

BENTUK PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KORPORASI MASKAPAI PENERBANGAN SIPIL TERHADAP KECELAKAAN PESAWAT TERBANG

Ahmad Iqbal Morgan, Subekti

E-mail : iqbalmorgan97@gmail.com, subektifhuns@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana bentuk pertanggungjawaban pidana korporasi maskapai penerbangan sipil terhadap kecelakaan pesawat terbang serta aturan hukumnya yang berlaku di Indonesia. Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif atau doktrinal dan penelitian ini menggunakan data sekunder. Data sekunder terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, bahan hukum primer penelitian ini yaitu peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang penerbangan, dan bahan hukum sekunder penelitian ini yaitu berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Penelitian ini menggunakan pendekatan undang-undang (*statute approach*) dengan cara menelaah peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan isu yang dihadapi. Semakin meningkatnya kebutuhan dan pilihan di bidang transportasi, menciptakan iklim persaingan bisnis di kalangan korporasi maskapai penerbangan sipil. Hal ini berakibat pada kurangnya kehati-hatian maskapai dalam memperhatikan keamanan dan keselamatan penerbangan yang berakibat pada tingginya angka kecelakaan penerbangan. Pertanggungjawaban pidana maskapai penerbangan diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Undang-Undang Penerbangan). KUHP memberi ancaman sanksi pidana terhadap kecelakaan pesawat terbang yang dikategorikan sebagai kejahatan. Undang-Undang Penerbangan menentukan tentang pertanggungjawaban korporasi secara khusus dalam kecelakaan pesawat terbang. Hal tersebut sesuai dengan doktrin *Strict Liability* dan doktrin *Vicarious Liability* Doktrin pertanggungjawaban mutlak (*strict liability*) dan doktrin pertanggungjawaban pengganti (*vicarious liability*) dapat menjadi pendekatan hukum untuk meminta pertanggungjawaban pidana kepada korporasi maskapai penerbangan sipil dalam kasus kecelakaan pesawat terbang.

Kata Kunci : Maskapai Penerbangan Sipil; Kecelakaan Pesawat Terbang; Bentuk Pertanggungjawaban Pidana.

Abstract

This research aims to determine if civil aviation corporations can be sentenced to criminal sanctions on aircraft accidents and legal regulations in Indonesia. This research is a normative or doctrinal law study and the research uses secondary data. The primary data of this research is the legislation governing aviation, and secondary data of this research is all publications on laws that are not official documents. This research uses a statute approach by studying the legislation relating to the issues faced. The increasing need and choice in transportation, creating a climate of business competition among civilian airline corporations. This resulted in a lack of caution in the airline's attention to safety and safety, resulting in high flight accidents. Airline criminal liability is governed by the CODE of criminal law and Law No. 1 of 2009 on Aviation (Aviation law). The penal CODE gives the threat of criminal sanctions against airplane accidents that are categorized as crimes. The aviation law determines the corporate accountability specifically in aircraft accidents. It corresponds to the doctrine of strict liability and vicarious liability doctrine. The strict liability doctrine and the vicarious liability can be a legal approach to soliciting criminal liability to the airline corporation In case of airplane accidents.

Keywords : Civil Aviation; Aircraft Accident; Form of Liability for Punishment.

A. Pendahuluan

Perkembangan zaman menciptakan inovasi-inovasi teknologi di berbagai sektor yang menunjang kehidupan manusia, perkembangan teknologi ini muncul disebabkan karena mengikuti tuntutan kebutuhan manusia yang semakin tinggi, termasuk sektor transportasi. (Humam Utomo, 2010: 25).

Di dalam transportasi udara diperlukan alat transportasi yang disebut dengan Pesawat Udara. Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Penerbangan) yang dimaksud dengan Pesawat Udara yaitu, *“setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan”*.

