanpa sangat positif namun disisi lain, korporasi juga tak jarang menciptakan dampak negatif,

¹Pasal 59, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)

seperti pencemaran pengurasan sumber daya alam, persaingan secara curang, manipulasi pajak, eksploitasi terhadap buruh, menghasilkan produk-produk yang membahayakan pemakaiannya, serta penipuan terhadap konsumen. Aktivitas yang bisa diciptakan oleh korporasi berdampak luas dan cenderung bertahan lama, mengharuskan hukum sebagai pengatur dan pengayon masyarakat luas untuk memberikan perhatian dan pengaturan yang tegas terhadap aktivitas korporasi tersebut. Korporasi dapat meningkatkan kekayaan negara dan tenaga kerja, namun revolusi struktur ekonomi dan politik telah membubuhkan kekuatan korporasi yang besar, Sehingga negara selalu tergantung kepada korporasi dan negara sesuai kepentingannya.

Tujuan korporasi untuk terus meningkatkan keuntungan yang diperolehnya mengakibatkan sering terjadinya tindakan pelanggaran hukum. Korporasi baik itu berupa suatu badan hukum maupun bukan memiliki kekuasaan yang besar dalam menjalankan aktivitasnya yang bertentangan dengan ketentuan hukum yang berlaku, bahkan memunculkan korban yang menderita kerugian. Walaupun demikian, banyak korporasi yang lolos dari penegakan hukum sehingga tindakan korporasi yang bertentangan dengan hukum tersebut semakin meluas dan sulit dikontrol. Kejahatan korporasi yang biasanya berbentuk kejahatan kerah putih (*white collar crime*) umumnya dilakukan oleh suatu perusahaan atau badan hukum yang bergerak dalam bidang bisnis dengan berbagai tindakan yang bertentangan dengan hukum pidana yang berlaku. Berdasarkan pengalaman dari berbagai negara maju dapat dikemukakan bahwa identifikasi kejahatan-kejahatan korporasi dapat

mencakup tindak pidana seperti pelanggaran undang-undang monopoli, penipuan melalui komputer, pembayaran pajak dan cukai, pelanggaran ketentuan harga, produksi barang yang membahayakan kesehatan korupsi, penyuapan, pelanggaran administrasi, perburuan, dan pencemaran lingkungan hidup.

Namun kondisi kritis pada sektor penerbangan di Indonesia terjadi karena para pengelola di tingkat regulator dan operator bukanlah merupakan orang-orang profesional yang lebih mengutamakan keselamatan dan keamanan umum daripada kepentingan kelompok-kelompok tertentu yang sangat diuntungkan oleh regulasi penerbangan yang ada. Pelanggaran hampir terjadi di semua level, baik ditingkat manajemen perusahaan maskapai, regulator, awak pesawat, maupun operator di lapangan. Kurangnya sikap profesionalisme tersebut membahayakan keselamatan pengguna jasa penerbangan, rendahnya sumber daya industri penerbangan itu sebagai akibat dari penyederhanaan kebijakan (deregulasi) industri penerbangan. Pemerintah diharapkan dapat merespon kondisi tersebut dengan membentuk dan/atau melakukan pembenahan atas regulasi yang berkaitan dengan penerbangan sehingga modal transportasi tersebut dapat memberikan keamanan dan kenyamanan.²

² Muladi dan Berda Nawawi Arief , *Op.,cit.*,hal.8

Penyusun dalam hal ini, akan menitikberatkan mengenai pertanggungjawaban korporasi (perusahaan penerbangan) yang dilakukan atas kesalahan yang dilakukan pada saat penerbangan (angkutan udara) baik karena kealpaan maupun dengan kesengajaan, angkutan udara baik internasional maupun domestik mempunyai peranan dan fungsi yang makin lama makin penting dalam kehidupan umat manusia. Khusus bagi Indonesia sebagai negara kepulauan angkutan udara mempunyai peran yang sangat penting dan strategis dalam mewujudkan wawasan nusantara.

Angkutan udara merupakan satu-satunya sebagai sarana yang cepat, efisien dan ekonomis bagi pengangkutan antara pulau dan antar daerah terpencil di Indonesia.

Pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap korporasi di masa yang akan datang dengan melakukan kajian perbandingan kebijakan hukum pidana dengan negara lain, untuk membuat suatu formulasi kebijakan hukum pidana dan memperbaiki segala kekurangan pada kebijakan hukum pidana yang telah ada di Indonesia seperti di Inggris telah diatur dengan jelas tentang pertanggungjawaban pidana korporasi. Dengan menggunakan teori yang telah ada seperti: *Vicarious Liability*, *Strict Liability*, dan *Identification*.³ Dengan hal itu pertanggungjawaban pidana korporasi, dapat dikonstruksikan dengan lebih akurat terhadap pelanggaran pidana yang merugikan negara, terutama di

³Abdur Rahman Alhakim, *Kebijakan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Terhadap Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi*, kencana: Jakarta, 2005, hal. 32

Indonesia sebagai acuan atau pedoman untuk kebijakan hukum pidana dimasa yang akan datang.

