

Aspek Pidana Pelaksanaan Tugas Pemandu Lalu Lintas Penerbangan Dalam Kecelakaan Pesawat Udara

Josi Edward Lakburlawal

josiedwardd@gmail.com

Universitas Airlangga

How to cite:

Josi Edward Lakburlawal
'Aspek Pidana Pelaksanaan
Tugas Pemandu Lalu
Lintas Penerbangan Dalam
Kecelakaan Pesawat Udara'
(2024) Vol. 7 No. 4 Jurist-
Diction

Histori artikel:

Submit 18 Juni 2024;
Diterima 10 September 2024;
Diterbitkan 30 Oktober 2024.

DOI:

10.20473/jd.v7i4.64536

p-ISSN: 2721-8392

e-ISSN: 2655-8297



Abstract

As an archipelagic country, Indonesia is a country that is suitable for air transportation because it can connect all parts of Indonesia. With the large number of aircraft carrying out transportation, of course it will be very dangerous if there is no one to direct the pilots so that they can fly safely to their destinations, this is where the role of flight traffic guides becomes crucial. However, it is possible for flight traffic guides to commit criminal acts so that there are arrangements regarding the accountability of flight traffic guides regulated in the Criminal Code in Articles 470g, 470m, and 470o and also regulated in the Aviation Law in Articles 437 and 439, but regulations regarding The legal subject in the article is still general and not specific because it still uses the legal subject "whoever" and "everyone. However, if the officer is proven to have made a mistake or negligence that endangers the aircraft, of course the relevant officer can be held criminally responsible and may be subject to criminal charges. penalty.

Keywords: Air Traffic Controller; Just Culture principle; Criminal Liability

Abstrak

Sebagai sebuah negara kepulauan Indonesia merupakan negara yang cocok dengan moda transportasi udara karena dapat menghubungkan seluruh wilayah Indonesia. Dengan banyaknya jumlah pesawat udara yang melakukan pengangkutan tentu saja akan sangat berbahaya jika tidak ada seseorang yang mengarahkan para pilot agar dapat terbang dengan aman sampai ke tujuannya, disinilah peran pemandu lalu lintas penerbangan menjadi hal yang krusial. Namun tidak menutup kemungkinan pemandu lalu lintas penerbangan untuk melakukan tindak pidana sehingga terdapat pengaturan mengenai pertanggungjawaban pemandu lalu lintas penerbangan diatur dalam KUHP dalam pasal 470g, 470m, dan 470o serta diatur juga dalam Undang-Undang Penerbangan di dalam Pasal 437 dan 439, tetapi pengaturan mengenai subyek hukum pada pasal tersebut masih bersifat umum dan tidak bersifat khusus karena masih menggunakan subyek hukum "barangsiapa" dan "setiap orang, Namun apabila petugas tersebut terbukti telah melakukan kesalahan maupun kealpaan yang membahayakan pesawat udara, tentu petugas terkait dapat dimintai pertanggungjawaban pidana dan dapat dikenai sanksi.

Kata Kunci: Pemandu Lalu Lintas Penerbangan; Prinsip Just Culture; Pertanggungjawaban Pidana.

Copyright © 2024 Josi Edward Lakburlawal

Pendahuluan

Kemajuan teknologi memberikan dampak yang sangat besar kepada dunia, saat ini kita hidup di era digital 4.0 dimana teknologi mengalami perkembangan yang sangat cepat baik dari segi komunikasi, medis, konstruksi, bahkan sampai ke transportasi termasuk salah satunya adalah pesawat udara yang menjadi moda transportasi penerbangan. Pengertian penerbangan dijelaskan dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan), yaitu Satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya, pesawat udara sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga yang mempunyai tanda pendaftaran, penerbangan sipil adalah sistem penerbangan angkut niaga kepentingan sipil terdiri dari angkut penumpang, kargo barang dan kepentingan kepolisian dan kepabeanan yang bukan militer.¹

Sebagai sebuah negara kepulauan yang daerahnya dipisahkan oleh lautan maka Indonesia membutuhkan suatu moda transportasi yang dapat menghubungkan daerah-daerah tersebut dengan harapan agar distribusi barang, perputaran ekonomi, dan juga pengangkutan orang dapat dilakukan dengan mudah dan tanpa memakan waktu yang lama, hal ini lah yang menjadikan pesawat udara menjadi transportasi yang berpengaruh dalam perkembangan nasional maupun regional Indonesia. Dalam perkembangan pesawat udara, Indonesia tercatat memiliki lebih dari 15 (lima belas) maskapai yang saat ini masih beroperasi baik dari penerbangan sipil (*Commercial*) maupun pengangkutan barang (*cargo*).

