
TANGGUNG JAWAB PILOT DALAM KECELAKAAN PENGANGKUTAN UDARA MENURUT PERSPEKTIF HUKUM PENGANGKUTAN UDARA DAN HUKUM PIDANA

Oleh:

Neni Ruhaeni dan Iman Sunendar*

Abstract

The Marwoto's case has raised a controversy in air transportation law as such allegation is contrary to the provisions of international air transportation law. Marwoto Komar, the pilot of Garuda Indonesia (GA 200) has been accused related to the accident happened in the airport of Adi Sucipto at Yogyakarta Indonesia.

According to the case, the provisions of the Indonesian criminal law that were alleged to the pilot are such articles that regulate aviation crime. They are article 479f (a)(b), article 479g (b), article 359, and article 360(1). Under these articles the pilot should be liable to receive life imprisonment for such crime. However, according to international air transportation law its liability is subject to the provisions under the general contract law especially employment contract as the main objective of the investigation of an aircraft accident is mainly aimed to prevent the occurrence a similar accident not to make the effort of criminalization of pilot.

A pilot is employed by an airline company and he or she should not be responsible for an aircraft accident. A professional responsibility is therefore more appropriate for a pilot in accident rather than the application of criminal law provisions. Therefore, the main research question is whether the provisions of criminal law are applicable to criminalize a pilot in an aircraft accident.

1. Pendahuluan

Pengangkutan udara, sebagai salah satu bentuk penerbangan sipil, mempunyai misi untuk mengangkut penumpang, barang-barang pos dan kargo dengan selamat dan tepat waktu sampai tujuan. Untuk itu keselamatan, efisiensi, dan keteraturan dalam pengangkutan udara merupakan hal yang sangat penting. Setiap gangguan terhadap pengangkutan udara akan merugikan bukan saja para penumpang dan

* Neni Ruhaeni, S.H., LL.M. dan Iman Sunendar, S.H. adalah dosen pada Bagian Hukum Internasional, Fakultas Hukum, UNISBA.

pengirim kargo, melainkan juga akan membahayakan pesawat udara dan pengangkutan udara itu sendiri.³³

Keselamatan pengangkutan udara seringkali terganggu oleh beberapa sebab antara lain oleh : *pilot error; manufacturing defects; equipment failure; structural or design problems; violation of Federal Aviation Administration (FAA) regulations; Negligence of Flight Service Station employees; Negligence of Federal Air Traffic Controllers; Negligence in a Third party's selection of a carrier; Failure to maintain or repair the aircraft or its components, and Failure to fuel the aircraft.*³⁴

Dari situs Wikipedia tentang penyelidikan 1.843 kecelakaan antara tahun 1950 sampai 2006, diketahui faktor-faktor penyebab kecelakaan pengangkutan udara sebagai berikut :³⁵ limapuluh tiga persen adalah kesalahan pilot; duapuluh satu persen kegagalan mekanikal; sebelas persen faktor cuaca; delapan persen faktor sabotase; enam persen kesalahan manusia bukan pilot; dan, satu persen faktor-faktor lain. Berdasarkan data tersebut terlihat bahwa pilot atau kapten pesawat udara, mempunyai peranan yang sangat penting dalam menjamin terselenggaranya pengangkutan udara. Sejak pintu pesawat ditutup dan pesawat diterbangkan, maka tanggung jawab secara operasional ada di pundak *Pilot in Command (PIC)*.³⁶ Dengan demikian, disamping faktor layak tidaknya suatu pesawat udara untuk digunakan, faktor keselamatan suatu pengangkutan udara hampir sepenuhnya dibebankan kepada pilot. Oleh karena itu sangatlah penting bagi seorang pilot untuk memiliki lisensi terbang demi keselamatan suatu pengangkutan udara.

