PENEGAKAN HUKUM ATAS KECELAKAAN PENERBANGAN SIPIL BERDASARKAN ANNEX 13 KONVENSI CHICAGO 1944 DAN KETENTUAN HUKUM NASIONAL

(Studi Kecelakaan Pesawat Garuda Indonesia Boeing 737-497 PK-GZC di Bandara Adi Sucipto, Yogyakarta)

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Kesarjanaan
Dalam Ilmu Hukum

Oleh:
Rizkillah Suryo Wibowo
NIM. 0410110212

DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
MALANG
2008

LEMBAR PERSETUJUAN

PENEGAKAN HUKUM ATAS KECELAKAAN PENERBANGAN SIPIL BERDASARKAN ANNEX 13 KONVENSI CHICAGO 1944 DAN KETENTUAN HUKUM NASIONAL

(Studi Kecelakaan Pesawat Garuda Indonesia Boeing 737-497 PK-GZC di Bandara Adi Sucipto, Yogyakarta)

Oleh :

RIZKILLAH SURYO WIBOWO

NIM. 0410110212

Disetujui pada tanggal : Juni 2008

Pembimbing Utama	Pembimbing Pendamping
Nurdin, S.H., M.Hum.	Setyo Widagdo, S.H., M.Hum.
NIP. 131 573 926	NIP. 131 573 949

Mengetahui,

Ketua Bagian

Hukum Internasional

Setyo Widagdo, S.H., M.Hum.
NIP. 131 573 949

LEMBAR PENGESAHAN

PENEGAKAN HUKUM ATAS KECELAKAAN PENERBANGAN SIPIL BERDASARKAN ANNEX 13 KONVENSI CHICAGO 1944 DAN KETENTUAN HUKUM NASIONAL

(Studi Kecelakaan Pesawat Garuda Indonesia Boeing 737-497 PK-GZC di Bandara Adi Sucipto, Yogyakarta)

Oleh :
RIZKILLAH SURYO WIBOWO
NIM. 0410110212

Skripsi ini telah disahkan oleh Dosen Pembimbing pada tanggal:

Pembimbing Utama	Pembimbing Pendamping
Nurdin, S.H., M.Hum.	Setyo Widagdo, S.H., M.Hum.
NIP. 131 573 926	NIP. 131 573 949

Ketua Majelis Penguji	Kabag Hukum Internasional
Dr. Mohammad Ridwan S.H., M.S.	Setyo Widagdo, S.H., M.Hum.
NIP. 131 415 633	NIP. 131 573 949

Mengetahui
Dekan

Herman Suryokumoro, SH, MS.
NIP. 131 472 741

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirabbil'alamin, segala puji hanya milik Allah S.W.T. atas limpahan rahmat, taufik, hidayah serta inayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sebagai syarat untuk memperoleh gelar kesarjanaan dalam ilmu hukum.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak memperoleh bantuan baik moral, spiritual maupun material dari berbagai pihak. Untuk itu tidaklah berlebihan dalam kesempatan ini, dengan kesungguhan hati yang tulus ikhlas, penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Herman Suryokumoro, S.H., M.S. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya;
2. Bapak Nurdin, S.H., M.Hum. selaku Pembantu Dekan II Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, juga selaku Dosen Pembimbing Utama dalam penulisan skripsi ini;
3. Bapak Setyo Widagdo, S.H., M.Hum. selaku Ketua Bagian Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, juga selaku Dosen Pembimbing Pendamping dalam penulisan skripsi ini;
4. Bapak Frans Wenas, selaku Kepala Sub Komite Investigasi Kecelakaan Transportasi Pesawat Udara KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi).
5. Bapak Yulza, selaku KASAT I / Pidana Umum Kepolisian Republik Indonesia Daerah Yogyakarta;

6. Bapak, Ibu, adik-adikku beserta seluruh keluarga besar atas doa, dukungan dan kasih sayangnya selama ini;
7. Pihak-pihak lain yang turut serta membantu terselesaikannya skripsi ini, yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Kekurangan adalah milik penulis dan kesempurnaan hanyalah milik-Nya, maka segala kritik dan saran dari pembaca selalu penulis harapkan untuk memperbaiki skripsi ini di kemudian hari. Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi yang telah disusun ini sedikit banyak dapat memberikan sumbangan pengetahuan yang berguna bagi pembaca.

Malang, Juni 2008

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman

LEMBAR PERSETUJUAN ..... **i**

LEMBAR PENGESAHAN ..... **ii**

KATA PENGANTAR ..... **iii**

DAFTAR ISI ..... **v**

DAFTAR TABEL ..... **vii**

ABSTRAKSI ..... **viii**

BAB I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang 1

B. Rumusan Masalah 8

C. Tujuan Penelitian 8

D. Manfaat Penelitian 9

E. Sistematika Penulisan 10

BAB II. KAJIAN UMUM TENTANG PENEGAKAN HUKUM ATAS KECELAKAAN PENERBANGAN SIPIL

A. Pesawat Udara 13

B. Penerbangan 16

C. Kecelakaan Penerbangan 20

D. Investigasi Kecelakaan Penerbangan 23

E. Penegakan Hukum Atas Kecelakaan Penerbangan

1. Penegakan Hukum 27
2. Tanggung Jawab 29
3. Pengertian Tindak Pidana 30
4. Tindak Pidana Kealpaan/Culpa 31
5. Penyidik dan Penyidikan 34

BAB III. METODE PENULISAN

A. Jenis Penelitian 39
B. Pendekatan Penelitian 39
C. Definisi Konseptual 39
D. Bahan Hukum Penelitian 41
E. Teknik Memperoleh Bahan Hukum 42
F. Teknik Analisis Bahan hukum 43

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Penegakan Hukum Atas Kecelakaan Penerbangan Sipil
   1. Pengaturan Investigasi Kecelakaan Penerbangan Sipil 44
   2. Pengaturan Pidana atas Kecelakaan Penerbangan Sipil 51
   3. Penegakan Hukum Kecelakaan Pesawat Garuda Indonesia Boeing 737-497, PK-GZC, Nomor Penerbangan GA-200 56
B. Hambatan yang dihadapi dalam penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil dan upaya mengatasinya 69

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan 73
B. Saran 74

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 1 Pertanggungjawaban Kecelakaan Pesawat..... 50

Tabel 2 Para korban tewas yang telah teridentifikasi dalam kecelakaan pesawat Garuda Indonesia penerbangan GA-200 56

ABSTRAKSI

RIZKILLAH SURYO WIBOWO, Hukum Internasional, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Juni 2008, Penegakan Hukum Atas Kecelakaan Penerbangan Sipil Berdasarkan Annex 13 Konvensi Chicago 1944 Dan Ketentuan Hukum Nasional (Studi Kecelakaan Pesawat Garuda Indonesia Boeing 737-497 PK-GZC di Bandara Adi Sucipto, Yogyakarta), Nurdin, S.H., M.Hum.; Setyo Widagdo, S.H., M.Hum.

Skripsi ini mengenai Penegakan Hukum Atas Kecelakaan Penerbangan Sipil Berdasarkan Annex 13 Konvensi Chicago 1944 dan Ketentuan Hukum Nasional (Studi Kecelakaan Pesawat Garuda Indonesia Boeing 737-497 PK-GZC di Bandara Adi Sucipto, Yogyakarta). Hal ini dilatarbelakangi adanya permasalahan mengenai penetapan pilot sebagai tersangka oleh kepolisian dengan dugaan tindak kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan pesawat udara sehingga menimbulkan korban jiwa. Dalam kecelakaan penerbangan sipil, akibat kelalaian pilot dan menimbulkan korban, penegakan hukum sangat penting untuk menjamin terciptanya keadilan dan kepastian hukum, baik untuk korban kecelakaan maupun bagi pilot.

Skripsi ini membahas mengenai : (1) penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil berdasarkan Annex 13 Konvensi Chicago 1944 dan ketentuan hukum nasional.; (2) Faktor-faktor yang menghambat dalam penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil dan upaya untuk mengatasinya.

Dalam skripsi ini, Penulis menggunakan metode pendekatan perundang-undangan. Data primer diperoleh dengan penelusuran/telaah kepustakaan dan studi dokumentasi. Data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan dan dokumentasi serta wawancara dengan pihak KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dan Kepolisian Daerah Yogyakarta. Semua bahan hukum dianalisis dengan interpretasi gramatikal, logis dan komparatif.

Hasil yang didapat dalam penelitian ini adalah dalam kecelakaan penerbangan sipil terdapat dua konsep pengaturan, pengaturan tentang investigasi dan pemidanaan. Walaupun demikian, pengaturan investigasi tidak mempengaruhi seorang pilot untuk tidak dapat dipidana. Ada 2 faktor yang menghambat penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil. Pertama adalah perbedaan tujuan/kepentingan dan perbedaan dasar hukum dalam melakukan investigasi bagi KNKT dan penyelidikan bagi Kepolisian., yang dapat menimbulkan kontradiksi dalam menentukan batasan-batasan kewenangan masing-masing pihak. Upaya yang dapat dilakukan adalah pembuatan peraturan perundang-undangan yang mengatur secara tegas mengenai kerja sama yang dilakukan oleh keduanya. Faktor kedua adalah sumber daya manusia dan kurangnya fasilitas yang dibutuhkan untuk kepentingan investigasi atau penyelidikan. Upaya yang dapat dilakukan adalah dengan penyediaan fasilitas yang dibutuhkan KNKT dalam melakukan investigasi serta peningkatan sumber daya manusia bagi pihak kepolisian.

Menyikapi penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil berdasarkan Annex 13 Konvensi Chicago 1944 dan ketentuan hukum nasional serta beberapa faktor yang menghambat dalam penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil dan upaya untuk mengatasinya, maka perlu adanya kebijakan pemerintah yang jelas mengenai penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil sampai ke tataran praktis, baik dalam hal investigasi kecelakaan penerbangan sipil maupun penggunaan hasil investigasi sebagai alat bukti sehingga tidak menimbulkan multitafsir serta dapat diketahui secara jelas batas kewenangan bagi KNKT dan Kepolisian dalam melakukan investigasi atau penyelidikan kecelakaan penerbangan sipil.

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada tanggal 17 Desember 1903, di Kill Devil Hill, North Carolina, dua mekanik sepeda yang berasal dari Dayton Ohio yaitu Wright bersaudara berhasil menerbangkan pesawat udara untuk pertama kalinya di dunia. Sejak itu, pesawat udara semakin berkembang cepat karena didukung oleh pesatnya kemajuan tekhnologi kedirgantaraan. Seiring perkembangan waktu penerbangan mulai masuk dalam dunia industri. Perkembangan industri penerbangan sangat cepat, dan sampai hari ini sarana transportasi udara telah menjadi satu industri yang sangat menjanjikan.

Setelah PD II (Perang Dunia II), Amerika Serikat mengundang sekutu-sekutunya untuk mengadakan konferensi penerbangan sipil internasional di Chicago pada tahun 1944. Konferensi penerbangan sipil internasional di Chicago diselenggarakan dari tanggal 1 November sampai 7 Desember 1944. Konferensi Chicago ini akhirnya menghasilkan Konvensi Chicago yang kemudian menjadi payung hukum (U*mbrella Rule*) bagi penerbangan sipil internasional. Konvensi Chicago 1944 mulai berlaku tanggal 7 April 1947. Konvensi ini membatalkan Konvensi Paris 1919 demikian juga Konvensi Inter Amerika Havana 1928.

Konferensi Chicago 1944 mengeluarkan beberapa ketentuan mengenai penerbangan sipil, salah satunya yaitu Annex 13 Konferensi Chicago 1944 yang merupakan implementasi dari Pasal 26 Konvensi Chicago 1944 yang mengatur tentang investigasi kecelakaan dan insiden pesawat udara.

Menurut Pasal 26 Konvensi Chicago,[1] dalam hal terjadi kecelakaan pesawat udara di wilayah negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, negara tersebut mempunyai kewajiban untuk mengadakan investigasi penyebab kecelakaan pesawat udara. Sepanjang hukum nasional mengizinkan, prosedur dan tata cara investigasi kecelakaan pesawat udara mengacu kepada rekomendasi yang diberikan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.

Annex 13 Konvensi Chicago 1944 mengatur tentang Aircraft Accident Investigation atau investigasi kecelakaan dan insiden pesawat udara. Annex 13 Konvensi Chicago 1944 merupakan panduan bagi negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional untuk melakukan investigasi kecelakaan pesawat udara.

Menurut Annex 13 Konvensi Chicago 1944, *chapter 3*, *General, Objective of the investigation*, "*The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability*".

Berdasarkan ketentuan tersebut, investigasi kecelakaan pesawat udara bertujuan untuk mencegah jangan sampai terjadi kecelakaan pesawat udara dengan sebab yang sama, bukan untuk mencari siapa yang salah dan siapa yang

---

[1] *In the event of an accident to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization. The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State*

dapat dipertanggungjawabkan, serta bukan untuk menyalahkan ataupun untuk penuntutan hukum.

Negara Indonesia mengadopsi ketentuan-ketentuan penerbangan internasional dalam Hukum Udara Nasional melalui Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan. Hal ini karena Indonesia terdaftar sebagai negara anggota pada Konvensi Chicago 1944 dan secara legal formal harus memberlakukan ketentuan-ketentuan yang ada di dalamnya beserta dengan aturan tambahannya (Annexes, terutama Annex 13, mengenai investigasi kecelakaan dan insiden pesawat udara) seperti yang secara tegas dinyatakan dalam Preambule Penjelasan UURI No. 15/1992 tentang Penerbangan, yaitu:

> Mengingat Indonesia sebagai salah satu negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (International Civil Aviation Organisation/ICAO), maka ketentuan-ketentuan penerbangan internasional sebagaimana tercantum dalam Konvensi Chicago 1944 beserta Annexes dan dokumen-dokumen teknis operasionalnya serta konvensi-konvensi internasional terkait lainnya, merupakan ketentuan-ketentuan yang harus ditaati sesuai dengan kepentingan nasional.

Seiring dengan perkembangan kebutuhan masyarakat terhadap transportasi, tuntutan akan peningkatan kualitas pelayanan, keamanan dan keselamatan transportasi juga semakin besar. Beberapa peristiwa kecelakaan transportasi yang terjadi dapat dijadikan contoh bahwa walaupun telah memenuhi standar dan prosedur keselamatan yang berlaku, namun kesalahan sekecil apapun dapat menimbulkan ancaman bagi keselamatan transportasi. Kecelakaan dapat menimbulkan korban jiwa maupun kerugian harta benda yang tidak sedikit jumlahnya.

Pada tanggal 7 Maret 2007 di Indonesia terjadi kecelakaan pesawat udara Boeing 737-497, tercatat dengan nomor registrasi PK-GZC yang dioperasikan oleh Garuda Indonesia. Pesawat ini berangkat dari bandar udara Soekarno-Hatta, Jakarta menuju bandar udara Adi Sucipto, Yogyakarta, dengan nomor penerbangan GA 200. Penerbangan tersebut membawa dua pilot, lima awak kabin, dan 133 penumpang. Pesawat udara ini mengalami kecelakaan setelah gagal mendarat dan terperosok ke luar landasan di Bandara Adi Sucipto Yogyakarta. Akibat kecelakan tersebut, 119 penumpang selamat, seorang awak kabin dan 20 penumpang meninggal, termasuk 6 warga asing yang kebanyakan warga Negara Australia.

