

PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA KAPTEN PENERBANG (PILOT) DALAM KECELAKAAN PESAWAT TERBANG

Studi Kasus : Peristiwa Kecelakaan Pesawat Garuda Indonesia Boeing 737-400

Suprapti¹⁾

¹⁾ Program Studi Manajemen Transportasi Udara, STTKD Yogyakarta
Suprapti071962@yahoo.co.id

Abstrak

Dalam lima belas tahun terakhir ini di Indonesia sering terjadi kecelakaan pesawat terbang sekalipun UU No 1 tahun 2009 tentang penerbangan telah mengatur mengenai standar keselamatan dan keamanan penerbangan untuk mencegah terjadinya kecelakaan pesawat. Kecelakaan pesawat terbang terjadi tidak terlepas dari faktor SDM, faktor mesin, alam, sarana dan prasarana, last performance alat bantu navigasi dan ketaatan pada persyaratan kelaikan teknis. Penelitian ini memfokuskan pada peristiwa kecelakaan pesawat yang terjadi karena faktor SDM (human error/kesalahan manusia)

Setidaknya terdapat tiga aspek hukum yang menjadi dasar pengaturan penyelesaian peristiwa kecelakaan pesawat terbang yaitu 1. Aspek hukum perdata berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang, pengirim barang dan pihak ketiga korban kecelakaan pesawat. 2. Aspek hukum asuransi berkaitan dengan claim asuransi korban kecelakaan dan 3. Aspek hukum pidana berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana pihak-pihak yang terbukti melakukan kesalahan/kelalaian dalam pengoperasian pesawat bisa ACT-nya, dan bisa pilotnya.

Penelitian ini memfokuskan Aspek hukum pidana saja yaitu pertanggungjawaban pidana kapten penerbang (pilot) dalam kecelakaan pesawat terbang. Pertanggungjawaban pidana dalam hukum pidana dimaksudkan untuk menentukan apakah kapten penerbang dapat dipertanggung jawabkan atas pidana atau tidak terhadap tindak pidana yang dilakukan. Penelitian ini merupakan penelitian empiris menggunakan data primer yaitu peristiwa kecelakaan pesawat dan data sekunder yaitu peraturan perundang-undangan. Kemudian data diolah secara kualitatif untuk mengetahui apakah kapten penerbang dapat dipersalahkan atas suatu peristiwa kecelakaan pesawat terbang atau tidak.

Kata kunci: kecelakaan pesawat, pertanggung jawaban pidana, kapten penerbang.

Pendahuluan

Pada era reformasi sekarang ini, kebijakan angkutan udara cenderung liberal. Perusahaan penerbangan tumbuh dengan pesat, jumlah perusahaan penerbangan milik pemerintah bersama milik swasta meningkat menjadi 103 dalam tahun 2004. Dengan keluarnya keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2001 yang disempurnakan dengan keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 81 Tahun 2004 yang mengatur angkutan udara niaga (*commercial airlines*) dan bukan niaga (*general aviation*), jumlah perusahaan penerbangan meningkat lagi dari 103 dalam tahun 2004 menjadi 157 perusahaan penerbangan yang terdiri atas perusahaan penerbangan milik pemerintah, swasta, dan penerbangan umum [1]. Kebijakan relaksasi demikian

memang menguntungkan bagi penumpang, karena masyarakat dapat menikmati jasa angkutan udara. Apalagi seiring dengan semakin tingginya tingkat mobilitas seseorang dan di sisi lain pada era modern yang serba cepat ini keberadaan seseorang dengan tepat waktu sangat dibutuhkan oleh setiap individu, apalagi orang mempunyai kegiatan yang padat dalam waktu yang berdekatan. Sebagai sarana untuk memenuhi kebutuhan tersebut maka setiap individu membutuhkan transportasi sebagai penghubung dari satu tempat ke tempat yang lain. Khususnya transportasi udara. Singkat, cepat, nyaman adalah sedikit dari sekian alasan orang-orang memilih transportasi lewat jalur udara. Namun demikian tidak lepas juga dari dampak negatif.

Dampak negatif kebijakan relaksasi angkutan terbang yang cenderung ke arah liberal tersebut, perusahaan penerbangan terpaksa bersaing secara keras, mereka saling menurunkan tarif batas bawah, saling memakan antar kawan. Dengan adanya perang tarif tanpa batas bawah tersebut, secara tidak langsung mereka saling mematikan perusahaan penerbangan yang lain. Para pemain lama seperti *AOA Seulawah Airways*, *Bouraq Indonesia Airlines*, *Sempati Air*, *Indonesian Air Transport* pada masa orde baru juga berguguran karena tidak mampu bersaing dan terpaksa gulung tikar. Dalam perkembangannya, perusahaan penerbangan yang lahir pada era reformasi juga tidak dapat menjamin kelangsungan hidup perusahaan, mereka lahir membawa modal yang tidak memadai, personel kurang profesional, terjadi banyak kecelakaan pesawat terbang mereka jatuh bangun yang pada akhirnya masyarakat menjadi korban. Mereka kurang menyadari bahwa bisnis angkutan udara merupakan bisnis yang sangat riskan terhadap risiko, sekali kecelakaan yang fatal, perusahaan tersebut langsung bubar.

Oleh sebab itu bila kita tidak mampu mengantisipasi dengan bijak, niscaya kecelakaan akan selalu mengancam kita. Setiap kali terjadi kecelakaan yang mengakibatkan jatuhnya korban jiwa selalu menimbulkan rasa duka dan juga pertanyaan. Terlebih lagi bila kecelakaan tersebut menimpa sebuah pesawat terbang, masyarakat akan selalu mempertanyakan apa gerangan penyebab terjadinya kecelakaan.