Pada suatu penerbangan, tidak dapat diabaikan peran penting *Air Traffic Controler* (ATC) yaitu menara yang mengatur jalannya lalu lintas udara. Berdasarkan Pasal 278 UU Penerbangan, tugas Petugas ATC adalah : (1) mencegah terjadinya tabrakan antarpesawat udara di udara; (2) mencegah terjadinya tabrakan

¹ Pasal 1 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Lembaran Negara Tahun 2009, Nomor 1

antarpesawat udara atau pesawat udara dengan halangan (*obstacle*) di daerah manuver (*manouvering area*); (3) memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan; memberikan petunjuk dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan; dan (4) memberikan notifikasi kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan (*search and rescue*).

Petugas ATC dalam menjalankan tugasnya harus selalu berkoordinasi dengan pilot melalui radio komunikasi gelombang rendah untuk mengarahkan mereka sesuai dengan peta lalu lintas udara di suatu daerah sehingga pilot dapat mengetahui medan apa saja yang akan dilalui di udara dengan prosedur yang tepat sesuai arahan dari ATC. Namun, meskipun penerbangan Indonesia sudah menerapkan prosedur keselamatannya sendiri kecelakaan pesawat udara merupakan peristiwa yang tak terduga (*unexpected*) dan tidak dapat dihindari.²

Peristiwa kecelakaan pesawat terbang, bisa saja terjadi karena berbagai sebab. Kecelakaan pesawat di Indonesia yang terjadi dalam 15 tahun belakangan ini, tidak jarang merenggut nyawa penumpang maupun awak kabin, bahkan ada suatu masa dimana dalam setahun Indonesia mengalami kecelakaan pesawat 6-10 kali.³ Fakta tersebut sangat memprihatinkan mengingat pesawat udara adalah salah satu moda transportasi yang paling tepat untuk menghubungkan negara kepulauan seperti Indonesia. Terlebih lagi 75% masyarakat Indonesia lebih memilih transportasi udara dengan alasan lebih cepat dari segi waktu perjalanan baik untuk rute domestik maupun internasional. Kecelakaan bukanlah peristiwa yang terjadi begitu saja, tetapi kejadian yang disebabkan oleh faktor tertentu, dalam arti lain kecelakaan pesawat tidak hanya terjadi oleh *single factor* (faktor tunggal) melainkan dari kombinasi beberapa faktor penyebab. Dengan kata lain, kecelakaan tidak melekat pada suatu benda, misalnya pada pesawat terbang.⁴

² Berend J.H. Crams, 'The Special Contract: An Instrument to Strict Liability Limit?', (1989), Volume XIV Number 4/5, *Air Law Journal*, [160]

³ Republika, '6-kecelakaan-pesawat-di-indonesia-sepanjang-2015', (Republika, 2015) <<http://www.republika.co.id/berita/nasional/15/10/03/6-kecelakaan-pesawat-diindonesia-sepanjang-2015>>, dikunjungi pada 26 Juli 2021

⁴ Desmond Hutagaol, *Pengantar Penerbangan Perspektif Professional*, Jakarta, (Penerbit Erlangga, 2013), [5]

Kasus kecelakaan pesawat udara yang telah banyak terjadi di Indonesia menjadi perhatian bagi masyarakat, hal ini diakibatkan karena kecelakaan pesawat udara terjadi pada waktu yang relatif berdekatan, jatuhnya korban jiwa dalam hampir setiap insiden pesawat udara, serta masyarakat yang mulai ragu akan keamanan moda transportasi udara akibat dari tingginya frekuensi kecelakaan pesawat udara yang terjadi di Indonesia. Maskapai penerbangan selaku operator dianggap tidak profesional dan lalai dalam menjamin mutu layanannya serta kurang dalam mengelola perusahaan. Tidak hanya maskapai penerbangan saja namun juga pemerintah yang berwenang untuk membuat sebuah peraturan dinilai tidak tegas dalam membuat peraturan terkait perusahaan penerbangan karena dinilai tidak memenuhi standar keselamatan serta tergolong lambat dalam mengambil tindakan atas kondisi yang terjadi di lapangan.

Beberapa penyebab yang dapat mengganggu keselamatan pesawat, yang dapat diklasifikasikan menjadi 3 (tiga) faktor yaitu: faktor materiil, faktor media, serta faktor manusia. Faktor materiil atau faktor dari pesawat itu sendiri adalah suatu peristiwa dimana pesawat mengalami kelelahan (*fatigue*) akibat digunakan untuk penerbangan jarak jauh (*long haul flight*) maupun penerbangan tanpa henti (*non-stop flight*). Kemudian faktor media atau faktor cuaca adalah peristiwa yang datang dari alam tanpa kendali kita seperti angin yang datang tiba-tiba (*windshear*), awan *Cumulonimbus* yang sangat berbahaya dalam aktivitas penerbangan, salju, awan gelap, dll.⁵ Sedangkan faktor manusia adalah faktor yang ditimbulkan karena ada perbuatan manusia seperti *Human Error*, terorisme, sabotase, penumpang gelap, yang dimana dalam faktor manusia kita harus melihat ada atau tidaknya unsur kesengajaan maupun kealpaan. Jika ditemukan adanya unsur tersebut maka kita harus melihat apakah pelaku telah memenuhi beberapa unsur seperti yang dijelaskan oleh Andi Hamzah, yaitu:⁶

1. Kemampuan bertanggung jawab atau dapatnya dipertanggungjawabkan dari si

⁵ K. Martono, *Hukum Udara, Angkatan Udara, dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Buku Kedua* (Mandar Maju, 1955), [144].