Pesawat Udara mencakup 2 (dua) jenis, yaitu alat/mesin yang lebih ringan dari udara dan alat/mesin lebih berat dari udara. Pesawat Udara yang lebih berat dari udara salah satunya adalah pesawat terbang. Menurut Undang-Undang Penerbangan, yang disebut Pesawat Terbang adalah *“pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri.”*

Penulis dalam penelitian ini menggunakan istilah “Pesawat Terbang”, namun di dalam peraturan perundang-undangan disebutkan dengan “Pesawat Udara” karena merupakan istilah yang lebih umum agar dapat mencakup seluruh jenis alat transportasi udara. Seluruh penyebutan “Pesawat Terbang” ataupun “Pesawat Udara” dalam penelitian ini adalah memiliki arti dan makna yang sama.

Pada awal Tahun 2019 telah ada sedikitnya 16 korporasi maskapai penerbangan sipil kategori niaga berjadwal yang terdaftar di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (dikutip dari <http://hubud.dephub.go.id/?id/aoc/index/row:20>, diakses tanggal 28 Mei 2019).

Banyaknya maskapai penerbangan di Indonesia menimbulkan semakin ketatnya persaingan bisnis di bidang jasa angkutan udara niaga ini. Hal ini menjadikan para maskapai harus “berlomba” menciptakan keunggulan yang tidak dimiliki oleh maskapai lain. Namun, persaingan usaha ini juga berpotensi menyebabkan kurangnya perhatian maskapai penerbangan terhadap faktor keamanan dan keselamatan penerbangan, dan berdampak pada banyaknya kecelakaan pesawat yang tidak sedikit pula menimbulkan kerugian dan menelan korban jiwa. (Ari Simanullang, 2016: 4)

Data Investigasi Kecelakaan Penerbangan yang dikeluarkan oleh Komisi Nasional Keselamatan Transporasi (KNKT) pada Tahun 2016 menyatakan, sedikitnya sejak Tahun 2010-2016 telah terjadi 212 kasus kecelakaan penerbangan. Menurut data investigasi KNKT tersebut, terdapat 4 (empat) faktor kecelakaan penerbangan di wilayah hukum Indonesia yaitu; 67,12% Faktor manusia, 15,75% Faktor Teknis, 12,33% Faktor Lingkungan (alam), dan 4,79% Faktor fasilitas penerbangan..

Sejak Tahun 2002 hingga Tahun 2018 terdapat 16 kecelakaan pesawat terbang sipil akibat faktor kesalahan manusia dan faktor teknis. Contoh kasus kecelakaan pesawat terbang sipil akibat faktor kesalahan manusia adalah Kecelakaan Pesawat Merpati Nusantara Airlines Xian MA60 dengan kode penerbangan 8968. Pesawat jatuh di laut 400 meter sebelum landasan Bandar Udara Utarom Kabupaten Kaimana pada tanggal 7 Mei 2011. Korban jiwa 25 orang. Penyebabnya karena ketidak-profesionalan pilot, dan kegagalan pilot mengikuti prosedur (*checklist*).

Selain faktor kesalahan manusia, kecelakaan pesawat terbang juga didominasi oleh faktor teknis. Sebagai contoh kecelakaan pesawat terbang sipil akibat faktor teknis adalah kecelakaan pesawat Lion Air Boeing 737 MAX-8 dengan kode penerbangan JT-610 jatuh ke laut tidak lama setelah lepas landas dari Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Jakarta pada tanggal 29 Oktober 2018. Korban jiwa sebanyak 189 orang. Penyebabnya karena kerusakan pada *angle of attack* (AOA) atau sensor kemiringan pada pesawat sehingga terjadi kegagalan sistem.

Kecelakaan-kecelakaan pesawat terbang di atas, memberikan petunjuk bahwa tidak adanya upaya dari maskapai penerbangan sipil untuk mengevaluasi dan mengupayakan agar kecelakaan serupa tidak terulang kembali. Maskapai penerbangan sebagai korporasi dipandang

bertanggungjawab mutlak terhadap akibat-akibat yang timbul dalam ruang lingkup pekerjaannya, walaupun tidak ada kehendak pribadi dari yang bersangkutan (korporasi) atas terjadinya atau timbulnya kecelakaan.