Undang-undang penerbangan menentukan tentang pertanggungjawaban korporasi secara khusus dalam kecelakaan pesawat terbang, hal tersebut sesuai dengan doktrin *Strict Liability dan Vicarious Liability* dan menjadi pendekatan hukum untuk meminta pertanggungjawaban pidana kepada korporasi maskapai penerbangan sipil dan kasus kecelakaan pesawat terbang⁴.

Pada hari rabu 7 maret tahun 2007 pesawat Udara Garuda Indonesia jenis Boeing 737 seri 400 dengan Nomor penerbangan GA-200 terperosok di Bandara Adisucipto, Yogyakarta. Pesawat tersebut mengalami kebakaran setelah terjadi ledakan di badan pesawat. Peristiwa ini terjadi sesaat setelah pesawat Garuda mendarat di bandara Adisucipto, Yogyakarta, dari Jakarta. Ketika melakukan pendaratan kecepatan pesawat saat itu masih tinggi, dimana pada saat itu pesawat mendarat kemudian mendongak kembali seperti akan naik dan terhempas lagi kemudian mendongak lagi dan yang ketiga kalinya terhempas lebih keras, satu roda menyentuh landasan, dari samping pesawat tampak mengeluarkan bunga api, yang tidak lama disertai ledakan.

Pesawat yang diawaki oleh dua pilot dan lima awak kabin serta membawa 133 orang penumpang tersebut, akhirnya terseret keluar landasan sejauh 300 meter. Penyebab terbakarnya pesawat Garuda tersebut

⁴ Ahmad ikbal morgan, Subekti, bentuk pertanggungjawaban pidana korporasi maskapai penerbangan sipil terhadap kecelkaan pesawat terbang,jurnal, angkasa.volume 2, no.2, juni 2020, hlm. 1

dikarenakan pilot melakukan pendaratan *hard landing* atau pendaratan keras, sehingga roda pesawat tidak berfungsi dengan baik saat melakukan pendaratan, yang menyebabkan badan pesawat langsung kontak dengan *runway* dan membuat sayap patah.

Namun perhitungan yang dilakukan oleh co-pilot yang disetujui oleh pilot tidak dilaksanakan oleh pilot ketika akan melakukan pendaratan di Bandara Adi Sucipto. Dalam jarak 12 mil dari landasan 09 Bandara Adi Sucipto ketinggian pesawat yang seharusnya 4.000 feet namun saat itu pesawat masih dalam ketinggian 5.000 feet, dan pilot tetap memaksakan mendaratkan pesawat dalam ketinggian 5.000 feet, sehingga mengakibatkan 21 orang meninggal, 32 orang luka berat dan 72 orang selamat hal ini terjadi akibat pendaratan tersebut yang tidak memetui perintah ATC agar mendaratkan pesawat dalam ketinggian 4.000 feet, dari peristiwa pidana tersebut, maka siapakah yang bertanggungjawab atas insiden kecelekaan pesawat tersebut jika diakitkan dengan teori –teori pertanggungjawaban pidana yang secara garis besar meliputi tiga teori, yang pertama *vicarious liability*, kedua *strick liability* dan ketiga *strick liability*,

Dari uraian di atas maka penyusun tertarik untuk meneliti secara mendalam tentang Pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap korporasi (perusahaan penerbangan) di masa yang akan datang dengan melakukan,

Kajian mengenai pertanggungjawaban korporasi yang terjadi dalam jatuhnya pesawat udara maka dari itu penyusun mengambil judul

“Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Terhadap Kecelakaan Pesawat Udara.

B. Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang diatas,maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apa bentuk perbuatan-perbuatan yang termasuk dalam lingkup tindak pidana di bidang penerbangan?
2. Bagaimana pertanggungjawaban korporasi terhadap kecelakaan pesawat udara?

C. Tujuan dan Manfaat penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui bentuk-bentuk perbuatan tindak pidana korporasi terhadap kecelakaan pesawat udara.
- b. Untuk mengetahui pertanggungjawaban korporasi terhadap kecelakaan pesawat udara.

2. Manfaat Penelitian

Adapun beberapa manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

a. Manfaat Secara Teoritis

Secara teoritis penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan kajian ilmu pengetahuan hukum khususnya di dalam hukum pidana dalam rangka memberikan penjelasan mengenai pertanggungjawaban

pidana korporasi terhadap kecelakaan pesawat udara dalam perspektif perbandingan.

b. Manfaat Secara Praktis

Agar masyarakat mengetahui perbuatan yang termasuk dalam lingkup tindak pidana di bidang penerbangan.