Pilot sebagai personel pengangkutan udara dapat menjadi pihak yang bertanggung jawab terhadap suatu kecelakaan pengangkutan udara. Namun dalam hukum pengangkutan udara internasional tanggung jawab dari personel pengangkutan udara masih disandarkan pada konvensi-konvensi internasional tentang pengangkutan udara yang mengatur

³³ Tien Saefullah, "Status dan Tanggung Jawab Awak Pesawat Udara Dalam Hukum Nasional Indonesia" dalam Oentoeng Wahjoe dan M Husni Syam (Editor), *Kapita Selekta Hukum Internasional*, Pusat Penerbitan Universitas – LPPM UNISBA, 2010, Hlm. 283.

³⁴ Tien Saefullah, "Tanggung Jawab Kriminal Pilot Pesawat Udara Sipil Dalam Suatu Kecelakaan Penerbangan" dalam Sinta Dewi, dkk. (Editor), *Hukum dan Perkembangan Masyarakat: suatu Tinjauan Kritis atas Perkembangan Hukum di Indonesia*, Kumpulan Karya Ilmiah Para Ahli Hukum Dalam Rangka Purnabakti dan Usia ke-70 Tahun Prof. Dr. H.E. Saefullah Wiradipradja, S.H., LL.M., UNPAD, Hlm.20.

³⁵ Tanpa Nama, "Faktor-Faktor Penyebab Tidak Hanya Faktor Pilot", *Majalah Angkasa Edisi Spesial*, No. LII, 2008, Hlm.17.

³⁶ Tanpa Nama, "Investigasi demi Keselamatan Di Masa Datang", *Ibid.*, Hlm. 13.

mengenai tanggung jawab pengangkut , sehingga boleh tidaknya pilot dipidana terkait dengan kecelakaan pengangkutan udara telah memunculkan perdebatan di Indonesia.

Hal tersebut muncul dengan ditetapkannya Pilot Marwoto Komar sebagai tersangka dalam kasus kecelakaan pesawat di Yogyakarta. Marwoto Komar adalah pilot pesawat Garuda Indonesia Boeing 737 – 400, dengan nomor penerbangan GA 200 yang melayani penerbangan dengan tujuan Jakarta Yogyakarta dan mengalami kecelakaan pada saat akan mendarat di bandara Adi Sucipto.

Atas peristiwa tersebut pada tanggal 24 Juli 2008, pilot Marwoto Komar menjalani sidang perdana sebagai tersangka di Pengadilan Negeri Bantul Yogyakarta. Dalam surat dakwaan yang dibacakan Jaksa Penuntut Umum (JPU) Mudim Aristo dan Djamin Susanto, Pilot Marwoto dikenai empat Pasal Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP), yaitu Pasal 479f huruf a dan b, Pasal 479g huruf b tentang kejahatan penerbangan dengan ancaman penjara seumur hidup³⁷, Pasal 359, serta Pasal 360 ayat (1) tentang kelalaian yang mengakibatkan kematian.

Hukum pidana yang diancamkan kepada seorang pilot dalam suatu pengangkutan udara dianggap bertentangan dengan hukum pengangkutan udara internasional. Selama ini hukum pidana tidak pernah diterapkan dalam kasus kecelakaan pengangkutan udara. Jika terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian pilot, maka pilot harus bertanggung jawab secara profesi kepada perusahaan pengangkutan tempat ia bekerja. Pertanggungjawaban terhadap publik merupakan tugas dari perusahaan pengangkutan.

Pada kasus Pilot Marwoto, penyelidikan terhadap kecelakaan pengangkutan udara yang tujuan utamanya untuk menghindari terjadinya peristiwa serupa berubah menjadi upaya untuk melakukan tuntutan secara pidana, seolah-olah pilot telah melakukan kejahatan yang menyebabkan celaknya pengangkutan udara. Pertanyaan pokoknya adalah dapatkah ketentuan-ketentuan pidana dikenakan terhadap pilot dalam suatu kecelakaan pengangkutan udara?