B. Metode Penelitian

Penulis dalam penelitian ini menggunakan jenis penelitian normatif atau sering disebut doktrinal. Menurut Penulis penelitian normatif akan sesuai dengan penelitian ini, karena untuk menemukan kebenaran akan lebih sesuai bila berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normatifnya. Penelitian ini menggunakan penelitian yang bersifat preskriptif/ terapan, karena penelitian ini diharapkan dapat memberikan jalan keluar atau solusi pada penerapan sanksi pidana terhadap korporasi maskapai penerbangan sipil yang dituangkan dalam penelitian ini.

Pada penelitian ini Penulis menggunakan Pendekatan Undang-Undang (*statute approach*) dengan cara menelaah peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan isu yang dihadapi. Penulis dalam penyusunan penelitian ini menggunakan bahan hukum primer dan sekunder sebagai berikut:

1. Bahan hukum primer
 - a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
 - b. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
 - c. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas
 - d. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
 - e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 74 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 830*) Tentang Prosedur Investigasi Kecelakaan Dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil
 - f. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara.
 - g. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 78 Tahun 2017 tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Penyelenggaraan Peraturan Perundang-undangan Di Bidang Penerbangan.
 - h. Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penanganan Perkara Tindak Pidana Oleh Korporasi

2. Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum, hasil karya ilmiah, bahan-bahan hukum dari media internet dan sumber lainnya yang memiliki relevansi dengan penelitian hukum ini.

Teknik pengumpulan data yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini yaitu Studi Pustaka (*library research*). Studi pustaka yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mengumpulkan jenis bahan hukum sekunder yang berasal dari sumber bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

Teknik penelitian dalam menyusun penelitian hukum ini menggunakan teknik analisis bahan hukum yang bersifat deduksi dengan metode silogisme. Penggunaan metode deduksi ini berpangkal dari pengajuan premis mayor. Kemudian, diajukan premis minor. Premis mayor dalam penulisan hukum ini adalah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Undang-Undang Penerbangan), Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya yang berkaitan dengan penulisan hukum ini. Sedangkan premis minor dalam penulisan hukum ini adalah fakta hukum yang ada. Selanjutnya dari kedua premis tersebut maka dapat ditarik kesimpulan atau *conclusion* untuk menjawab permasalahan yang ada dalam penulisan hukum ini.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Maskapai penerbangan sipil sebagai badan usaha atau badan hukum berkewajiban untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan, dan apabila maskapai terbukti melakukan kesalahan yang merugikan penumpang sebagai pihak kedua atau orang lain sebagai pihak ketiga maka maskapai dapat dimintai pertanggungjawaban.

Di dalam menentukan bentuk dari pertanggungjawaban korporasi maskapai penerbangan sipil tentunya harus mengacu pada ketentuan-ketentuan yang berlaku. Pertanggungjawaban maskapai kepada penumpang disebabkan karena adanya perjanjian pengangkutan udara yang pada masing-masing maskapai menerapkannya. Perjanjian itu sendiri berisi tentang maskapai sebagai pengangkut udara menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat. Perjanjian tersebut biasanya tercantum dalam tiket atau dokumen muatan.