Dengan adanya penelitian ini maka Penyusun dapat memberikan gambaran pengetahuan terhadap masyarakat luas tentang pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kecelakaan pesawat udara.

c. Manfaat Secara Akademis

Dapat menjadi bahan kajian lebih lanjut demi kepentingan ilmu pengetahuan hukum khususnya dalam bidang pertanggungjawaban pidana korporasi dalam perspektif perbandingan, serta untuk memperkaya khasanah ilmu pengetahuan, menambah dan memberikan kontribusi serta perkembangan hukum khususnya hukum pidana kedepannya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tindak Pidana (*Strafbaarfei*)

1. Pengertian Tindak Pidana

Istilah tindak pidana sendiri digunakan sebagai pengganti istilah bahasa Belanda, yaitu *strafbaarfeit*. *Strafbaarfeit* terdiri dari kata *strafbaar* yang bermakna dapat dihukum dan *katafeit* yang berarti sebagian dari suatu kenyataan, dengan demikian secara harfiah istilah *strafbaarfeit* itu dapat diterjemahkan sebagai sebagian dari suatu kenyataan yang dapat dihukum. Pengertian yang lebih mendasar terkait istilah tindak pidana (*strafbaarfeit*) sangatlah beragam dan merupakan pengertian yang terbatas pada pendapat teoritis dari para ahli hukum pidana⁵. Beberapa ahli hukum pidana memberikan pandangan-pandangannya terkait dengan pengertian tindak pidana (*strafbaarfeit*).

Tindak pidana adalah kelakuan orang yang begitu bertentangan dengan keinsyafan hukum sehingga kelakuan itu diancam dengan hukuman, asal dilakukan oleh seorang yang karena itu dapat

⁵Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta: Jakarta, 2008, hal.27

dipersalahkan. Hal itu terutama disebabkan karena manusia memiliki kehendak bebas yang menjadi dasar setiap perbuatan yang dilakukan.⁶

Di dalam bahasa Belanda dipakai dua istilah. Kadang-kadang dipakai istilah *strafbaar feit*, kadang-kadang juga dipakai istilah *delict*. Di dalam bahasa Indonesia, ada beberapa terjemahan dari *strafbaar feit* yaitu peristiwa pidana dan perbuatan pidana yang dapat dihukum, perbuatan pidana dan pertanggungjawaban dalam hukum pidana, tindak pidana serta pelanggaran pidana.⁷

Tindak pidana berarti suatu perbuatan yang pelakunya dapat dikenakan hukum pidana. Dan pelaku ini dapat dikatakan merupakan subyek tindak pidana. Dan pelaku ini dapat dikenakan hukum pidana. Dalam WvS (*Wetboek van Strafrecht*) dikenal istilah *strafbaar feit*, sedangkan dalam keputusan dipergunakan istilah *delik*. Pembuat undang-undang menggunakan istilah peristiwa pidana, perbuatan pidana, tindak pidana.⁸

⁶Chairul, Huda. *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, Kencana Prenada Media Group: Jakarta, 2011, hal 34

⁷ Pipin Syarifin, *Hukum Pidana Di Indonesia*, Cet.1, Pustaka Setia, Bandung, 2000 hal.51

⁸ P.A.F Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1997, hal.181

2. Unsur – Unsur Tindak Pidana

Pidana (*Straf*) pada dasarnya mengandung unsur atau ciri-ciri sebagai berikut :

- a. Pidana itu pada hakekatnya merupakan suatu pengenaan penderitaan atau nestapa atau akibat-akibat lainnya yang tidak menyenangkan.
- b. Pidana itu diberikan dengan sengaja oleh orang atau badan yang mempunyai kekuasaan (oleh yang berwenang)
- c. Pidana itu dikenakan kepada seseorang yang telah melakukan tindak pidana menurut undang-undang.

Seseorang yang dikenakan pidana (hukuman) pasti karena melakukan suatu tindak pidana. Istilah tindak pidana adalah berasal dari istilah yang dikenal dalam hukum pidana Belanda yaitu "*strafbaar feit*". Walaupun istilah ini terdapat dalam WvS Belanda Demikian juga wvs Hindia Belanda (KUHP), tetapi tidak ada penjelasan resmi tentang apa yang dimaksud dengan *strafbaar feit* itu.

Pada dasarnya tindak pidana adalah perbuatan atau serangkaian perbuatan yang padanya dilekatkan sanksi pidana. Dengan demikian dilihat dari istilahnya, hanya sifat-sifat dari perbuatan saja yang meliputi suatu tindak, sedangkan sifat-sifat orang yang melakukan tindak pidana tersebut menjadi bagian dari persoalan lain, yaitu pertanggungjawaban pidana⁹.