Untuk menjawab pertanyaan pokok tersebut, perlu dikaji bagaimana ruang lingkup tanggung jawab pilot dalam hukum pengangkutan udara internasional dan nasional.

³⁷ “Pilot Marwoto Diancam Hukuman Seumur Hidup”, *Harian Umum Kompas*, tanggal 25 Juli 2008

2. Pilot dan Ruang Lingkup Tanggung Jawab Pilot Dalam Hukum Internasional dan Nasional

2.1. Istilah dan Pengertian Awak Pesawat Udara

Sebagaimana telah dikemukakan sebelumnya, istilah personel penerbangan yang dipakai berbeda-beda. Ada yang mengatakan *the crew of aircraft, flight personnel, air crew* atau *navigation crew*.³⁸ Di Indonesia istilah yang sering dipakai untuk personel penerbangan adalah awak pesawat. Menurut Annex 9 Konvensi Chicago 1944 awak pesawat udara adalah orang yang ditugaskan oleh operator untuk bertugas didalam pesawat udara selama waktu penerbangan. Didalam annex tersebut juga dibedakan antara awak pesawat udara kabin (*crew member*) dan awak pesawat udara ruang kemudi (*flight crew member*).

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan (selanjutnya disebut UU Penerbangan) menggunakan istilah personel penerbangan dan personel pesawat udara untuk awak pesawat. Berdasarkan Pasal 1 ayat 12 UU Penerbangan, personel penerbangan adalah personel yang berlisensi atau bersertifikat yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang penerbangan.³⁹ Sedangkan ketentuan terkait dengan personel pesawat udara diatur dalam beberapa pasal, diantaranya Pasal 58 sampai dengan Pasal 60 UU tersebut. Dalam Pasal 77 Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 tentang keamanan dan keselamatan penerbangan, personel penerbangan meliputi:⁴⁰

- a. Personel pesawat udara yang terdiri dari:
 - Personel operasi pesawat udara yang meliputi personel penerbangan, juru mesin pesawat udara, dan juru navigasi pesawat udara; dan
 - Personel penunjang operasi pesawat udara yang meliputi personel ahli perawatan pesawat udara, personel penunjang operasi penerbangan, dan personel kabin.
- b. Personil pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan yang terdiri dari:
 - Personil pelayanan navigasi penerbangan;
 - Personil pelayanan pengoperasian Bandar udara; dan

³⁸ K. Martono, *Status dan Tanggung Jawab Awak Pesawat Udara Dalam Kecelakaan Pesawat Udara, Op.Cit.*

³⁹ Selengkapnya lihat Pasal 1 Ayat 12 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

⁴⁰ Lihat Pasal 77 Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

- Personil pelayanan keamanan dan keselamatan perusahaan angkutan udara.

Secara umum personel penerbangan dibagi dalam dua kategori, yaitu personel darat (*Ground Personnel*) dan personel udara (*Flying Personnel*).⁴¹ *Ground Personnel* adalah pekerja yang tanpa meninggalkan daratan tetap terlibat dalam suatu pengangkutan udara. Termasuk dalam kelompok ini diantaranya seluruh petugas di bandara, petugas meteorologi, dan petugas keamanan. Sedangkan personel udara (*Flying Personnel*) terdiri dari komandan pesawat udara, *co-pilot*, dan anggota kru penerbangan, yaitu mereka yang melakukan pekerjaannya pada saat pengangkutan udara berlangsung dan yang berada dalam pesawat (*on board the aircraft*) selama pengangkutan udara berlangsung.