Penerbangan Garuda Boeing 737-497, PK-GZC, dengan nomor penerbangan GA-200 merupakan kegiatan penerbangan niaga (komersial). Kegiatan penerbangan komersial merupakan bagian dari kegiatan penerbangan sipil bersifat internasional. Oleh karena sifatnya tersebut, negara-negara yang meratifikasi konvensi-konvensi internasional akan mengikuti standar-standar internasional dalam menjalankan usaha penerbangannya.[2]

Setiap terjadi kecelakaan pesawat udara di wilayah Republik Indonesia, dilakukan penelitian untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan, hal ini sesuai dengan isi Pasal 26 Konvensi Chicago yang mengatur bahwa dalam hal terjadi kecelakaan pesawat udara di wilayah negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, negara tersebut mempunyai kewajiban untuk mengadakan investigasi penyebab kecelakaan pesawat udara. Aturan Pasal 26

[2] Adi Kusumaningrum, 2008, ***Analisis Hukum Udara Internasional Terhadap Kecelakaan Pesawat Garuda GA-200 Di Yogyakarta Tanggal 7 Maret 2007***, Makalah disampaikan pada diskusi rutin bagian Hukum Internasional FHUB pada 1 April 2008, hal 1.

Konvensi Chicago tersebut diadopsi kedalam Pasal 34 ayat (1) UU No.15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan yang berbunyi: *"*Pemerintah melakukan penelitian mengenai penyebab setiap kecelakaan pesawat udara yang terjadi di wilayah Republik Indonesia*"*.

Investigasi kecelakaan pesawat udara Garuda Indonesia Boeing 737-497, registrasi PK-GZC dilakukan oleh sebuah lembaga non struktural di lingkungan Departemen Perhubungan yaitu Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). Investigasi kecelakaan pesawat udara menjadi wewenang dan tanggung jawab sub Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi Udara (berada di bawah KNKT). Kewenangan komite melakukan penelitian diatur dalam Pasal 94-97 Peraturan Pemerintah No.3/2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan Jo. Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999 Tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Pada tanggal 22 Oktober 2007 dikeluarkan hasil investigasi atas kecelakaan pesawat udara Garuda GA-200, yang menyatakan bahwa kecelakaan pesawat udara tersebut diakibatkan karena adanya faktor kesalahan manusia (*Human Error*). Hasil investigasi ini menerangkan bahwa Pilot Marwoto melakukan kealpaan sehingga mengakibatkan kecelakaan pesawat udara tersebut.

Hasil investigasi dari KNKT dijadikan bukti awal permulaan bagi aparat penegak hukum untuk melakukan penyelidikan adanya perbuatan tindak pidana dalam kecelakaan tersebut. Berdasarkan penyelidikan tersebut Kapten pilot pesawat Garuda Boeing Boeing 737-497, PK-GZC, Marwoto Komar, ditetapkan sebagai tersangka dalam kasus kecelakaan pesawat dengan nomor penerbangan GA-200 di Bandara Adi sucipto, Yogyakarta.

Setelah menjalani pemerikasaan aparat penegak hukum melakukan penahanan terhadap Marwoto Komar. Marwoto dijebloskan ke sel tahanan Polda Yogyakarta sejak Senin malam tanggal 4 Februari 2008 sekitar pukul 19.20 WIB, setelah 10 jam diperiksa. Marwoto Komar ditahan selama 20 hari melalui surat perintah penahanan No. Pol.:SP. Han/Q/II/2008/Dit Reskrim. Marwoto diduga melakukan tindak pidana karena alpa menyebabkan pesawat udara Boeing 737-497, PK-GZC hancur dan 21 orang meninggal dunia pada 7 maret 2007. Pilot Marwoto dijerat dengan pasal berlapis yaitu Pasal 359, 360, 361, dan 479 ayat g KUHP, pasal tersebut mengatur soal kealpaan seseorang yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain.

Aksi penahanan pilot Marwoto yang dilakukan oleh kepolisian RI menimbulkan protes dari berbagai asosiasi pilot, baik asosiasi pilot nasional seperti Asosiasi Pilot Garuda dan Federasi Pilot Indonesia, maupun asosiasi pilot internasional seperti The International Federation of Airlines Pilots Association (IFALPA/Federasi Asosiasi Pilot Internasional), Australian Federation of Air Pilot (AFAP), Flight Safety Foundation (Mesir), Airlines Pilots Association (ALPA/Jepang), Airlines Pilots Association (Afrika Selatan) dan ANPAC (Italia). Mereka memprotes langkah Pemerintah RI yang melakukan penahanan terhadap pilot GA-200 Marwoto Komar. Mereka berpedoman pada aturan hukum internasional, bahwa aturan yang ada di Indonesia tidak bisa menjadi dasar untuk menghukum, tapi bagian dari pelajaran industri penerbangan.[3]

---

[3] ***Seratus Federasi Pilot Dunia Bela Marwoto***, http://www.surya.co.id, diakses tanggal 25 Februari 2008

Menurut asosiasi pilot tersebut, peraturan yang di keluarkan oleh ICAO yang terdapat dalam Annex 13 Konvensi Chicago 1944, mengatur bahwa investigasi kecelakaan dilakukan untuk mencegah berulangnya kecelakaan bukan mencari kesalahan dan menuntut ganti rugi dan data hasil investigasi KNKT oleh ICAO tidak di perkenankan menjadi barang bukti di pengadilan.

Kasus kecelakaan pesawat Garuda GA-200 mendapat tanggapan dari praktisi penerbangan khususnya di Indonesia yang menyatakan bahwa tindakan menerapkan aturan pemidanaan terhadap pilot seharusnya tidak dilakukan karena akan mengkhawatirkan industri penerbangan dunia. Tindakan tersebut dapat membahayakan industri penerbangan karena telah melumpuhkan tugas utama KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dan masyarakat dalam mencari tahu berbagai faktor penyebab kecelakaan dan pencegahnya agar kecelakaan pesawat udara dengan sebab yang sama tidak terjadi lagi dikemudian hari.

Berdasarkan uraian di atas, dapat diketahui adanya polemik mengenai penetapan pilot Marwoto Komar sebagai tersangka oleh kepolisian dengan ancaman pidana Pasal 359, Pasal 360, Pasal 361 dan Pasal 479 poin g KUHP. Dalam hal ini, terdapat dua pendapat hukum yang berbeda: Pertama, berdasarkan aturan internasional (annex 13 Konvensi Chicago) yang menyebutkan bahwa investigasi atas kecelakaan penerbangan bertujuan untuk mencegah jangan sampai terjadi kecelakaan pesawat udara dengan sebab yang sama, tidak untuk mencari siapa yang salah dan siapa yang dapat dipertanggungjawabkan, serta tidak untuk menyalahkan ataupun untuk penuntutan hukum, dan menuntut agar aparat kepolisian membebaskan pilot Marwoto Komar. Kedua, berdasarkan isi Pasal 27

UUD 1945 yang berbunyi "*Segala warga negara bersamaan kedudukannya didalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya*", maka tidak ada kekebalan hukum terhadap seorang pilot dan menuntut agar proses hukum terhadap Marwoto tetap dilanjutkan.

Di dalam kecelakaan penerbangan sipil, yang disebabkan kealpaan pilot dan menimbulkan korban, penegakan hukum sangat penting untuk menjamin terciptanya keadilan dan kepastian hukum, baik untuk korban kecelakaan maupun bagi pilot. Oleh karena itu, Peneliti tertarik untuk mengkaji lebih mendalam mengenai Penegakan Hukum Atas Kecelakaan Penerbangan Sipil Berdasarkan Annex 13 Konvensi Chicago 1944 dan Ketentuan Hukum Nasional.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil berdasarkan Annex 13 Konvensi Chicago 1944 dan ketentuan hukum nasional?
2. Apa hambatan yang dihadapi dalam penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil dan bagaimana upaya mengatasinya?

C. Tujuan Penulisan

1. Mendeskripsikan dan menganalisis penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil berdasarkan Annex 13 Konvensi Chicago 1944 dan ketentuan hukum nasional.

2. Mengidentifikasi dan menganalisis hambatan yang dihadapi dalam penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil serta upaya mengatasi hambatan tersebut.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat teoritis

Penelitian ini dilakukan untuk dapat dijadikan referensi bagi penelitian-penelitian dibidang ini dan sebagai salah satu bentuk sumbangsih yang dapat Peneliti berikan kepada almamater, dan guna pengembangan ilmu hukum khususnya hukum udara berkaitan dengan Penegakan Hukum Atas Kecelakaan Penerbangan Sipil Berdasarkan Annex 13 Konvensi Chicago 1944 dan Ketentuan Hukum Nasional.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Pemerintah

Diharapkan hasil dari penelitian ini dapat memberikan masukan dalam merumuskan kebijakan yang berkaitan dengan Penegakan Hukum Atas Kecelakaan Penerbangan Sipil.

b. Bagi Badan Peradilan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi serta dijadikan bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan yang berkaitan dengan perkara kecelakaan penerbangan sipil.

c. Bagi Departemen Kepolisian.

Diharapkan hasil dari penelitian ini dapat memberikan kontribusi pemikiran dalam rangka penegakan hukum yang berlaku berkaitan dengan perkara kecelakaan penerbangan sipil.

d. Bagi Pilot

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi mengenai Penegakan Hukum Atas Kecelakaan Penerbangan Sipil.

e. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi mengenai Penegakan Hukum Atas Kecelakaan Penerbangan Sipil.

E. Sistematika Penulisan

Untuk memperoleh hasil yang baik dan mudah dipahami maka diperlukan suatu sistematika penulisan yang benar. Adapun penulisan ini dirinci sebagai berikut:

BAB I. PENDAHULUAN

Mendiskripsikan secara umum mengenai duduk perkara yang dijadikan obyek penelitian serta tujuan dan kegunaan penelitian. Sistematika bab yang pertama ini adalah sebagai berikut:

1. Latar Belakang
2. Rumusan Masalah
3. Tujuan Penelitian
4. Manfaat Penelitian
5. Sistematika Penulisan

BAB II. KAJIAN PUSTAKA

Mendiskripsikan kerangka teori yang berisi pemikiran-pemikiran secara teoritis yang relevan dengan bahan hukum-bahan hukum penelitian. Kerangka dasar teori yang digunakan dalam penulisan ini menjelaskan tentang:

1. Pesawat Udara
2. Penerbangan
3. Kecelakaan Penerbangan
4. Investigasi Kecelakaan Penerbangan
5. Penegakan Hukum Atas Kecelakaan Penerbangan

BAB III. METODE PENULISAN

Mendiskripsikan dan mengolah bahan hukum-bahan hukum yang diperoleh dari penelitian. Adapun runtutan dari metode penulisan adalah sebagai berikut:

1. Jenis Penelitian
2. Pendekatan Penelitian
3. Definisi Konseptual
4. Bahan Hukum Penelitian
5. Teknik Memperoleh Bahan Hukum
6. Teknik Analisis Bahan hukum

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Memberikan analisis dari bahan hukum sehingga dapat ditemukan jawaban dari rumusan masalah yang berisi tentang penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil berdasarkan Annex 13 Konvensi Chicago dan ketentuan hukum nasional, serta hambatan apa yang dihadapi dalam penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil, serta bagaimana upaya mengatasinya.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Memberikan *conclution* dari pembahasan serta rekomendasi bagi pihak-pihak terkait. Terdiri dari:

1. Kesimpulan
2. Saran

DAFTAR PUSTAKA

BAB II

KAJIAN UMUM TENTANG

PENEGAKAN HUKUM ATAS KECELAKAAN PENERBANGAN SIPIL

A. Pesawat Udara

Pengertian pesawat udara berbeda-beda karena adanya berbagai macam konvensi-konvensi internasional maupun dalam peraturan nasional suatu Negara. Dalam penelitian ini digunakan dua macam peraturan, yaitu Konvensi Chicago 1944 dan UU No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan di Indonesia.

Konvensi Chicago 1944 menerangkan bahwa "Pesawat udara adalah suatu mesin yang bisa mendapat dorongan dalam atmosfer dari reaksi-reaksi dari udara selain daripada reaksi-reaksi udara terhadap permukaan bumi".[4]

Undang-Undang No. 15/1992 Tentang Penerbangan Pasal 1 ayat (3) menyebutkan bahwa: "Pesawat Udara adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara".

Ada 3 jenis pesawat udara yaitu pesawat udara negara, pesawat udara sipil dan pesawat udara sipil asing.

1. Pesawat udara non-sipil (negara)

   Konvensi Chicago 1944 Pasal 3 huruf (b) memberikan definisi pesawat udara non-sipil sebagai berikut: "*Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft*".

[4] *ICAO's International Standards and Recommended Practices, Chapter I, Definitions.*

Konvensi Paris 1919 Pasal 3 (b) memberikan definisi pesawat udara non-sipil sebagai berikut:

> *The following shall be deemed to be State aircraft:*
> *(a) Military aircraft*
> *(b) Aircraft exclusively employed in State service, such as posts, customs, police*
> *Every other aircraft shall be deemed to be deemed to be private aircraft.*

Berdasarkan definisi tersebut maka yang disebut sebagai pesawat udara negara menurut Konvensi Paris 1919 adalah pesawat udara yang digunakan sebagai pesawat militer dan melaksanakan tugas kenegaraan.

Pasal 1 ayat (7) UU No. 15/1992 menjelaskan pengertian pesawat udara negara yaitu:

> Pesawat udara negara adalah pesawat udara yang dipergunakan oleh Angkatan Bersenjata Republik Indonesia dan pesawat udara instansi Pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan untuk menegakkan hukum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2. Pesawat udara sipil

Pengertian pesawat udara sipil tidak banyak disebutkan dan dijelaskan dalam konvensi-konvensi internasional. Dalam Konvensi Chicago 1944 tidak menjelaskan secara rinci mengenai pesawat udara sipil, tetapi diberikan definisi pesawat udara non-sipil.

Konvensi Chicago 1944 Pasal 3 (b) memberikan definisi pesawat udara non-sipil sebagai berikut: "*Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft*".

Konvensi Chicago hanya memberikan pengertian yang jelas mengenai pesawat udara non-sipil, akan tetapi tidak memberikan definisi apapun mengenai pesawat udara sipil, maka dapat diinterpretasikan pengertian pesawat udara sipil, yaitu pesawat udara yang bukan dimiliki dan dioperasikan oleh pemerintah.

Hukum nasional Indonesia melalui UU No. 15/1992 Pasal 1 ayat (8) memberikan pengertian pesawat udara sipil sebagai berikut: "Pesawat udara sipil adalah pesawat udara selain pesawat udara negara".

Definisi semacam ini juga menimbulkan pertanyaan pesawat apa saja yang bukan merupakan pesawat udara negara sehingga dapat dikategorikan pesawat udara sipil. Pasal 1 ayat (7) UU No. 15/1992 menjelaskan pengertian pesawat udara negara, yaitu:

> Pesawat udara negara adalah pesawat udara yang dipergunakan oleh Angkatan Bersenjata Republik Indonesia dan pesawat udara instansi Pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan untuk menegakkan hukum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dengan demikian jika suatu pesawat di Indonesia tidak digunakan oleh Angkatan Bersenjata Republik Indonesia dan bukan milik instansi Pemerintah yang diberi fungsi dan kewenangan untuk menegakkan hukum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, maka pesawat udara tersebut disebut sebagai pesawat udara sipil.

3. Pesawat udara sipil asing

UU No. 15/1992 Pasal 1 ayat (9) memberikan pengertian pesawat udara sipil asing sebagai berikut: “Pesawat udara sipil asing adalah pesawat udara yang didaftarkan dan/atau mempunyai tanda pendaftaran negara bukan Indonesia”.

B. Penerbangan

Undang-undang No. 15/ 1992 Tentang Penerbangan, Pasal 1 angka (1) menyebutkan pengertian dari penerbangan, yaitu: ”Segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kegiatan dan fasilitas penunjang lain yang terkait”.