⁹ Chairul Huda, dari tiada pidana tanpa kesalahan menuju kepada tiada pertanggungjawaban pidana tanpa kesalahan, kencana, Jakarta, 2006, hal 15

3. Jenis-jenis Tindak Pidana

a. Kejahatan dan Pelanggaran

Kejahatan adalah *rechtsdelicten* (delik hukum) merupakan perbuatan yang tidak adil menurut filsafat, yaitu perbuatan yang tidak tergantung kepada suatu ketentuan pidana, tetapi merupakan perbuatan yang dirasakan tidak adil menurut keinsyafan (kesadaran) batin manusia dan juga merupakan perbuatan yang dirasakan tidak adil menurut undang-undang (yaitu perbuatan yang tidak sah yang ditentukan oleh undang-undang).¹⁰

Pelanggaran adalah *wetsdelicten* (delik undang-undang), merupakan perbuatan yang pada mulanya menurut keinsyafan (kesadaran) batin manusia tidak dirasakan sebagai perbuatan yang tidak adil, namun baru dirasakan sebagai perbuatan yang dapat dipidana (dilarang) karena perbuatan itu diancam dengan pidana oleh undang-undang, misalnya perbuatan yang melanggar ketentuan lalu lintas.

¹⁰Chazawi, Adami, *Pelajaran Hukum Pidana I.PT.* Rajawali Grafindo Persada. Jakarta, 2002, hal.42

b. Delik formil dan Delik Materiil

Delik formil yang dirumuskan adalah tindakan yang dilarang (beserta hal/keadaan lain) dengan tidak mempersoalkan akibat dari tindakan.

Pada delik materiil untuk dapat dikatakan telah terjadi suatu tindak pidana, selain daripada tindakan yang terlarang itu dilakukan, masih harus ada akibat yang timbul karena tindakan itu.

c. Delik *Dolus* dan Delik *Culpa*

Delik dolus (*dolus delicten*), yaitu perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana yang dilakukan dengan sengaja.

Delik culpa (*culpose delicten*), yaitu perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana yang dilakukan dengan kealpaan, atau *nalatigheid* atau *onachtzammheid*.¹¹

d. Delik Khusus dan Delik Umum

Delik Khusus (*delicta propria*), subjek dari delik khusus antara lain disebut pegawai negeri, nakhoda, militer, laki-laki, wanita pedagang dan lain sebagainya.

Delik Umum (*commune delicten*), adalah tindak pidana (delik) yang dapat dilakukan oleh setiap orang pada umumnya.

¹¹ Moeljotno, *Op., Cit*, hal.4

B. Tindak Pidana Korporasi

1. Pengertian Korporasi

Selama ini hanya manusia yang dianggap sebagai subjek hukum pidana artinya hanya manusia yang dapat persalahkan dalam suatu peristiwa tindak pidana. Apabila dalam dalam suatu perkumpulan terjadi suatu tindak pidana, maka dicari siapa yang bersalah terhadap kejadian tindak pidana tersebut, atau para pengurus pimpinanan perkumpulan itu yang harus dipertanggungjawabkan secara pidana, hal lain dapat ditemukan Pasal 59 KUHP, yang menegaskan dalam hal memutuskan hukuman karena pelanggaran terhadap pengurus, anggota salah satu pengurus atau komisaris, maka hukuman tidak dijatuhkan atas pengurus atau komisaris, jika dinyatakan bahwa pelanggaran itu telah terjadi di luar tanggungannya bertolak dari ketentuan pasal diatas, maka ada pihak lain yang dapat diminta pertanggungjawabkan yang terjadi diluar tentang tanggung jawab pengurus/komisaris yaitu korporasi.

Masalah pertama dalam membahas pertanggungjawabkan pidana korporasi adalah membahas apa yang dimaksud dengan korporasi itu, batasan pengertian atau definisi korporasi tidak bisa dilepaskan dengan bidang hukum perdata. Istilah ini digunakan oleh para ahli hukum dan kriminologi untuk menyebutkan apa yang dalam bidang hukum perdata disebut dengan badan hukum atau dalam bahasa belanda disebut *rechts*

person atau dalam bahasa inggris dengan istilah *legal person* atau *legal body*.¹².

Secara etimologis kata korporasi (*corporatie, belanda*) *corporation* (Inggris) *corporation* (Jerman) berasal dari kata *corporation* dalam bahasa latin seperti halnya dengan kata lain yang berakhir dengan, *tio* maka *corporation* sebagai kata benda (*substantivum*) berasal dari kata kerja “*corporare*” yang banyak dipakai orang pada jaman abad pertengahan atau sesudah itu *corporare* sendiri berasal dari kata “*corpus*” yang berarti memberikan badan atau membadankan. Korporasi adalah sekumpulan orang yang terorganisir dan memiliki pimpinan dan melakukan perbuatan-perbuatan hukum

Dengan demikian maka akhirnya “*corporatio*” itu berarti hasil pekerjaan membadankan, dengan lain perkataan badan yang dijadikan orang, badan yang diperoleh dengan perbuatan manusia sebagai lawan terhadap badan manusia, yang terjadi menurut alam¹³.