⁶ Andi Hamzah. *Asas-Asas Hukum Pidana* (Rineka Cipta, 1997), [130]

pembuat

2. Adanya kaitan psikis antara pembuat dan perbuatan, yaitu adanya sengaja atau kesalahan dalam arti sempit (*culpa*). Pelaku mempunyai kesadaran yang mana pelaku seharusnya dapat mengetahui akan adanya akibat yang ditimbulkan dari perbuatannya
3. Tidak adanya dasar pemidanaan yang menghapus dapatnya dipertanggung-jawabkan sesuatu perbuatan kepada pembuat

Metode Penelitian

Penelitian yang dibuat oleh penulis merupakan tipe penelitian hukum (*Legal Research*) yang merupakan suatu kegiatan *know-how* dalam ilmu hukum, bukan sekedar *know-about*. Sebagai kegiatan *know-how*, penelitian hukum dilakukan untuk memecahkan isu hukum yang dihadapi.⁷ Dalam penelitian ini pendekatan yang akan digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).

Jenis dan Tugas Pemandu Lalu Lintas Penerbangan

Pemandu lalu lintas penerbangan adalah bagian dari pelayanan lalu lintas penerbangan yang dimana dioperasikan oleh pemandu lalu lintas penerbangan, sebelum kita membahas lebih jauh mengenai pembagan jenis dan tugas dari pemandu lalu lintas penerbangan, secara garis besarnya kita tidak dapat menemukan pengertian yang pasti mengenai pemandu lalu lintas penerbangan di dalam Undang-Undang Penerbangan melainkan kita akan menemui istilah “personel penerbangan” yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dalam Pasal 1 angka 12 yang berbunyi:⁸

“Personel Penerbangan, yang selanjutnya disebut personel, adalah personel yang berlisensi atau bersertifikat yang diberi tugas dan tanggung jawab di

⁷ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum, Edisi Revisi* (Prenada Media Group, 2019), [60]

⁸ Pasal 1 angka 12 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Lembaran Negara Tahun 2009, Nomor 1

bidang penerbangan.”

dengan demikian kita dapat memahami bahwa yang dapat disebut sebagai personel penerbangan adalah seseorang atau sekelompok orang yang memiliki tugas untuk mengoperasikan jalannya penerbangan, dalam hal ini personel penerbangan terdiri dari:

- 1) Pilot
- 2) Pemandu lalu lintas penerbangan (*Air Traffic Controller*)
- 3) *Ground Handling*
- 4) *Maintenance Staff*, dan
- 5) *Airport Management*

Setelah kita mengetahui pengertian dari pemandu lalu lintas penerbangan yang termasuk ke dalam personel penerbangan maka selanjutnya yang harus kita pahami adalah tentang pembagian jenis atau unit serta tugas dari pemandu lalu lintas penerbangan atau *Air Traffic Control Service* yang memiliki 3 (tiga) jenis pelayanan pemanduan seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, yaitu:⁹

a) *Aerodrome Control Service*

Jenis layanan ini berada di bawah tanggung jawab *Aerodrome Control Tower*, dimana layanan ini diberikan kepada pesawat udara yang berada di bandar udara maupun yang berada di sekitar bandara tersebut baik pesawat yang berada di darat (pesawat biasa) maupun pesawat yang berada di air (pesawat air dan pesawat amfibi). Layanan yang diberikan dalam jenis ini berupa *Flight Information Service*, *Air Traffic Control Service*, serta *Alerting Service*.

b) *Approach Control Service*

Layanan ini merupakan tanggung jawab dari unit *Approach Control Service* yang memberikan layanan seperti *Aerodrome Control Service*, hal yang membedakan adalah layanan ini diberikan kepada pesawat udara yang sedang melakukan pendekatan pendaratan (*approach*) dan yang baru saja *takeoff* (*departure*) yang sedang terbang dengan menggunakan *Instrument Flight Rule* (IFR) yaitu sistem terbang dengan mengikut aturan instrumen.

c) *Area Control Service*

⁹ Annex 11 *International Convention Aviation Organization*

Layanan ini berada dalam tanggung jawab unit *Area Control Centre* yang memberikan layanan lalu lintas udara yang sama seperti kedua jenis sebelumnya, namun yang membedakan adalah layanan ini diberikan kepada pesawat udara yang sedang menjelajah (*en-route flight*) dan pesawat udara yang masuk ke dalam penerbangan terkontrol (*controlled flight*).

Selanjutnya terkait tugas dari pemandu lalu lintas penerbangan ini dijelaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 67 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 170 pada babnya yang pertama dalam poin 1.2 dijelaskan bahwa penyelenggara pemanduan adalah badan hukum yang diberi izin oleh Direktur Jenderal untuk memberikan pemanduan lalu lintas penerbangan¹⁰. dimana penyelenggara pemanduan ini adalah Pemandu Lalu Lintas Penerbangan yang berada di bawah naungan AirNav Indonesia sebagai Perum Lembaga Penyelenggara Pemanduan Navigasi Penerbangan.