Oleh karena perannya yang sangat penting dalam pengangkutan udara, maka faktor keselamatan suatu pengangkutan udara hampir sepenuhnya dibebankan kepada pilot baik dalam kedudukannya sebagai *pilot in command* atau sebagai *the aircraft commander*. Dalam bahasa Inggris terdapat terdapat beberapa istilah untuk kapten pesawat udara, yaitu *the pilot*, *the pilot in command*, dan *the aircraft commander*. Dari beberapa literatur dapat diketahui bahwa *the pilot* dalam waktu yang bersamaan juga merupakan *pilot in command* atau *the aircraft commander*.⁴² Seorang pilot menduduki tempat yang istimewa karena merupakan pimpinan dari suatu masyarakat kecil yang tertutup dengan kemungkinan tunduk pada yurisdiksi yang berlainan dalam jangka waktu yang pendek. Kedudukannya merupakan kunci bagi keselamatan dan keteraturan pengangkutan udara yang sangat bergantung pada kepandaian dan keputusannya.⁴³

2.2. Status dan Kedudukan Awak Pesawat Udara

Berdasarkan *Annex 9* Konvensi Chicago 1944 status dan kedudukan awak pesawat udara adalah pegawai perusahaan penerbangan atau operator yang ditugaskan menjalankan pekerjaannya selama penerbangan berlangsung.⁴⁴

Pembahasan mengenai kedudukan pilot yang istimewa sebagai seorang awak pesawat udara telah dimulai sejak tahun 1926 oleh CITEJA⁴⁵ dan

⁴¹ Diederiks Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law International, 2006, hlm.33.

⁴² Tien Saefullah, "Status dan Tanggung Jawab Awak Pesawat Udara Dalam Hukum Nasional Indonesia", *Op. Cit.*, Hlm.285.

⁴³ Kamminga, *The Aircraft Commander in Commercial Air Transportation*, sebagaimana dikutip oleh Tien Saefullah, *Ibid.*, Hlm.286.

⁴⁴ Lihat *Annex 9* Konvensi Chicago 1944.

⁴⁵ CITEJA adalah *Comite International Technique d'Experts Juridiques Aeriens* (*International Technical committee of Legal experts on Air Questions*), yang terdiri dari

selanjutnya oleh ICAO⁴⁶. CITEJA merumuskan dua naskah penting mengenai status tersebut sebelum perang dunia kedua, yaitu pertama berkaitan dengan status pilot dan yang kedua terkait dengan posisi dari awak pesawat.⁴⁷

Pada tahun 1946 naskah konvensi dikaji ulang dan disesuaikan dengan perkembangan teknologi terbaru tetapi tidak pernah di terapkan. Kemudian sejak tahun 1947 ICAO mengkaji status hukum dari awak pesawat udara dengan menggunakan naskah yang pernah dibuat oleh CITEJA sebagai titik awal kajiannya. Sekalipun tidak banyak kemajuan yang dicapai oleh ICAO, namun ICAO telah berhasil membuat kategori wewenang dan tanggung jawab pilot sebagai kapten pesawat udara (*the aircraft commander*), sebagai berikut.⁴⁸

1. Tanggung jawab atas keadaan pesawat udara, kesejahteraan awak pesawat, persiapan penerbangan, dan keberhasilan penerbangan.
2. Berhak memberikan perintah kepada awak pesawat dan penumpang terutama dalam hal terjadinya suatu tindak pidana dalam pesawat udara.
3. Mempunyai wewenang untuk mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk keselamatan penerbangan.
4. Kewajiban-kewajiban yang bersifat administratif misalnya pencatatan kelahiran dan kematian didalam pesawat udara.
5. Memutuskan kapan dan dengan cara bagaimana meminta pertolongan dalam operasi pencarian dan pertolongan (*search and rescue*) dalam hal terjadinya kecelakaan pengangkutan udara sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi Chicago 1944.

