
PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PILOT TERHADAP KECELAKAAN PESAWAT TERBANG KOMERSIL

Dadang Sumarna

Fakultas Hukum Universitas Pamulang

E-mail: dadangsumarnashmh@gmail.com

ABSTRACT

Dadang Sumarna, “Pertanggungjawaban pidana akibat kelalaian pilot terhadap kecelakaan pesawat “ Kecelakaan adalah suatu peristiwa di luar kemampuan manusia yang terjadi selama berada di dalam pesawat udara dari bandar udara keberangkatan ke bandar udara tujuan, di mana terjadi kematian atau luka parah atau kerugian yang disebabkan oleh benturan dengan pesawat udara atau semburan mesin jet pesawat udara atau terjadi kerusakan struktural atau adanya peralatan yang perlu diganti atau pesawat udara hilang sama sekali” .Dengan diajukannya atau diminta pertanggungjawaban pidana atas perkara jatuhnya pesawat serta mengkriminalisasi pilot sudah merupakan kesalahan karena tidak mematuhi regulasi Internasional, walau pun keberlakuan secara teritorial hukum pidana Indonesia luas tetapi dalam KUHP hanya menyebutkan masalah-masalah terorisme dalam penerbangan serta perusakan-perusakan fasilitas penerbangan. Asas legalitas menyebutkan bahwa tiada pidana tanpa diatur oleh undang-undang, maka masalah kecelakaan pesawat terbang tidak termuat dalam KUHP hanya seputar terorisme saja. Dalam pembuktian untuk menentukan kesalahan perlu mengungkap data rekorder *BLACK BOX* sedangkan data yang tersimpan dalam Black Box merupakan rahasia internasional maka dengan tidak dibukanya percakapan antara pilot dengan ATC selaku pemandu lalu lintas penerbangan maka tidak dapat membuktikan siapa yang salah dalam penerbangan tersebut, berkenaan dengan situasi ada 2 (dua) ukuran yang pertama adalah tidak bisa diukur sama rata atas setiap peristiwa, jadi satu peristiwa dilihat masing-masing setiap peristiwa itu karena situasi yang mengikuti orang melakukan perbuatan itu bisa berbeda-beda sedang yang kedua adalah tindakan yang wajar untuk mencapai tujuan, jadi kalau ia memiliki kompetensi ia sudah melakukan analisis kemudian tidak mengikuti SOP tapi itu dilakukan dalam situasi yang tidak mungkin lagi mengikuti SOP maka apapun hasil dari perbuatan itu tidak bisa dianggap lalai, ini tekanannya pada kompetensi oleh karena itu tidak sama dengan menilai kelalaian pada orang perorangan biasa yang untuk melakukan perbuatan itu tidak diperlukan adanya suatu kompetensi tertentu, kompetensi ini Kata Kunci :

Undang-Undang Tindakan Pidana Korupsi, Undang-Undang Telekomunikasi, Azas Lex Specialis Derogat Lex Generali dan Kejaksaan RI.

ABSTRACT

Dadang Sumarna, "criminal liability due to negligence of the pilots of the plane crash" An accident is an event beyond human ability that occurs while in an airplane from the airport of departure to the destination airport, where there is death, serious injury or damage caused by a collision with an aircraft or a blast of jet engine aircraft or damage occurs structural or their equipment needs to be replaced or aircraft lost altogether ".With put forward the case of the crash as well as criminalizing the pilot was a mistake because it did not comply with International regulations, even though their territorial applicability of criminal law but in the vast Indonesian criminal Code only mentions the problems of terrorism in flight and destruction-destruction flight facilities. The legality principle states that no criminal without regulated by law, then the problem of aircraft accidents are not included in the Criminal Code only about terrorism alone. In evidence to determine the errors need to uncover the data recorder BLACK BOX while the data stored in the Black Box is the secret of internaional then with the opening of a conversation between the pilot and the ATC as a guide traffic low it can not be proved ready to take that one on the flight, with respect to the situation there 2 (two) size of the first one is not to be measured equally on every event, so the event visits each event it because of the situation that followed the acts that can vary while the second is a reasonable measures to achieve the goal, so if he has the competence he had conducted an analysis and then did not follow standard operating procedures but it was done in a situation that is no longer possible to follow standard operating procedures so whatever the result of the act can not be considered negligent, this emphasis on competence are therefore not the same as assessing negligence on individuals ordinary to do something it was not necessary to have a certain competence, competence is terminated / checked from time to time, if he only had the competence to fly a plane.

Keywords: *Criminal Liability, Pilots, the plane crash*

Pendahuluan

Berbeda dengan kecelakaan mode transportasi di darat dan laut yang sering diselesaikan melalui sistem peradilan pidana, dalam kecelakaan moda transportasi penerbangan ini sejak Indonesia merdeka sampai dengan saat ini yang sudah lima puluh tiga tahun lebih tidak ada satu pun kecelakaan pesawat udara yang diselesaikan melalui sistem peradilan pidana. Padahal, KUHP telah mengatur tindak pidana yang berkaitan dengan kecelakaan pesawat udara (murni) secara lengkap dalam Pasal 359, 360 dan Pasal 479 KUHP. Mengingat kecepatan pesawat sangat tinggi, sering keputusan harus diambil dalam waktu beberapa detik saja dan tidak boleh salah. Sekali salah dalam mengambil

keputusan, risikonya nyawa manusia akan melayang sia-sia. Selain tanggung jawab teknis itu, mereka juga memiliki tanggung jawab menciptakan arus penerbangan yang aman, ekonomis, dan efisien dengan tetap memprioritaskan keselamatan penerbangan. Salah satu bentuk transportasi adalah transportasi udara, jenis moda transportasi udara dewasa ini sedang mengalami perkembangan pesat. Transportasi melalui udara merupakan alat transportasi yang mutakhir dan tercepat dengan jangkauan yang luas. Berbicara tentang transportasi udara menurut **Rustian Kamaluddin**: Ada beberapa kelebihan transportasi melalui udara, yaitu antara lain:

1. faktor kecepatan (*speed*), hal ini karena pada transportasi udara menggunakan pesawat terbang yang memiliki kecepatan.
2. Keuntungan kedua dari angkutan udara adalah bahwa jasanya dapat diberikan untuk daerah-daerah yang tidak ada permukaan jalannya seperti daerah-daerah pegunungan, berjurang-jurang;
3. Untuk angkutan yang jaraknya jauh maka lebih menguntungkan dengan angkutan udara;¹

Menurut **E. Syaifullah** : persoalan mendasar yang kini dihadapi dalam kegiatan transportasi udara, yaitu antara lain:

“Pertama, dari sisi regulasi masih belum tertata dengan baik, mulai dari sistematika materi peraturan perundang-undangan nasional sampai pada tahap implementasinya di lapangan masih perlu penanganan yang serius. *Kedua*, dengan makin banyaknya jumlah maskapai penerbangan nasional, di satu sisi baik karena akan memberikan banyak pilihan bagi konsumen, namun di sisi lain menimbulkan persaingan yang salah kaprah, bukan dalam bagaimana memberikan *service* yang terbaik tapi dalam bentuk perang tarif untuk dapat meraup penumpang sebanyak-banyaknya. Akibatnya, untuk mengimbangi keuntungan yang berkurang maka dilakukan efisiensi yang sayangnya salah kaprah pula sehingga berdampak sangat besar terhadap faktor keselamatan penerbangan. Karena seringnya kecelakaan terjadi menimbulkan citra buruk terhadap dunia penerbangan kita, yang akhirnya mendapat sanksi dari dunia internasional. *Ketiga*, era globalisasi dan liberalisasi, termasuk di bidang penerbangan, adalah suatu keniscayaan, namun di sisi lain dunia penerbangan nasional kita belum siap menghadapinya”².