Tugas utama dari pemandu lalu lintas penerbangan pada hakikatnya adalah memastikan bahwa lalu lintas penerbangan di sebuah bandara dapat berjalan lancar tanpa adanya gangguan yang dapat membuat kacaunya lalu lintas udara sebagaimana diatur dalam Pasal 278 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan selayaknya fungsi dari pelayanan lalu lintas penerbangan seperti yang telah kita singgung sebelumnya, namun yang membedakan dengan pelayanan lalu lintas penerbangan adalah pemandu lalu lintas penerbangan ini hanya menjalankan 3 (tiga) dari 5 (lima) fungsi tersebut, yaitu:¹¹

- a) Mencegah terjadinya tabrakan antarpesawat udara di udara;
- b) Mencegah terjadinya tabrakan antarpesawat udara atau pesawat udara dengan halangan (*obstacle*) di daerah manuver (*manouvering area*);
- c) Memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan;

¹⁰ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 67 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 170

¹¹ Pasal 278 huruf (a), (b), dan (c) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Untuk mewujudkan fungsi tersebut tentu saja personel pemandu lalu lintas penerbangan harus melakukan pelatihan yang intensif dalam jangka waktu tertentu dan mempelajari ilmu-ilmu terkait pemanduan lalu lintas udara seperti:

- 1) Bagaimana cara melaksanakan pemanduan lalu lintas udara
- 2) Memahami instruksi, aturan, serta prosedur yang harus diterapkan
- 3) Mengerti atas semua informasi yang didapatkan
- 4) Mengerti bagaimana cara menggunakan peralatan tugas saat bertugas
- 5) Cara menerima dan menyerahkan tanggung jawab dari suatu pesawat udara dari satu pemandu lalu lintas ke pemandu lalu lintas lainnya
- 6) Cara, metode, dan bentuk-bentuk komunikasi
- 7) Berkomunikasi dengan sesama pemandu lalu lintas penerbangan agar tidak saling menghambat kinerja satu sama lain
- 8) Memahami karakteristik masing-masing pesawat udara dan manuver yang dapat dilakukan
- 9) Faktor-faktor yang dapat berpengaruh pada penerbangan seperti cuaca, gangguan suara, dll.

Perbuatan Pemandu Lalu Lintas Penerbangan Yang Dapat Berimplikasi Pidana

Pengaturan mengenai penerbangan diatur secara khusus dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang penerbangan, hal ini dikarenakan di dalam hukum kita mengenal sebuah asas yaitu *lex specialis derogat legi generalis* yang berarti hukum yang bersifat khusus mengalahkan hukum yang bersifat umum. Ketentuan ini diatur dalam Pasal 63 ayat (2) KUHP yang menjelaskan bahwa apabila suatu perbuatan diatur dalam sebuah ketentuan pidana yang bersifat umum, tetapi dalam aturan pidana yang bersifat khusus diatur pula mengenai perbuatan tersebut, maka aturan pidana yang bersifat khusus lah yang didahulukan. Sehingga dalam hal ini, undang-undang penerbangan ini menjadi *lex specialis* yang mengatur kebijakan mengenai penerbangan di luar *lex generalis*-nya yaitu KUHP.

Namun pada dasarnya mayoritas pasal-pasal yang mengatur tentang tindak pidana yang dapat dijatuhkan ke seorang pemandu lalu lintas penerbangan tidak menjelaskan secara spesifik mengenai subyek hukumnya karena menggunakan kata “semua orang” dan tidak menggunakan “pemandu lalu lintas penerbangan” sehingga menjadikan subyek hukumnya menjadi umum bukan khusus. Dari 3 (tiga)

Pasal yang terkandung dalam KUHP dan 2 (dua) Pasal yang terkandung dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan hanya 1 Pasal saja yang menyebutkan secara jelas bahwa subyek hukumnya adalah pemandu lalu lintas penerbangan yaitu pada Pasal 439 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Tentunya hal ini berbeda dengan ketentuan pasal lain yang menyebutkan secara jelas siapa subyek hukum dalam pasal tersebut seperti dalam pasal suap yang menyebutkan subyek hukumnya adalah “pegawai negeri dan penyelenggara negara”, pasal dalam Undang-Undang kesehatan yang menjelaskan “dokter” atau “tenaga medis” sebagai subyek hukum, dan pasal di dalam KUHP yang menjelaskan tindak pidana yang dilakukan oleh seorang ibu. Sehingga setiap pasal yang memungkinkan untuk dikenakan kepada pemandu lalu lintas udara masih bersifat “umum” dan tidak bersifat “khusus”.