Tiket harus sesuai dengan ketentuan isi perjanjian pengangkutan udara berupa dokumen pengangkutan berdasarkan Pasal 151 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Undang-Undang Penerbangan). Maskapai dalam menjalankan usahanya juga harus tunduk terhadap peraturan yang mengatur tentang kerugian penumpang seperti diatur di dalam Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara. Peraturan Menteri Perhubungan tersebut mengatur tentang kewajiban pengangkut udara untuk bertanggungjawab atas kerugian terhadap:

1. Penumpang yang meninggal dunia, cacat tetap atau luka-luka;
2. Hilang atau rusaknya bagasi kabin;
3. Hilang, musnah, atau rusaknya bagasi tercatat;
4. Hilang, musnah, atau rusaknya kargo;
5. Keterlambatan angkutan udara; dan
6. Kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Doktrin pertanggungjawaban mutlak (*strict liability*) dapat digunakan sebagai pendekatan hukum dalam meminta tanggungjawab korporasi dalam kasus kecelakaan pesawat. Paul Dobson menjelaskan, bahwa teori *strict liability* ini memandang pertanggungjawaban korporasi semata-mata berdasarkan bunyi dari undang-undang dengan tanpa memandang siapa yang melakukan kesalahan. *Strict liability* tidak perlu membuktikan adanya unsur kesalahan. Terdapat dua tujuan utama untuk memaksakan menggunakan teori ini. Pertama, untuk melindungi masyarakat dari tindakan berbahaya dengan menciptakan standar perawatan yang lebih tinggi. Kedua, untuk mengatur kegiatan kriminal seefisien mungkin. (Paul Dobson, 2008: 27).

Doktrin *vicarious liability* atau doktrin pertanggungjawaban pengganti, merupakan *doktrin* yang lebih menekankan pada pertanggungjawaban pengurus korporasi sebagai agen perbuatan dari korporasi tersebut. Menurut Paul Dobson, korporasi secara perwakilan bertanggungjawab atas tindakan karyawan atau agennya dalam situasi normal pertanggungjawaban perwakilan. (Paul Dobson, 2008: 39).

Doktrin *vicarious liability* adalah pengecualian doktrin pertanggungjawaban individu yang dianut dalam hukum pidana berdasarkan adagium *nemo punitur pro alieno delicto* (tidak ada seorang pun yang dihukum karena perbuatan orang lain), sehingga dalam doktrin *vicarious liability* ini memuat prinsip pertanggungjawaban pengganti atas perbuatan pidana yang dilakukan oleh orang lain. (Barda Nawawi, 2003: 233-238).

Maskapai penerbangan sipil sebagai korporasi wajib bertanggungjawab baik secara perdata, secara administratif apabila melanggar ketentuan administratif, dan secara pidana apabila kecelakaan pesawat terbang tersebut diakibatkan karena tindak pidana. Ketentuan pertanggungjawaban pidana pada kecelakaan pesawat terbang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Bab XXIX

A tentang kejahatan penerbangan dan kejahatan sarana/ prasarana penerbangan di dalam KUHP yang merupakan hasil dari amandemen Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1976 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, merupakan bab khusus tentang kejahatan di bidang penerbangan.

1. Bentuk Pertanggungjawaban Pidana pada Kecelakaan Pesawat Terbang dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Seluruh Pasal pada Bab XXIX A KUHP frasa “Barangsiapa” akan menunjuk pada manusia atau orang (*natuurlijke-persoonen*) sebagai subjek hukum, dan belum memasukan badan hukum atau korporasi sebagai subjek hukum. Pertanggungjawaban pidana pada KUHP juga masih membebankan hanya kepada orang atau manusia sebagai tindak dari tindak pidana.

Perumusan Pasal 479 huruf a hingga Pasal 479 huruf r pada Bab XXIX A KUHP menggunakan sistem perumusan sanksi pidana tunggal/imperatif dan sistem perumusan sanksi pidana alternatif. Pasal 479 huruf k dan Pasal 479 huruf o menggunakan sistem perumusan sanksi pidana alternatif karena memiliki frasa “atau” dalam ancaman sanksi pidana pasal tersebut, dan keduanya juga merupakan pasal pemberat dari pasal-pasal sebelumnya.