Kecelakaan pesawat udara komersil pada perusahaan penerbangan nasional yang pernah terjadi di Indonesia merupakan pengalaman yang pahit untuk masa lalu dan manis untuk masa yang akan datang. Dalam lalu lintas

¹ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori Dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003, hlm. 75.

²E. Syaifullah, *Artikel:Dilema Penerbangan Kita*, (www.unisba.co.id: diakses tanggal 4 Oktober 2013

penerbangan semua personil penerbangan dalam menjalankan tugas pelayanan penerbangan harus berlisensi dan memiliki kecakapan dibidangnya sesuai dengan keilmuan masing-masing personil sehingga untuk menyelesaikan permasalahan yang timbul dari profesi yang disebabkan oleh personil penerbangan diselesaikan dengan majelis propesi. Menurut Brandeis : untuk dapat disebut sebagai profesi, maka pekerjaan itu sendiri harus mencerminkan adanya dukungan berupa:

1. Ciri-ciri pengetahuan (*intellectual character*);
2. Diabdikan untuk kepentingan orang lain;
3. Keberhasilan tersebut bukan didasarkan pada keuntungan finansial;
4. Didukung oleh adanya organisasi (*association*) profesi dan organisasi profesi tersebut antara lain menentukan bagaimana ketentuan yang merupakan kode etik, serta pula bertanggung jawab dalam memajukan dan menyebarkan profesi yang bersangkutan;
5. Ditentukan adanya standar kualifikasi profesi.”³

Dari uraian singkat tersebut, dapatlah ditarik kesimpulan bahwa profesi adalah suatu pekerjaan yang membutuhkan persyaratan-persyaratan khusus, sebagaimana disebutkan oleh Brandeis diatas, lima syarat itu dapat ditambahkan dengan syarat keenam, yaitu adanya pengakuan dari masyarakat.

Permasalahan

Dalam pemidanaan, “negara adalah satu-satunya yang memiliki kewenangan untuk menjatuhkan pidana. sehingga ukuran pelaksanaan keadilan dapat dicapai dengan parameter yang jelas, dan keadilan tidak akan luput dari pemidanaan”.⁴

“Asas legalitas, dalam pertumbuhan dan perkembangannya telah mengalami pergeseran, terutama pada proses pembaharuan hukum di Indonesia, yakni masalah dilarangnya berlaku surut (retroaktif) suatu undang-undang pidana, karena pengaruh dan kepentingan HAM, melalui penataan hukum Internasional, yakni *International Convention on civil and political rights* (ICCPR), serta Statuta Roma tentang *International Criminal Court*. dalam pertumbuhannya, asas legalitas telah bergeser, disebabkan dalam KUHP, menganut prinsip pada idea dasar kepastian hukum, tetapi dalam realitanya, asas legalitas mengalami pelunakan, penghalusan, dalam menghadapi berbagai tantangan”.⁵

³Darji Darmodiharjo, Shidarta, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum, Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum Indonesia*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2004, hlm. 274

⁴Syaiful Bakhri. *Kebijakan Kriminal Dalam Perspektif Pembaharuan Sistem Peradilan Pidana Indonesia*, Total Media, Jakarta, 2011, hlm, 154.

⁵Barda Nawawi Arief. *Kapita Selekta Hukum Pidana*, PT. Citra Adytia Bakti, Bandung, 2003, hlm. 1.

Faktor materiil atau faktor dari pesawat udara yang dapat menjadi “penyebab terjadinya kecelakaan pesawat udara adalah seperti pesawat udara yang mengalami kelelahan. Kemudian yang dimaksud dengan faktor media yang menjadi penyebab kecelakaan pesawat udara adalah faktor cuaca, seperti angin yang datang secara tiba-tiba, awan berputar-putar yang biasa disebut awan *Cumulonimbus* (CB), topan, salju, awan hitam”.⁶

“Meskipun dalam sistim hukum Belanda, kita dapat mengembangkan penjelasan yang ada. Untuk itu tindak pidana sebaiknya dimengerti sebagai perilaku manusia yang mencakup dalam hal ini berbuat maupun tidak berbuat yang diperbuat dalam situasi dan kondisi yang dirumuskan didalamnya, perilaku mana dilarang oleh undang-undang dan diancam dengan sanksi pidana”.⁷

Dari definisi di atas dapat diketahui bahwa kecelakaan adalah suatu kejadian yang menyebabkan kecelakaan, dimana kejadian tersebut tidak diduga sebelumnya atau tidak diharapkan, dimana kejadian tersebut terjadi tidak seperti biasanya atau tidak dapat diantisipasi. Di dalam dunia penerbangan penyebab kecelakaan tidak pernah disebabkan oleh faktor tunggal yang berdiri sendiri. Suatu sebab yang berdiri sendiri tidak mempunyai artiapa-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 dan dimana sesuatu tersebut menimbulkan kecelakaan.

“Kecelakaan adalah suatu peristiwa di luar kemampuan manusia yang terjadi selama berada di dalam pesawat udara dari bandar udara keberangkatan ke bandar udara tujuan, di mana terjadi kematian atau luka parah atau kerugian yang disebabkan oleh benturan dengan pesawat udara atau semburan mesin jet pesawat udara atau terjadi kerusakan struktural atau adanya peralatan yang perlu diganti atau pesawat udara hilang sama sekali”.⁸

Hukum pidana merupakan suatu sistem hukum dengan sanksi istimewa, dan mempunyai tempat tersendiri, melindungi kepentingan hukum privat dan hukum publik. “Dalam mengisi pembangunan masyarakat Indonesia yang berlandaskan pada negara hukum, sebagai salah satu pilar perubahan. Khususnya dilapangan hukum pidana, telah terjadi serangkaian politik hukum pidana, oleh para pembuat undang-undang, dan pengaruh doktrin hukum pidana yang mempunyai kemanfaatan universal, tumbuh dan berkembang

⁶K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Buku kedua, Mandar Maju, Bandung,1995, hlm.144.

⁷ Jan Rimmelink, *Hukum Pidana Komentar atas Pasal-Pasal Terpenting Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Padanannya dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2003, hlm. 85.