Berdasarkan Undang-undang Penerbangan No. 15/ 1992, Pesawat udara adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara.

Bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.

Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.

Melihat keterangan yang tercantum di atas dapat diambil sebuah kesimpulan bahwa pengertian penerbangan sipil adalah penggunaan pesawat udara sipil yang kegiatannya dibidang angkutan udara.

Kegiatan Angkutan udara terdiri atas 3 (tiga) jenis sebagaimana diatur dalam Pasal 36-38 Undang-undang No. 15 tahun 1992 Tentang Penerbangan jo. Pasal 8 Peraturan Pemerintah No. 40 tahun 1995 Tentang Angkutan Udara, yaitu:

1. Angkutan udara niaga

   Angkutan udara Niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut bayaran.

   Kegiatan angkutan udara niaga yang melayani angkutan di dalam negeri atau ke luar negeri hanya dapat diusahakan oleh badan hukum Indonesia yang telah mendapat izin (pasal 36 ayat (1) UU penerbangan).

   Lebih lanjut angkutan udara niaga ini diatur dalam PP No. 40 tahun 1995 Tentang Angkutan udara Pasal 8 ayat (1), bahwa angkutan udara niaga ini meliputi:

   a. Angkutan udara niaga berjadwal

      Angkutan udara niaga secara berjadwal adalah pelayanan angkutan udara niaga dalam rute penerbangan yang dilakukan secara tetap dan teratur.

   b. Angkutan udara niaga tidak berjadwal

      Angkutan udara niaga secara tidak berjadwal adalah pelayanan angkutan udara niaga yang tidak terikat pada rute serta jadwal penerbangan yang tetap dan teratur

2. Angkutan udara bukan niaga

Angkutan udara bukan niaga dalam penjelasan Pasal 8 ayat (1) huruf b PP No. 40 tahun 1995 yaitu: “Kegiatan angkutan udara yang dilaksanakan oleh Badan hukum Indonesia, yang kegiatan pokoknya bukan usaha angkutan udara dan hanya untuk mendukung kegiatan pokok badan hukum tersebut atau perorangan”.

Kegiatan bukan angkutan udara niaga dapat berupa:

a. Angkutan udara untuk kegiatan keudaraan (*aerial work*) yaitu kegiatan yang menggunakan pesawat udara antara lain untuk penyemprotan, penyerbukan pemotretan, survei, olah raga keudaraan atau kegiatan lainnya.
b. Angkutan udara untuk kegiatan pendidikan awak pesawat udara yaitu kegiatan yang menggunakan pesawat udara khusus untuk kepentingan pendidikan awak kokpit pesawat udara.
c. Angkutan udara bukan niaga lainnya yang kegiatan pokoknya bukan usaha angkutan udara niaga.

3. Angkutan udara perintis

Dalam Pasal 38 ayat (1) Undang-Undang Penerbangan mengatur tentang angkutan udara perintis. Pasal tersebut berbunyi: ”Pemerintah menyelenggarakan angkutan udara perintis untuk melayani jaringan dan rute penerbangan yang menghubungkan daerah-daerah terpencil dan pedalaman yang sukar terhubungi oleh moda transportasi lain”.

Penyelenggaraan angkutan udara perintis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38 ayat (1) Undang-Undang Penerbangan diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah No. 40 tahun 1995 Tentang Angkutan udara pada Bab II, bagian ketiga, Pasal 25 dan Pasal 26.

Pasal 25 peraturan pemerintah No. 40 tahun 1995 berbunyi: *"*Angkutan udara perintis diselenggarakan oleh pemerintah dan dilakukan secara berjadwal pada rute penerbangan perintis sebagaimana dimaksud dalam pasal 10 ayat (3) huruf c*"*.

Dalam suatu penerbangan tanggung jawab atas keselamatan penerbangan terletak pada seorang pilot.[5] Pilot adalah sebutan untuk orang yang mengemudikan pesawat udara.

Sebagai sebuah profesi yang menuntut keahlian (*skill*) dalam mengemudikan sebuah pesawat, seorang pilot harus menempuh ujian resmi yang diadakan oleh sekolah penerbangan. Jika dinyatakan lulus dalam ujian, maka pilot akan mendapat sertifikasi terbang, yaitu suatu surat pengakuan kemampuan sang pilot untuk menerbangkan pesawat dengan tipe/ukuran tertentu.

Keahlian seorang pilot dalam menerbangkan pesawat niaga (komersial) merupakan dasar utama yang menentukan kualitas seorang pilot. Faktor-faktor pendukung keahlian seorang pilot selain surat sertifikasi adalah jumlah jam terbang yang telah dimiliki.

Dalam tugasnya di dalam kokpit pesawat, pilot dibantu oleh seorang ko-pilot. Selama penerbangan berlangsung mulai dari *take off* hingga *landing*, pilot dan ko-pilot akan mengikuti jalur-jalur penerbangan yang telah terprogram

---

[5] ***http://id.wikipedia.org/wiki/Pilot***, diakses tanggal 27 Februari 2008.

melalui bantuan navigasi pesawat dan mengikuti informasi yang diberikan oleh menara kontrol lalu-lintas bandar udara.

Di dalam sebuah penerbangan niaga (komersial), pilot dan ko-pilot bertugas mengemudikan pesawat sementara pramugari dan pramugara akan melayani kebutuhan para penumpang. Pilot, ko-pilot dan pramugari/pramugara adalah awak kabin pesawat.

C. Kecelakaan Penerbangan

Menurut E. Suherman, kecelakaan adalah suatu kejadian yang menimbulkan kerugian pada penumpang, baik sehingga ia tewas atau luka-luka, dan terjadi selama penumpang berada dalam pengawasan pengangkut udara dan kejadian itu harus ada hubungannya dengan pengangkutan udara.[6]

Di dalam dunia penerbangan, sehubungan dengan kecelakaan pesawat udara dikenal dua pengertian masing-masing kecelakaan (*accident*) dan kejadian (*incident*). Kecelakaan (*accident*) adalah peristiwa di luar kemampuan manusia yang terjadi antara penumpang naik pesawat udara dalam rangka melaksanakan penerbangan ke bandar udara tujuan, tetapi mengalami luka tetap atau sementara atau meninggal dunia karena benturan dengan badan pesawat udara atau terkena semburan mesin jet atau pesawat udara mengalami kerusakan struktural atau penggantian peralatan atau pesawat udara hilang sama sekali, sedangkan kejadian

---

[6] Rahayu Hartini, ***Hukum Pengangkutan, Cetakan Pertama***, Universitas Muhammadiyah Malang Press, Malang, 2007, hal 235.

(*incident*) adalah suatu peristiwa diluar kecelakaan yang cenderung menimbulkan kecelakaan.[7]

Konvensi Chicago 1944 mendefinisikan '*accident*' sebagai berikut:[8]

> *An occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, in which:*
> *a). a person is fatally or seriously injured as a result of:*
> - *being in the aircraft, or*
> - *direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or*
> - *direct exposure to jet blast,*
>
> *except when the injuries are from natural causes, selfinflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or*
> *b). the aircraft sustains damage or structural failure which:*
> - *adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and*
> - *would normally require major repair or replacement of the affected component,*
>
> *except for engine failure or damage, when the damage is limited to the engine, its cowlings or accessories; or for damage limited to propellers, wing tips, antennas, tires, brakes, fairings, small dents or puncture holes in the aircraft skin; or*
> *c). the aircraft is missing or is completely inaccessible.*
>
> *Note 1.— For statistical uniformity only, an injury resulting in death within thirty days of the date of the accident is classified as a fatal injury by ICAO.*
> *Note 2.— An aircraft is considered to be missing when the official search has been terminated and the wreckage has not been located*

Suatu kejadian (*occurrence*) dapat dikatakan sebagai kecelakaan menurut Pasal 17 Konvensi Warsawa 1929 yaitu apabila kejadian/peristiwa tersebut merupakan suatu kejadian yang luar biasa (*unsual*) atau tidak dapat diperkirakan sebelumnya (*unexpected*).

---

[7] H. K. Martono, ***Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional, bagian pertama***, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, hal 31.

[8] *ICAO's*, ***Op.Cit***.

Di dalam *Black's Law Dictionary, 'accident'* dijelaskan, antara lain, sebagai berikut:

> *Wholly ar partly through human agency; an event which under the circumstances is unusual and unexpected by the person to whom it happens; ... an unusual or unexpected result attending the operation or performance of a usual or necessary act or event; ...*

Jadi, kecelakaan adalah suatu kejadian luar biasa yang tidak diharapkan atau tidak dapat diperkirakan sebelumnya oleh pihak korban.[9]

Defenisi tentang kecelakaan pesawat udara juga dapat ditemukan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Negara No. T11/2/4U, tanggal 30 November 1960 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Indonesia, yang seluruhnya ditulis dalam bahasa inggris dengan judul *Civil Aviation Safety Regulation (CASR). Section* 39.0.2.a. berbunyi sebagai berikut:[10]

> *An aircraft accident means occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until the time all such persons have disembarked in which:*
> 1. *Any person suffers death or serious injury as a result of being or upon the aircraft or by direct contract with the aircraft or anything attached to the aircraft.*
> 2. *The aircraft suffers substantial damage.*
> 3. *A collision where two or more air crafts are involved.*

Berdasarkan beberapa pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa untuk mengkualifikasi suatu kejadian sebagai *accident* harus mengandung unsur kejadian yang luar biasa (*unusual*), tidak dapat diperkirakan sebelumnya (*unexpected*), kejadian yang tidak menguntungkan (*unfortunate event*), kejadian yang tidak diinginkan (*unlooked for event*), bencana (*disaster*), dan adanya korban

---

[9] H.E. Saefullah, ***Beberapa Masalah Pokok Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara***, Pusat Penerbitan Universitas LPPM Universitas Islam Bandung, Bandung, 1999, hal 18.

[10] ***Ibid***, hal 17.

jiwa yang terjadi selama di pesawat akibat kontak fisik dengan bagian manapun dari pesawat atau terkena ledakan pesawat.

Terkait dengan kasus, penerbangan Garuda nomor penerbangan GA-200 mengalami peristiwa *hard landing*. Yang dimaksud *hard landing* adalah sebuah proses pendaratan dimana saat roda pesawat menyentuh landasan, proses sentuhan (*touch*) itu berlangsung sangat keras. Kejadian *hard landing* merupakan kejadian yang luar biasa, tidak dapat diperkirakan, tidak diinginkan, dan mengakibatkan korban jiwa yang terjadi selama di pesawat akibat kontak fisik dengan bagian dari pesawat atau terkena ledakan pesawat, sehingga *hard landing* dapat dikategorikan sebagai '*accident*' dan dapat ditindaklanjuti dengan konvensi-konvensi internasional.

D. Investigasi Kecelakaan Penerbangan

Pada tahun 1944 konferensi penerbangan sipil internasional yang diadakan di Chicago, Amerika Serikat, menghasilkan Konvensi Chicago yang kemudian menjadi payung hukum (U*mbrella Rule*) bagi penerbangan sipil internasional.

Sepanjang menyangkut keselamatan penerbangan, khususnya ketentuan yang berkenaan dengan operasi penerbangan, konferensi penerbangan sipil internasional sepakat hampir semua ketentuan yang pernah diatur dalam konvensi Paris 1919, maupun konvensi Havana 1928 disetujui untuk diatur kembali dalam konvensi Chicago 1944.

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 berbunyi: "*The contracting States recognize that every States has complete and exclusive souvereignty over the airspace above its territory*".

Pasal tersebut mengakui bahwa setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan penuh atas ruang udara di atas wilayah teritorialnya. Ketentuan tersebut memberikan konsekuensi bahwa konvensi menyerahkan sepenuhnya kepada Negara anggota untuk mengatur semua masalah hukum dan regulasi penerbangan apakah akan mengikuti rekomendasi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional atau tidak, walaupun hukum internasional menganjurkan untuk memenuhi.[11]

Berkaitan dengan hal investigasi kecelakaan pesawat udara, Konferensi Chicago 1944 mengeluarkan beberapa ketentuan mengenai penerbangan sipil, salah satunya Pasal 26 Konvensi Chicago 1944.

Pasal 26 Konvensi Chicago berbunyi:

> *In the event of an accident to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization. The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State.*

Ketentuan tersebut menerangkan bahwa dalam hal terjadi kecelakaan pesawat udara di wilayah negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, negara tersebut mempunyai kewajiban untuk mengadakan investigasi penyebab kecelakaan pesawat udara. Sepanjang hukum nasional mengizinkan, prosedur dan tata cara investigasi kecelakaan pesawat udara

[11] H. K. Martono, ***Op.Cit***, hal 18.

mengacu kepada rekomendasi yang diberikan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.

Sebagai implementasi Pasal 26 Konvensi Chicago 1944 dikeluarkan Annex 13 Konvensi Chicago 1944 Tentang *Aircraft Accident Investigation* atau investigasi kecelakaan dan insiden pesawat udara. Annex 13 Konvensi Chicago 1944 merupakan panduan bagi negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional untuk melakukan investigasi kecelakaan pesawat udara.

Di dalam Annex 13 dijelaskan bahwa tujuan investigasi kecelakaan pesawat udara adalah untuk mencegah jangan sampai terjadi kecelakaan pesawat udara dengan sebab yang sama, bukan untuk mencari siapa yang salah dan siapa yang dapat dipertanggungjawabkan, serta bukan untuk menyalahkan ataupun untuk penuntutan hukum. "*The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability*".

Negara Indonesia mengadopsi ketentuan-ketentuan penerbangan internasional dalam Hukum Udara Nasional malalui Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan. Hal ini karena Indonesia terdaftar sebagai negara anggota pada Konvensi Chicago 1944 dan secara legal formal harus memberlakukan ketentuan-ketentuan yang ada di dalamnya beserta dengan aturan tambahannya (Annexes, terutama Annex 13, mengenai investigasi kecelakaan dan insiden pesawat udara) seperti yang secara tegas dinyatakan dalam Preambule Penjelasan UURI No. 15/1992 Tentang Penerbangan, yaitu:

> Mengingat Indonesia sebagai salah satu negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (International Civil Aviation Organisation/ICAO), maka ketentuan-ketentuan penerbangan internasional sebagaimana tercantum dalam Konvensi

> Chicago 1944 beserta Annexes dan dokumen-dokumen teknis operasionalnya serta konvensi-konvensi internasional terkait lainnya, merupakan ketentuan-ketentuan yang harus ditaati sesuai dengan kepentingan nasional.

Pasal 34 ayat (1) UU No.15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan menyatakan bahwa: "Pemerintah melakukan penelitian mengenai penyebab setiap kecelakaan pesawat udara yang terjadi di wilayah Republik Indonesia".

Penjelasan Pasal 34 ayat (1) UU No. 15/1992:

> Penelitian mengenai penyebab kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini, dilakukan oleh suatu panitia yang anggotanya terdiri dari para ahli di bidang penerbangan dan bidang-bidang lain sesuai kebutuhan.
>
> Semua keterangan atau data yang ditemukan dari kegiatan penelitian tidak dimaksudkan untuk mempertanggungjawabkan kesalahan pada pihak-pihak yang terkait, melainkan untuk mencegah jangan sampai terjadi lagi kecelakaan pesawat udara dengan penyebab yang sama.