Sebagai moda transportasi udara, pesawat udara sering dinilai sebagai alat transportasi paling aman, cepat dan efisien sehingga penggunaannya semakin luas dalam kehidupan manusia sehari-hari. Keselamatan penerbangan merupakan faktor utama dalam pengoperasian pesawat terbang. Musibah memang kadang kala tidak bisa dihindarkan, namun melakukan usaha untuk mencegah terjadinya kecelakaan lebih baik dilakukan. Sebab, kecelakaan pesawat terbang tidak terlepas dari faktor Sumber Daya Manusia, faktor mesin, alam, sarana dan prasarana, *performance* alat bantu navigasi dan ketaatan pada persyaratan kelaikan teknis. Meski demikian, kemungkinan peristiwa kecelakaan itu masih bisa diantisipasi, setidaknya diminimalisir.

Penyebab kecelakaan pesawat terbang bisa bermacam macam antara lain tabrakan dengan pesawat udara lain, hilangnya pesawat udara dalam penerbangan, jatuhnya pesawat udara, terbakarnya pesawat udara, atau meledaknya pesawat udara. Menurut UU No.1 tahun 2009 [2], jika terjadi kecelakaan pesawat apapun penyebabnya maka pihak yang paling bertanggung jawab terhadap kerugian yang timbul adalah perusahaan penerbangan (perusahaan angkutan udara). Perusahaan penerbangan wajib mengganti setiap kerugian yang diderita penumpang, namun biasanya kewajiban tersebut sudah diasuransikan sehingga ketika terjadi kecelakaan pesawat perusahaan tinggal melakukan claim asuransi.

Selain perusahaan penerbangan pihak yang harus bertanggung jawab terhadap kecelakaan pesawat salah satunya adalah Kapten Penerbang (Pilot) yang bertugas memimpin penerbangan dan bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan penerbangan selama pengoperasian pesawat sesuai peraturan perundang undangan yang berlaku. Pertanggung jawaban oleh Kapten Penerbang timbul jika kecelakaan pesawat terjadi karena kelalaiannya dalam mengoperasikan pesawat. Dalam KUHP

kelalaian diatur dalam pasal 359 dan pasal 360 (1) yang menyebutkan bahwa seseorang dapat dipidana karena kelalaiannya yang menyebabkan matinya orang lain atau mengakibatkan orang lain menderita luka luka.

Selain KUHP, UU RI No.1 tahun 2009 tentang Penerbangan juga mengatur tentang ketentuan pidana bagi Kapten Penerbang (Pilot Fying/PF) yang mengoperasikan pesawat terbang. Pasal 411 menyebutkan seseorang dapat dipidana jika dengan sengaja menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang membahayakan keselamatan pesawat penumpang dan barang, pasal 413 menyebutkan seseorang dapat dipidana jika dalam melakukan tugasnya tanpa memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi dan pasal 438 menyebutkan seseorang dapat dipidana jika pada saat bertugas mengalami keadaan bahaya namun tidak memberitahukan kepada unit pelayanan lalu lintas penerbangan. Dalam sepanjang sejarah kedirgantaraan di Indonesia sepengetahuan penulis baru kecelakaan pesawat Garuda Boeing 737-400 yang Kapten Penerbangnya selamat, sehingga menarik untuk dikaji mengenai bagaimana pertanggung jawaban pidana Kapten Penerbang dalam kecelakaan pesawat terbang. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah kapten penerbang (pilot) dapat dipersalahkan dalam peristiwa kecelakaan pesawat terbang. Selain itu, untuk mengetahui bagaimana bentuk pertanggung jawaban pidana kapten penerbang (pilot) dalam kecelakaan pesawat udara.

Tinjauan Pustaka

Pada hari Rabu tanggal 7 Maret 2007 telah terjadi kecelakaan pesawat Garuda Indonesia Boeing 737-400 dengan nomer penerbangan GA-200 terperosok di Bandara Adi Sucipto. Pesawat tersebut mengalami kebakaran setelah terjadi ledakan di badan pesawat Garuda tersebut.

Beberapa tahun terakhir ini telah banyak terjadi kasus kecelakaan pesawat terbang di Indonesia. Seringnya terjadi kecelakaan pesawat sedikit banyak telah menyita perhatian publik maupun media masa. Hal ini disebabkan karena di setiap terjadi kecelakaan pesawat terbang hampir pasti semua penumpang dan kru pesawat meninggal, pesawat hancur bahkan jika kecelakaan itu terjadi di perairan maka jasadnya tidak pernah bisa ditemukan belum lagi kerugian yang diderita perusahaan akibat kecelakaan pesawat.

Beberapa peristiwa kecelakaan pesawat yang telah banyak menyita perhatian masyarakat antara lain pada tahun 2012 yang lalu pada saat diadakan uji coba pesawat sukhoi yang menewaskan 45 orang, 6 orang diantaranya awak kabin dan 2 orang perwakilan dari sukhoi. Diantara penumpang adalah perwakilan dari aviastar, disusul kemudian jatuhnya pesawat air asia pada tahun 2014 yang menewaskan seluruh penumpang dan awak pesawat dan lain lain. UU no 1 tahun 2009 tentang penerbangan yang diantara pasalnya mengatur tentang standar keamanan dan keselamatan penerbangan ternyata belum cukup bisa mengantisipasi atau meminimalisir terjadinya kecelakaan pesawat terbang.