⁸K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*, Alumni, 1987, Bandung, hlm. 102.

disela-sela hukum yang hidup dalam masyarakat dan tradisi masyarakat lokalnya”.⁹

Pertanggungjawaban (pidana) berdasarkan kesalahan terutama diatasi pada perbuatan yang dilakukan dengan sengaja (dolus). Dapat dipidanya delik culpa hanya bersifat perkecualian (eksepsional) apabila ditentukan secara tegas oleh Undang-undang, sedangkan pertanggung jawaban terhadap akibat-akibat tertentu dari suatu tindak pidana yang oleh Undang-undang diperberat ancaman pidananya, hanya dikenakan kepada terdakwa apabila ia sepatutnya sudah dapat menduga kemungkinan terjadinya akibat itu atau apabila sekurang-kurangnya ada kealpaan. Jadi konsep tidak menganut doktrin “*Erfolgshaftung*” (doktrin “menanggung akibat”) secara murni, tetapi tetap diorientasikan pada asas kesalahan”.¹⁰ Menurut **Adam Smith**: dalam teori kapitalisme klasik bahwa apabila setiap individu dibebaskan untuk mencapai kepentingannya sendiri maka situasi ini akan menghasilkan kebaikan bagi masyarakat secara keseluruhan”.¹¹ Pada umumnya setiap orang harus bertanggung jawab (*aasprakkelijk*) terhadap tindakan atau perbuatannya. Bertanggung jawab berarti terikat sehingga tanggung jawab dalam pengertian hukum berarti keterikatan”.¹²

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif, yaitu suatu pendekatan yang dilakukan dengan menganalisis peraturan perundang-undangan yang berlaku, literatur maupun dokumen-dokumen untuk mengumpulkan data sekunder yang berkaitan dengan permasalahan dalam penelitian ini, antara lain:

- a. Penelitian kepustakaan yakni dilakukan dengan cara mengkaji berbagai peraturan perundang-undangan, literatur, doktrin-doktrin, media massa, dan sumber-sumber lain yang mempunyai relevansi dengan permasalahan penelitian.
- b. Studi dokumentasi, yakni dengan mengkaji berbagai dokumen resmi institusional yang berupa laporan akhir, risalah sidang, dan lain-lain yang berhubungan dengan permasalahan penelitian

Penelitian ini merupakan sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan. Hal ini disebabkan oleh karena penelitian bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran secara sistematis, metodologis, dan konsisten.¹³

⁹Syaiful Bakhri. *Sejarah Pembaharuan KUHP & KUHP*, Total Media, Jakarta, 2011, hlm, 72.

¹⁰Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana, (Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru)*, Prenada Media Group, Jakarta, 2008, hlm. 85.

¹¹Adji Samekto. *Studi Hukum Kritis: Kritik Terhadap Hukum Modern*, Badan Penertbit Universitas Diponegoro, Semarang, 2003, hlm. 77 .

¹²Teguh Sulistia dan Aria Zurnetti, *Hukum Pidana Horizon Baru Pasca Reformasi*, Rajawali Press, Jakarta, 2011, hlm. 228.

¹³Soerjono Soekanto dan Sry Mamuji, *Penelitian Hukum Normatif*, cet 4, PT. Raja Grafindo Persada, 1994, Jakarta, hal. 1.

Keberadaan setiap metodologi di dalam setiap penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan adalah merupakan suatu unsur yang mutlak harus ada.¹⁴

Pembahasan

Membahas hukum pidana dengan segala aspeknya (aspek-aspek sifat melawan hukum, kesalahan dan pidana), akan selalu menarik perhatian, berhubung dengan sifat dan fungsinya yang istimewa. Seiring dikatakan bahwa hukum pidana memotong dirinya sendiri¹⁵ serta mempunyai fungsi ganda yakni yang primer sebagai sarana penanggulangan kejahatan rasional (sebagai bagian politik kriminal) dan yang sekunder sebagai sarana sebagaimana dilaksanakan secara spontan atau secara dibuat oleh negara dengan alat pelengkapannya. **Sudarto** : “ berpendapat bahwa yang dimaksud dengan pidana ialah penderitaan yang sengaja di bebankan kepada orang yang melakukan perbuatan yang memenuhi syarat-syarat tertentu, sedangkan **Roeslan Saleh** mengatakan : bahwa pidana adalah reaksi atas delik dan ini berujud suatu nestapa yang dengan sengaja ditumpukan kepada pembuat delik itu”.¹⁶

Tindak pidana dapat diartikan juga sebagai *strafbaarfeit*, delik, kejahatan perbuatan pidana, peristiwa pidana, perbuatan kriminal atau dalam hukum *Anglo Saxon* disebut sebagai *criminal act* atau *offense*. Dalam rangka penentuan perbuatan-perbuatan sebagai tindak pidana bukanlah suatu pekerjaan mudah. Sebab “hukum pidana menyangkut persoalan nilai-nilai kehidupan manusia, tidak hanya mengenai hal kebendaan, tetapi juga mengenai diri pribadi, rasa dan kejiwaan seseorang serta nilai-nilai kemasyarakatan pada umumnya”.¹⁷ Khusus masalah perbuatan yang dilarang dalam hukum pidana, **Roeslan Saleh** mempertanyakan “syarat-syarat apakah yang harus dipenuhi untuk dapat menentukan suatu perbuatan atau perbuatan sebagai perbuatan pidana atau delik?”.¹⁸ hal hampir senada juga dipertanyakan oleh **Sudarto** yang menyatakan: “apakah yang menjadi ukuran dari pembentuk undang-undang untuk menetapkan suatu perbuatan menjadi perbuatan yang dapat dipidana”.¹⁹

Berpangkal tolak dari teori duaistis “yang memisahkan tindak pidana dan pertanggung jawaban pidana, bahwa unsur pembentuk tindak pidana hanyalah perbuatan”.²⁰ Pada dasarnya tindak pidana adalah perbuatan atau

¹⁴ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, cet.4, Universitas Indonesia, Jakarta, 1986, hlm. 12.

¹⁵ Van Bemelen, dalam Muladi, *Lembaga Pidana Bersyarat*, Alumni, Bandung, 1992, hlm, 15-16.

¹⁶ Dalam Muladi dan Barda Nawawi arief, *Teori-Teori Dan Kebijakan Pidana*, Op,Cit, hlm. 2.

¹⁷ Sudarto, *Hukum dan Hukum Pidana*, Alumni, 1986, Bandung, hlm. 35.

¹⁸ Roeslan Saleh, *Dari Lembaran Kepustakaan Hukum Pidana*, Sinar Grafika,1988 Jakarta, hlm. 73.

¹⁹ Sudarto, *Hukum dan.. Op.Cit.*, hlm. 34.

²⁰ Moeljatno, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Dalam Hukum Pidana*, Bina Aksara,1983, Jakarta, hlm. 10

serangkaian perbuatan yang padanya dilekatkan sanksi pidana. Pengertian tindak pidana hanya berisi tentang karakteristik perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana. Dengan demikian, dilihat dari istilahnya, hanya sifat-sifat dari perbuatan saja yang meliputi suatu tindak pidana. Dalam hal ini kesalahan harus dipertimbangkan sebagai dasar pemidanaan, selain perbuatan pidananya. “tiada pidana tanpa kesalahan” disini, selain berarti “tiada pertanggungjawaban pidana tanpa perbuatan pidana”, juga “tiada pertanggungjawaban pidana tanpa kesalahan”. Mempertanggungjawabkan seseorang dalam hukum pidana selain pertama-tama dapat dibuktikan seseorang melakukan perbuatan pidana, kemudian harus dipertimbangkan pula kesalahannya atas hal itu”.²¹

Dipidananya seseorang tidaklah cukup dengan membuktikan bahwa orang itu telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum atau bersifat melawan hukum. Jadi meskipun perbuatannya memenuhi rumusan delik dalam undang-undang dan tidak dibenarkan (*an objective breach of a penal provision*), namun hal tersebut belum memenuhi syarat untuk penjatuhan pidana. Untuk dapat dipertanggungjawabkannya orang tersebut masih perlu adanya syarat, bahwa orang yang melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau bersalah (*subjective guilt*). Dengan perkataan lain, orang tersebut harus dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatannya atau jika dilihat dari sudut perbuatannya, perbuatannya harus dapat dipertanggungjawabkan kepada orang tersebut.