Pasal tersebut menjelaskan bahwa setiap terjadi kecelakaan pesawat udara di wilayah Republik Indonesia, dilakukan penelitian untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan. Penelitian mengenai penyebab kecelakaan, dilakukan oleh suatu panitia yang anggotanya terdiri dari para ahli di bidang penerbangan dan bidang-bidang lain sesuai kebutuhan yang dalam hal ini menjadi wewenang dan tanggung jawab sub Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi Udara (berada di bawah KNKT/Komite Nasional Keselamatan Transportasi). Kewenangan komite melakukan penelitian diatur dalam Pasal 94-97 Peraturan Pemerintah No.3/2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan Jo. Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999 Tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Hasil investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi antara lain memuat infomasi faktual, hasil analisis, daftar penyebab pokok kecelakaan dan rekomendasi keselamatan penerbangan (*safety recommendation*) serta tindakan keselamatan penerbangan (*safety action*).

Hukum international maupun regulasi penerbangan nasional melarang hasil investigasi KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) digunakan dalam proses penuntutan di persidangan. Hasil investigasi KNKT tidak bisa dijadikan barang bukti untuk proses hukum, terutama di pengadilan.[12]

E. Penegakan Hukum Atas Kecelakaan Penerbangan

1. Penegakan Hukum

Penegakan hukum dapat diartikan sebagai tindakan menerapkan perangkat atau sarana yang dimaksudkan untuk melaksanakan sanksi hukum guna menjamin ditaatinya ketentuan yang telah ditetapkan. Dalam pengertian luas, penegakan hukum mencakup penataan terhadap aturan maupun batasan yang ditetapkan serta pemberian sanksi apabila aturan atau batasan tersebut dilanggar. Sanksi tersebut dapat berupa tindakan administrasi dan tindakan yudisial, baik keperdataan maupun kepidanaan.

Soerjono Soekanto dalam naskah pidato pengukuhan sebagai Guru Besar tetap dalam Sosiologi Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia, mengatakan bahwa secara konsepsional, maka inti dan arti penegakan hukum terletak pada kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan mengejawantah

[12] Hukumonline, ***Temuan KNKT Tidak Bisa Dijadikan Barang Bukti***, www.hukumonline.com diakses tanggal 21 Februari 2008.

dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara, dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Menurut Soerjono Soekanto, masalah pokok dari penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mempengaruhinya.

Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum tersebut adalah:[13]

a. Faktor hukumnya sendiri.
b. Faktor penegak hukum, yaitu pihak yang membentuk dan menerapkan hukum.
c. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
d. Faktor masyarakat, yaitu lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau ditetapkan.
e. Faktor kebudayaan, yaitu sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan karsa manusia dalam pergaulan hidup.

Adapun gangguan terhadap penegakan hukum yang berasal dari ketentuan perundang-undangan disebabkan oleh beberapa faktor sebagai berikut:

a. Tidak diikutinya asas berlakunya undang-undang
b. Belum adanya peraturan pelaksana yang sangat dibutuhkan, untuk menerapkan undang-undang
c. Ketidakjelasan arti kata-kata dalam undang-undang mengakibatkan kesimpangsiuran di dalam penafsiran serta penerapannya.

---

[13] Soerjono Soekanto, ***Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum***, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004, hal 8.

Dalam penegakan hukum perlu diperhatikan 3 unsur yaitu:

a. Kepastian hukum

   Kepastian hukum merupakan perlindungan yustiabel terhadap tindakan sewenang-wenang, yang diharapkan dalam keadaan tertentu.

b. Kemanfaatan

   Hukum adalah untuk manusia, maka pelaksanaan hukum harus memberi manfaat atau kegunaan bagi masyarakat. Jangan sampai karena hukumnya dilaksanakan timbul keresahan dalam masyarakat.

c. Keadilan

   Hukum identik dengan keadilan, hukum itu bersifat umum, mengikat semua orang, bisa menyamaratakan. Sebaliknya keadilan subjektif, individualistis dan tidak bisa menyamaratakan.

Dalam penegakan hukum harus ada kompromi antara ketiga unsur tersebut. Ketiga unsur tersebut harus mendapat perhatian secara proporsional dan seimbang.

2. Tanggung Jawab

Di dalam kehidupan sehari-hari pengertian tanggung jawab diartikan sangat luas dan abstrak, sebagaimana yang dikatakan tanggungjawab keluarga, tanggung jawab moral, tanggung jawab masyarakat, atau orang mengatakan harus mempunyai rasa tanggung jawab.[14]

---

[14] Askurin Iwan, Hand Out Kuliah, ***Perbuatan Melawan Hukum***, 28 Mei 2005.

Schutz dalam desertasinya membagi tanggung jawab menjadi dua yaitu tanggung jawab abstrak dan tanggung jawab konkrit. Tanggung jawab abstrak adalah suatu keadaan tertentu dari tanggung jawab, juga terhadap keadaan-keadaan yang mungkin akan terjadi seperti yang disebut diatas yaitu perasaan tanggung jawab dan sebagainya. Tanggung jawab Konkrit yaitu tanggung jawab terhadap kejadian-kejadian yang nyata.

Dengan demikian tanggung jawab berarti orang harus menanggung untuk menjawab terhadap segala perbuatannya atau segala yang menjadi kewajiban dan di bawah pengawasannya.

3. Pengertian Tindak Pidana

Simon (Sarjana), memberi pengertian tindak pidana, yaitu: "Suatu perbuatan melawan hukum, yang berhubungan dengan kesalahan dan dinyatakan dapat dipidananya dari orang yang mampu bertanggung jawab".[15]

Wirjono Prodjodikoro, hanya memberikan definisi tindak pidana, yaitu berarti suatu perbuatan yang pelakunya dapat dikenakan pidana.

Pompe (sarjana), menyatakan sebagai berikut: Untuk menjatuhkan pidana disamping adanya tindak pidana diperlukan adanya orang yang dapat dipidana. Orang tidak dapat dipidana apabila tidak terdapat kesalahan pada dirinya dan perbuatan tidak bersifat melawan hukum.

Soedarto (sarjana), memberikan pengertian pidana didefinisikan sebagai nestapa yang dikenakan oleh negara kepada seseorang yang melakukan pelanggaran terhadap ketentuan undang-undang, sengaja dirasakan

[15] Masrukin ruba'i, ***Asas-asas Hukum Pidana***, Jurusan Hukum Pidana, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Malang, 2001, Hal 22.

sebagai nestapa. Soedarto juga menambahkan bahwa pengaruh dari aliran modern dalam hukum pidana memperkaya hukum pidana dengan sanksi yang disebut tindak (*measure*, *maatregel*).

Secara dogmatis pidana dipandang sebagai pengimbalan atau pembalasan terhadap kesalahan sipembuat, sedangkan tindakan yang dimaksudkan untuk melindungi masyarakat terhadap kejahatan yang dilakukan sipembuat.

4. Tindak Pidana Kealpaan/Culpa

Undang-undang tidak memberi definisi apakah kealpaan itu, namun Memori Penjelasan (*Memorie van Toelichting*) mengatakan bahwa kealpaan terletak antara sengaja dan kebetulan.[16]

Simon berpendapat, kealpaan adalah tidak adanya penghati-hatian disamping dapat diduga-duga akan timbulnya akibat.

Pengertian kelalaian menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah sifat (keadaan, perbuatan, dsb) lalai, lalai sendiri berarti lengah, kurang hati-hati, tidak mengindahkan (kewajiban, pekerjaan, dsb).

Di dalam hukum pidana disebutkan bahwa kesengajaan dan kealpaan adalah bentuk dari kesalahan. Oleh karena itu sering dikatakan bahwa kealpaan adalah kebalikan daripada kesengajaan, sekedar mengenai kesengajaan ditujukan berbuat dengan menghendaki pada akibat, sedangkan dalam kealpaan justru orang berbuat tidak menghendaki akibat itu. Sifat

[16] Andi Hamzah, ***Asas-Asas Hukum Pidana, Ed. Revisi, Cet, 2***, Rineka Cipta, Jakarta, 1944, hal 125.

khusus daripada kealpaan bahwa si pembuat lebih suka tidak berbuat yang mengakibatkan akibat.[17]

Kealpaan/Culpa dibedakan menjadi 2 (dua): [18]

a. Culpa Levis, yaitu kealpaan yang ringan, dan
b. Culpa Lata, yaitu kealpaan yang berat

Delik kealpaan dalam rumusan undang-undang ada dua macam, yaitu delik kealpaan (*Culpa*) yang menimbulkan akibat (*Culpose Gevolgsmisdrijven*) dan yang tidak menimbulkan akibat, tetapi yang diancam dengan pidana adalah perbuatan ketidakhati-hatiannya. Perbedaan antara keduanya sangat mudah dipahami, yaitu bagi kealpaan (*Culpa*) yang menimbulkan akibat, dengan terjadinya akibat itu maka terciptalah delik kealpaan (*Culpa*), sedangkan bagi yang tidak perlu menimbulkan akibat, dengan kealpaan atau kekuranghati-hatian itu sendiri sudah diancam dengan pidana.[19]

Menurut Schaffmeister kealpaan dibagi menjadi 2 yaitu:[20]

a. Kealpaan yang disadari, adalah akibat (yang secara primer) tidak dikehendaki dianggap dengan sembrono tidak akan terjadi.
b. Kealpaan yang tidak disadari, adalah keadaan dimana orang tidak berfikir meskipun seharusnya dia berfikir.

---

[17] Bambang Poernomo, ***Asas-asas Hukum Pidana***, Ghazalia Indonesia, Yogyakarta, 1982, hal 170-171

[18] ***Ibid***, hal 172

[19] Andi Hamzah, ***Op. Cit***, hal 129.

[20] D. Schaffmeister, dkk, ***Hukum Pidana, Cet. 2***, Liberty, Yogyakarta, 2003, hal 86.

Menurut Van Hamel, kealpaan itu mengandung dua syarat yaitu:[21]

a. Tidak mengadakan penduga-duga sebagaimana diharuskan oleh hukum.

   Mengenai ini ada dua kemungkinan yaitu:

   1). Terdakwa berfikir bahwa akibat tidak akan terjadi karena perbuatannya, akan tetapi pandangan itu ternyata tidak benar. Ini merupakan kealpaan yang disadari karena kekeliruan terletak pada salah pikir/salah pandang yang seharusnya disingkiri.

   2). Terdakwa sama sekali tidak mempunyai pikiran bahwa akibat yang dilarang mungkin timbul karena perbuatannya. Ini merupakan kealpaan yang tidak disadari karena kekeliruan terletak pada tidak mempunyai pikiran sama sekali, bahwa akibat itu mungkin akan timbul, hal mana merupakan sikap yang berbahaya.

b. Tidak mengadakan penghati-hatian sebagaimana diharuskan oleh hukum.

   Hal ini berarti bahwa terdakwa tidak mengadakan penelitian, kebijaksanaan, kemahiran atau usaha pencegah dalam dilakukan perbuatannya itu dalam keadaan-keadaan yang tertentu atau dalam caranya melakukan perbuatan.

Terkait dengan kasus kecelakaan penerbangan yang menimbulkan korban baik korban luka-luka maupun korban jiwa, dalam KUHP yang dipakai untuk merumuskan kealpaan ialah pasal 359-361 dan pasal 479 (g) KUHP. Pasal tersebut berbunyi:

---

[21] Moeljatno, ***Asas-Asas Hukum Pidana, Cet. 6***. Rineka Cipta, Jakarta, 2000, hal 201-204.

Pasal 359:

Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.

Pasal 360:

1). Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.
2). Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebahkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah.

Pasal 361:

Jika kejahatan yang diterangkan dalam bab ini dilakukan dalam menjalankan suatu jabatan atau pencarian, maka pidana ditamhah dengan sepertiga dan yang bersalah dapat dicahut haknya untuk menjalankan pencarian dalam mana dilakukan kejahatan dan hakim dapat memerintahkan supaya putusannya diumumkan.

Pasal 479 (g):

Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan pesawat udara celaka, hancur, tidak dapat dipakai atau rusak, dipidana:

1). dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi nyawa orang lain;
2). dengan pidana penjara selama-lamanya tujuh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

5. Penyidik dan Penyidikan

Sebelum membahas pengertian penyidikan lebih dalam, terlebih dahulu akan dibahas mengenai pengertian penyidik. Pengertian penyidik dirumuskan dalam Pasal 1 angka 1 Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) yang berbunyi sebagai berikut: *"*Penyidik adalah pejabat

kepolisian Negara Republik Indonesia atau pejabat pegawai negeri sipil yang diberi wewenang khusus oleh Undang-undang untuk melakukan penyidikan*"*.

Penyidikan suatu istilah yang dimaksudkan sejajar *opsporing* (Belanda) dan *investigation* (Inggris). Di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) definisi penyidikan diatur dalam Pasal 1 ayat (2), yang berbunyi:

> "Penyidikan adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini untuk mencari serta mengumpulkan barang bukti yang dengan barang bukti itu membuat terang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya."

Menurut de pinto, menyidik (*opsporing*) berarti pemeriksaan permulaan oleh pejabat-pejabat yang untuk itu ditunjuk oleh undang-undang segera setelah pejabat tersebut dengan jalan apapun mendengar kabar yang sekedar beralasan, bahwa ada terjadi sesuatu pelanggaran hukum.

Melalui proses penyidikan yang dilakukan oleh penyidik hendaknya diperoleh keterangan tentang aspek-aspek sebagai berikut: [22]

a. tindak pidana yang telah dilakukan
b. tempat tindak pidana dilakukan (locus delicti)
c. waktu tindak pidana dilakukan (tempus delicti)
d. cara tindak pidana dilakukan
e. dengan alat apa tindak pidana dilakukan
f. latar belakang sampai tindak pidana tersebut dilakukan
g. siapa pelakunya

---

[22] Lilik Mulyadi, ***Hukum Acara Pidana; Normatif, Teoritis Praktek dan Permasalahannya,*** Alumni, Bandung, 2007, hal 55.

Diketahui terjadinya delik, dari empat kemungkinan yaitu sebagai berikut:

a. Kedapatan tertangkap tangan

Menurut Pasal 1 butir 19 KUHAP, pengertian tertangkap tangan meliputi yang berikut ini:

1). Tertangkap tangan waktu sedang melakukan tindak pidana

2). Tertangkap segera sesudah beberapa saat tindakan itu dilakukan

3). Tertangkap sesaat kemudian diserukan oleh khalayak ramai sebagai orang yang melakukan delik

4). Tertangkap sesaat kemudian padanya ditemukan benda yang diduga keras telah dipergunakan untuk melakukan tindak pidana itu yang menunjukkan bahwa ia adalah pelakunya atau turut melakukan atau membantu melakukan tindak pidana itu.

b. Karena laporan

Mengenai definisi laporan diatur dalam Pasal 1 butir (24) KUHAP, adalah pemberitahuan yang disampaikan oleh seorang karena hak atau kewajiban berdasarkan undang-undang kepada pejabat yang berwenang tentang telah atau sedang atau diduga akan terjadinya peristiwa pidana.

c. Karena pengaduan

Mengenai definisi pengaduan diatur dalam Pasal 1 butir (25) KUHAP, adalah pemberitahuan disertai permintaan oleh pihak yang berkepentingan kepada pejabat yang berwenang untuk menindak menurut hukum seorang yang telah melakukan tindak pidana aduan yang merugikannya.

d. Diketahuinya sendiri atau pemberitahuan atau cara lain sehingga penyidik mengetahui terjadinya delik seperti membacanya di surat kabar, mendengar dari radio atau mendengar cerita orang dan selanjutnya.

Penyidik mempunyai kewenangan yang diatur dalam Pasal 7 ayat (1) KUHAP, yaitu:

a. Menerima laporan atau pengaduan dari sesorang tentang adanya tindak pidana.

   Setiap orang yang mengalami, melihat, menyaksikan, dan atau menjadi korban peristiwa yang merupakan tindak pidana berhak untuk mengajukan laporan atau pengaduan kepada penyelidik dan atau penyidik baik lisan maupun tulisan.