Pada setiap terjadi kecelakaan pesawat maka pihak yang paling disibukkan adalah Komite Nasional Kecelakaan Transportasi Udara (KNKTU) karena tugasnya melakukan investigasi dan penelitian untuk menentukan faktor-faktor sebab terjadinya kecelakaan transportasi udara serta penyusunan rekomendasi bagi penyusunan kebijakan keselamatan transportasi udara dengan penyebab yang sama. Hasil investigasi dan penelitian menunjukkan bahwa kecelakaan pesawat biasanya terjadi karena faktor alam, teknis atau kesalahan manusia seperti yang terjadi pada kecelakaan pesawat Garuda Boeing 737-400.

Selain proses investigasi dan penelitian, KNKTU juga mengadakan kegiatan pembacaan kotak hitam (*black box*). Kotak hitam atau *black box* adalah sekumpulan perangkat yang digunakan

dalam bidang transportasi, umumnya merujuk kepada perekam data penerbangan *flight data recorder*, (FDR) dan perekam suara kokpit (*voice recorder*, CVR) dalam pesawat terbang. Fungsi dari black box atau kotak hitam sendiri adalah untuk merekam pembicaraan antara pilot dengan *Air Traffic Controller* (Pengawas Lalu Lintas Udara) atau ATC serta untuk mengetahui tekanan udara dan kondisi cuaca selama penerbangan.

Data kecelakaan pesawat Boing 737-400 KNKT berkesimpulan sementara bahwa 70% (tujuh puluh persen) karena *human error* atau kesalahan dari manusianya. Fakta yang terungkap bahwa “Kapten Penerbangan (pilot) M. Marwoto Komar yang tergolong sudah senior di Garuda Indonesia dengan nomor ATP 3204 telah mengikuti *medical check up* pada 9 Oktober 2006 dan profesional pada 13 september 2006 yang memiliki jam terbang lebih dari 15 ribu jam terbang,” diduga telah melakukan kesalahan. Indikasi itu terlihat pada saat pendaratan yang agak menukik dan mendarat dengan keras (*hard landing*). Ada keraguan pada diri kapten penerbang sehingga pesawat sempat dua kali mau naik lagi setelah roda pesawat menyentuh landasan. Dalam kecelakaan tersebut pilotnya selamat.

Landasan Teori

Kecelakaan Pesawat Udara

Kecelakaan pesawat udara merupakan peristiwa hukum pengangkutan berupa kejadian atau musibah, yang tidak dikehendaki oleh pihak-pihak, terjadi sebelum, dalam waktu atau sesudah penyelenggaraan pengangkutan sehingga menimbulkan kerugian material, fisik, jiwa atau hilangnya mata pencaharian bagi pihak penumpang, pemilik barang atau pihak pengangkut [3]. Kecelakaan pada dasarnya dapat dicegah dengan menerapkan cara-cara pengendalian yang cocok apalagi banyak kecelakaan dapat diprediksi melalui metode-metode tertentu. Sementara itu akibat dari kecelakaan lebih sulit diperkirakan dan diatasi hal ini karena banyak faktor yang dapat mempengaruhinya, seperti : kondisi fisik dan mental korban kecelakaan dan lainnya. Oleh sebab itu, konsentrasi sebaliknya diarahkan kepada pencegahan terjadinya kecelakaan, bukan pada akibatnya [4].

Untuk mencegah dan meminimalisir terjadinya kecelakaan pesawat di satu sisi dan untuk menjamin sistem penerbangan yang nyaman, aman, efektif dan efisien UU RI no. 1 tahun 2009 tentang penerbangan telah sedemikian rupa mengatur standar keselamatan dan keamanan penerbangan. Pasal 1 (48) yang dimaksud dengan keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Selanjutnya keamanan penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas dan prosedur, pasal 1 (49).

Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Pesawat terbang

Abdul Kadir [4] menyebutkan secara umum ada dua pemicu utama terjadinya kecelakaan pesawat terbang. Pertama, “tingkah laku manusia” yang membahayakan penerbangan (*unsafe action*) dan kedua, adanya “kondisi” yang membahayakan penerbangan (*unsafe condition*) atau kombinasi keduanya. Apabila dirinci lebih lanjut penyebab terjadinya kecelakaan pesawat terbang sebagai berikut:

Masalah Perawatan Pesawat Udara (*Maintenance*)

Akhir-akhir ini banyak terjadi kecelakaan pesawat udara dan juga memakan banyak korban jiwa. Banyak faktor yang menyebabkan kecelakaan-kecelakaan tersebut terjadi, salah satunya adalah

masalah perawatan pesawat udara (*maintenance*). Kenapa perawatan menjadi salah satu penyebab dari kecelakaan pesawat, karena beberapa penerbangan (*airlines*) yang menggunakan system *Low Cost Carrier* yang ingin mengefisiensikan biaya seminimal mungkin salah satu pengurangan biaya ada pada *maintenance*. Dianggap biaya yang dikeluarkan untuk perawatan sangatlah besar karena itu *Airlines* menekan biaya tersebut yang seharusnya tidak dilakukan.

Pengurangan biaya dari perawatan itu contohnya adalah dalam penggunaan mesin pesawat dan juga pesawat udaranya. Kebanyakan *airlines* masih menggunakannya karena menurut mereka masih bisa digunakan, padahal umur mesin-mesin pesawat dan juga pesawat itu sendiri sudah ditentukan sampai kapan mesin itu layak pakai dan sampai kapan pesawat itu layak digunakan. Hal ini dilakukan untuk mengurangi biaya perawatan pesawat yang dapat dibilang memakan biaya cukup tinggi ini. Padahal penting bagi suatu *Airlines* benar-benar memperhatikan masalah *maintenance aircraft* demi kenyamanan dan juga keamanan dalam penerbangan.