Dalam hal ini berlaku asas “Tiada Pidana Tanpa Kesalahan” atau *Keine Strafe ohne Schuld* atau *Geen straf zonder Schuld* atau *Nulla Poena Sine Culpa* (“culpa” disini dalam arti luas, meliputi juga kesengajaan).Asas ini tidak tercantum dalam KUHP Indonesia atau dalam peraturan lain, namun berlakunya asas tersebut sekarang tidak diragukan. Akan bertentangan dengan rasa keadilan, apabila ada orang yang dijatuhi pidana padahal ia sama sekali tidak bersalah, Pasal 6 ayat 2 Undang-undang Kekuasaan Kehakiman (UU No. 4 / 2004) berbunyi : Tiada seorang juapun dapat dijatuhi pidana, kecuali apabila pengadilan, karena alat pembuktian yang sah menurut undang-undang, mendapat keyakinan, bahwa seorang yang dianggap dapat bertanggung jawab, telah bersalah atas perbuatan yang dituduhkan atas dirinya. Bahwa unsur kesalahan itu, sangat menentukan akibat dari perbuatan seseorang, dapat juga dikenal dari pepatah (Jawa) “sing salah, seleh” (yang bersalah pasti salah). Untuk adanya pemidanaan harus ada kesalahan pada sipelaku. “Hukum mengharuskan sebelum mempertanggungjawabkan seseorang dalam hukum pidana harus dapat dipastikan mengenai kesalahan. Jika sebelumnya kesalahan dipandang ada kecuali dapat dibuktikan sebaliknya oleh terdakwa (menurut KUHP), maka kelak (menurut RKUHP) kesalahan itu ada jika hakim yakin kesalahan terdakwa. Hal ini sebenarnya mengapa KUHAP mengharuskan hakim untuk menjatuhkan pemidanaan harus sekurang-

²¹Chairul Huda, “ Dasar-Dasar Teori Dan Filsafat Rancangan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana”, Disampaikan Dalam Sidang Terbuka Memperingati Dies Natalis XVII Dan Wisuda IX Sekolah Tinggi Hukum Indonesia (STHI) (Jakarta : 04 Juni 2005),hlm. 24-25.

kurangnya di darakan oleh dua alat bukti membuktikan perbuatan pidananya dan hakim yakin kesalahannya (menentukan kesalahannya)".²²

Dalam hukum pidana asas legalitas menempati posisi sentral, pasal 1 ayat (1) KUHP. Dalam ketentuan tersebut dinyatakan "tiada suatu perbuatan dapat dipidana kecuali atas kekuatan aturan hukum dalam perundang-undangan, yang telah ada setelah perbuatan dilakukan", pasal ini memuat tiga prinsip penting yaitu *lex scripta*, *lex certa*, dan *non-retroactive law*. Negara-negara memiliki yurisdiksi terhadap tindak-tindak pidana yang menjadi ruang lingkungannya. Secara garis besarnya, dapat dikemukakan klasifikasi tindak pidana dalam penerbangan menurut Konvensi-konvensi dan Protokol tersebut, sebagai berikut ;

1. Tindak pidana yang dilakukan di dalam pesawat udara yang sedang dalam penerbangan (*in flight*), termasuk di dalamnya *hijacking of aircraft*;
2. Tindak pidana yang dilakukan terhadap pesawat udara yang sedang dalam dinas (*in service*);
3. Tindak pidana yang dilakukan terhadap fasilitas penerbangan sipil;
4. Memberikan informasi yang diketahuinya tidak benar; dan
5. Tindak kekerasan yang dilakukan di pelabuhan udara yang digunakan untuk penerbangan internasional.

Sedangkan pengertian yang disampaikan M. Sudrajat Bassir: melihat "perbuatan pidana menurut wujud atau sifatnya perbuatan-perbuatan pidana sebagai perbuatan-perbuatan yang melawan hukum. Perbuatan-perbuatan ini juga merugikan masyarakat dalam arti bertentangan atau menghambat terlaksananya tata cara dalam pergaulan masyarakat yang dianggap baik dan adil, sehingga suatu perbuatan akan menjadi suatu tindak pidana apabila perbuatan tersebut:

- a. Melawan hukum
- b. Merugikan masyarakat
- c. Dilarang oleh aturan pidana
- d. Pelakunya diancam dengan pidana."²³

Dapat ditarik kesimpulan dari keempat bagian tersebut bahwa butir c dan d merupakan butir yang memastikan bahwa suatu perbuatan adalah tindak pidana. Untuk itu harus dilihat pada ketentuan-ketentuan hukum pidana yang ada dan berlaku (hukum positif) yaitu Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP), dan peraturan-peraturan pidana yang merupakan ketentuan hukum pidana di luar KUHP. Hal ini sesuai dengan dasar pokok dari segala ketentuan hukum pidana yaitu azas legalitas atau asas *nullum delictum nulla poenasine lege poenali* yang maksudnya sesuai dengan Pasal 1 ayat (1) KUHP yang menentukan: "tiada suatu perbuatan dapat dipidana kecuali

²²Chairul Huda, *Op.Cit.* hlm. 28-29.

²³M. Sudrajat Bassir, *Tindak-tindak Pidana Tertentu di Dalam KUHP*, Remadja Karya, Bandung, 1986, hlm. 2.

berdasarkan peraturan perundang-undangan hukum pidana yang ada dan berlaku sebelum perbuatan itu dilakukan.

“Dalam pengertian hukum pidana dapat disebut sebagai ciri atau unsur kesalahan dalam arti yang luas, yaitu:

- 1) Dapatnya dipertanggungjawabkan pembuat
- 2) Adanya kaitan psikis antara pembuat dan perbuatan, yaitu adanya sengaja atau kesalahan dalam arti sempit (*culpa*)
- 3) Tidak adanya dasar peniadaan pidana yang menghapus dapatnya dipertanggungjawabkan sesuatu perbuatan kepada pembuat”.²⁴

Dilain sisi **Roeslan Saleh**: “mengatakan bahwa “dilihat dari masyarakat” menunjukkan pandangan normatif mengenai kesalahan seperti juga pembentuk WvS Belanda, sekarang pandangan normatif.”²⁵ menurut **Moeljanto** : “Kalau orang dalam keadaan-keadaan tertentu *tidak dapat diharapkan*, jadi juga *tidak dapat diharuskan* berbuat lain dari pada apa yang telah dilakukan, maka sudah sewajarnya bahwa orang itu tak mungkin kita bela; dan karenanya pula tak mungkin kita pertanggungjawabkan atas perbuatannya”.²⁶ **Andi Hamzah** : berpendapat mengenai perbuatannya yang abnormal secara objektif. kalau perbuatan itu sendiri itu tidak melawan hukum berarti bukan perbuatan abnormal. Untuk hal ini tidak perlu lagi jawaban siapa pembuatnya. kalau “perbuatannya sendiri tidak melawan hukum berarti pembuatnya tidak bersalah. Kesalahan adalah unsur subjektif, yaitu untuk pembuat tertentu”.²⁷ Dengan merujuk kepada teori diatas maka kesalahan dalam arti seluas-luasnya amat berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana dimana meliputi :