   Antara pelaporan dan pengaduan terdapat beberapa perbedaan, yaitu:

   1). Pengaduan hanya dapat dilakukan oleh orang-orang tertentu saja yang disebut dalam undang-undang dan dalam kejahatan tertentu saja,. Laporan dapat dilakukan oleh siapa saja terhadap semua macam delik.

   2). Pengaduan dapat ditarik kembali sedangkan laporan tidak dapat ditarik kembali.

   3). Pengaduan mempunyai jangka waktu tertentu untuk mengajukan (Pasal 74 KUHAP) sedangkan laporan dapat dilakukan setiap waktu.

b. Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian.

c. Menyuruh berhenti seorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal dari tersangka.

d. Melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan dan penyitaan.

Mengenai definisi penangkapan ini diatur dalam Pasal 1 butir (20), adalah suatu tindakan penyidik berupa pengekangan sementara waktu kebebasan tersangka atau terdakwa apabila terdapat cukup bukti guna kepentingan penyidikan atau penuntutan dan atau peradilan dalam hal serta menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini.

Mengenai definisi penahanan diatur dalam Pasal 1 butir (21), adalah penempatan tersangka atau terdakwa di tempat tertentu oleh penyidik atau penuntut umum atau hakim dengan penetapannya, dalam hal serta menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian hukum yang dilakukan adalah penelitian normatif dengan pertimbangan bahwa titik tolak analisis pada Penegakan Hukum Atas Kecelakaan Penerbangan Sipil Berdasarkan Annex 13 Konvensi Chicago 1944, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan.

B. Pendekatan Penelitian

Sehubungan dengan tipe penelitian yang digunakan yaitu yuridis normatif maka pendekatan yang dilakukan adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*). Pendekatan perundang-undangan dilakukan untuk meneliti aturan-aturan yang mengatur tentang Penegakan Hukum Atas Kecelakaan Penerbangan Sipil Berdasarkan Annex 13 Konvensi Chicago 1944, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan.

C. Definisi Konseptual

1. Tanggung Jawab

   Tanggung Jawab adalah suatu kewajiban yang ditanggung seseorang atas segala perbuatannya yang menimbulkan kerugian bagi orang lain.

2. Penegakan hukum

   Penegakan hukum adalah tindakan menerapkan aturan hukum guna menjamin ditaatinya ketentuan yang telah ditetapkan.

3. Kecelakaan penerbangan

   Kecelakaan penerbangan adalah suatu kejadian yang menimbulkan kerugian pada penumpang, baik sehingga ia tewas atau luka-luka, dan terjadi selama penumpang berada dalam pengawasan pengangkut udara dan kejadian itu harus ada hubungannya dengan penerbangan.

4. Hard Landing

   Hard landing adalah sebuah proses pendaratan dimana saat roda pesawat menyentuh landasan, proses sentuhan (*touch*) itu berlangsung sangat keras.

5. Penerbangan sipil

   Penerbangan Sipil adalah penerbangan yang menggunakan pesawat udara untuk tujuan niaga (komersial) dan tidak digunakan untuk kepentingan negara.

6. Kealpaan

   Kealpaan adalah sifat tidak mengindahkan larangan untuk melakukan suatu perbuatan, sehingga mengakibatkan perbuatan yang dilarang.

7. Pilot

   Pilot adalah sebutan untuk orang yang mengemudikan pesawat terbang.

8. Pesawat udara

   Pesawat udara adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara.

9. Ketentuan hukum nasional dalam penelitian ini adalah Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dan Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.

D. Bahan Hukum Penelitian

Bahan hukum meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier, yaitu sebagai berikut:

1. Bahan Hukum Primer

   Bahan hukum primer dalam penelitian ini meliputi:

   a Konvensi Chicago 1944

   b Annex 13 Konvensi Chicago 1944

   c Peraturan perundang-undangan Nasional :

      a) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

      b) Undang-Undang No. 15 Tahun 1995 tentang penerbangan

2. Bahan Hukum Sekunder

   Bahan hukum sekunder yaitu bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisa dan memahami bahan hukum primer. Bahan hukum sekunder meliputi:

   1) Peraturan perundang-undangan Indonesia yang berkaitan dengan penerbangan

   2) Literatur-literatur mengenai penerbangan

   3) Artikel-artikel mengenai penerbangan

   4) Dokumen mengenai penerbangan

5) Wawancara untuk melakukan *checking* kasus kecelakaan Pesawat Garuda Indonesia penerbangan GA-200 yang dilakukan pada staf KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dan staf Kepolisian Daerah Yogyakarta.

3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan bermakna terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus hukum, ensiklopedia, dan lain-lain.

E. Teknik Memperoleh Bahan Hukum

1. Teknik pengambilan bahan hukum pada bahan hukum primer diperoleh melalui penelusuran/telaah kepustakaan dan studi dokumentasi yaitu dengan mengkaji substansi dari konvensi atau peraturan-peraturan internasional dan peraturan perundang-undangan nasional.
2. Teknik pengambilan pada bahan hukum sekunder dilakukan dengan studi kepustakaan dan studi dokumentasi dari buku teks, jurnal-jurnal, pendapat para sarjana, wawancara dengan pihak KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dan Kepolisian Daerah Yogyakarta, maupun bahan lain yang terkait dengan pembahasan tentang penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil.

F. Teknik Analisis Bahan Hukum

Adapun teknik analisis terhadap bahan hukum yang telah dirumuskan adalah dengan menggunakan beberapa interpretasi hukum, antara lain:

a. Interpretasi gramatikal untuk memahami teks aturan-aturan mengenai penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil.
b. Interpretasi logis untuk memaknai aturan-aturan hukum dan bahan-bahan hukum lainnya mengenai penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil.
c. Interpretasi komparatif untuk membandingkan konvensi internasional dengan ketentuan hukum nasional yang mengatur tentang penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil.

BAB IV

PEMBAHASAN

A. PENEGAKAN HUKUM ATAS KECELAKAAN PENERBANGAN SIPIL

1. Pengaturan Investigasi Kecelakaan Penerbangan Sipil

Sebelum Perang Dunia Kedua (Perang Dunia II) status yuridik navigasi udara diatur oleh Konvensi Paris 13 Oktober 1919 yang kemudian direvisi oleh Protokol 15 Juni 1929. Pada kenyataannya sistem yang terdapat dalam Konvensi tersebut tidak berjalan lancar. Kebebasan navigasi udara bukan merupakan pengakuan atas suatu rezim yang objektif akan tetapi sebagai hasil suatu konsesi konvensional yang diberikan atas dasar resiprositas kepada negara-negara penandatangan Konvensi.

Menjelang berakhirnya Perang Dunia II, Presiden Amerika Serikat Roosevelt mengundang sekutu-sekutunya untuk mengadakan konferensi penerbangan sipil internasional di Chicago pada tahun 1944. Dalam konferensi tersebut, dihadiri oleh 53 negara. Konferensi Penerbangan Sipil Internasional di Chicago diselenggarakan dari tanggal 1 November sampai 7 Desember 1944. Konferensi Chicago membahas tiga konsep yang saling berbeda yaitu:[23]

a. Konsep internasionalisasi yang disarankan Australia dan Selandia Baru.
b. Konsep Amerika yang bebas untuk semua. Konsep persaingan bebas atau *free enterprise*.

[23] Boer Mauna, ***Hukum Internasional Pengertian Peranan Dan Fungsi alam Era Dinamika Global edisi kedua***, Alumni, Bandung, 2005.

c. Konsep intermedier Inggris yang menyangkut pengaturan dan pengawasan.

Setelah melalui perdebatan yang cukup panjang, pada akhir konferensi, Sidang menerima tiga instrument yaitu:

a. Konvensi mengenai Penerbangan Sipil Internasional
b. Persetujuan mengenai Transit Jasa-jasa Udara Internasional
c. Persetujuan mengenai Alat Angkutan Udara Internasional

Konvensi Chicago 1944 merupakan Payung Hukum (*Umbrella Rule*) bagi hukum udara internasional. Sepanjang menyangkut keselamatan penerbangan, khususnya ketentuan yang berkenaan dengan operasi penerbangan, Konferensi Penerbangan Sipil Internasional menyetujui hampir semua ketentuan yang pernah diatur dalam Konvensi Paris 1919, maupun Konvensi Havana 1928 untuk diatur kembali dalam Konvensi Chicago 1944.

Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 berbunyi: "*The contracting States recognize that every States has complete and exclusive souvereignty over the airspace above its territory*"

Pasal tersebut mengakui bahwa setiap negara berdaulat mempunyai kedaulatan penuh atas ruang udara di atas wilayah teritorialnya. Ketentuan tersebut memberikan konsekuensi bahwa konvensi menyerahkan sepenuhnya kepada negara anggota untuk mengatur semua masalah hukum dan regulasi penerbangan apakah akan mengikuti rekomendasi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional atau tidak, walaupun hukum internasional menganjurkan untuk memenuhi.[24]

---

[24] H. K. Martono, ***Op. Cit***, hal 18.

Berdasarkan ketentuan Pasal Konvensi Chicago 1944, dapat diketahui bahwa setiap negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional berhak mengeluarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di negaranya, baik untuk operasi penerbangan nasional maupun internasional.

Berkaitan dengan hal investigasi kecelakaan pesawat udara, Konferensi Chicago 1944 mengeluarkan beberapa ketentuan mengenai penerbangan sipil, salah satunya Pasal 26 Konvensi Chicago 1944, yang berbunyi sebagai berikut:

> *"In the event of an accident to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization. The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State".*

Menurut Pasal 26 Konvensi Chicago, dalam hal terjadi kecelakaan pesawat udara di wilayah negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, negara tersebut mempunyai kewajiban untuk mengadakan investigasi penyebab kecelakaan pesawat udara dan sepanjang hukum nasional mengizinkan, prosedur dan tata cara investigasi kecelakaan pesawat udara mengacu kepada rekomendasi yang diberikan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Berdasarkan ketentuan tersebut berarti kedudukan hukum nasional lebih tinggi dibandingkan dengan kedudukan hukum internasional.[25]

---

[25] Adi Kusumaningrum, ***Op.Cit***, hal 4.

Sebagai implementasi Pasal 26 Konvensi Chicago 1944 dikeluarkan Annex 13 Konvensi Chicago 1944 tentang *Aircraft Accident Investigation* yang merupakan panduan bagi negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional untuk melakukan investigasi kecelakaan pesawat udara.

Menurut Annex 13 Konvensi Chicago 1944, *chapter 3, General, Objective of the investigation*, "*The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability*".

Berdasarkan ketentuan tersebut, investigasi kecelakaan pesawat udara bertujuan untuk mencegah jangan sampai terjadi kecelakaan pesawat udara dengan sebab yang sama, bukan untuk mencari siapa yang salah dan siapa yang dapat dipertanggungjawabkan, serta bukan untuk menyalahkan ataupun untuk penuntutan hukum.

Annex 13 Konvensi Chicago melindungi setiap kegiatan dan dokumentasi investigasi kecelakaan penerbangan karena investigasi kecelakaan penerbangan memang tidak ditujukan untuk mencari siapa yang salah sehingga hasilnya hanya ditujukan untuk upaya pencegahan dan agar hal yang sama tidak terulang kembali. Annex 13 Konvensi Chicago juga mengatur bahwa hasil dari investigasi kecelakaan pesawat udara antara lain memuat infomasi faktual, hasil analisis, daftar penyebab pokok kecelakaan dan rekomendasi keselamatan penerbangan atau *safety recommendation*.

Berdasarkan subyeknya, Konvensi Chicago 1944 merupakan perjanjian internasional antara negara dengan negara yang bersifat multilateral, karena

diikuti oleh lebih dari 50 negara di dunia. Konvensi Chicago 1944 juga merupakan perjanjian yang menciptakan hukum (*Law Making Treaties*).

Negara Indonesia mengadopsi ketentuan penerbangan internasional Konvensi Chicago 1944 dalam Hukum Udara Nasional melalui Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan. Hal ini karena Indonesia terdaftar sebagai negara anggota pada Konvensi Chicago 1944 dan secara legal formal harus memberlakukan ketentuan-ketentuan yang ada di dalamnya beserta dengan aturan tambahannya (Annexes, terutama Annex 13, mengenai investigasi kecelakaan dan insiden pesawat udara) seperti yang secara tegas dinyatakan dalam Preambule Penjelasan UURI No. 15/1992 Tentang Penerbangan, yaitu:

> "Mengingat Indonesia sebagai salah satu negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (International Civil Aviation Organisation/ICAO), maka ketentuan-ketentuan penerbangan internasional sebagaimana tercantum dalam Konvensi Chicago 1944 beserta Annexes dan dokumen-dokumen teknis operasionalnya serta konvensi-konvensi internasional terkait lainnya, merupakan ketentuan-ketentuan yang harus ditaati sesuai dengan kepentingan nasional".

Oleh sebab itu, ketentuan penerbangan internasional yang tercantum dalam Konvensi Chicago 1944 termasuk Annex 13 Tentang *Aircraft Accident Investigation* harus ditaati oleh Negara Indonesia sesuai dengan kepentingan nasional. Artinya, ketentuan internasional tersebut berlaku mengikat bagi Negara Indonesia, sehingga ketentuan hukum nasional di Indonesia harus disesuaikan dengan Konvensi Chicago 1944.

Menurut Pasal 34 ayat (1) UU No.15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan menyatakan bahwa: "*Pemerintah melakukan penelitian mengenai penyebab setiap kecelakaan pesawat udara yang terjadi di wilayah Republik Indonesia*"

Pasal tersebut menjelaskan bahwa setiap terjadi kecelakaan pesawat udara di wilayah Republik Indonesia, dilakukan penelitian untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan. Penelitian mengenai penyebab kecelakaan, dilakukan oleh suatu panitia yang anggotanya terdiri dari para ahli di bidang penerbangan dan bidang-bidang lain sesuai kebutuhan yang dalam hal ini menjadi wewenang dan tanggung jawab Sub Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi Udara (berada di bawah kewenangan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)). Kewenangan Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi Udara melakukan penelitian diatur dalam Pasal 94-97 Peraturan Pemerintah No.3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan Jo. Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999 Tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Pasal 94 (ayat 1 dan 2) Peraturan Pemerintah No.3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan berbunyi sebagai berikut:

1. Setiap terjadi kecelakaan pesawat udara di wilayah Republik Indonesia, dilakukan penelitian untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan.
2. Penelitian terhadap kecelakaan pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam ayat 1, dilakukan oleh Sub Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi Udara yang dibentuk sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999 Tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi Pasal 1 (ayat 1) menyatakan bahwa:

> Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah lembaga non struktural di lingkungan Departemen Perhubungan untuk melakukan investigasi dan penelitian kecelakaan transportasi, yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan.

Seperti yang sudah diuraikan sebelumnya, menurut Annex 13 Konvensi Chicago format laporan hasil investigasi terdiri dari infomasi faktual, hasil analisis, daftar penyebab pokok kecelakaan dan rekomendasi keselamatan penerbangan (*safety recommendation*), akan tetapi di Indonesia format laporan hasil investigasi KNKT tidak hanya memuat infomasi faktual, hasil analisis, daftar penyebab pokok kecelakaan dan rekomendasi keselamatan penerbangan (*safety recommendation*) tersebut, tapi juga memuat tindakan keselamatan penerbangan (*safety action*).