Ternyata dalam rangka pembentukan KUH pidana baru, yaitu dalam rancangan buku 1 KUH pidana Tahun 1987/1988, korporasi merupakan subjek hukum pidana, yaitu diatur dalam pasal 42 sampai dengan pasal 46 konsepnya dinyatakan sbb : korporasi sebagai subjek hukum tidak menimbulkan persoalan lagi, kecuali sebagai subjek tindak

¹²Eko Supoyono, *Kebijakan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Terhadap Pemberantasan Korupsi*, Universitas Di Ponegoro, hal. 9

¹³Muladi Dan Dwidja Priyanto, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Kencana, Jakarta, 2001, hal. 23

pidana. Mengenai hal ini, masih ada banyak perbedaan pendapat mengenai berbagai hal yang berkaitan dengan pokok hal yang telah mereka sepakati itu. Korporasi sebagai subjek tindak pidana kini telah diatur dalam pasal 42 KUHP, tidak semua peraturan perundang-undangan berlaku bagi korporasi sebagai subjek tindak pidana, oleh karena itu harus diingat bahwa hukum pidana adalah *Ultimu Remedium* dengan mengingat ketentuan perumusan ketentuan ancaman pidana, pembentukan undang-undang selain harus mempertanyakan apakah bagian hukum lain telah memberikan perlindungan yang cukup bagi kepentingan termaksud, dan apakah suatu sanksi memang diperlukan untuk hal tersebut.¹⁴

Pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap korban tindak pidana lingkungan hidup dikatakan ideal apabila korban tindak pidana lingkungan hidup juga mendapatkan perlindungan hukum berbentuk pemberian ganti kerugian maupun pemulihan lingkungan. Salah satu cara agar korban mendapat perlindungan hukum yang merupakan bentuk pertanggungjawaban pelaku terhadap korban, adalah dengan penerapan asas tanggung jawab mutlak (*strict liability*) dalam tindak pidana lingkungan hidup dengan syarat-syarat tertentu.¹⁵

¹⁴ Yudi Krismen, pertanggungjawaban pidana korporasi dalam kejahatan ekonomi, *jurnal ilmu hukum*, volume 4, No. 1, volume 4, No1, september, 2020, hlm. 144

¹⁵ Yeni Widowati, Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Terhadap Korban Dalam Kasus Tindak Pidana Lingkungan Hidup, *Jurnal Yudisial*, Volume 5, No 2, Oktober 2021, hal 1

2. Bentuk-Bentuk Korporasi

Setiyoo menyatakan bahwa badan hukum adalah suatu ciptaan hukum yaitu dengan menunjukan kepada adanya suatu badan yang diberi status sebagai subjek hukum, disamping subjek hukum yang berwujud manusia alamiyah. Di ciptakannya pengakuan adanya suatu badan, yang sekalipun badan ini sekedar suatu badan namun badan ini dianggap bisa menjalankan segala tindakan hukum dengan segala harta kekayaan badan tersebut, terlepas dari pribadi-pribadi manusia yang terhimpun di dalamnya, kerugian yang timbul hanya dapat dipertanggungjawabkan semata-mata dengan harta kekayaan yang ada dalam badan yang bersangkutan¹⁶.

Ciri-ciri dari sebuah badan hukum adalah :

1. Memiliki kekayaan sendiri yang terpisah dari kekayaan orang-orang yang menjalankan kegiatan dari badan hukum tersebut;
2. Memiliki hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang terpisah dari hak-hak dan kewajiban orang-orang yang menjalankan kegiatan badan hukum tersebut;
3. Memiliki tujuan tertentu
4. Berkesinambungan (memiliki kontinuitas) dalam arti keberadaannya tidak terikat pada orang-orang tertentu, karena hak-hak dan kewajiban-kewajibannya tetap meskipun orang-orang yang menjalankan berganti.

¹⁶ Setiyono. *Op, Cit*, hal.3.

C. Tinjauan Tentang Pertanggungjawaban Pidana

1. Pengertian pertanggungjawaban pidana

Pertanggungjawaban pidana dalam istilah asing disebut juga dengan *teorekenbaardheid* atau *criminal responsibility* yang menjurus kepada pemidanaan pelaku tindak pidana tersebut dapat dimintakan pertanggungjawabannya atau tidak, terkait dengan Tindak pidana yang dilakukannya. Untuk dapat dipidanya si pelaku, diisyaratkan bahwa tindak pidana yang dilakukannya itu memenuhi unsur-unsur Yang telah ditentukandalam Undang-Undang.

Dilihat dari sudut terjadinya tindakan yang dilarang, seseorang akan dipertanggungjawabkan atas tindakan-tindakan tersebut apabila¹⁷ :

a. Tindakan tersebut melawan hukum.

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

b. Tidak ada alasan pembenar atau peniadaan sifat melawan hukum untuk pidana yang dilakukannya.