- a. adanya kemampuan bertanggungjawab pada sipelaku artinya keadaan jiwa sipelaku harus normal. Disini dipersoalkan apakah orang tertentu menjadi “normadressat” yang mampu.
- b. hubungan batin antara sipelaku dengan perbuatannya, yang berupa kesengajaan (*dolus*) atau kealpaan (*culpa*), ini disebut bentuk-bentuk kesalahan. Dalam hal ini dipersoalkan sikap batin seseorang pelaku terhadap perbuatannya.
- c. tidak adanya alasan yang menghapus kesalahan atau tidak ada alasan pemaaf meskipun apa yang disebut dalam a dan b ada, ada kemungkinan bahwa ada keadaan yang mempengaruhi sipelaku sehingga kesalahannya hapus, misalnya dengan adanya kelampauan batas pembelaan terpaksa (pasal. 49 KUHP)

Kalau ketiga-tiga unsur ada maka orang yang bersangkutan bisa dinyatakan bersalah atau mempunyai pertanggungjawaban pidana, sehingga bisa dipidana. Dalam pada itu harus diingat bahwa untuk adanya kesalahan dalam arti yang seluas-luasnya (pertanggungjawaban pidana) orang yang

²⁴Andi Hamzah, *Asas-Asas... Op.Cit.*, hlm. 130.

²⁵Roeslan Saleh, *Beberapa Asas... Op.Cit.*, hlm. 82.

²⁶Moeljatno, *Asas-Asas...Op.Cit*, hlm. 157.

²⁷Andi Hamzah, *Asas-asa...Op.Cit*, hlm. 130.

bersangkutan harus pula dibuktikan terlebih dahulu bahwa perbuatannya bersifat melawan hukum. kalau ini tidak ada, artinya, kalau perbuatannya tidak melawan hukum maka tidak ada perlunya untuk menerapkan kesalahan sipelaku. Sebaliknya seseorang yang melakukan perbuatan yang melawan hukum tidak dengan sendirinya mempunyai kesalahan, artinya tidak dengan sendirinya dapat dicela atas perbuatan itu.

Asas-asas hukum sebagaimana yang diajarkan oleh ilmu pengetahuan atau doktrin memegang peranan yang cukup penting dalam penemuan hukum di pengadilan. Hal ini disebabkan karena asas hukum biasanya melandasi suatu peraturan hukum konkret. Dengan demikian pula yurisprudensi merupakan sumber hukum mandiri, kendatipun yurisprudensi bukan merupakan peraturan hukum yang mengikat para pihak dalam sengketa konkret yang diajukan padanya. "Hakim memang tidak terikat pada putusan-putusan hakim yang lebih tinggi atau pada putusan-putusan hakim sebelumnya, akan tetapi, berdasarkan asas similia *similibus* dan tuntutan kepastian hukum, secara bersyarat hakim terikat pada putusan sebelumnya."²⁸

Persoalan kesalahan pada tindak pidana berupa pelanggaran. Pada tindak pidana berupa kejahatan diperlukan adanya kesengajaan atau kealpaan. Dalam undang-undang unsur-unsur dinyatakan dengan tegas atau dapat diambil dari kata kerja dalam rumusan tindak pidana itu. Dalam rumusan tindak pidana berupa pelanggaran pada dasarnya tidak ada penyebutan tentang kesengajaan atau kealpaan, artinya tidak disebut apakah perbuatan dilakukan dengan sengaja atau alpa. Hal ini penting untuk hukum acara pidana, sebab kalau tidak tercantum dalam rumusan Undang-undang, maka tidak perlu dicantumkan dalam surat tuduhan dan juga tidak perlu dibuktikan.

"Perkataan culpa dalam arti luas berarti kesalahan pada umumnya, sedang dalam arti sempit adalah bentuk kesalahan yang berupa kealpaan. Suatu keadaan, yang sedemikian membahayakan keamanan orang atau barang, atau mendatangkan kerugian terhadap seseorang yang sedemikian besarnya dan tidak dapat diperbaiki lagi, sehingga undang-undang juga bertindak terhadap larangan penghati-hati, sikap sembrono (teledor), pendek kata "*schuld*" (kealpaan yang menyebabkan keadaan tadi)".(*er zijn feiten, die de algemene vefligheid van onen of goederen zozeer in gevaar brengen of zo groot en onherstelbaar nadeel bijzondere personen berokkenen, dat de wet ook de onvoorzichtigheid, de tigheid, het gebrek aan voorzorg, in een woord, schuld, waar het feit prong heeft, moet tekeer gaan*)"²⁹

²⁸ J.A. Pontier, *Penemuan Hukum*, Penerjemah, B. Arief Sidharta, Jendela Mas Pustaka, Bandung, 2008, hlm. 22.

²⁹ Pusat Pendidikan Dan Pelatihan Kejaksaan RI, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Modul Pendidikan Dan Pelatihan Pembentukan Jaksa Tahun 2009, hlm. 74.

Pada dasarnya orang berfikir dan berbuat secara sadar. “Pada delik *culpoos* kesadaran si- pelaku tidak berjalan secara tepat. Karena Bentuk kealpaan dapat dibagi dalam 2 (dua bentuk) yaitu:

- a. Kealpaan yang disadari (*bewuste schuld*)
Disini si-pelaku dapat menyadari tentang apa yang dilakukan beserta akibatnya, akan tetapi ia percaya dan mengharap-harap bahwa akibatnya tidak akan terjadi
- b. Kealpaan yang tidak disadari (*onbewuste schuld*).
Dalam hali ini si pelaku melakukan sesuatu yang tidak menyadari kemungkinan akan timbulnya sesuatu akibat, padahal seharusnya ia dapat menduga sebelumnya.

Perbedaan itu bukanlah berarti bahwa kealpaan yang disadari itu sifatnya lebih berat dari pada kealpaan yang tidak disadari. Kerap kali justru karena tanpa berfikir akan kemungkinan timbulnya akibat malah terjadi akibat yang sangat berat. Van Hattum mengatakan, bahwa : kealpaan yang disadari itu adalah suatu sebutan yang mudah untuk bagian kesadaran kemungkinan (yang ada pada pelaku), yang tidak merupakan *dolus eventualis*”. Hemat kami perbedaan tersebut tidak banyak artinya. Kealpaan merupakan pengertian yang normatif bukan suatu pengertian yang menyatakan keadaan (bukan *feitelijk begrip*). Penentuan kealpaan seseorang harus dilakukan dari luar, harus disimpulkan dari situasi tertentu, bagaimana seharusnya si-pelaku itu berbuat”.³⁰