Pasal selain daripada Pasal 479 huruf k dan Pasal 479 huruf o merupakan pasal dengan sistem perumusan sanksi pidana tunggal/imperatif yang hanya mengancamkan satu jenis sanksi pidana yaitu pidana penjara. Sanksi terberat yang diancamkan juga dirumuskan dalam kedua Pasal tersebut yaitu “*dipidana dengan pidana mati atau pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara selama-lamanya dua puluh tahun*”, hal ini dikarenakan kedua pasal tersebut adalah pemberatan dari pasal-pasal sebelumnya apabila dilakukan oleh dua orang atau lebih, sebagai pemufakatan jahat, terencana, mengakibatkan luka berat, membahayakan penerbangan, dan merampas kemerdekaan seseorang.

Bentuk pertanggungjawaban pidana korporasi kepada maskapai penerbangan mengenai kecelakaan pesawat terbang karena kejahatan, sebagaimana diatur dalam Pasal 479 huruf e, Pasal 479 huruf f, Pasal 479 huruf g, dan Pasal 479 huruf h KUHP, tentang kejahatan yang berkaitan dengan pesawat terbang. Maskapai penerbangan sebagai korporasi juga bertanggungjawab dalam kecelakaan pesawat terbang karena kejahatan di penerbangan, sebagaimana diatur dalam Pasal 479 huruf i, Pasal 479 huruf j, Pasal 479 huruf k, Pasal 479 huruf l, Pasal 479 huruf m, Pasal 479 huruf n, Pasal 479 huruf o, Pasal 479 huruf p, Pasal 479 huruf q, dan Pasal 479 huruf r KUHP, merupakan ketentuan mengenai kecelakaan karena kejahatan di penerbangan.

Pasal-pasal pada Bab XXIX A KUHP hanya dapat dibebankan kepada individu orang yang melakukan kejahatan terhadap sarana prasarana penerbangan dan kejahatan penerbangan. Bentuk pertanggungjawabannya pun tidak ada sanksi pidana denda, melainkan hanya sanksi pidana penjara, dan sanksi pidana mati.

2. Bentuk Pertanggungjawaban Pidana pada Kecelakaan Pesawat Terbang dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Bentuk sanksi pidana di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Undang-Undang Penerbangan) dapat dilihat dari sistem perumusan pidananya. **Pertama**, Undang-Undang Penerbangan menganut sistem perumusan tunggal/imperatif, yaitu hanya mengatur mengenai sanksi pidana penjara. Sebagai contoh pasal yang mengatur hanya sanksi pidana adalah Pasal 412 Ayat (7). **Kedua**, Undang-Undang Penerbangan juga menganut sistem perumusan alternatif, yaitu suatu pasal yang terdapat frasa “atau” pada ancaman sanksi pada pasal tersebut. Contoh pasal yang menganut sistem perumusan alternatif adalah

Pasal 402 yang menyebutkan “*dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)*”. **Ketiga**, Undang-Undang Penerbangan juga menganut sistem perumusan yang bersifat kumulatif, yaitu baik pidana penjara maupun pidana denda dijatuhkan bersamaan. Contoh pasal yang menggunakan sistem perumusan kumulatif yaitu Pasal 401 yang menyebutkan “*dipidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun dan denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)*”. **Keempat**, Undang-Undang Penerbangan juga menganut sistem perumusan yang bersifat kumulatif-alternatif, yaitu terdapat dua jenis sanksi pidana yang diancamkan dalam satu pasal dan hakim dapat menjatuhkan kedua jenis pidana tersebut atau hanya menjatuhkan salah satunya. Sistem perumusan yang bersifat kumulatif-alternatif ini terdapat pasal yang memiliki frasa “*dan/atau*” pada ancaman sanksi pidana pada pasal tersebut. Satu-satunya pasal yang menganut sistem perumusan pidana kumulatif-alternatif dalam Undang-Undang Penerbangan ini adalah Pasal 421 Ayat (2).