Hal tersebut tentu saja menjadi hal yang penting karena memang terkadang meskipun sedikit kasus yang terjadi dimana pemandu lalu lintas penerbangan sengaja membuat sebuah pesawat udara celaka seperti misalnya pemandu lalu lintas penerbangan itu merupakan anggota teroris yang memang ditugaskan untuk menciptakan teror dengan mencelakakan sebuah pesawat udara. Namun perlu diingat juga dalam beberapa kecelakaan pesawat kealpaan dari seorang pemandu lalu lintas penerbangan dapat terjadi seperti misalnya senggolan pesawat udara di area bandar udara, tentunya hal ini tidak dapat terlepas dari keterkaitan dengan profesinya sebagai pemandu lalu lintas penerbangan yang memiliki keterlibatan dalam mengatur lalu lintas penerbangan.

Pasal yang dapat dikenakan kepada pemandu lalu lintas penerbangan di dalam KUHP adalah:

1. Pasal 479m mengenai perbuatan sengaja yang mengakibatkan rusaknya pesawat udara
“Barangsiapa dengan sengaja dan melawan hukum merusak pesawat udara dalam dinas atau menyebabkan kerusakan atas pesawat udara tersebut yang menyebabkan tidak dapat terbang atau membahayakan keamanan penerban-

gan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun”¹²

2. Pasal 479g mengenai kealpaan yang menyebabkan rusaknya pesawat udara

“Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan pesawat udara celaka, hancur, tidak dapat dipakai atau rusak, dipidana:

- a. Dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi nyawa orang lain;
- b. Dengan pidana penjara selama-lamanya tujuh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya seseorang”¹³

Pasal yang dapat dikenakan kepada pemandu lalu lintas penerbangan di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah:

1. Pasal 439 mengenai melalaikan tugas dalam keadaan bahaya¹⁴

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

2. Pasal 437 mengenai pemberian informasi palsu

- 1) Setiap orang menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 344 huruf e dipidana

¹² Pasal 479m Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Hukum Pidana (KUHP) Lembaran Negara Tahun 1976 No. 26, Tambahan Lembaran Negara No. 3080

¹³ Pasal 479g Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Hukum Pidana (KUHP) Lembaran Negara Tahun 1976 No. 26, Tambahan Lembaran Negara No. 3080

¹⁴ Pasal 349 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Lembaran Negara Tahun 2009, Nomor 1

dengan penjara paling lama 1 (satu) tahun,

- 2) Dalam hal tindak pidana dalam sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan atau kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.
- 3) Dalam hal tindak pidana dalam sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.

Prinsip *Just Culture* Pada *Frontline Operator*

Dalam dunia penerbangan dikenal sebuah istilah *frontline operator*, yang dimana *frontline operator* ini merupakan pihak yang mengambil bagian secara langsung dalam proses penerbangan. Disini yang dapat dikatakan sebagai *frontline operator* adalah para personel penerbangan yang merupakan pihak yang terlibat secara langsung dalam proses keselamatan dalam pengoperasian kegiatan penerbangan.¹⁵ Karena hal tersebut *frontline operator* menjadi pihak yang sering mendapatkan tuntutan pertanggungjawaban atas terjadinya insiden sampai kecelakaan penerbangan meskipun mereka telah melakukan kewajiban tugas dan prosedur yang telah ditetapkan, bahkan di beberapa negara seperti Amerika, Inggris, Spanyol, Italia, Perancis, dll. Hampir setiap penuntutan pertanggungjawaban insiden dan kecelakaan penerbangan diajukan kepada *frontline operator*.¹⁶ Hal tersebut tentu menjadikan *frontline operator* menjadi takut untuk melaporkan insiden dan kecelakaan penerbangan karena merasa khawatir jika mereka akan diberlakukan secara tidak adil sehingga menimbulkan konsekuensi yang merugikan mereka, selain itu juga *frontline operator* akan merasa khawatir karena akan dituntut atas insiden atau kecelakaan yang terjadi meskipun mereka sudah bertugas dengan menerapkan kewajiban kerja dan prosedur kerja yang telah ditetapkan.

¹⁵ Michael Ferguson dan Sean Nelson, *Aviation Safety: A Balanced Industry Approach* (Delmar Cengage Learning, 2014), [104]

¹⁶ Sidney Dekker, *Just Culture: Balancing Safety and Acoountability* (Ashgate Publishing Limited, 2012), [7]

Namun perlu diingat juga bahwa terdapat sebuah prinsip di dalam dunia penerbangan terkhususnya yang melekat pada *frontline operator* yaitu prinsip *Just Culture*. Prinsip just culture ini pada intinya menjelaskan bahwa *frontline operator* tidak akan dihukum karena keputusannya (*decision*), tindakannya (*action*), bahkan kelalaiannya (*omissions*) yang dinilai sesuai dengan pelatihan serta pengalaman yang telah mereka lewati. Kecuali apabila *frontline operator* melakukan pelanggaran (*wilful violation*), perbuatan kesengajaan (*gross negligence*), dan aksi destruktif (*destructive acts*), di dalam keadaan yang demikian maka *frontline operator* dapat dikenai hukuman.¹⁷ Prinsip ini dibuat dengan alasan dibutuhkan sesuatu yang dapat menciptakan keseimbangan antara kebutuhan untuk meningkatkan mutu keselamatan penerbangan dan persyaratan dalam tingkat nasional bahkan internasional dalam hal administrasi pengadilan.¹⁸