Dalam menjalankan tugasnya Pilot tidak sendiri, untuk memperlancar penerbangan pilot di dampingi co-pilot, Pramugara/pramugari, dalam setiap keputusan yang diambil pilot harus koordinasi dan meminta ijin kepada petugas. Tanggung jawab kriminal seorang pilot, sama dengan tanggung jawab kriminal setiap orang, yaitu seseorang baru dapat dipersalahkan telah melakukan tindak pidana jika ada bukti bahwa ia telah melakukan tindak pidana yang dituduhkan kepadanya oleh undang-undang atau peraturan perundang-undangan lainnya dalam bidang hukum udara. Keseimbangan antara apa yang ia lakukan dengan tujuan yang dicapai itu yang lebih dinilai apakah tujuan yang dicapai itu adalah satu-satunya tujuannya menyelamatkan pesawatnya dengan segala isinya dapat dinilai secara wajar ketika ia berusaha mendaratkan pesawat itu dan inilah fokus penilaian, dalam putusan pengadilan pidana Pengadilan Negeri Seleman Hakim menggunakan pasal kelalaian dalam menjatuhkan pidana kepada Pilot Pesawat Garuda Indonesia Jenis Boeing 737 seri 400 dengan Nomor Registrasi PK-GZC dengan Nomor Penerbangan GA. 200. Terkait penjatuhan .pidana oleh pengadilan kepada Moch. Marwoto K Bin Komar ” karena kealpaannya menyebabkan pesawat tidak dapat dipakai atau rusak, mengakibatkan matinya orang dan menimbulkan bahaya bagi nyawa orang lain .” hukum pidana dalam

³⁰*Ibid.*, hlm. 177-178.

melihat kealpaan bukan mewajibkan orang untuk memperhitungkan adanya bahaya, jadi ketika pilot mau landing ia sudah memperhitungkan mana yang lebih bahaya ia landing atau ia melakukan tindakan lain sehingga landing yang menimbulkan akibat itu tidak bisa disebut alpa karena ia sudah berusaha mencapai tujuannya.

Sumber hukum udara nasional terdapat diberbagai peraturan perundang-undangan nasional sebagai implementasi undang-undang dasar 1945”,³¹ juga perjanjian angkutan udara internasional dimana Indonesia sebagai pesertanya merupakan sumber hukum sebagai pelaksanaan undang-undang tersebut juga telah dikeluarkan berbagai peraturan penerbangan, baik yang menyangkut keselamatan.

“Kitab hukum pidana (kita) mengenal sejumlah alasan penghapus pidana yang tertulis. Yang terpenting ialah ketidak mampuan bertanggung jawab, daya paksa, pembelaan darurat dan pembelaan darurat yang melampaui batas, melaksanakan peraturan hukum, serta perintah jabatan yang sah. Alasan penghapus pidana tersebut pada dasarnya dapat berlaku pada seluruh hukum pidana sehingga penerapannya adalah patokan dan hanya dikecualikan karena sifat delik-delik tertentu. Pembelaan darurat sulit digambarkan. Hal ini dapat diberlakukan pada delik-delik penghinaan. Sedangkan perintah jabatan akan sulit membenarkan delik-delik susila. Agak lama orang beranggapan bahwa sifat hukum pidana itu menentang diterimanya alasan-alasan penghapusan pidana lainnya, yang secara resmi tidak disebutkan berdasarkan undang-undang dalam arti formal. Hukum pidana (kita) pada mulanya dibangun berdasarkan asas legalitas. Undang-undang harus memberikan batasan mengenai perbuatan-perbuatan yang dapat dikenai pidana dan sanksi dalam suatu putusan. Kini masih terus berlaku sejauh orang tidak boleh memberikan tafsiran kepada ketentuan-ketentuan pidana, yang sama sekali tidak sesuai dengan rumusan undang-undang. Akan tetapi, mengenai alasan penghapus pidana, batasan-batasannya dilonggarkan oleh yurisprudensi. Sepanjang perjalanan sejarah, muncul alasan-alasan penghapus pidana diluar undang-undang”.³²

Menurut Priyatna : “merujuk kepada hukum penerbangan Internasional dan nasional Marwoto seharusnya cuma dihukum administratif dan disiplin, itu

³¹Sumber hukum udara nasional sebagai implementasi Undang-Undang Dasar 1945 antara lain undang-undang Nomor 15 Tahun 1992, stb 1939-100, Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, Undang-Undang Nomor 2 tahun 1976, Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1964, Undang-undang Nomor 2 tahun 1976, Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1976, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2003, semuanya beserta peraturan pelaksanaannya pada tataran peraturan pemerintah sampai itu, berbagai peraturan pada tataran regulasi terdapat berbagai peraturan seperti keputusan mengenai kebandar udaraan, keselamatan penerbangan, lalu lintas Udara, teknik perawatan pesawat udara dan alain-lain, merupakan sumber hukum udara nasional, lihat Juga, H. K Martono, Pengantar Hukum Udara..., *Op. Cit*, hlm.9.

³²D. Schaffmeister, *Hukum Pidana*, (Editor: J.E Sahetapy, Agustinus Pohan), PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2007, hlm. 128.

pun harus dibuktikan dulu oleh majelis profesinya, apakah ia benar-benar bersalah atau tidak”³³ Selanjutnya Priyatna mengungkapkan bahwa “penggunaan Undang-undang Hukum Pidana tidak tepat dan menyalahi azas hukum peradilan internasional. Penghukuman secara profesi sudah merupakan hukuman yang paling berat baik dari sisi material maupun moral. Pilot seharusnya diadili dengan hukum penerbangan, baik nasional maupun internasional”.³⁴

Status hukum Organisasi Internasional penting untuk memungkinkan organisasi internasional itu dapat melakukan fungsinya, sehingga hak dan kewajiban Organisasi Internasional menurut hukum Internasional adalah hak dan kewajiban Organisasi Internasional dan bukan hak dan kewajiban anggota-anggotanya itu secara individual, terkait dengan penyelesaian perkara kecelakaan pesawat terbang yang melibatkan pilot dengan menggunakan hukum pidana Indonesia maka perluasan hukum nasional telah melampaui batas keberlakuan internasional.

“Dalam perkembangannya, telah banyak teori maupun praktek, orang berkecimpung dalam hukum pidana. Sehingga persoalan hukum pidana tidak lagi dipandang sebagai sesuatu yang abstrak, yakni dilihat sebagai persoalan yang dapat dipecahkan dari belakang meja saja. Perhatian tertuju pada manusia, dan semakin mendalam pula dalam bidang hukum pidana, maka pertanyaan bagaimanakah kedudukan manusia dalam hukum pidana Indonesia. Maka bila jawabannya hanya berpangkal olak pada ketentuan undang-undang yang berisikan asas-asas individualisasi, adalah masih jauh dari yang diharapkan. Undang-undang hanya baru membuka kemungkinan-kemungkinan individualisasi. Sedangkan arti sesungguhnya, banyak bergantung kepada kenyataan, terhadap permasalahan telah direalisasi dalam pelaksanaannya”.³⁵

Transportasi udara dapat dikategorikan sebagai lalu lintas paling beresiko sehingga hemat penulis dalam penerapan kelalaian dalam hukum pidana khususnya kelalai dalam penerbangan dapat diperluas, sehingga pasal 360, dan pasal 361 KUHP dapat secara luas dijabarkan dalam penerapan sanksi terhadap Pilot. Dalam keadaan darurat adalah alasan pembenar, yaitu jika seseorang dihadapkan pada suatu dilema untuk memilih antara melakukan delik atau merusak kepentingan yang lebih besar. Dalam keadaan demikian, dibenarkan oleh hukum kalau orang melakukan delik agar kepentingan yang lebih besar tadi diamankan. Oleh karena itu, delik tersebut dalam keadaan yang demikian tidak dapat dipidana. Asas-asas subsidiaritas dan proporsionalitas yaitu delik yang dilakukan hanya dibenarkan kalau:

³³Aerobiz, “*Mengapa Pilot Harus Dipidana*” *Angkasa Majalah Kedirgantaraan* (No. 9 Juni 2009, hlm. 29.