Hasil investigasi yang dikeluarkan oleh KNKT tidak bisa dijadikan barang bukti untuk proses hukum, terutama di pengadilan. Alasannya, hukum internasional maupun regulasi penerbangan nasional melarang hasil investigasi KNKT digunakan dalam proses penuntutan di persidangan.[26]

Dalam penjelasan Pasal 34 Undang-undang (UU) No.15/1992 tentang Penerbangan, menyatakan bahwa hasil investigasi tidak dapat digunakan dimuka persidangan. Penjelasan Pasal 34 ayat (1) UU No. 15/1992 berbunyi:

> "Penelitian mengenai penyebab kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini, dilakukan oleh suatu panitia yang anggotanya terdiri dari para ahli di bidang penerbangan dan bidang-bidang lain sesuai kebutuhan.
>
> Semua keterangan atau data yang ditemukan dari kegiatan penelitian tidak dimaksudkan untuk mempertanggungjawabkan kesalahan pada pihak-pihak yang terkait, melainkan untuk mencegah jangan sampai terjadi lagi kecelakaan pesawat udara dengan penyebab yang sama."

Selain itu, Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 1/2004 bagian 830 tentang Pemberitahuan Pelaporan Kecelakaan Pesawat Udara juga menyebutkan

---

[26] Hukum Online, ***Temuan KNKT Tidak Bisa Dijadikan Barang Bukti***, www.hukumonline.com, diakses tanggal 21 Februari 2008.

kalau hasil investigasi tidak bisa dijadikan alat bukti. Pada bagian penjelasan Kepmenhub No.1/2004 bagian 830, menjelaskan tentang sifat dari penyelidikan yang dilakukan oleh KNKT. Dalam salah satu bagiannya disebutkan dengan jelas bahwa maksud diadakannya penyelidikan oleh KNKT tidak untuk menentukan hak-hak atau pertanggungjawaban. Berikut bunyi penjelasan Kepmenhub No.1/2004Sub C 830.30 (2) tentang sifat dari penyelidikan:

> *"Penyelidikan terhadap kecelakaan atau kejadian serius pada pesawat udara merupakan penemuan fakta, tanpa masalah yang resmi dan tanpa bagian-bagian yang merugikan. Begitupun penyelidikan tidak diadakan dengan alasan untuk menentukan hak-hak atau pertanggungjawaban seseorang*"

Berdasarkan uraian diatas dapat diketahui bahwa baik menurut ketentuan hukum internasional maupun hukum nasional, hasil investigasi yang dikeluarkan oleh KNKT tidak untuk mencari siapa yang salah dan siapa yang dapat dipertanggungjawabkan, serta bukan untuk menyalahkan ataupun untuk penuntutan hukum. Hasil investigasi ini juga tidak bisa digunakan sebagai alat bukti.

Menurut Pakar hukum udara Prof. Saefullah Wiradipradja, mengacu pada Annex 13 *Chicago Convention* tentang *Aircraft Accident Investigation*, laporan investigasi biasanya diperuntukkan untuk keperluan internal.[27]

2. Pengaturan Pidana atas Kecelakaan Penerbangan Sipil

Terkait dengan penerapan ketentuan pidana pada awak penerbangan, perlu diketahui terlebih dahulu pihak-pihak yang dapat dimintakan pertanggungjawaban

---

[27] HukumOnline.com, ***Tergantung Hakim, Penggunaan Hasil Investigasi Kecelakaan Sebagai Alat Bukti***, www.hukumonline.com diakses tanggal 21 Februari 2008.

apabila terjadi kecelakaan pesawat. Setidaknya ada tiga pihak yang dapat dimintakan pertanggungjawaban apabila terjadi kecelakaan pesawat. Pihak-pihak tersebut adalah pengelola bandar udara, maskapai penerbangan baik itu maskapai negara maupun maskapai swasta, dan awak pesawat secara individu.

Tabel 1

Pertanggungjawaban Kecelakaan Pesawat

Pihak Yang BertanggungJawab	Bentuk Pertanggungjawaban	Dasar Hukum
Pengelola bandar udara	Sanksi Administrasi (teguran tertulis s/d pencabutan Sertifikat Operasi Bandar Udara)	Pasal 21-22 Kepmenhub No: KM 47 Tahun 2002
Awak Pesawat	• Sanksi Pidana • Pencabutan sertifikat	• Pasal 359-361 KUHP; Pasal 479 • Pasal 60, 64 UU No. 15/1992
Maskapai penerbangan	• Ganti Rugi/Santunan • Pencabutan izin	• Pasal 43 (1), 44 (1) UU No. 15/1992 • Pasal 42-45 PP No. 40/1995

Sumber: Data Hukumonline[28]

Awak pesawat baik itu pilot, ko-pilot maupun awak kabin lainnya tidak bisa lari dari tanggung jawab apabila terjadi kecelakaan pada pesawat yang dioperasikan. Namun, sebelum menerapkan sanksi pasal-pasal hukum pidana, perlu diketahui lebih dahulu apakah akibat kecelakaan yang terjadi merupakan akibat yang disengaja (*intentionally*) dan/atau dilakukan secara langsung atau dilakukan karena ada alasan lain yang mendesak.[29]

[28] HukumOnline.com, ***Kecelakaan Pesawat, Siapa Yang Bertanggung Jawab***, www.hukumonline.com diakses tanggal 25 Februari 2008.

Berdasarkan uraian diatas, setiap awak penerbangan tidak dapat lari dari pertanggungjawaban pidana apabila melakukan kesalahan yang mengakibatkan kecelakaan pesawat udara.

Menurut pakar hukum penerbangan Kemis Martono, siapapun sama di mata hukum, tidak ada yang kebal,[30] sebagaimana dinyatakan Pasal 27 UUD 1945 yang berbunyi: "*Segala warga negara bersamaan kedudukannya didalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya*".

Pada dasarnya semua orang di dalam suatu negara memiliki hak dan kewajiban yang sama dan dilindungi oleh negara. Dalam hal seseorang dirugikan karena perbuatan yang telah dilakukan oleh orang lain, maka orang yang merasa dirugikan tersebut berhak untuk mendapatkan keadilan dengan cara meminta penegakan hukum kepada aparat yang bersangkutan.

Di Indonesia, Kepolisian Republik Indonesia merupakan aparat penegak hukum di bidang hukum publik. Hal ini karena pihak Kepolisian juga bekerja berdasarkan UU NO 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia Pasal 2 dan Pasal 5 yang berbunyi:

> Pasal 2
>
> Fungsi kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

---

[29] R. Hanna Simatupang, ***Kriminalisasi Penerbangan dan Investigasi Kecelakaan Pesawat Udara,*** Majalah Angkasa edisi 25 April 2006, www.AngkasaOnline.com, diakses tanggal 25 Februari 2008.

[30] Her, ***Tanggung Jawab Pilot, Disamakan dengan Nahkoda atau Supir***, www.hukumonline.com diakses tanggal 25 Februari 2008.

Pasal 5

(1) Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri.

(2) Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah Kepolisian Nasional yang merupakan satu kesatuan dalam melaksanakan peran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).

Hukum pidana merupakan hukum publik, yang menyangkut kepentingan orang banyak sehingga peraturan perundang-undangan pidana mengatur bahwa penyidikan yang dilakukan pihak kepolisian, tidak hanya dimulai dari adanya laporan atau pengaduan, tetapi juga dari hal-hal lain seperti kedapatan tertangkap tangan dan diketahuinya sendiri atau pemberitahuan atau cara lain sehingga penyidik mengetahui terjadinya suatu perbuatan pidana seperti membacanya di surat kabar, mendengar dari radio atau mendengar cerita orang.

Di dalam hukum pidana terdapat asas yang menyebutkan bahwa *Tiada Pemidanaan Tanpa Kesalahan*. Oleh karena itu jika di dalam suatu peristiwa kecelakaan pesawat udara yang menimbulkan korban diduga adanya unsur kesalahan maka pihak kepolisian berhak untuk mengadakan penegakan hukum pidana.

Kitab Undang-undang Hukum Pidana mengatur mengenai sanksi pidana dalam hal kecelakaan penerbangan yang terjadi akibat adanya kealpaan dari seseorang yang mengakibatkan adanya korban, baik korban luka-luka maupun korban jiwa, yaitu terdapat dalam pasal 359, Pasal 360, Pasal 361, dan Pasal 479 (g). Pasal tersebut berbunyi:

Pasal 359:

Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.

Pasal 360:

3). Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.
4). Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebahkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah.

Pasal 361:

Jika kejahatan yang diterangkan dalam bab ini dilakukan dalam menjalankan suatu jabatan atau pencarian, maka pidana ditamhah dengan sepertiga dan yang bersalah dapat dicahut haknya untuk menjalankan pencarian dalam mana dilakukan kejahatan dan hakim dapat memerintahkan supaya putusannya diumumkan.

Pasal 359 dan 360 KUHP menetapkan bahwa orang yang karena kesalahannya menyebabkan orang lain mati atau luka berat, maka diancam pidana penjara selama-lamanya lima tahun atau kurungan selama-lamanya satu tahun. Ancaman pidana tersebut bahkan dapat ditambah sepertiga serta dipecat dari pekerjaan, menurut pasal 361 KUHP, jika tindak pidana tersebut dilakukan terkait dengan jabatan atau pekerjaan.

Pasal 479 (g) mengatur mengenai kealpaan yang berbunyi sebagai berikut:

Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan pesawat udara celaka, hancur, tidak dapat dipakai atau rusak, dipidana:

1). dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi nyawa orang lain;
2). dengan pidana penjara selama-lamanya tujuh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

Undang-undang Penerbangan juga mengatur tentang pemidanaan, yaitu dalam Pasal 60 dan 64, yang berbunyi:

Pasal 60

> Barangsiapa menerbangkan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk, atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain sebagaimana dimaksud dalam pasal 16 dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 60.000.000,- (enam puluh juta rupiah).

Pasal 64

> Barangsiapa mengoperasikan fasilitas dan/atau peralatan penunjang penerbangan yang tidak memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 18.000.000,- (delapan belas juta rupiah).

3. Penegakan Hukum Kecelakaan Pesawat Garuda Indonesia Boeing 737-497, PK-GZC, Nomor Penerbangan GA-200.

Pada tanggal 7 Maret 2007, pesawat Boeing 737-497 registrasi PK-GZC dioperasikan oleh Garuda Indonesia dengan IFR (*Instrument Flight Rules*), dalam penerbangan berjadwal, dengan nomor penerbangan GA-200 dari Bandara Soekarno-Hatta, Jakarta, ke Bandara Adi Sucipto, Yogyakarta. Pesawat tersebut membawa 133 penumpang, terdiri dari 13 kelas bisnis dan 120 kelas ekonomi. Ditambah 7 orang awak kabin terdiri dari M. Marwoto Komar (*Pilot in Command*) yang telah bekerja sebagai penerbang di PT. Garuda Indonesia sejak tahun 1985, Gagam Saman Rohmana (*First Officer*), Wiranto Wooryono (*Purser*), Irawati (Senior Awak Kabin), Mariati (Senior Awak Kabin), Imam Arief Iskandar

(Senior Awak Kabin), dan Ratna Budiyanti (Junior Awak Kabin), jadi total yang berada di dalam pesawat 140 orang.[31].

Beberapa tokoh Indonesia ikut dalam penerbangan ini antara lain yaitu Ketua Umum PP Muhammadiyah Dien Syamsuddin (luka ringan), kriminolog Adrianus Meliala, dan mantan rektor UGM Yogyakarta Prof Dr. Kusnadi Hardjosumantri (meninggal). Pesawat tersebut juga membawa 19 warga negara asing antara lain dari Jepang, Brunei Darussalam dan 8 orang warga Australia yang merupakan rombongan jurnalis yang akan meliput kunjungan Menteri Luar Negeri Australia Alexander Downer di Yogyakarta.

Pesawat tersebut tiba di Bandara Adi Sucipto sesuai jadwal, pukul 06.55 WIB, namun ketika mendarat di landasan pacu R-09 pesawat tersebut mengalami kecelakaan dan terbakar. Pesawat udara tersebut mengalami kecelakaan setelah gagal mendarat dan terperosok ke luar landasan di Bandara Adi Sucipto, Yogyakarta. Pesawat meluncur melewati ujung landas pacu (departure runway) 09 Yogyakarta, di sebelah kanan dari sumbu landasan, dengan kecepatan 110 knots. Pesawat melintasi/memotong jalan, dan menabrak tanggul sebelum berhenti di sawah, 252 meter dari ujung landas pacu 27 (ujung departure dari runway 09). Pesawat hancur akibat tabrakan dan api yang timbul dari kebocoran bahan bakar pasca tabrakan. Dalam kejadian ini 119 orang selamat. Seorang awak kabin dan 20 penumpang meninggal dunia. Seorang awak kabin dan 11 penumpang luka berat. [32]

---

[31] Press Release PT. Garuda Indonesia, ***PESAWAT GARUDA TERBAKAR DI BANDARA ADI SUCIPTO YOGYAKARTA,*** http://hubud.dephub.go.id diakses tanggal 20 Februari 2008.

[32] ***Media Realease, Perihal Laporan Akhir Knkt Penyelidikan Kecelakaan Pesawat Boeing 737 Garuda Indonesia GA-200 Di Yogyakarta, Tanggal 7 Maret 2007***, www.dephub.go.id/knkt, diakses tanggal 20 Februari 2008.

Tabel 2.

Para korban tewas yang telah teridentifikasi dalam kecelakaan pesawat Garuda Indonesia penerbangan GA-200.[33]

Nama	Usia	Alamat
Suwarni Sugaib	77 tahun	Terban, Yogyakarta
Oemaryati Padiono	73 tahun	Terban, Yogyakarta
Giarti Purnomo	63 tahun	Jakarta Selatan
F.X. Sukamto	-- tahun	Jakarta Utara
Wahyu Supardi alias Olga	70 tahun	Lenteng Agung, Jakarta
Zaenah Sismadi	69 tahun	Kadipaten Kulon, Yogyakarta
Koesnadi Hardjasoemantri	80 tahun	Timoho, Yogyakarta
Priyo Sujalmo	53 tahun	Cinere
Toto Yulianto	41 tahun	Yogyakarta
Jihad Akbar	25 tahun	Depok
Dewi Riana Handayani	45 tahun	Ciputat, Tangerang
Muljanto Nugroho	45 tahun	Tangerang
Wiranto Wooryono	44 tahun	Jakarta Timur
Totok Priyanto	54 tahun	Jakarta
Moh. Masykur Wiratmo	-- tahun	Yogyakarta
Edi Suharyo	-- tahun	--
Mark Scott	-- tahun	Warga Australia
Henry Morgan Saxon Mellish	-- tahun	Warga Australia
Allison Sudrajat	-- tahun	Warga Australia
Brice Steele	-- tahun	Warga Australia
Elizabeth O'Neill	-- tahun	Warga Australia

[33] Wikimedia Indonesia, ***Garuda Indonesia Penerbangan GA-200,*** http://id.wikipedia.org/wiki/Garuda_Indonesia_Penerbangan_200, diakses tanggal 20 Februari 2008.

Investigasi kecelakaan pesawat udara Garuda Indonesia Boeing 737-497, registrasi PK-GZC, Penerbangan GA-200 dilakukan oleh KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi). Pada tanggal 22 Oktober 2007 dikeluarkan hasil investigasi atas kecelakaan pesawat udara tersebut, yang menerangkan bahwa Pilot Marwoto melakukan kealpaan sehingga mengakibatkan kecelakaan pesawat udara.

Ketua KNKT Tatang Kurniadi menyimpulkan bahwa awak pesawat tidak menerapkan prosedur terbang yang menjamin keselamatan operasi.[34] Dari hasil penyelidikannya, KNKT menemukan fakta kalau PIC (*Pilot in Command*) Kapten Marwoto Komar tidak melaporkan kepada menara kontrol untuk melakukan pendaratan dengan fasilitas ILS (*Instrument Landing System*). Padahal, petugas menara kontrol telah memberikan ijin pendaratan visual (*visual approach clearance*).