Keamanan adalah hal yang paling utama yang harus diperhatikan bagi *Airlines*, tetapi pada saat ini terlihat keamanan bukanlah hal utama yang harus diperhatikan. *Airlines* terlihat hanya mementingkan bahwa mereka dapat memberikan harga termurah dibandingkan dengan *Airline* yang lain sehingga dapat menarik banyak *customer* yang akan menggunakan jasa perusahaan mereka. Menekan biaya pada *maintenance* bukanlah hal yang baik, karena akan beresiko terjadi kecelakaan seperti belakangan ini. Banyak sekali pesawat yang sudah tidak layak terbang tetap dipaksa untuk melakukan penerbangan yang akhirnya terjadilah kecelakaan.

Faktor Cuaca

Faktor cuaca adalah kecelakaan pesawat terbang yang diakibatkan secara langsung oleh fenomena cuaca yang sedang berlaku. Seperti saat tinggal landas, *enroute* maupun saat proses pendaratan, unsur cuaca yang sangat mempengaruhi penerbangan. Salah satunya yaitu Tekanan Udara. Para pakar penerbangan mengatakan tekanan keras udara yang disebut *downdraft* dapat menyebabkan pesawat tiba-tiba anjlok sewaktu mendekati landaspacu. Mereka mengatakan keadaan itu juga dapat membuat pesawat mendekati landasan terlalu cepat. Tekanan udara mendadak diduga faktor penyebab kecelakaan pesawat Garuda Boeing 737-400 di Yogyakarta. Pilot pesawat Garuda yang peswatnya terhempas sewaktu mendarat dengan menewaskan 21 orang memberitahu para penyidik, pesawat tiba-tiba amblas sewaktu dia sedang mendaratkannya.

Faktor lingkungan

Hal ini terkait dengan manajemen dan operasional sebagai pendukung penyebab terjadinya kecelakaan pesawat terbang seperti: bagaimana kondisi fasilitas penerbangan/pendaratan, beban penugasan, kehidupan sosial, dan sebagainya. Salah satu yang harus diperhatikan dalam hal ini adalah fasilitas penerbangan/penerbangan karena di situlah nantinya pesawat udara akan mendarat. Jika hal tersebut tidak sesuai dengan standar yang ada maka kecelakaan dapat terjadi pada pesawat tersebut.

Peran Awak Pesawat Terbang

Peran awak pesawat terbang sangat penting dalam penerbangan karena merupakan “Garda terakhir” keselamatan penerbangan. Ditangan merekalah sebenarnya dipasrahkan keselamatan jiwa seluruh penumpang. Oleh karena itu setiap awak pesawat harus memiliki sertifikat kecakapan atau *Licence* sebelum melakukan penerbangan. Seluruh awak terutama penerbang secara terjadwal melakukan berbagai pelatihan, seperti latihan *emergency* dalam menghadapi rintangan darurat. Penerbang juga secara periodik memiliki jadwal untuk terbang penyegaran dan melakukan

uji ulang ketrampilan. Selain itu, ada pemeriksaan kesehatan secara reguler dilakukan enam bulan sekali dan mengikuti berbagai pelatihan seperti *Crew Management Resources (CRM)*. Prosedur ini dimaksudkan agar ketrampilan, kemampuan fisik dan psikologi penerbang tetap dipertahankan dan mampu menerbangkan pesawat terbang dengan aman.

Beberapa kesalahan yang acapkali dilakukan oleh awak pesawat perlu menjadi perhatian khusus, seperti minimnya persiapan menjelang penerbangan, pengambilan keputusan yang salah, rendahnya skill yang dimiliki dan kurang memahami kondisi cuaca atau lingkungan. Dari hasil penelitian yang menggunakan pendekatan *Retrospektive*, ada hubungan erat antara perilaku yang “tidak hati-hati dan tergesa-gesa” dengan terjadinya kecelakaan. Dalam bahasa hukum “Tidak hati-hati dan tergesa-gesa disebut kealpaan atau kelalaian”. Menyadari bahwa teknologi penerbangan akan terus berkembang di masa-masa yang akan datang, tentulah aspek manusia sebagai *the man behind the gun* memegang peran paling utama. Upaya pencegahan perlu kiranya dilakukan antara lain melalui revitalisasi pengelolaan operasi penerbangan, utamanya meningkatkan pembinaan awak pesawat terbang (*aircrew*).

Aspek Hukum Pidana Peristiwa Kecelakaan Pesawat

Tindak Pidana

Seseorang yang melakukan tindak pidana baru boleh dihukum apabila si pelaku sanggup mempertanggungjawabkan perbuatan yang telah diperbuatnya. Moeljatno [5] menyebut istilah tindak pidana dengan perbuatan pidana dengan alasan bahwa perbuatan pidana berarti keadaan yang dibuat oleh seseorang. Perbuatan pidana diartikan sebagai perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana kepada barang siapa yang melanggar larangan tersebut

Masalah pertanggung jawaban pidana erat kaitannya dengan kesalahan, oleh karena itu pertanggung jawaban pidana dalam sistem hukum di Indonesia menganut asas yang menyatakan dengan tegas “Tidak dipidana tanpa ada kesalahan” maksudnya untuk menentukan apakah seorang pelakutindak pidana dapat dimintai pertanggung jawaban pidana atau tidak, akan dilihat apakah orang tersebut pada saat melakukan tindak pidana mempunyai kesalahan. Kesalahan diartikan sebagai keadaan psikis tertentu pada orang yang melakukan tindak pidana dan adanya hubungan antar kesalahan tersebut dengan tindak pidana yang dilakukan dengan sedemikian rupa, sehingga orang tersebut dapat dicela karena, melakukan tindak pidana. Kesalahan itu sendiri ada dua macam, yang pertama adalah kesengajaan (*dolus*) dan yang kedua adalah kelalaian/kealpaan (*culpa*).