Tetapi jika kita melihat prinsip *Just Culture* ini dari segi pidana terkhususnya pembuktian kesalahan tentu saja tidak dapat dibenarkan seutuhnya, dalam hal ini kita dapat bandingkan dengan profesi dokter dimana pengalaman dan ilmu yang dimiliki dokter spesialis sangat berbeda dengan yang dimiliki oleh dokter umum. Namun tentu saja dengan menyandang status sebagai dokter spesialis berarti segala tindakan yang dilakukan oleh dokter tersebut adalah pilihan terbaik karena pengalaman yang dimilikinya karena kemungkinan untuk terjadinya kelalaian atau hal-hal yang tidak sesuai dengan etika profesi dokter sangat kecil untuk terjadi karena dengan pengalaman dan pelatihan yang dimilikinya tentu saja sudah tercipta standar kehati-hatian dan penduga-dugaan dalam dirinya sendiri. Hal ini dapat kita lihat juga kepada petugas pemandu lalu lintas penerbangan yang memang dalam menjalankan tugas profesi mereka telah mengikuti pelatihan dan pendidikan terkait untuk menunjang kebutuhan pekerjaan mereka, akan tetapi tidak menutup kemungkinan juga mereka kurang melakukan penghati-hatian dan penduga-dugaan baik sengaja maupun lalai sehingga terjadi insiden atas pesawat udara karena

¹⁷ Ruwantissa Abeyratne, *Air Navigation Law*, (Spinger Verlag, 2012), [256]

¹⁸ Alexander Beveridge, *Forensic Investigation of Explosions, Second Edition* (CRC Press, 2012), [206]

adanya campur tangan mereka.

Selain itu juga untuk membedakan apakah mereka telah melakukan unsur pidana seperti kesengajaan atau kealpaan tentu saja bisa dilihat dari kapasitas dan kapabilitas mereka sebagai seseorang yang memiliki tugas untuk mengatur lalu lintas penerbangan karena tentu saja mereka sudah memiliki SOP dan ketentuan tugas yang sudah diatur agar menghindari terjadinya peristiwa dan perbuatan yang tidak diinginkan. Jika terjadi sebuah perbuatan yang tidak sesuai dengan SOP dan ketentuan tugas profesi pemandu lalu lintas penerbangan tentu saja hal ini dapat kita bedakan dengan tindakan yang mereka ambil karena pengalaman dan pelatihan mereka sehingga pembuktian kesalahan dapat dilakukan. Dan di dalam hal ini kesengajaan tidak dapat disangkut pautkan dengan prinsip *Just Culture* ini karena segala bentuk tindak pidana yang disebabkan oleh kesengajaan tentu saja tidak ada hubungannya dengan pengalaman kerja dan pelatihan yang mereka jalani, namun berbeda hal dengan kealpaan karena dengan melakukan pelatihan dan pengalaman kerja yang telah mereka jalani sudah seharusnya mereka memiliki standar kehati-hatian dan penduga-dugaan sendiri dalam menjalankan tugas profesinya, dan apabila mereka lalai dalam menjalankan tugasnya karena kurang kehati-hatian dan penduga-dugaan sudah seharusnya mereka dapat dimintai pertanggungjawaban karena mereka lalai dalam menjalankan SOP maupun melakukan prosedur yang seharusnya dilakukan.

Namun di satu sisi prinsip *Just Culture* ini dapat melindungi personel penerbangan yang salah satunya adalah pemandu lalu lintas penerbangan dari saksi administrasi maupun pidana apabila kecelakaan terjadi meskipun mereka telah melakukan prosedur sesuai dengan SOP yang telah ditetapkan. Sebagai contoh apabila pemandu lalu lintas penerbangan sedang memberikan arahan kepada pesawat udara yang sedang dalam keadaan bahaya seperti terkena *bird strike* (menabrak burung) dan menyebabkan salah satu mesin rusak dan tidak mungkin untuk meneruskan penerbangan, pemandu lalu lintas mengarahkan dan memberikan pilihan pada pilot untuk mengendalikan pesawat kembali ke bandar udara tempat ia melakukan *take off* maupun ke bandara terdekat apabila tidak memungkinkan

kembali ke bandar udara awal. Apabila dalam melakukan arahan tersebut pesawat udara tiba-tiba mengalami kecelakaan karena mesin turbin pesawat udara sudah tidak mampu mengangkat beban pesawat dan menyebabkan hancurnya pesawat udara bahkan meninggalnya seluruh orang yang berada di dalam pesawat udara tersebut, maka pemandu lalu lintas penerbangan tidak dapat dikenai sanksi sama sekali karena ia telah melakukan tindakan yang sudah sesuai prosedur dalam SOP apabila terdapat pesawat yang mengalami *bird strike* yang ia dapatkan melalui pengalaman maupun pelatihan profesi.