Undang-Undang Penerbangan telah memandang korporasi menjadi salah satu subjek hukum yang dapat dijatuhi pertanggungjawaban pidana. Tindak pidana yang dilakukan oleh korporasi (maskapai penerbangan sipil) tidak dijelaskan secara detail dan tidak terlalu dibedakan dengan subjek hukum perorangan (manusia). Pasal 441 Ayat (1) menyebutkan “*tindak pidana di bidang penerbangan dianggap dilakukan oleh korporasi apabila tindak pidana tersebut dilakukan oleh orang yang bertindak untuk dan/atau atas nama korporasi atau untuk kepentingan korporasi..*”, pasal tersebut menunjukkan bahwa Undang-Undang Penerbangan tidak detail merumuskan tindak pidana yang seperti apa yang dilakukan atas nama korporasi dan lain sebagainya tersebut.

Pasal 443 menyebutkan “*..selain pidana penjara dan denda terhadap pengurusnya, pidana yang dapat dijatuhkan terhadap korporasi berupa pidana denda dengan pemberatan 3 (tiga) kali dari pidana denda yang ditentukan dalam Bab ini*”. Korporasi tetap dapat dipidana dengan pidana penjara dan pidana denda, pidana penjara dan denda bagi para pengurusnya dan pidana denda kepada korporasinya dengan pemberatan tiga kali dari denda yang dirumuskan dalam Bab ketentuan pidana Undang-Undang Penerbangan.

Selain pertanggungjawaban pidana, korporasi maskapai penerbangan juga diharuskan bertanggungjawab dalam bentuk pemberian ganti rugi kepada korban atas kerugian yang timbul dari kecelakaan pesawat terbang, sebagaimana dijelaskan dalam Peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara.

Selain itu maskapai sebagai korporasi juga dimungkinkan bertanggungjawab secara administratif, yaitu sanksi administratif. Sanksi administratif yang dapat diberikan kepada maskapai yaitu peringatan, pembekuan, pencabutan, dan/atau denda administratif, sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 78 Tahun 2017 tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Penyelenggaraan Peraturan Perundang-undangan Di Bidang Penerbangan (Permenhub Nomor 78 Tahun 2017).

Sanksi peringatan diberikan secara tertulis dengan bentuk Surat Peringatan 1 (satu) hingga Surat Peringatan 3 (tiga). Sanksi pembekuan dikenakan apabila maskapai sebagai pelanggar tidak dapat memenuhi kewajibannya meskipun telah diberikan Surat Peringatan 3 (tiga), ketentuan jangka waktu sanksi pembekuan diatur dalam Permenhub Nomor 78 Tahun 2017. Sanksi Pencabutan dapat diberlakukan dengan parameter pertimbangan, evaluasi dan analisa terhadap kepatuhan terhadap pemenuhan peraturan perundang-undangan, pengulangan pelanggaran yang sama, dan pelanggaran yang lebih dari satu. Bentuk dari sanksi pencabutan yaitu berupa pencabutan sertifikat-sertifikat yang didapatkan maskapai dari Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Sertifikat tersebut diantaranya adalah *Air Operator Certificate (AOC)*, *Approved Maintenance Organization (AMO)*, dan *Approved Training Organization (ATO)*.

Sanksi denda administratif dikenakan kepada maskapai apabila maskapai terlambat atau tidak melaksanakan ketentuan-ketentuan administratif, besaran dan ketentuan denda administratif ditentukan dalam Permenhub Nomor 78 Tahun 2017. Direktur Jenderal Perhubungan Udara akan menerbitkan surat tagihan maksimal 3 (tiga) kali dengan selang waktu 1 (satu) bulan kepada maskapai selaku pelanggar, apabila hal tersebut tidak dilunasi oleh maskapai maka dapat dikenakan sanksi administratif tambahan berupa pembekuan dan/atau pencabutan perizinan sebagaimana diatur dalam ketentuan Permenhub Nomor 78 Tahun 2017.