Pilot Marwoto juga menurunkan pesawat secara tajam untuk mencapai landasan pacu, namun cara ini justru menaikkan kecepatan pesawat. Akibat laju pesawat yang terlampau cepat (232 knots atau 98 knots lebih cepat daripada kecepatan pendaratan (*landing speed*) yang ditentukan untuk *flaps* 40), menyebabkan pesawat melewati ujung landas pacu. Setelah itu, pesawat menyentuh landas pacu (*touch down*) dengan kecepatan 221 knots atau 87 knots lebih cepat daripada kecepatan pendaratan yang seharusnya untuk posisi *flap* 40 derajat. Lalu, pesawat meluncur melewati ujung landas pacu (*departure runway*) 09 Yogyakarta, di sebelah kanan dari sumbu landasan, dengan kecepatan 110

---

[34] Hukumonline, ***KNKT: Kecelakaan Garuda Di Yogyakarta Murni Human Error***, www.hukumonline.com, diakses tanggal 21 Februari 2008.

knots. Pesawat melintasi atau memotong jalan, dan menabrak tanggul sebelum berhenti di sawah, 252 meter dari ujung landas pacu 27 (ujung *departure* dari *runway* 09).

Pendaratan yang dilakukan Pilot Marwoto merupakan pendaratan yang tidak stabil karena pada saat proses pendaratan dan mendarat, pesawat diterbangkan dengan kecepatan yang berlebihan dan sudut terbang yang tajam (*steep flight path angle*). Pilot tidak mengikuti prosedur perusahaan yang menyatakan bahwa bila *approach* tidak stabil penerbang harus membatalkan pendaratan dan melakukan *go around*.

Perhatian pilot Marwoto terpaku (*fixated or channelized*) pada usaha untuk mendaratkan pesawat di landas pacu. Dia mengabaikan peringatan dan perintah dari GPWS (*Ground Proximity Warning System*) yang selama proses pendaratan terdengar peringatan (*alert*) dan perintah (*warning*) dari GPWS sebanyak 15 kali, dia juga mengabaikan teriakan ko-pilot untuk melakukan *go around*. Hal ini mengakibatkan pesawat mendarat dengan *hard landing*.

Hard landing adalah sebuah proses pendaratan ketika roda pesawat menyentuh landasan, proses sentuhan (*touch*) itu berlangsung sangat keras. Proses *touchdown* yang keras ini biasanya terjadi di luar dugaan, atau tanpa disengaja, sedangkan proses sentuhan keras yang disengaja sering disebut *positive landing*.[35] *Positive landing* biasanya digunakan saat permukaan landasan tertutup air, proses ini ditujukan untuk memastikan bahwa roda-roda pesawat telah benar-benar menyentuh landasan dengan sempurna.

---

[35] Riza Fahmi, ***Analisis SHEL Jatuhnya Garuda PK-GZC***, www.KompasCyberMedia.com diakses tanggal 20 Februari 2008.

Secara umum *hard landing* disebabkan oleh tiga hal, yaitu:

1. *Hardware* (komponen pendaratan pesawat)

   Hard landing bisa disebabkan dikarenakan kerusakan teknis, saat *flaps* atau komponen pendaratan lainnya tidak berfungsi dengan baik.

2. *Environment* (cuaca saat mendarat)

   Perlu diketahui bahwa tahapan paling krusial dalam proses pendaratan adalah pada saat satu menit sebelum mendarat, yang disebut *final leg*. Pada tahapan ini, ada yang disebut *decission height*, atau ketinggian di mana pilot harus mengambil keputusan untuk terus mendarat atau naik kembali. Keputusan ini harus diambil kurang lebih 30 detik sebelum menyentuh landasan atau pada ketinggian sekitar 500 *feet* (200 meter). Jika ternyata di daerah itu ada awan yang potensi menimbulkan *downdraft* (arus angin yang bergerak dari awan ke arah bawah) yang akan menekan pesawat, maka pilot harus menambah kecepatan pesawat sekitar 15 persen dari normal *approach speed*, sehingga apabila pesawat terkena *downdraft*, pilot masih sempat menaikkan pesawat. Namun apabila kecepatan pesawat tidak ditambah, maka pesawat akan sulit untuk dinaikkan lagi karena *approach speed* sudah sangat rendah sehingga daya angkat pesawat juga sangat minim. Akibatnya, pesawat akan ditekan ke bawah oleh *downdraft*. Oleh karena jarak yang sudah cukup dekat dengan landasan dan ketinggiannya yang sudah sangat rendah, pesawat akan terbentur keras dengan landasan yang dapat mengakibatkan roda pendaratan patah.

3. *Lifeware* (pilot dan ko-pilot yang menerbangkan pesawat)

Hard landing juga bisa disebabkan oleh *pilot error* (*lifeware*), jika pilot tidak melakukan prosedur pendaratan dengan benar misalnya, dengan melakukan kesalahan pengesetan *flaps*, yaitu sebuah komponen di belakang sayap yang dapat dijulurkan saat akan *take-off* atau *landing*. Alat ini berguna untuk menambah daya angkat pesawat yang terbang dengan kecepatan rendah. Kesalahan pengesetan *flaps* akan berdampak pada perbedaan minimal *approach speed*, yaitu kecepatan minimal yang harus dipertahankan agar pesawat tidak jatuh (*stall*).

Apabila *flaps* diset lebih kecil dari yang seharusnya dan pilot menurunkan kecepatannya sampai dengan titik *stall speed* untuk setting *flaps* yang lebih besar, maka pesawat dapat jatuh (*stall*) pada detik-detik terakhir saat menyentuh landasan.

Pilot error juga dapat terjadi apabila pilot tidak menggunakan *approach speed* terlalu tinggi. Akibatnya, pesawat akan menyentuh landasan dengan keras dan kalau *breaking action* tidak dilakukan dengan baik, maka pesawat dapat tergelincir keluar landasan.

Akibat kecelakaan pesawat Garuda Indonesia Boeing 737-497 registrasi PK-GZC dengan nomor penerbangan GA-200 yang dikemudikan oleh pilot Marwoto, pesawat tersebut hancur karena terjadi tabrakan dan api yang muncul dari kebocoran bahan bakar pasca tabrakan. Dalam kejadian ini 119 orang selamat, seorang awak kabin dan 11 penumpang luka berat, serta mengakibatkan seorang awak kabin dan 20 penumpang meninggal dunia.

Terkait kasus kecelakaan pesawat dengan nomor penerbangan GA-200 di Bandara Adi sucipto, Yogyakarta, pilot Marwoto Komar ditetapkan sebagai tersangka dan ditahan di tahanan Kepolisian Daerah (Polda) Yogyakarta.

Pasal-pasal yang disangkakan kepada Marwoto adalah pasal-pasal mengenai kealpaan yang menyebabkan orang lain luka berat, cacat atau meninggal dunia dengan ancaman maksimal pidana penjara selama lima tahun. Pasal-pasal itu, antara lain pasal 359, 360, 361 dan 479 (g) KUHP.

Dalam proses penegakan hukum aparat penegak hukum (Kepolisian Republik Indonesia) daerah Yogyakarta hanya menjerat pilot Marwoto dengan pasal-pasal dalam aturan KUHP. Menurut anggota Kepolisian Daerah Yogyakarta, pihak kepolisian hanya menggunakan pasal-pasal dalam aturan KUHP dan tidak menggunakan aturan sanksi pidana yang terdapat dalam Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan, karena pasal-pasal dalam aturan Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan tidak tepat untuk digunakan dalam perkara kasus kecelakaan penerbangan pesawat Garuda tersebut.

Hal ini dapat dilihat misalnya dalam aturan pasal 60 Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan yang menyebutkan bahwa sanksi diberikan terhadap barangsiapa yang menerbangkan pesawat yang dapat membahayakan keselamatan pesawat, penumpang dan barang, dan/atau penduduk, atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain, sedangkan dalam kecelakaan penerbangan Garuda ini sudah tidak lagi dapat membahayakan melainkan telah menimbulkan korban, baik korban luka, korban jiwa dan hancurnya pesawat Garuda tersebut.

Pihak Kepolisian juga menjelaskan bahwa aturan dalam Pasal 64 Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan yang memberikan sanksi apabila ada pihak yang mengoperasikan fasilitas dan/atau peralatan penunjang penerbangan yang tidak memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan, tidak berlaku dalam kasus tindak pidana yang dilakukan Pilot Marwoto, sebab Marwoto telah memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan dalam melakukan penerbangan sebagaimana yang diatur.

Polisi beranggapan bahwa pilot Marwoto telah lalai saat menerbangkan pesawat hingga menyebabkan kecelakaan tersebut. Oleh karena itu, pilot Marwoto dijebloskan ke sel tahanan Polda Yogyakarta pada hari Senin tanggal 4 Februari 2008 sekitar pukul 19.20 WIB. Setelah 10 jam diperiksa, Marwoto Komar ditahan selama 20 hari melalui surat perintah penahanan No. Pol.: SP. Han/Q/II/2008/Dit Reskrim.[36]

Terhadap penahanan tersebut, Pilot Marwoto melalui pengacaranya mengajukan surat permohonan penangguhan penahanan yang juga disertai dua surat jaminan. Surat jaminan tersebut berasal dari Asosiasi Pilot Garuda dan Federasi Pilot Indonesia.

Alasan mengajukan penangguhan penahanan adalah karena Pilot Marwoto merupakan tulang punggung keluarga. Istrinya seorang ibu rumah tangga yang tidak bekerja. Anak-anak Morwoto juga masih kecil dan jarak dari tempat kediamannya ke tempat penahanan cukup jauh karena kediaman Marwoto di Jakarta, sedangkan tempat penahannya di Kantor Kepolisian Daerah Yogyakarta.

---

[36] ***FPI Desak Polisi Tangguhkan Penahanan Pilot***, www.bisnis.com, diakses tanggal 25 Februari 2008.

Permohonan Penangguhan penahanan Marwoto dikabulkan dengan pertimbangan jaminan dari keluarga, Asosiasi Pilot Garuda dan Federasi Pilot Indonesia. Surat penangguhan penahanan tersebut resmi dikeluarkan Polda Daerah Istimewa Yogyakarta pada Jumat tanggal 15 Februari 2008 pukul 13.30 WIB dengan nomor surat SPPP/10C/II/2008/Ditreskrim yang ditandatangani Direktur Reksrim Polda DIY Kombes Pol Drs Ari Dono Sukmanto.[37]

Tindakan penahanan dari Pihak Kepolisian, mendapat protes dari berbagai asosiasi pilot, baik asosiasi pilot nasional seperti Asosiasi Pilot Garuda dan Federasi Pilot Indonesia, maupun asosiasi pilot internasional seperti The International Federation of Airlines Pilots Association (IFALPA/Federasi Asosiasi Pilot Internasional) dan lain-lain. Asosiasi pilot tersebut menganggap bahwa penahanan terhadap Marwoto berasal dari hasil investigasi yang dikeluarkan oleh KNKT yang dijadikan sebagai penyelidikan awalan untuk menahan Marwoto. Menurut asosiasi pilot ini, Marwoto tidak seharusnya ditahan karena hasil investigasi KNKT yang dilakukan oleh KNKT tidak bertujuan untuk memidanakan seseorang melainkan agar kesalahan yang sama tidak terulang kembali. Perspektif asosiasi pilot ini memang berdasar, yaitu ketentuan annex 13 Konvensi Chicago 1944 *Chapter* 3, *Objective of The Investigation*, penjelasan Pasal 34 Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan , dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 1/2004 bagian 830 tentang Pemberitahuan Pelaporan Kecelakaan Pesawat Udara. Inti dari berbagai ketentuan tersebut adalah mengatur bahwa hasil investigasi KNKT tidak dapat digunakan

[37] ***Penangguhan Penahanan Pilot Marwoto Dikabulkan***, www.Kapanlagi.com, diakses tanggal 25 Februari 2008.

sebagai alat bukti untuk pemidanaan dan hanya dimaksudkan agar kesalahan yang sama tidak terulang kembali.

Dalam hal ini terdapat perbedaan pandangan antara pihak kepolisian dengan pihak KNKT serta asosiasi pilot. Pihak kepolisian beranggapan bahwa penyelidikan yang dilakukan bersama-sama dengan pihak KNKT merupakan awalan penyelidikan yang boleh dilakukan oleh pihak kepolisian untuk mencari keterangan dan bukti untuk menjatuhkan hukuman pidana kepada Marwoto. Mengenai penyelidikan ini, pihak KNKT beranggapan lain, menurut pihak KNKT, penyelidikan yang dilakukan memang bekerjasama dengan pihak kepolisian, akan tetapi kerjasama dengan pihak kepolisian ini hanya sebatas hal-hal yang bersifat teknis, seperti misalnya pemasangan *police line*, dan peminjaman laboratorium kepolisian guna penyelidikan KNKT.

Pihak KNKT juga beranggapan bahwa penyelidikan yang dilakukan pihak KNKT berbeda dengan penyelidikan yang dilakukan oleh pihak kepolisian, karena tujuan dan dasar hukum dilakukannya penyelidikan dari keduanya berbeda. Pihak KNKT mengadakan penyelidikan atau investigasi dengan tujuan mencari penyebab kesalahan agar tidak terjadi kesalahan yang sama dikemudian hari. Dasar hukum kewenangan KNKT adalah Pasal 34 Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan Jo. Pasal 94-97 Peraturan Pemerintah No.3/2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan Jo. Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999 Tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Berbeda dengan pihak KNKT, pihak kepolisian mengadakan penyelidikan dengan tujuan untuk mencari unsur kesalahan dan meminta pertanggungjawaban

orang yang melakukan kesalahan. Menurut pihak kepolisian, penyelidikan yang dilakukan dengan bekerjasama dengan pihak KNKT juga merupakan hasil kerja dari pihak kepolisian. Pihak kepolisian tidak pernah meminta maupun menggunakan hasil investigasi yang dilakukam oleh KNKT, melainkan pihak kepolisian sejak awal memang menduga adanya unsur kealpaan atau kesalahan dalam kasus kecelakaan pesawat Garuda Boeing 737-497 PK-GZC, nomor penerbangan GA-200.

Oleh karena itu, bagi pihak kepolisian, sejak awal kerjasama penyelidikan kasus kecelakaan pesawat garuda Boeing 737-497 PK-GZC, nomor penerbangan GA-200, dengan pihak KNKT juga merupakan bentuk penyelidikan yang sudah dimulai oleh pihak kepolisian. Pihak kepolisian merasa punya hak atas penyelidikan yang dilakukan oleh KNKT karena penyelidikan tersebut dilakukan secara kerja sama antara pihak kepolisian dengan KNKT.

Perbedaan persepsi antara pihak kepolisian, KNKT maupun asosiasi pilot ini berawal dari kerja sama yang dilakukan oleh KNKT dengan pihak kepolisian dalam melakukan penyelidikan atau investigasi penyebab kecelakaan pesawat Garuda Boeing 737-497 PK-GZC, nomor penerbangan GA-200. Sebenarnya, pihak KNKT dan pihak kepolisian dapat bekerja sama dalam melakukan penyelidikan atas kecelakaan penerbangan sipil, akan tetapi ada batasan yang harus dijaga yaitu tujuan dilakukannya investigasi. Bagi KNKT tujuan dilakukannya investigasi adalah untuk mencari penyebab kecelakaan sehingga KNKT dapat mengeluarkan rekomendasi yang dapat digunakan untuk mencegah agar tidak terjadi kesalahan yang sama dikemudian hari, sedangkan bagi pihak kepolisian tujuan dilakukannya penyelidikan adalah untuk mencari unsur

kesalahan sehingga dapat diketahui siapa yang bertanggungjawab atas kecelakaan penerbangan sipil yang menimbulkan korban atau kerugian bagi orang lain.