Pertanggungjawaban Pidana Pemandu Lalu Lintas Penerbangan Atas Kecelakaan Pesawat Udara

Tanggung jawab dari pelaksana pelayanan lalu lintas penerbangan telah diatur dalam peraturan nasional dan peraturan internasional, pengaturan hukum nasional terdapat di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan beserta peraturan pelaksanaannya sedangkan untuk pengaturan internasional terkandung didalam Pasal 15 dan 28 Konvensi Chicago 1944 serta Annex 11 Konvensi Chicago 1944. Di dalam Pasal 28 Konvensi Chicago dijelaskan bahwa negara memiliki peran dalam bertanggung jawab, sedapat mungkin untuk menyelenggarakan kegiatan navigasi penerbangan termasuk didalamnya menyediakan fasilitas pada wilayah operasinya dengan mengacu kepada standar yang terdapat di dalam Konvensi Chicago 1944 tersebut, serta para penyelenggara kegiatan navigasi penerbangan di setiap negara anggota Konvensi Chicago 1944 harus menggunakan fasilitas navigasi yang seragam¹⁹

Terdapat banyak sekali faktor yang dapat mewujudkan kemandirian dalam kegiatan penerbangan, dan banyak juga peraturan-peraturan terkait yang berfungsi sebagai tolak ukur dalam mewujudkan keselamatan penerbangan itu sendiri baik. Dalam hal tersebut konvensi Chicago 1944 telah mengatur dalam menjamin keselamatan kegiatan penerbangan dimana negara turut mengambil

¹⁹ I.H.Ph. Diederiks Vershoor, *an Introduction to Air Law* (Kluwer Law and Taxation Publishers, 1993), [61]

andil didalamnya, Indonesia sebagai salah satu negara anggota konvensi ini tentu saja harus menerapkan segala hal yang sudah ditetapkan oleh konvensi Chicago 1944. Peran negara ini diterapkan dengan disediakannya fasilitas penunjang kegiatan penerbangan seperti bandar udara, menyediakan *radio services*, sistem standar prosedur komunikasi, *meteorological services*, dan layanan navigasi lainnya²⁰. Dimana kegiatan navigasi udara ini dilakukan di bawah naungan pelayanan lalu lintas penerbangan (*Air Traffic Controller*) yang di Indonesia berada di bawah naungan AirNav untuk memberikan pelayanan kepada pesawat udara yang sedang beroperasi di wilayah negara Indonesia

Pertanggungjawaban yang dapat dijatuhkan kepada pemandu lalu lintas penerbangan ada 2 (dua) jenis berdasarkan bentuk kesalahan yang terdapat dalam KUHP dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan yang telah disinggung pada Bab II tulisan ini, yaitu:

a) Kesengajaan

Yang dimaksud dengan kesengajaan adalah apabila seseorang menghendaki terjadinya sebuah perbuatan pidana meskipun sudah mengetahui akibat yang dapat ditimbulkan. Atau dengan bahasa lain seseorang dapat dikatakan melakukan kesengajaan apabila dia berkehendak untuk melakukan sebuah perbuatan yang didorong oleh niatnya. Seperti ketentuan Pasal 479m dan 479o KUHP serta Pasal 439 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menjelaskan bahwa bentuk kesengajaannya seperti merencanakan perbuatan yang dapat mencelakakan pesawat udara baik dilakukan secara sendiri maupun bekerjasama dengan orang lain dan secara sengaja tidak menyampaikan informasi terkait pesawat udara yang sedang dalam kondisi darurat kepada lembaga *search and rescue* terkait sehingga berpotensi untuk mencelakakan pesawat udara beserta orang yang ada didalamnya, Sehingga perbuatan kesengajaan yang terkandung dalam ketentuan ketiga pasal diatas dapat kita ketahui bahwa kesengajaan yang dimaksud ada-

²⁰ Pasal 37 Konvensi Chicago 1944

lah kesengajaan dengan maksud (*opzet als oogmerk*) karena segala perbuatan kesengajaan yang diatur memiliki maksud untuk mencelakai, merusak, atau menghancurkan sebuah pesawat udara.

b) Kealpaan

Kealpaan atau culpa merupakan unsur pidana yang dapat dikatakan lebih rendah kedudukannya dibandingkan kesengajaan karena dalam perbuatan kealpaan tidak terdapat adanya kehendak dan niat untuk melakukan pidana karena pada umumnya kealpaan disebabkan oleh kurangnya kehati-hatian dan kurangnya penduga-dugaan sehingga biasanya sanksi yang diberikan juga tidak seberat sanksi kesengajaan. Seperti ketentuan Pasal 479g KUHP dan Pasal 437 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang memberikan contoh perbuatan kealpaan yang dapat diperbuat oleh pemandu lalu lintas penerbangan, antara lain secara tidak sengaja melewati prosedur yang sesuai dengan SOP sehingga mengakibatkan pesawat udara dalam keadaan bahaya, pemandu lalu lintas penerbangan secara tidak sengaja salah memberikan arahan kepada sebuah pesawat udara dimana arahan tersebut seharusnya diberikan kepada pesawat udara lain sehingga berpotensi mengakibatkan terjadinya tabrakan antara pesawat udara, secara tidak sadar pemandu lalu lintas penerbangan mengkonfirmasi *readback* dari pilot yang tidak sesuai dengan arahan yang diberikan pemandu lalu lintas, namun pemandu lalu lintas penerbangan tidak mengoreksi karena mengira hal tersebut sudah benar, dll.