Pertanggung jawaban pidana menjurus kepada pemidanaan pelaku, jika melakukan suatu tindak pidana dan memenuhi unsur-unsur yang telah ditentukan oleh undang-undang. Dilihat dari terjadinya tindak pidana yang dilarang, ia akan diminta pertanggung jawaban apabila perbuatan tersebut melanggar hukum. Dilihat dari sudut kemampuan bertanggung jawab maka hanya orang yang mampu bertanggung jawab yang dapat diminta pertanggung jawaban.

Pertanggung jawaban Pidana

Pembicaraan mengenai pertanggung jawaban pidana tidak dapat dilepaskan dari pembicaraan mengenai tindak pidana. Orang tidak mungkin dipertanggung jawabkan untuk dipidana, apabila ia tidak melakukan tindak pidana. Para penulis sering menggambarkan bahwa dalam menjatuhkan pidana unsur “tindak pidana” dan “pertanggung jawaban pidana” harus dipenuhi. Pertanggung jawaban pidana dimaksudkan untuk menentukan apakah seseorang tersangka atau terdakwa dipertanggung jawabkan atas suatu tindak (kesalahan) yang terjadi atau tidak. F.Y. Kanter dan S.R. Sianturi [6] mengartikan pertanggung jawaban pidana (*criminal responsibility*) dengan istilah

“Tangan dijinjing bahu memikul” maksudnya seseorang harus menanggung segala akibat dari tindakan atau kelakuannya. Sifat dan pertanggung jawaban pidana tersebut tidak mutlak melainkan dibatasi oleh UU.

Unsur tindak pidana dan kesalahan adalah unsur yang sentral dalam hukum pidana. Unsur perbuatan pidana terletak dalam lapangan objektif yang diikuti oleh unsur sifat melawan hukum, sedangkan unsur pertanggung jawaban pidana merupakan unsur subjektif yang terdiri dari kemampuan bertanggung jawab dan adanya kesalahan (kesengajaan dan kealpaan).

Pertanggung jawaban Pidana Kapten Penerbang (*Pilot Flying*) dalam Hukum Pidana

Ketentuan hukum pidana dalam KUHP tidak menyebutkan secara eksplisit sistem pertanggung jawaban pidana kapten penerbang dalam peristiwa kecelakaan pesawat yang dialaminya. Namun ada beberapa pasal dalam KUHP dapat diterapkan dalam peristiwa kecelakaan pesawat yang terjadi karena kelalaian/kealpaan manusia seperti :

Pasal 359. Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun kurungan atau kurungan paling lama satu tahun.

Pasal 360 (1). Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan orang lain mendapatkan luka-luka berat diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun.

Pasal 479f. Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum mencelakakan, menghancurkan, membuat tidak dapat dipakai atau merusak pesawat udara dipidana:

- a. Dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi nyawa orang lain.
- b. Dengan pidana penjara seumur hidup atau pidana penjara untuk selama-lamanya dua puluh tahun jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

Pasal 479g. Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan pesawat udara celaka, hancur, tidak dapat dipakai atau rusak, dipidana:

- b. Dengan pidana penjara selama-lamanya tujuh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

Pasal 359 KUHP merupakan pasal yang mengatur perbuatan pidana kealpaan yang dilakukan seseorang sehingga menyebabkan matinya orang lain dan pasal 360 KUHP merupakan pasal yang mengatur perbuatan pidana karena kealpaan yang menyebabkan luka berat orang lain. Kemudian pasal 361 KUHP mengatur tentang perbuatan pidana yang dilakukan seseorang karena profesinya dan menyebabkan orang lain luka berat bahkan meninggal dunia. Dalam peristiwa kecelakaan pesawat terbang Boeing 737-200 Garuda Indonesia GA-200 di Yogyakarta orang yang dapat dinyatakan bertanggung jawab adalah Pilot, kepadanya dapat didakwa dengan pasal-pasal di atas.

Selain pasal-pasal dalam KUHP, UU RI no.1 tahun 2009 juga mengatur ketentuan pidana yang dapat diterapkan kepada kapten penerbang yang pesawatnya mengalami kecelakaan yaitu :

Pasal 411. Setiap orang dengan sengaja menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau merugikan harta benda milik orang lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 413 :

- (1) Setiap personel pesawat udara yang melakukan tugasnya tanpa memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun dan denda paling banyak Rp 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Pasal 438 :

- (1) Kapten penerbang yang sedang bertugas yang mengalami keadaan bahaya atau mengetahui adanya pesawat udara lain yang diindikasikan sedang menghadapi bahaya dalam penerbangan, tidak memberitahukan kepada unit pelayanan lalu lintas penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 354 sehingga berakibat terjadinya kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun.
- (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun.

Metode Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian empiris yaitu menyajikan dan menganalisa fakta atau peristiwa yuridis berupa terjadinya kecelakaan pesawat Garuda Indonesia Boing 737-400, dianalisa berdasarkan KUHP maupun UU No.1 tahun 2009 Tentang penerbangan.

Sumber Data dan Pengumpulan Data

Sumber data dalam penelitian ini menggunakan data primer yaitu peristiwa kecelakaan pesawat Garuda Indonesia Boing 737-400 dan data sekunder yaitu Studi Pustaka, baik berupa ketentuan UU, KUHP dan putusan pengadilan.

Metode Analisis Data

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan data kualitatif kemudian dianalisis dengan menggunakan diskriptif analisis atau pemecahan masalah. Penelitian dilakukan dengan cara memaparkan obyek yang diteliti, sebagaimana adanya berdasarkan fakta-fakta yang telah terkumpul lalu ditarik kesimpulan untuk menjawab permasalahan yang ada.