Di dalam melakukan penyelidikan, seharusnya ada batasan yang jelas mengenai kewenangan KNKT maupun kewenangan kepolisian, sehingga hasil penyelidikan atau investigasinya nanti dapat digunakan oleh masing-masing pihak berdasarkan tujuan awal masing-masing. Jika penyelidikan yang dilakukan oleh pihak kepolisian dan KNKT dipisah, maka tidak akan ada lagi kontroversi opini yang muncul.

Menurut pendapat Penulis, aturan Annex 13 merupakan aturan hukum yang bersifat mengatur dan dalam Annex 13 ditentukan adanya tindakan investigasi penyebab kecelakaan penerbangan sipil. Aturan tersebut merupakan aturan yang bersifat preventif, hal ini dapat diketahui dari tujuan investigasi yakni agar tidak terjadi lagi kecelakaan penerbangan sipil dengan sebab yang sama akan tetapi bukan untuk mempertanggungjawabkan ataupun penuntutan hukum.

Sedangkan aturan yang ada dalam KUHP merupakan aturan yang bersifat memaksa karena ada sanksi yang dapat diberikan kepada barang siapa yang melanggarnya. Penerapan ketentuan dalam KUHP merupakan upaya represif atas kejadian yang sudah terjadi di lapangan, dalam hal ini adanya unsur kesalahan yang dilakukan oleh Marwoto sehingga mengakibatkan kecelakaan pesawat garuda. Oleh karena itu, Marwoto dapat dikenai sanksi pidana atas perbuatannya yang mengakibatkan 20 korban jiwa dalam kecelakaan pesawat Garuda Boeing 737-497, PK-GZC dengan nomor penerbangan GA-200 pada tanggal 7 Maret 2007 di Bandara Adi Sucipto, Yogyakarta.

B. HAMBATAN YANG DIHADAPI DALAM PENEGAKAN HUKUM ATAS KECELAKAAN PENERBANGAN SIPIL DAN UPAYA MENGATASINYA

Dalam investigasi, pihak KNKT sampai saat ini masih harus mengadakan kerja sama dengan pihak kepolisian. Begitu juga pihak kepolisian, membutuhkan KNKT dalam melakukan penyidikan terhadap dugaan adanya unsur pidana dalam suatu kecelakaan penerbangan sipil. Dalam hal kerja sama ini, baik pihak KNKT maupun pihak Kepolisian mewakili kepentingannya masing-masing yang berbeda satu sama lain. Pihak KNKT melakukan investigasi dengan tujuan untuk mencari penyebab kecelakaan, sedangkan pihak Kepolisian melakukan penyidikan guna mencari unsur kesalahan untuk mengetahui tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya.

Perbedaan tujuan ini karena dasar hukum kewenangan untuk melakukan invesigasi bagi KNKT dan penyidikan bagi Kepolisian berbeda. Perbedaan tersebut adalah sebagai berikut:

KNKT melakukan investigasi penyebab kecelakaan penerbangan dengan mendasarkan pada aturan yang ada dalam Konvensi Chicago, Annex 13 Konvensi Chicago dan undang-undang Penerbangan No. 15 Tahun 1992, dimana investigasi yang dilakukan KNKT dilakukan dengan tujuan untuk mencegah agar tidak terjadi kecelakaan penerbangan sipil dikemudian hari dengan sebab yang sama.

Kepolisian Republik Indonesia atau pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus sebagai penyidik melakukan investigasi adanya perbuatan pidana dengan mendasarkan pada aturan yang ada dalam KUHP dan

KUHAP dimana investigasi yang dilakukan untuk mengetahui tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya.

Perbedaan tujuan atau kepentingan dan perbedaan dasar hukum dalam melakukan investigasi bagi KNKT dan penyidikan bagi Kepolisian, dapat menimbulkan kontradiksi dalam menentukan batasan-batasan kewenangan masing-masing pihak tersebut. Kontradiksi ini nantinya akan menghambat proses penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil baik yang dilakukan oleh pihak KNKT maupun pihak Kepolisian.

Kontradiksi mengenai kewenangan penyidikan yang dilakukan oleh kepolisian dan KNKT disebabkan oleh suatu hal yang sangat penting yaitu faktor substansi peraturan perundang-undangan, yakni belum ada ketentuan hukum nasional yang mengatur secara jelas mengenai hubungan antara pihak-pihak yang berkepentingan dalam melakukan penyelidikan atas kecelakaan penerbangan sipil dan tata cara kerja sama pihak-pihak tersebut agar tidak saling melampaui kewenangan masing-masing. Jika mengenai hal ini diatur secara tegas dalam suatu legalitas hukum berupa peraturan perundang-undangan maka permasalahan seperti ini tidak akan muncul kembali.

Seharusnya ada peraturan perundang-undangan yang mengatur secara jelas mengenai kerja sama yang dilakukan oleh pihak KNKT dan Kepolisian tersebut sampai ke tataran praktis. Di dalam peraturan perundang-undangan ini harus mengatur secara tegas mengenai batasan-batasan dalam hal apa saja kerja sama tersebut dapat dilakukan, batasan-batasan mengenai kewenangan masing-masing pihak, dan lain-lain. Hal ini menjadi sangat penting mengingat akibat hukum dari hasil investigasi yang dilakukan oleh KNKT dan penyidikan yang dilakukan oleh

Kepolisian itu berbeda. Investigasi KNKT nantinya akan menghasilkan rekomendasi keselamatan penerbangan, sedangkan penyidikan Kepolisian akan menghasilkan alat-alat bukti untuk mempertanggungjawabkan seseorang di bidang hukum pidana.

Faktor kedua yang dapat menghambat penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil adalah faktor sumber daya manusia. Faktor ini muncul jika investigasi KNKT atas kecelakaan penerbangan sipil dipisah dengan penyidikan yang dilakukan oleh pihak kepolisian. Di satu sisi KNKT membutuhkan peran kepolisian terutama di bidang teknis, dan di sisi lain hasil investigasi KNKT tersebut tidak boleh diserahkan kepada kepolisian. Begitu juga dengan pihak kepolisian, jika harus melakukan penyelidikan sendiri tanpa bekerjasama dengan KNKT, akan memunculkan masalah karena untuk melakukan penyelidikan kecelakaan penerbangan sipil tentunya membutuhkan orang-orang yang berkompeten dan ahli di bidang penerbangan. Oleh karena pihak kepolisian tidak mempunyai kompetensi di bidang penerbangan, maka pihak kepolisian membutuhkan pihak lain yang lebih berkompeten dalam hal ini pihak KNKT.

Faktor penghambat kedua dalam penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil ini lebih bersifat praktis jika dibandingkan dengan faktor yang pertama. Upaya menanggulangi faktor ini juga tidak kalah penting dengan faktor yang pertama, yaitu agar dapat mewujudkan penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil.

Hal yang dapat dilakukan bagi KNKT adalah memfasilitasi semua kebutuhan penyelidikannya termasuk juga yang bersifat teknis, sedangkan bagi kepolisian, seharusnya dapat mempelajari lebih mendalam mengenai penerbangan

sehingga menciptakan orang-orang yang berkompetensi di bidang tersebut dan pihak kepolisian tidak perlu lagi bergantung pada pihak lain (KNKT) dalam melakukan penyelidikan karena sudah memiliki sumber daya manusia di dalam lingkungan kepolisian sendiri yang berkompetensi di bidang penerbangan.

BAB V
PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dibahas pada bab sebelumnya yaitu Bab IV, maka dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Dalam hal terjadinya kecelakaan pesawat udara dalam penerbangan sipil, dilakukan 2 jenis investigasi atau penyelidikan kecelakaan. *Pertama* adalah investigasi penyebab kecelakaan penerbangan yang dilakukan oleh KNKT dengan mendasarkan pada aturan yang ada dalam Konvensi Chicago 1944, Annex 13 Konvensi Chicago dan Undang-undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan. KNKT melakukan investigasi dengan tujuan untuk mencegah agar tidak terjadi kembali kecelakaan penerbangan sipil dengan sebab yang sama. *Kedua*, penyelidikan adanya perbuatan pidana yang dilakukan oleh Kepolisian Republik Indonesia atau pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus sebagai penyidik, dengan mendasarkan pada aturan yang ada dalam KUHP dan KUHAP. Penyelidikan dilakukan untuk mengetahui tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya. Apabila dalam investigasi atau penyelidikan tersebut terbukti adanya unsur tindak pidana maka awak penerbangan tidak dapat lari dari pertanggungjawaban pidana apabila melakukan kesalahan yang mengakibatkan kecelakaan pesawat udara. Awak penerbangan tersebut dapat dijerat pidana sesuai yang diatur dalam KUHP atau Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.

2. Hambatan yang dihadapi dalam penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil ada dua factor yaitu yang pertama substansi peraturan perundang-undangan yang tidak mengatur secara jelas mengenai kerja sama yang dilakukan oleh KNKT dan Kepolisian dalam investigasi atau penyelidikan kecelakaan penerbangan sipil, dan kedua yaitu faktor sumber daya manusia yang kurang berkompeten dalam pelaksanaan penegakan

hukum atas kecelakaan penerbangan sipil. Upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi hambatan tersebut yakni pembuatan peraturan perundang-undangan yang mengatur secara jelas mengenai pelaksanaan penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil sampai ke tataran praktis dan pemberian fasilitas yang dibutuhkan dalam investigasi kecelakaan penerbangan serta meningkatkan sumber daya manusia.

B. Saran

1. Bagi Pemerintah, diharapkan dapat membuat kebijakan yang jelas mengenai penegakan hukum atas kecelakaan penerbangan sipil sampai ke tataran praktis, baik dalam hal pembuatan peraturan yang mengatur secara jelas kewenangan bagi KNKT dan Kepolisian dalam melakukan investigasi kecelakaan penerbangan maupun penggunaan hasil investigasi sebagai alat bukti sehingga tidak menimbulkan beda penafsiran.
2. Bagi Badan Peradilan, diharapkan dapat mengambil suatu putusan yang adil bagi semua pihak dan dapat digunakan sebagai dasar jurisprudensi untuk perkara-perkara berikutnya.
3. Bagi Kepolisian Republik Indonesia, diharapkan dapat meningkatkan kualitas sumber daya manusianya khususnya dalam ilmu pengetahuan tentang penerbangan.
4. Bagi pilot, diharapkan dapat lebih berhati-hati dalam mengemudikan pesawat udara, karena jika terbukti melakukan kesalahan sehingga mengakibatkan kecelakaan dan menimbulkan korban, maka pilot dapat dikenai ketentuan pidana.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Hamzah, Andi. 1944. ***Asas-Asas Hukum Pidana, Ed. Revisi; Cet, 2***. Jakarta: Rineka Cipta.

Hartini, Rahayu. 2007. ***Hukum Pengangkutan, Cet. 1.*** Malang: UMM Press.

Martono, H. K. 2007. Pengantar ***Hukum Udara Nasional dan Internasional, bagian pertama***. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Mauna, Boer. 2005. ***Hukum Internasional Pengertian Peranan Dan Fungsi alam Era Dinamika Global edisi kedua***. Bandung: Alumni.

Muhammad, Abdulkadir. 1998. ***Hukum Pengangkutan Niaga, Cet.3.*** Bandung: Citra Aditya Bakti.

Mulyadi, Lilik. 2007. ***Hukum Acara Pidana; Normatif, Teoritis Praktek dan Permasalahannya,*** Bandung: Alumni.

Moeljatno. 2000. ***Asas-Asas Hukum Pidana, Cet. 6***. Jakarta: Rineka Cipta.

Poernomo, Bambang. 1982. ***Asas-asas Hukum Pidana***. Yogyakarta: Ghazalia Indonesia.

Ruba'i, Masrukin. 2001. ***Asas-asas Hukum Pidana***. Malang: Jurusan Hukum Pidana, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.

Saefullah, H.E. 1999. ***Beberapa Masalah Pokok Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara***. Bandung: Pusat Penerbitan Universitas LPPM Universitas Islam Bandung.

Schaffmeister, D, dkk. 2003. ***Hukum Pidana, Cet. 2***. Yogyakarta: Liberty.

Soekanto, Soerjono. 2004. ***Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum***. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Suherman, E. 1983. ***Hukum Udara Indonesia dan Internasional* (*Kumpulan Karangan*), *Cet. 3.*** Bandung: Alumni.

_____. 2000. ***Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan* (*Himpunan Makalah 1961-1995*), *Cet. 1.*** Bandung: Mandar Maju.

Vershoor, Diederiks. 1988. ***An Intoduction To Air Law***. Deventer/Netherlands: Kluwer Law and Taxation.

Konvensi dan Undang-Undang

Konvensi Chicago 1944

Annex 13 Konvensi Chicago 1944

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana

Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992 Tentang Penerbangan

Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 1995 Tentang Angkutan Udara

Makalah

Iwan, Askurin. 2005. ***Perbuatan Melawan Hukum***. Hand Out Kuliah mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.

Kusumaningrum, Adi. 2008. ***Analisis Hukum Udara Internasional Terhadap Kecelakaan Pesawat Garuda GA-200 Di Yogyakarta Tanggal 7 Maret 2007***. Makalah disampaikan pada diskusi rutin bagian Hukum Internasional FHUB.

Artikel

Fahmi, Riza. ***Analisis SHEL Jatuhnya Garuda PK-GZC***, www.KompasCyberMedia.com.

Simatupang, R. Hanna. ***Kriminalisasi Penerbangan dan Investigasi Kecelakaan Pesawat Udara***. Majalah Angkasa edisi 25 April 2006, www.AngkasaOnline.com.

FPI Desak Polisi Tangguhkan Penahanan Pilot. www.bisnis.com.

Kecelakaan Pesawat, Siapa Yang Bertanggung Jawab. www.hukumonline.com.

KNKT: Kecelakaan Garuda Di Yogyakarta Murni Human Error. hukumonline.com.

Media Realease, Perihal Laporan Akhir Knkt Penyelidikan Kecelakaan Pesawat Boeing 737 Garuda Indonesia GA-200 Di Yogyakarta, Tanggal 7 Maret 2007. www.dephub.go.id/knkt.

Penangguhan Penahanan Pilot Marwoto Dikabulkan. www.Kapanlagi.com.

Press Release PT. Garuda Indonesia. ***Pesawat Garuda Terbakar Di Bandara Adi Sucipto Yogyakarta***. http://hubud.dephub.go.id.

Seratus Federasi Pilot Dunia Bela Marwoto. http://www.surya.co.id.

Tanggung Jawab Pilot, Disamakan Dengan Nahkoda Atau Supir. www.hukumonline.com.

Temuan KNKT Tidak Bisa Dijadikan Barang Bukti. www.hukumonline.com.

Tergantung Hakim, Penggunaan Hasil Investigasi Kecelakaan Sebagai Alat Bukti. www.hukumonline.com.

Wikimedia Indonesia***. Garuda Indonesia Penerbangan GA-200***, http://id.wikipedia.org/wiki/Garuda_Indonesia_Penerbangan_200.

Wikimedia Indonesia. ***Pilot***, http://id.wikipedia.org/wiki/Pilot.

Internet

http://id.wikipedia.org.

www.AngkasaOnline.com.

www.bisnis.com.

www.dephub.go.id.

www.Hukumonline.com.

www.Kapanlagi.com.

www.KompasCyberMedia.com.

www.surya.co.id.

This document was created with Win2PDF available at http://www.daneprairie.com.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.