Kesimpulan

Dari penjelasan bab sebelumnya kita dapat mengetahui bahwa kesengajaan berdasarkan Pasal 479m dan 479n KUHP serta Pasal 439 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, kesengajaan yang dilakukan oleh pemandu lalu lintas penerbangan adalah setiap perbuatan yang berada di bawah kendali atau tanggungjawab profesinya namun ia secara sadar dan melawan hukum

tidak melakukan hal tersebut sebagaimana kewajiban tugasnya dengan tujuan menciptakan keadaan bahaya bagi pesawat udara maupun penumpang yang berada dalam pesawat tersebut. Sedangkan kealpaan berdasarkan Pasal 479g KUHP dan Pasal 437 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah perbuatan dimana kurangnya kehati-hatian dan penduga-dugaan yang dilakukan oleh pemandu lalu lintas penerbangan sehingga secara tidak sengaja melupakan kewajiban profesinya seperti misalnya melupakan SOP yang harus dilakukan sehingga dapat menimbulkan keadaan berbahaya baik kepada pesawat udara maupun penumpang yang ada di dalam suatu pesawat udara

Daftar Bacaan

Buku

Ruwantissa Abeyratne, *Air Navigation Law*, (Spinger Verlag, Heidelberg, 2012).

Hanafi Amrani, *Sistem Pertanggungjawaban Pidana*, (Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2015).

Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, (Kencana Prenada Media Group, 2017).

Rasyid Ariman dan Fahmi Raghieb, *Hukum Pidana*, (Intrans Publishing, 2015).

Alexander Beveridge, *Forensic Investigation of Explosions, Second Edition*, (CRC Press, USA, 2012).

Maurizio Catino, *Organizational Myopia: Problems of Rationality and Foresight in Organizations*, (Cambridge University Press, New York, 2013).

Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana I*, (PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2005).

Desmond Hutagaol, *Pengantar Penerbangan Perspektif Profesional*, (Erlangga, Jakarta, 2013).

Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana* (Rineka Cipta, jakarta, 2018).

Didik Endro Purwoleksono,, *Hukum Pidana*, (Airlangga University Press, Surabaya, 2014).

Diederiks Vershoor, *an Introduction to Air Law*, Deventer, (Boston: Kluwer Law and Taxation Publishers, 1993).

Singgih Handoyo dan Dudi Sudiby, *Aviopedia: Ensiklopedia Umum Penerbangan*, (Kompas Media Nusantara, Jakarta, 2011).

Jurnal

Berend J.H. Crams, 'The Special Contract: An Instrument to Strict Liability Limit?', (1989), *Air Law Journal*, Volume XIV Number 4/5.

Menly Oktavianus Motto, 'Tanggung Jawab Pidana Pengatur Lalulintas Penerbangan Menyebabkan Terjadinya Kecelakaan Pesawat Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009' (2016), *Lex et Societalis*, Volume 4, Nomor 2.

Muhammad Abel Oktariyanda, 'Pertanggungjawaban Pidana Kapten Penerbang Sipil Terhadap Kecelakaan Pesawat Udara (Studi Putusan Nomor 348/Pid.B/08/PN.SLMN dan 52/Pid/2009/PTY)' (2018), Artikel Wisuda Ke-70 Universitas Bung Hatta, Volume 9, Nomor 2.

Abady Dwi Saputra et al, 'Studi Singkat Kecelakaan Pesawat Terbang di Indonesia dari Tahun 1988-2012' (2015), *Warta Penelitian Perhubungan*, Volume 27, Nomor 4.

Internet

Berita Satu, 'Insiden Batik Air, Tiga Petugas ATC Halim Diskors', <<https://www.beritasatu.com/megapolitan/358462/insiden-batik-air-tiga-petugas-atc-halim-diskors>>, dikunjungi pada 26 Juli 2021.

Kumparan, 'Kronologi Tabrakan Pesawat Batik Air dan TransNusa', <<https://kumparan.com/kumparannews/kronologi-tabrakan-pesawat-batik-air-dan-transnusa>>, dikunjungi pada 26 Juli 2021.

Simon Ashley Bennett, 'The Five Most Common Reasons For Airliner Disasters', <<https://theconversation.com/the-five-most-common-reasons-for-airliner-disasters-50100>>, dikunjungi pada 8 Februari 2022.

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Peraturan Hukum Pidana (Lembaran Negara Tahun 1976 No. 26, Tambahan Lembaran Negara No. 3080).

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. (Lembaran Negara Tahun 2009, Nomor 1).