Hasil Dan Pembahasan

Dalam peristiwa kecelakaan pesawat Garuda Indonesia Boing 737-400 jaksa penuntut umum (jaksa PU) menggunakan ketentuan pidana dalam KUHP dan tidak menggunakan ketentuan pidana dalam UU RI no.15 tahun 1992 tentang penerbangan sebab kualifikasi perbuatan pidana yang ada dalam diri kapten penerbang tidak memenuhi kualifikasi unsur perbuatan pidana yang diatur dalam UU no.15 tahun 1992

Kronologi Kasus

Pada hari rabu 7 Maret 2007 pagi hari sebuah Pesawat Udara Garuda Indonesia Boeing 737-400 dengan nomor penerbangan GA-200 terperosok dan terbakar di Bandara Adi Sucipto, Yogyakarta.

Pesawat ini berangkat dari Jakarta pukul 06.00 WIB dan mendarat di Yogyakarta pukul 07.00 WIB berpenumpang 133 orang dengan *Pilot in command* Capt. Mochamad Marwoto Komar yang berfungsi sebagai pilot yang menerbangkan pesawat (*Pilot Flying*) danco-Pilot Gagam Saman Rohamana yang berfungsi sebagai pilot pembantu (*support/monitoring pilot*) serta lima awak kabin. Pada saat terjadi kecelakaan penumpang masih berada didalam perut pesawat.

Peristiwa kecelakaan ini terjadi sesaat setelah pesawat Garuda mendarat di Bandara Adi Sucipto, Yogyakarta, dari Jakarta. Pesawat mengalami peristiwa ledakan sebanyak tiga kali. Peristiwa mengenaskan ini terjadi sekitar pukul 07.15 WIB, saat pesawat Garuda itu mendarat. Satu roda menyentuh landasan, dari samping pesawat tampak mengeluarkan bunga api yang tidak lama kemudian disertai ledakan sebanyak tiga kali sehingga mengakibatkan kebakaran. Pesawat terseret keluar landasan sejauh 300 meter dan mesin jet pesawat terlepas saat hard landing. Pesawat hampir saja menabrak lampu control yang tinggal berjarak 50 meter lagi di depannya.

Penyebab terbakarnya pesawat Garuda GA-200 saat mendarat, kemungkinan besar karena rodanya tidak berfungsi dengan baik saat pendaratan. Sehingga menyebabkan badan pesawat langsung kontak dengan runway dan membuat sayap patah. Pilot diduga melakukan pendaratan hard landing atau pendaratan keras. *Hard landing* adalah istilah dalam penerbangan untuk menyebutkan tipe cara mendaratkan pesawat yang sedikit ditekan (dihentakkan) ke landasan yang bertujuan agar tread (kembang) ban pesawat dapat mencengkram pesawat.

Pilot Marwoto berniat akan melakukan pendaratan dengan fasilitas ILS (*Instrument Landing System*) dilandas pacu 09 Yogyakarta. Hal ini telah dikomunikasikan kepada co-pilot. Menara kontrol Yogyakarta (Yogya approach) mengizinkan pesawat untuk mendarat secara visual, asalkan awak pesawat melapor bila di long final telah melihat landas pacu. Walaupun awak pesawat telah menerima ijin pendaratan visual (*visual approach clearance*), namun mereka melanjutkan approach dengan ILS. Hal tersebut tidak dilaporkan kepada menara control. Proses *decent dan approach* dilakukan dalam keadaan *Visual Meteorological Condition* (VMC) atau kondisi visual meteorologi. Pada jam 23:55:53 UTC (06:55:53 WIB), pada saat berada 10,1 mil dari landas pacu, ketinggian pesawat 1.427 kaki diatas initial fix 2.500 kaki yang tercantum pada approach chart, dan kecepatan pesawat (*airspeed*) saat itu 283 knots. PIC menurunkan pesawat secara tajam dalam usaha untuk mencapai landas pacu, namun cara ini justru menaikkan kecepatan pesawat.

Karena kecepatan pesawat terbang melampaui kecepatan operasi dengan *wing flap*, maka co-pilot tidak menurunkan *flaps* sebagaimana yang diperintahkan oleh PIC, selama proses approach terdengar peringatan (*alert*) dan perintah (*warning*) dari GPWS sebanyak 15 kali dan copilot minta PIC *go around* tapi tidak diindahkan. PIC justru melanjutkan approach dengan flaps 5 derajat, dan pesawat mencapai *glideslope* dekat ujung landas pacu 09. Kecepatan pesawat relative terhadap daratan (*ground speed*) pada saat itu adalah 235 knots. Pesawat menyentuh landas pacu (*touch down*) dengan kecepatan 221 knots, yaitu 87 knots lebih cepat daripada kecepatan pendaratan (*landing speed*) yang seharusnya untuk posisi 40 derajat. Sesaat setelah pesawat menyentuh landas pacu (*touch down*), co-pilot berteriak agar *go around*. Pesawat meluncur melewati ujung landas pacu (*departure runaway*) 09 Yogyakarta, disebelah kanan dari sumbu landasan, dengan kecepatan 110 knots. Pesawat melintasi/memotong jalan, dan menabrak tanggul sebelum berhenti disawah, 252 meter dari ujung landas pacu 27 (ujung kedatangan dari runaway 09).