¹⁷Roeslan Saleh, *Pikiran-Pikiran Tentang Pertanggungjawaban Pidana*, Ghalia Indonesia; Jakarat, 1982, hal. 9

Tidak adanya alasan pembeda dalam perbuatan atau tindakan yang dilakukannya membuat seseorang harus mempertanggungjawabkan perbuatannya terhadap undang-undang ataupun hukum yang berlaku.

Dan dilihat dari sudut kemampuan bertanggung jawab maka hanya seseorang yang mampu bertanggung jawab yang dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatannya. Hal dipidanya seseorang yang melakukan perbuatan sebagaimana yang telah diancamkan tergantung dari soal apakah dalam melakukan perbuatan ini dia mempunyai kesalahan. Berdasarkan hal tersebut, maka pertanggung jawaban pidana atau kesalahan menurut hukum pidana, terdiri atas tiga syarat yaitu¹⁸ :

Kemampuan bertanggung jawab atau dapat dipertanggung jawabkan dari si pembuat.

- a. Adanya perbuatan melawan hukum yaitu suatu sikap psiki si pelaku yang berhubungan dengan kelakuannya yaitu : Disengaja dan sikap kurang hati-hati atau lalai.
- b. Tidak ada alasan pembeda atau alasan yang menghapuskan pertanggung jawaban pidana bagi si pembuat.

¹⁸Moeljatno, *Perbuatan Dan Pertanggungjawaban Pidana*, Gajah Mada: Yogyakarta, 1995, hal.28

Oleh karena kemampuan bertanggung jawab merupakan unsur kesalahan, maka untuk membuktikan adanya unsur kesalahan tadi harus dibuktikan lagi. Mengingat hal ini sukar untuk dibuktikan dan memerlukan waktu yang cukup lama, maka unsur kemampuan bertanggung jawab dianggap diam-diam selalu ada karena pada umumnya setiap orang normal batinnya dan mampu bertanggung jawab, kecuali kalau ada tanda-tanda yang menunjukkan bahwa terdakwa mungkin jiwanya tidak normal. Dalam hal ini, hakim memerintahkan pemeriksaan yang khusus terhadap keadaan jiwa terdakwa sekalipun tidak diminta oleh pihak terdakwa. Jika hasilnya masih meragukan hakim, itu berarti bahwa kemampuan bertanggung jawab tidak berhenti, sehingga kesalahan tidak ada dan pidana tidak dapat dijatuhkan berdasarkan asas tidak dipidana jika tidak ada kesalahan¹⁹.

Dalam KUHP masalah kemampuan bertanggung jawab ini terdapat dalam Pasal 44 yang rumusannya : “Barangsiapa melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya karena jiwanya cacat dalam pertumbuhan atau terganggu karena cacat, tidak dipidana”. Kalau tidak dipertanggungjawabkan itu disebabkan hal lain, misalnya jiwanya tidak normal dikarenakan dia masih muda, maka pasal tersebut tidak dapat dikenakan. Apabila hakim akan menjalankan Pasal 44

¹⁹Moeljatno, *Perbuatan Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana Dalam Hukum Pidana*, Bina Aksara: Jakarta, 1983, hal.23

KUHP, maka sebelumnya harus memperhatikan apakah telah dipenuhi dua syarat sebagai berikut:

- a. Syarat Psyciartris yaitu pada terdakwa harus ada kurang sempurna akal nya atau sakit berubah akal, yaitu keadaan kegilaan (idiot), yang mungkin ada sejak kelahiran atau karena suatu penyakit jiwa dan keadaan ini harus terus-menerus.
- b. Syarat Psychologis ialah gangguan jiwa itu harus pada waktu si pelaku melakukan perbuatan pidana, oleh sebab itu suatu gangguan jiwa yang timbul sesudah peristiwa tersebut, dengan sendirinya tidak dapat menjadi sebab terdakwa tidak dapat dikenai hukuman.

Untuk menentukan adanya pertanggungjawaban, seseorang pembuat dalam melakukan suatu tindak pidana harus ada “sifat melawan hukum” dari tindak pidana itu, yang merupakan sifat terpenting dari tindak pidana. Tentang sifat melawan hukum apabila dihubungkan dengan keadaan psikis (jiwa) pembuat terhadap tindak pidana yang dilakukannya dapat berupa “kesengajaan”(opzet) atau karena “kelalaian” (culpa).