³⁴*Ibid*, hlm. 29.

³⁵Roeslan Saleh, *Mengadili Sebagai Pergulatan Kemanusiaan*, Aksara Baru, 1983 Jakarta, hlm. 11-13.

- a) tidak ada jalan lain
- b) kepentingan yang dilindungi secara objektif bernilai lebih tinggi dari pada kepentingan yang dikorbankan.

Dalam KUHP Belanda keadaan darurat tidak diatur secara khusus seperti dalam KUHP Oleh karena itu, teori dan praktik menghubungkan keadaan darurat dengan pasal 58 KUHP sekali pun yang diatur dalam pasal ini adalah daya paksa atau suatu alasan pemaaf.

“Pada daya paksa asas proporsional berperan. Bukanlah dalam menentukan apakah dalam keadaan tertentu masih dapat diharapkan bahwa si pembuat tidak melakukan delik. Juga penting kerugian apakah yang ditimbulkan oleh delik yang bersangkutan? Sekalipun ketaatan terhadap undang-undang tidak perlu dituntut secara mutlak dalam segala keadaan, perbuatan yang telah dilakukan di bawah tekanan psikis pun tidak terlepas dari norma tertentu. Untuk membedakan keadaan darurat dimana kepentingan yang objektif lebih besar diutamakan (daya paksa objektif), daya paksa karena dorongan psikis juga dinamakan daya paksa psikis subjektif”.³⁶

Istilah kesalahan mempunyai dua arti yang masing-masing berbeda jangkauannya dan isinya yaitu:

- a. Pengertian kesalahan dipakai sebagai syarat umum untuk dapat dipidananya perbuatan disamping sifat melawan hukum. Dalam hal ini, kesalahan didefinisikan sebagai sifat dapat dicela sifat dapat dicela dalam arti ini digunakan kalau kita berbicara tentang “tanpa sila” atau tentang alasan-alasan penghapus pidana.
- b. Pengertian kesalahan dipakai juga untuk bagian khusus rumusan delik, yaitu sebagai sinonim dari *sifat tidak berhati-hati*, misalnya pasal 359 KUHP yang menyebutkan: “karena kesalahan/kealpaannya, menyebabkan matinya orang lain”.³⁷

Sekali pun mirip, kealpaan di sini tidak dipakai dalam arti pertama. Jadi, bukan sebagai sifat dapat dicela, melainkan sebagai sifat kurang berhati-hati. Lazimnya untuk pengertian kesalahan dalam arti sempit ini digunakan “kealpaan”. Dalam pasal 1 ayat (2) KUHP menentukan yang digunakan yang menguntungkan terdakwa, tetapi persoalannya dari awal tidak diterapkan perundang-undangan penerbangan dalam kasus ini, sehingga kemudian tidak relevan kalau dikaitkan dengan adanya perubahan Undang-Undang No.15 Tahun 1992 tentang Penerbangan menjadi Undang-Undang No.1 Tahun 2009 karena tidak digunakan undang-undang penerbangan, karena undang-undang penerbangan itu memang memuat rumusan-rumusan delik tapi penyidikannya itu adalah harus kenal dengan keahlian

³⁶*Ibid*, hlm. 63.

³⁷*Ibid*, hlm. 80-81.

dalam satu pasal yang boleh disidik penyidik Polri itu pasal 54 undang-undang penerbangan.

Menurut **Moeljato** : “ada tiga pengetian yang terkandung dalam asas legalitas. *Pertama*, tidak ada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana kalau hal itu belum terlebih dahulu yang dinyatakan dalam suatu aturan undang-undang. Kedua, dalam menentukan adanya perbuatan pidana, tidak boleh digunakan analogi. Ketiga, aturan-aturan hukum pidana tidak berlaku surut”.³⁸

Dunia penerbangan sifatnya Internasional, tidak menganal batas negara. Tiga hal dasar dalam dunia penerbangan yaitu rute, dan sumber daya manusianya bersifat Internansional. Dunia penerbangan juga tidak hanya soal teknik. Tetapi ada banyak faktor. Ada sekitar 200 faktor untuk menerbangkan satu pesawat. Misalnya faktor *tower* (pengatur lalu lintas penerbangan) bandara, pemeliharaan pabrik pesawat dan sebagainya.

Di bidang penerbangan yang utama adalah konvensi Chicago 1944 yang dijabarkan menjadi Annex 1-18 oleh ICAO. Hal ini berkaitan dengan statuta internasional pada pasal 38 ayat 1 “prinsip-prinsip hukum yang diakui oleh negara-negara beradab antara lain harus patuh pada konvensi, perjanjian kebiasaan dan prinsip-prinsip hukum yang diakui oleh negara-negara yang beradab serta memperhitungkan pendapat ahli-ahli yang diakui dunia.” Terkait dengan dihukumnya capten Marwoto oleh pengadilan **Priyatna Abdurrasid** : mengungkapkan bahwa “ saya kasihan Marwoto, tapi saya juga kasihan dengan hakim dan jaksa. Saya melihat jaksa ngga ngerti dan hakim kurang paham. Hukum pidana itu juga menganut *nebis in idem*. Seseorang kalau sudah dihukum, tidak bisa dihukum lagi dengan dengan kasus yang sama. Marwoto sudah dihukum disiplin dan administrasi. Masak masih mau dihukum pidana? Itu kan melanggar hak asasi.”³⁹

³⁸Eddy O.S. Hiariej, *Asas Legalitas Dan Penemuan Hukum... Op.Cit.*, hlm. 26.

³⁹*Ibid*, hlm. 33.

Penutup

Kesimpulan :

Pertama, Karena kealpaannya menyebabkan pesawat tidak dapat dipakai atau rusak, mengakibatkan matinya orang dan menimbulkan bahaya bagi nyawa orang lain pertanggungjawaban pidana terhadap pilot dalam KUHP secara spesifik tidak diatur adapun dalam BAB XXIX KUHP hanya mengatur tentang terorisme dan perusakan fasilitas penerbangan, dengan adanya undang-undang No. 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan hanya memberikan sanksi-sanksi yang bersifat administratif, hal ini merupakan kekosongan hukum yang harus di perbaharui. secara materil seseorang dapat dipidana tapi apakah secara formil masuk kategori tindak pidana dan orang itu bersalah bisa dipidana yang bersangkutan belum tentu ada alat-alat bukti atau tidak, jadi ada perbedaan antara perbuatan itu dalam kerangka hukum formil atau dalam kerangka hukum materil atau dalam kerangka hukum materil karena jelas ada tindak pidana bahwa tentu bisa dibuktikan tentu menyebabkan tidak dapat dipidana yang bersangkutan, jadi kriteria memisahkan untuk itu yang pertama tindak pidana dan pertanggung jawabannya yang kedua memisahkan perbuatan itu dalam hukum materil dan hukum formil ; bahwa hakim bisa memidana apabila ada 2 (dua) alat bukti dan Hakim yakin, 2 (dua) alat bukti ini kerangka hukum formilnya, Hakim yakin adalah kerangka materilnya, kombinasi ini yang harus dipenuhi, kalau Hakim yakin orang ini bersalah tapi tidak ada alat buktinya maka harus dibebaskan, kalau jaksa bisa membuktikan 2 (dua) alat bukti tapi Hakim tidak yakin juga harus dibebaskan, kalau Hakim ragu walaupun ada alat buktinya yang harus dibebaskan.