D. Kesimpulan

Kecelakaan pesawat terbang sebagai suatu tindak pidana dapat dimintai pertanggungjawaban pidana kepada korporasi penerbangan sipil. Doktrin *strict liability* (pertanggungjawaban mutlak) dan *vicarious liability* (pertanggungjawaban pengganti) dapat digunakan sebagai pendekatan hukum dalam meminta pertanggungjawaban pidana oleh korporasi. Sesuai Pasal 443 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, penjatuhan sanksi pidana kepada korporasi dapat dibebankan kepada pengurusnya yaitu pidana penjara dan denda, dan kepada korporasi berupa pidana denda dengan pemberatan 3 (tiga) kali dari pidana yang ditentukan. Kecelakaan pesawat terbang sebagai suatu tindak pidana dapat pula dimintai pertanggungjawaban pidana kepada korporasi penerbangan sipil. Doktrin *strict liability* (pertanggungjawaban mutlak) dan *vicarious liability* (pertanggungjawaban pengganti) dapat digunakan sebagai pendekatan hukum dalam meminta pertanggungjawaban pidana oleh korporasi. Sesuai Pasal 443 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, penjatuhan sanksi pidana kepada korporasi dapat dibebankan kepada pengurusnya yaitu pidana penjara dan denda, dan kepada korporasi berupa pidana denda dengan pemberatan 3 (tiga) kali dari pidana yang ditentukan.

E. Saran

Pemerintah perlu melakukan revisi terhadap Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, karena terdapat ketentuan-ketentuan yang lemah mengenai unsur-unsur kesalahan yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan penerbangan. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) secara khusus menyebutkan salah satu unsur kesalahan yaitu unsur kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan pesawat terbang, sedangkan Undang-Undang Penerbangan yang tidak menyebutkan unsur kealpaan dalam setiap pasalnya. Pasal 441 ayat (1) Undang-Undang Penerbangan menjadikan alasan untuk meminta pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap tindak pidana yang dilakukan oleh orang yang melakukan tindak pidana atas nama dan kepentingan korporasi baik itu ada hubungan kerja maupun hubungan lain. Setiap kasus kecelakaan pesawat terbang yang terjadi sangat sulit untuk membuktikan adanya kesalahan pada korporasi, namun bagi Penulis hal tersebut masih dapat dimungkinkan dengan mekanisme hukum yang ada di Indonesia. "*Political will*" yang baik dari pemerintah juga diperlukan karena bagi Penulis berbagai hal yang ada di bidang penerbangan adalah syarat dengan kepentingan politik. Diharapkan dengan semakin ketatnya pengawasan dan penindakan tindak pidana di bidang penerbangan ini akan meningkatkan kesadaran dan budaya keselamatan transportasi khususnya transportasi udara, dan akan menciptakan kepercayaan masyarakat Indonesia dan masyarakat internasional terhadap keamanan dan keselamatan transportasi udara di Indonesia.

F. Persantunan

Penulis haturkan terimakasih kepada Ibu Subekti, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing yang telah memberikan bimbingan serta arahan yang bermanfaat kepada Penulis dalam menyelesaikan penulisan jurnal ini.

G. Daftar Pustaka

Buku

Barda Nawawi Arief. 2003. *Kapita Selekta Hukum Pidana*. Bandung: Cirta Adtya Bakti.

Humam Santosa Utomo. 2010. *Manajemen Transportasi*. Malang: Pascasarjana Universitas Brawijaya

Paul Dobson. 2003. *Criminal Law (Eight Edition)*. London: Thomson Sweet and Maxwell.

Artikel dan Karya Ilmiah

Ari Pareme Simanullang. 2016 "Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Maskapai Penerbangan Sipil Akibat Kecelakaan Pesawat Yang Menyebabkan Kematian Ditinjau Dari Aspek Hukum Pidana Indonesia". *Jurnal Mahupiki*. Vol. 1 No. 1, 2016: 1-38.

Internet

<http://hubud.dephub.go.id/?id/aoc/index/row:20>, diakses tanggal 21 Maret 2019 Pukul 16.00 WIB