Pada saat *approach* dan mendarat, pesawat diterbangkan dengan kecepatan yang berlebihan dan sudut terbang yang tajam (*steep flight path angle*). Kondisi ini merupakan *approach* tidak stabil (*unstabilized approach*). PIC tidak mengikuti prosedur perusahaan yang menyatakan bahwa bila

approach tidak stabil penerbang harus membatalkan pendaratan dan melakukan go around. Perhatian Pilot terpaksa (*fixated or channelized*) pada usaha untuk mendaratkan pesawat di landas pacu. Akibat kecelakaan ini seorang awak kabin dan 20 penumpang meninggal dunia, seorang awak kabin dan 11 penumpang luka berat dan 119 penumpang selamat. Termasuk kapten penerbang (Pilot).

Pembahasan

Peristiwa kecelakaan ini kemudian ditangani oleh Komite Nasional Kecelakaan Transportasi Udara (KNKTU). KNKTU lalu melakukan investigasi dan penelitian untuk menentukan faktor-faktor sebab terjadinya kecelakaan transportasi udara serta penyusunan rekomendasi bagi penyusunan kebijakan keselamatan transportasi udara dengan penyebab yang sama. Hasil sementara KNKTU menyatakan pesawat Garuda Indonesia mendarat keras.

Dalam proses investigasi tersebut KNKTU juga mengadakan kegiatan pembacaan kotak hitam (*black box*) bekerja sama dengan Australia dan Amerika Serikat. Kotak hitam atau black box adalah sekumpulan perangkat yang digunakan dalam bidang transportasi, umumnya merujuk kepada perekam data penerbangan (*flightdata recorder, FDR*) dan perekam suara kokpit (*voice recorder, CVR*) dalam pesawat terbang. Fungsi dari *black box* atau kotak hitam sendiri adalah untuk merekam pembicaraan antara pilot dengan Air Traffic Controller (Pengawas Lalu Lintas Udara) atau ATC serta untuk mengetahui tekanan udara dan kondisi cuaca selama penerbangan. Data KNKTU menyebutkan kecelakaan pesawat Boeing 737-400 70% (tujuh puluh persen) karena human error atau kesalahan dari manusianya. Fakta yang terungkap bahwa “Kapten Penerbangan (pilot) M. Marwoto Komar yang tergolong sudah senior di Garuda Indonesia dengan nomor ATP 3204 telah mengikuti *medical check up* pada 9 Oktober 2006 dan *professional* pada 13 September 2006 yang memiliki jam terbang lebih dari 15 ribu jam terbang,” diduga telah melakukan kesalahan. Indikasi itu terlihat pada saat pendaratan yang agak menukik dan mendarat dengan keras (*hard landing*). Ada keraguan pada diri kapten penerbang sehingga pesawat sempat dua kali mau naik lagi setelah roda pesawat menyentuh landasan.

Selain KNKTU, kepolisian juga melakukan investigasi untuk menyelidiki kemungkinan adanya indikasi tindak pidana dalam peristiwa kecelakaan tersebut. Hasil investigasi yang dilakukan kepolisian menyebutkan bahwa diduga adanya kelalaian/kealpaan yang dilakukan oleh kapten penerbang dalam mengoperasikan pesawat. Hasil penyelidikan kepolisian kemudian di tindaklanjuti dengan penyidikan. Proses penyidikan selesai jaksa penuntut umum membuat surat dakwaan atas nama Terdakwa kapten Penerbang (pilot) M Marwoto Komar dan melimpahkan perkaranya ke Pengadilan Negeri Sleman agar diadakan pemeriksaan untuk itu.

Dalam surat dakwaan jaksa penuntut umum tertanggal 15 juli 2008 No.REG.PKR :197/SLMN/Ep.2/6/2008, terdakwa di dakwa dengan surat dakwaan yang dibuat secara alternatif komulatif yaitu terdakwa meloanggar ketentuan:

Pertama: Kesatu = pasal 47g F huruf b KUHP.
Dan Kedua = pasal 47g F huruf a KUHP.

Atau

Kedua : Kesatu = Pasal 47g huruf b KUHP.
Dan Kedua = pasal 47g g huruf a KUHP.

Atau
Ketiga : Kesatu pasal 35g KUHP
Dan kedua pasal 36o ayat 1 KUHP

Hasil pemeriksaan sidang perkara tersebut yang disimpulkan dari keterangan saksi-saksi, para ahli, terdakwa dan barang bukti Majelis Hakim yang di ketuai oleh Sri Andini; SH,MH menyimpulkan bahwa terdakwa M Marwoto Komar telah melakukan kealpaan/kelalaian yaitu tidak memberitahukan Pilot Monitoring Gagam Saman Rohmana adanya kelainan yaitu ketika pada ketinggian 4000 feet terdakwa merasakan adanya kelainan pada *control column* karena merasa turun terus dan sulit dinaikkan. Padahal dalam penerbangan berlaku filosofi “ *Two Man Cockpit Crew Coordination*” yang berarti dalam menerbangkan pesawat tidak bisa sendiri melainkan harus kerja sama berdua antara Pilot Flying (PF) dan Pilot Monitoring (PM) dalam menjalankan misi penerbangan dengan cara saling menginformasikan.

Majelis Hakim melalui putusannya No.348 /Pid.B/2008/PN.SLMN menyatakan bahwa terdakwa secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana, karena kealpaannya menyebabkan pesawat tidak dapat di pakai atau rusak, mengakibatkan matinya orang dan menimbulkan bahaya bagi nyawa orang lain sebagaimana diatur dalam pasal 479 g huruf b dan pasal 479 g huruf a KUHP oleh karenanya Majelis Hakim menjatuhkan pidana kepada terdakwa PF M Marwoto Komar dengan pidana penjara selama 2 tahun. Menetapkan masa pengungkapan dan masa penahanan yang dijalani oleh terdakwa sebelum putusan ini berkekuatan hukum tetap dikurangkan seluruhnya dari pidana yang dijatuhkan.