D. Kecelakaan Pesawat Udara

1. Pengertian kecelakaan pesawat udara

Dalam dunia penerbangan ada 2 macam pengertian yaitu kecelakaan (*accident*) dan peristiwa (*incident*). Yang dimaksud kecelakaan adalah suatu peristiwa diluar dugaan dalam kaitan dengan pengoperasian pesawat terbang yang berlangsung sejak penumpang naik (*boarding*) dengan maksud melakukan penerbangan sampai waktu semua penumpang debarkasi. Peristiwa di luar dugaan tersebut mengakibatkan orang meninggal dunia atau luka parah akibat benturan pesawat terbang atau kontak langsung dengan bagian pesawat terbang atau terkena hempasan langsung mesin jet atau pesawat terbang mengalami kerusakan struktural yang berat atau pesawat terbang memerlukan perbaikan besar atau penggantian komponen atau pesawat terbang hilang sama sekali. Sedangkan *incident* adalah peristiwa selama penerbangan berkenaan dengan operasi pesawat terbang yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

An unintended and unforeseen injurious occurrence; something that does not occur in the usual course of events or that could not be reasonably anticipated”²⁰

²⁰ Henry Campbell Black, *Black's Law Dictionary*, seventh edition West Publishing Co, 1990,h.15

Dari definisi di atas dapatlah diketahui bahwa kecelakaan adalah pesawat udara yaitu (accident) adalah suatu peristiwa yang terjadi di luar dugaan manusia yang berhubungan dengan pengoperasian pesawat udara yang berlangsung sejak penumpang naik pesawat (boarding) dengan maksud melakukan penerbangan sampai waktu semua penumpang turun dari pesawat udara (debarkasi): Jenis kecelakaan ini korban manusia sedangkan kecelakaan (incident) adalah kecelakaan yang berhubungan dengan operasi pesawat dan tidak menimbulkan korban.²¹

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

²¹ Welly Pakan, Faktor Penyebab Kecelakaan Penerbangan Di Indonesia Tahun 2000-2006, *Jurnal Perhubungan Udara*, Volume 34, No 1, Juni, 2008, hlm 54.

penyebab kecelakaan. Maka untuk selanjutnya manusia, materiil, dan media adalah menjadi faktor penyebab kecelakaan dan *unsafe act and unsafe condition* menjadi penyebab kecelakaan yang terkandung di dalam faktor penyebab tersebut.

Unsafe act and unsafe condition tersebut sampai saat ini masih menjadi pedoman yang telah disepakati, diterima dan dipergunakan oleh masyarakat *safety* internasional sebagai penyebab kecelakaan. Kecerobohan, ketidakpedulian, tidak disiplin, dan etika kerja termasuk dalam bagian *unsafe act*, sedangkan cuaca buruk sebagai *unsafe condition*. Tetapi dalam keadaan yang khusus seperti memaksakan untuk melakukan pendaratan (*landing*) pada saat cuaca buruk dengan kemampuan melihat, jarak pandang (*visibility*) sangat terbatas adalah termasuk *unsafe act*²².

2. Faktor-Faktor Penyebab Jatuhnya Pesawat

Menurut K. Martono terdapat berbagai faktor penyebab kecelakaan seperti faktor manusia (*man*), pesawat terbang itu sendiri (*machine*), penggunaan pesawat udara (*mission*), dan pengelolaan (*management*). Sehubungan dengan hal tersebut di atas, maka akan diuraikan sebagai berikut :²³

Faktor manusia. Dalam hal terjadinya kecelakaan akibat faktor manusia, yang biasanya dituduh adalah kapten penerbang, padahal

²² Widura Imam Mustopo, *Faktor-faktor Psikologi yang mempengaruhi Perilaku Tidak Aman Penerbang*, <http://psikologipenerbangan.blogspot.com/2011/06/faktor-faktor-psikologi-yang.html>, Jakarta : 2011

²³ K. Martono, *Hukum Udara, Angkasan Udara, dan Hukum Angkasa*, Bandung: Alumni, 1987, hal. 146-147

sebenarnya tidak selalu demikian karena manusia dalam hubungan ini adalah setiap orang atau tenaga yang terlibat langsung dalam proses penerbangan. Mereka antara lain adalah teknisi pesawat terbang, awak pesawat, tenaga ruang penerbangan (*briefing office*), tenaga pengawas lalu lintas udara (ATC). Kapten penerbang selama menjalankan tugasnya dapat terjadi "*sudden incapacity*". *Sudden incapacity* ini ditimbulkan oleh berbagai penyakit, seperti penyakit serangan jantung. *Sudden incapacity* inilah yang menyebabkan kecelakaan disamping itu, mereka dapat juga mengalami kelelahan (*fatigue*). Kecelakaan yang disebabkan oleh manusia terjadi pada tanggal 11 Januari 1983, dialami oleh DC-8 54F milik United Airlines Co, di Detroit, Michigan Amerika Serikat, karena kapten penerbang mengizinkan co pilot yang belum mampu sebagai kapten penerbang melakukan tugas sebagai *pilot in command*. Kecelakaan pesawat terbang karena kesalahan ATC terjadi pada tahun 1977 di pulau Canary, jajahan Spanyol yaitu tabrakan antara pesawat terbang B747 milik Pan am dengan B747 milik KLM.