Kedua, Dalam regulasi penerbangan hasil investigasi kecelakaan pesawat tidak dapat dijadikan alat bukti dalam persidangan. Investigasi kecelakaan pesawat bukan untuk mencari siapa yang salah, tetapi mencari apa yang salah untuk kemudian di jadikan bahan pembelajaran dalam upaya-upaya pencegahan kecelakaan pesawat. pasal 359 dan 360 KUHP tersingkirkan karena spesialitas yang sifatnya logis dengan BAB XXIX A, tersingkirkan lagi dengan spesialitas yang sifatnya sistematis yaitu melalui Undang-Undang No.15 Tahun 1992 pasal 60 tentang Penerbangan yang diperbaharui dengan Undang-Undang No.1 Tahun 2009 ; bahwa tidak ada hubungannya dengan dicabut atau tidak dicabutnya pasal hanya berdasar peraturan perundang-undangan yang mengaturnya. Kalau aturan umum suatu perbuatan masuk dalam beberapa aturan pidana maka digunakan hanya satu aturan pidana, atau apabila ancaman pidana yang berbeda-beda maka digunakan aturan yang paling berat yaitu ayat 2 pasal 63 KUHP yang menyebutkan apabila suatu perbuatan masuk dalam ketentuan umum juga masuk dalam ketentuan khusus maka ketentuan khusus itulah yang digunakan.

Saran :

Pertama, Dalam melakukan penyidikan atas kecelakaan pesawat dalam regulasi penerbangan berbeda dengan kecelakaan yang terjadi pada kendaraan yang berada di darat, walau pun KUHAP telah mengatur dalam pasal 6 ayat 1 huruf a “penyidik adalah pejabat polisi Negara Republik Indonesia” huruf b “penyidik adalah pejabat pegawai negeri sipil yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang”, dengan demikian bahwa dilihat dari pasal 6 ayat 1 huruf b yang menyebutkan bahwa pegawai negeri sipil yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang berhubungan dengan kecelakaan pesawat terbang maka yang berhak melakukan penyidikan adalah KNKT sedangkan hasil investigasi KNKT tidak bisa di jadikan alat bukti di persidangan maka dengan demikian harus ada aturan yang mengatur secara spesifik tentang diperbolehkannya hasil investigasi KNKT dijadikan alat bukti dalam kecelakaan pesawat terbang baik karena kelalaian pilot atau pun karena kesengajaan pilot yang menyebabkan kecelakaan penerbangan sehingga tidak menjadi *ambivalen* dalam penerapan hukum dan pelaksanaan undang-undang.

Kedua, Dualisme hukum dalam mengatur tentang pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan penerbangan serta ambivalesi dalam regulasi maka Indonesia melalui badan legislasi harus melakukan pembaharuan hukum baik itu hukum pidana atau pun Undang-Undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan sehingga dalam penyelesaian permasalahan terkait dengan penerbangan ada sebuah aturan yang jelas untuk dijalankan sehingga tidak bertentangan dengan regulasi Internasional tentang penerbangan karena Indonesia telah meratifikasi regulasi Internasional tentang penerbangan.

Ketiga, Sarana dan prasarana penerbangan yang saat ini ada di Indonesia harus benar-benar memenuhi kriteria zona aman sehingga tidak membahayakan penerbangan karena pada dasarnya transportasi dengan menggunakan pesawat merupakan transportasi yang sangat membantu hubungan daerah satu dengan daerah lainnya dengan waktu yang relatif singkat serta dalam memilih bandara harus sesuai dengan regulasi Internasional.

Daftar Pustaka

- Adji Samekto. *Studi Hukum Kritis: Kritik Terhadap Hukum Modern*, Badan Penertbit Universitas Diponegoro, Semarang, 2003.
- Aerobiz, “ *Mengapa Pilot Harus Dipidana*” *Angkasa Majalah Kedirgantaraan* (No. 9 Juni 2009).
- Barda Nawawi Arief. *Kapita Selekta Hukum Pidana*, PT. Citra Adytia Bakti, Bandung, 2003.
- Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana, (Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru)*, Prenada Media Group, Jakarta, 2008.
- Chairul Huda, “ *Dasar-Dasar Teori Dan Filsafat Rancangan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*”, Disampaikan Dalam Sidang Terbuka Memperingati Dies Natalis XVII Dan Wisuda IX Sekolah Tinggi Hukum Indonesia (STHI) (Jakarta : 04 Juni 2005).
- Darji Darmodiharjo, Shidarta, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum, Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum Indonesia*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2004.
- D. Schaffmeister, *Hukum Pidana*, (Editor: J.E Sahetapy, Agustinus Pohan), PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2007.
- E. Syaifullah, *Artikel:Dilema Penerbangan Kita*, (www.unisba.co.id: diakses tanggal 4 Oktober 2013
- J.A. Pontier, *Penemuan Hukum*, Penterjemah, B. Arief Sidharta, Jendela Mas Pustaka, Bandung, 2008.
- Jan Rummelink, *Hukum Pidana Komentar atas Pasal-Pasal Terpenting Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Padanannya dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia*,PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2003.
- K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa*, Alumni, 1987, Bandung.
- M. Sudrajat Bassir, *Tindak-tindak Pidana Tertentu di Dalam KUHP*, Remadja Karya, Bandung, 1986.
- Moeljatno, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Dalam Hukum Pidana*, Bina Aksara, Jakarta, 1983.

Pusat Pendidikan Dan Pelatihan Kejaksaan RI, *Asas-Asas Hukum Pidana*,
(Modul Pendidikan Dan Pelatihan Pembentukan Jaksa Tahun 2009).

Roeslan Saleh, *Dari Lembaran Kepustakaan Hukum Pidana*, Sinar Grafika,
Jakarta, 198.

_____, *Mengadili Sebagai Pergulatan Kemanusiaan*, Aksara Baru,
1983, Jakarta.

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

Soerjono Soekanto dan Sry Mamuji, *Penelitian Hukum Normatif*, cet 4, PT.
Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1994.

Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, cet.4, Universitas Indonesia,
Jakarta, 1986.

Syaiful Bakhri. *Kebijakan Kriminal Dalam Perspektif Pembaharuan Sistem
Peradilan Pidana Indonesia*, Total Media, Jakarta, 2011.

K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa,
Hukum Laut Internasional*, Buku kedua, Mandar Maju, Bandung, 1995.

Syaiful Bakhri. *Sejarah Pembaharuan KUHP & KUHP*, Total Media, Jakarta,
2011.

Sudarto, *Hukum dan Hukum Pidana*, Alumni, 1986, Bandung.

Teguh Sulistia dan Aria Zurnetti, *Hukum Pidana Horizon Baru Pasca Reformasi*,
Rajawali Press, Jakarta, 2011.

Van Bemelen, dalam Muladi, *Lembaga Pidana Bersyarat*, Alumni, Bandung,
1992.