Atas putusan Pengadilan Negeri Sleman No. 348/Pid.B/2008/PN SLMN Terdakwa PF M Marwoto Komar mengajukan permohonan banding Ke Pengadilan Tinggi Yogyakarta dengan alasan bahwa terdakwa tidak melakukan kealpaan/kelalaian sebagaimana dakwaan Jaksa Penuntut Umum. Terdakwa telah bekerja dengan baik dan profesional sesuai SOP. Sebagai hukum kebiasaan jika terdakwa banding maka jaksa juga harus banding karena itu Jaksa PU pun mengajukan banding dengan alasan hukuman yang dijatuhkan Pengadilan Negeri terlalu ringan karena akibat dari kecelakaan ini 20 orang meninggal dunia, 11 lainnya luka berat dan pesawat mengalami kerusakan.

Hasil pemeriksaan sidang yang dilakukan oleh Pengadilan Tinggi Yogyakarta menyimpulkan bahwa terdakwa telah berupaya /berbuat semaksimal mungkin mendaratkan pesawat sesuai dengan prosedur yang berlaku dan berhasil mendarat walaupun mengalami kecelakaan yang menelan korban jiwa dan pesawat rusak tidak dapat dipakai lagi. Pengadilan Tinggi Yogyakarta memahami, menerima dan mengetahui usaha terdakwa sudah berusaha untuk menyelamatkan pesawat dengan melakukan perbuatan sesuai prosedur penerbangan. Dengan demikian menurut hukum bahwa terdakwa tidak terbukti melakukan kealpaan sebagaimana yang didakwakan oleh Jaksa PU. Karena itu melalui putusannya No. 52/PID/2009/PTY menyatakan bahwa terdakwa tidak terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana sebagaimana didakwakan Jaksa PU karena itu membebaskan terdakwa dari semua dakwaan dan memulihkan harkat, martabat serta nama baik terdakwa.

Atas putusan banding Pengadilan Tinggi Yogyakarta kemudian jaksa PU mengajukan permohonan kasasi ke Mahkamah Agung dengan alasan bahwa putusan tersebut adalah merupakan pembebasan yang tidak murni dan Pengadilan Tinggi Yogyakarta telah melampaui batas wewenangnya. Atas alasan jaksa PU tersebut Mahkamah Agung berpendapat bahwa jaksa PU tidak dapat membuktikan bahwa putusan tersebut adalah merupakan pembebasan yang tidak murni dan Pengadilan Tinggi Yogyakarta telah melampaui batas wewenangnya. Karena itu Mahkamah Agung melalui putusannya No. 401K/PID/2010 menyatakan tidak dapat diterima permohonan kasasi dari jaksa PU.

Dengan tidak diterimanya permohonan kasasi jaksa PU maka putusan yang berlaku adalah putusan Pengadilan tinggi Yogyakarta yang putusannya membebaskan Terdakwa Kapten Penerbang M Marwoto Komar dari semua dakwaan

Kesimpulan

Dari hasil penelitian tentang peristiwa kecelakaan pesawat boeing 737-400 dan pembahasan dari aspek hukumnya dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Dalam peristiwa kecelakaan pesawat apabila kecelakaan pesawat itu terjadi karena faktor human error (kesalahan manusia) maka seseorang yang telah melakukan kesalahan tersebut dapat dipidana berdasarkan pasal 479 f huruf a dan atau b, pasal 479 g huruf a, pasal 359 atau pasal 360 ayat 1 KUHP dan atau pasal 411, 413 dan 438 UU RI no.1 tahun 2009 tentang penerbangan. Kemudian Dijatuhi pidana atau tidak ditentukan oleh hasil pemeriksaan sidang. Dalam peristiwa kecelakaan pesawat Garuda Boing 737-400 Terdakwa Kapten Penerbang M Marwoto Komar dibebaskan dari semua dakwaan karena tidak terbukti adanya unsur kealpaan saat mengoperasikan pesawat.
2. Bentuk tanggung jawab pidana bagi seseorang yang telah diduga melakukan perbuatan pidana pada pasal tersebut di atas adalah pidana penjara, kurungan dan atau denda. Berapa lamanya pidana penjara, kurungan dan atau denda yang dijatuhkan ditentukan oleh kualifikasi perbuatan yang terbukti dilakukan serta hal hal yang memberatkan dan hal hal yang meringankan

Daftar Pustaka

- [1] HK Martono dan Amad Sudiro, Hukum Angkutan Udara berdasarkan UU RI no.1 tahun 2009, 2011
- [2] Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Peberbangan
- [3] Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2008
- [4] Aprianto, "Kecelakaan pesawat udara," Jakarta, 2012. Diakses dari: blogspot.com.
- [5] Moeljatno, *Asas asas Hukum Pidana*, Yogyakarta, 1983.
- [6] FY Kanter dan SR Sianturi, *Asas asas Hukum Pidana*, Yogyakarta, 2005.
- [7] Soedjono Dirdjosisworo, *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Penerbit Rajawali, 1988.
- [8] M. Rosidi Ullul, "Tingkat ketepatan ground time pesawat Garuda Indonesia di Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang," Tugas Akhir, Yogyakarta, 2010.
- [9] _____, <http://www.kompas.com/knkt-kecelakaan-pesawat-udara-di-Indonesia>, 28 Juni 2013.
- [10] _____, *Industrial Accident prevention*, Jakarta. Accident dan Incident, 1980.
- [11] _____, <http://www.merdeka.com/peristiwa/deretan-kecelakaan-maskapai.html>.
- [12] _____, Universitas Pendidikan Indonesia, Jakarta, Otoritas Penerbangan, 2012.