- a. Pesawat terbang. Disamping manusia, pesawat terbang juga dapat kelelahan (*fatigue*), oleh karena itu setiap pesawat terbang sejak dari awal desain sampai dengan pelaksanaan perawatan, penyimpanan, dan pengoperasiannya harus dilakukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- b. Masalah lingkungan. Masalah lingkungan juga merupakan salah satu faktor kecelakaan baik yang bersifat alamiah maupun perbuatan

manusia. Faktor manusia yang bersifat alamiah seperti angin yang datang tiba-tiba (*wind shear*), awan berputar yang biasa disebut *cumulonimbus* (CB), topan salju, letusan gunung berapi. Hal ini terjadi pada saat meletusnya gunung api Galunggung di Jawa Barat 24 Juni 1982 yang mengakibatkan pendaratan darurat B747 milik British Airways yang terbang pada ketinggian 37.000 feet dalam penerbangan dari Kuala Lumpur ke Australia. Menurut hasil penelitian keempat mesinnya dimasuki debu Gunung Galunggung. Kasus yang terjadi 3 minggu kemudian yang menimpa pesawat B747 milik Singapura Airlines. Contoh lain kecelakaan DC-9 Garuda di Medan yang disebabkan oleh awan tebal dan angin yang bertiup sangat keras.

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

Dalam membahas sebab-sebab terjadinya kecelakaan pesawat udara ada pula yang berpendapat bahwa ada empat faktor yang punya kemungkinan besar menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pesawat udara, yaitu:²⁴

- a. Faktor manusia
- b. Faktor material
- c. Faktor media
- d. Faktor terorisme

Dari pendapat itu, faktor terorisme dimasukkan sebagai salah satu faktor dari penyebab kecelakaan pesawat udara, sedangkan dari pendapat K. Martono terorisme tidak dimasukkan sebagai salah satu faktor dari penyebab terjadinya kecelakaan pesawat udara. Adapun faktor manusia yang dikemukakan dalam majalah angkasa tersebut adalah faktor manusia dalam arti luas, yaitu baik manusia dalam arti setiap orang yang tidak terlibat langsung dalam proses penerbangan, termasuk pelaku sabotase dan teroris.

Dalam KUHP ataupun penjelasan dari Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1967 Tentang Perubahan Dan Penambahan Beberapa Pasal Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Bertalian dengan Perluasan Berlakunya Ketentuan Perundang-Undangan Pidana, Kejahatan Penerbangan, dan Kejahatan terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan, tidak pernah diberikan penjelasan atau pengertian dari istilah celakanya

²⁴ Majalah Angkasa No. 9 Juni 1997 Tahun VII

pesawat udara, mencelakakan pesawat udara, pesawat udara celaka. Dari beberapa pasal yang berkaitan dengan kecelakaan pesawat udara sebagaimana yang terdapat dalam KUHP di atas, maka dapatlah diklasifikasikan manusia sebagai faktor penyebab kecelakaan pesawat udara adalah sebagai berikut:

a. Dari unsur kesalahan

- 1) Karna kealpaan seseorang
- 2) Karna kesengajaan seseorang

b. Dari segi pekerjaan/profesi seseorang

- a) Setiap orang bertugas dalam proses penerbangan
- b) Pilot
- c) Teknisi
- d) Petugas ATC
- e) Orang yang bertugas mendukung penerbangan dan lain-lain

c. Orang-orang yang tidak termasuk dalam proses penerbangan

- a) Penumpang
- b) Pelaku sabotase
- c) teroris

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah penelitian yang mengkaji 3 isu dasar meliputi, kekosongan hukum, kekaburan norma dan konflik norma.

B. Metode Pendekatan

Adapun metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah

1. Pendekatan perundang-undangan (*Statue Approach*)

Yaitu pendekatan yang mengkaji perundang-undangan yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas yakni mengenai pertanggungjawaban pidana terhadap korporasi (perusahaan pesawat) atas kesalahannya menyebabkan kecelakaan pesawat berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

2. Pendekatan konsep (*Conceptual Approach*)

Merupakan pendekatan yang bersumber dari pendapat para ahli, pendapat para sarjana maupun pendapat para ahli hukum.

C. Jenis dan Sumber Bahan hukum

Jenis dan sumber bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang mempunyai kekuatan hukum tetap yaitu terdiri dari:

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer seperti pandangan/pendapat (doktrin), buku, jurnal-jurnal ilmiah dan jurnal hukum serta rancangan KUHP.

3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus hukum dan ensiklopedia Indonesia

D. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Dalam proses pengumpulan bahan hukum penyusun menggunakan studi dokumen yaitu mengumpulkan bahan kepustakaan yang berupa peraturan perundang-undangan, dokumen, literatur, dan karya tulis yang berhubungan dengan materi penelitian.

E. Analisis Bahan Hukum

Analisis bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini di analisis dengan menggunakan teknik analisis kualitatif. Analisis kualitatif yaitu dengan mendeskripsikan permasalahan hukum yang ditemukan melalui penelitian lapangan dengan menggunakan analisis teori hukum dan peraturan-peraturan di bidang penerbangan.