Selanjutnya berdasarkan Annex 6 dari Konvensi Chicago 1944, yang memuat pengertian dan kewajiban *pilot in command*, *pilot in command* dibebani kewajiban untuk:⁴⁹

1. Menjamin bahwa sistem pengecekan penerbangan (*flight check system*) sebagaimana diatur dalam *annex* ini dipenuhi secara detail.
2. Memberitahukan pejabat berwenang yang terdekat dengan cara yang tercepat apabila terjadi kecelakaan terhadap pesawatnya.

beberapa komite hukum yang mengadakan penelitian dalam bidang-bidang tertentu yang berhubungan dengan hukum udara. Selengkapnya lihat Diederiks Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Seventh Revised Edition, Kluwer Law International, 2001, hlm.6.

⁴⁶ ICAO adalah *International Civil Aviation Organization* yang dibentuk oleh Konvensi Chicago 1944. Setiap negara yang menjadi anggota Konvensi Chicago 1944 *ipso jure* menjadi anggota ICAO.

⁴⁷ Diederiks Verschoor, *Op. Cit.*, Hlm.28.

⁴⁸ Selengkapnya lihat *Ibid.*, Hlm 28-29.

⁴⁹ Lihat *Annex 6* Konvensi Chicago 1944, Hlm.12 dan 19.

3. Melaporkan adanya kerusakan atau dicurigai adanya kerusakan pesawat udara kepada operator pada saat pengangkutan udara dihentikan.
4. Bertanggungjawab atas *journey log book* atau *the general declaration* yang memuat informasi sebagaimana diatur dalam annex ini.

Berdasarkan status dan kedudukan pilot sebagai salah seorang awak pesawat udara tersebut di atas, maka sangatlah penting bagi seorang pilot untuk memiliki lisensi terbang demi keselamatan suatu pengangkutan udara. Hal ini sejalan dengan ketentuan yang terdapat dalam *Annex 9* Konvensi Chicago 1944 yang mensyaratkan setiap *cockpit crew* memiliki sertifikat kecakapan dalam pengoperasian pesawat udara selama waktu penerbangan. Konsekuensinya, pilot memiliki tanggung jawab profesional atas tindakan dan keputusan yang diambilnya.

Pada dasarnya ada tiga ketentuan teknis dalam hukum udara yang berkaitan dengan keselamatan pengangkutan udara. Pertama, ketentuan mengenai keamanan pengangkutan udara. Kedua, standar kelaikan terbang bagi pesawat udara dan kecakapan pilot, dan ketiga adalah standar internasional dalam penyelidikan kecelakaan pesawat udara.⁵⁰

Standar keamanan penerbangan menetapkan kewajiban negara untuk melindungi dan menjaga keamanan penerbangan dengan disetujuinya oleh Dewan ICAO *Standards and Recommended Practices on Security* yang kemudian ditetapkan sebagai *Annex 17* Konvensi Chicago 1944. *Annex* ini dibentuk sesuai dengan ketentuan Pasal 37 Konvensi Chicago 1944 yang menghendaki agar negara-negara peserta bekerjasama dalam menjamin adanya keseragaman dalam pengaturan, standar, prosedur, dan organisasi mengenai pesawat udara, awak pesawat udara, jalur penerbangan, dan semua pelayanan tambahan yang membutuhkan adanya keseragaman untuk mempermudah dan memajukan pengangkutan udara.⁵¹

Annex 17 dilengkapi dengan *Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference* yang memuat petunjuk yang harus segera diambil oleh negara-negara peserta, yaitu memandu negara-negara mengenai cara-cara yang dapat dilakukan untuk melaksanakan kewajiban negara yang berkaitan dengan keamanan pengangkutan udara, terutama dari

⁵⁰ Tien Saefullah, "Tanggung Jawab Kriminal Pilot Pesawat Udara Sipil Dalam Suatu Kecelakaan Penerbangan", *Op. Cit.*, Hlm.22

⁵¹ Selengkapnya lihat Pasal 37 Konvensi Chicago 1944.

gangguan tindakan campur tangan yang tidak sah atau tindakan melawan hukum yang dilakukan oleh pelaku yang tidak bertanggung jawab.⁵²

Di tingkat internasional, pelaksanaan security manual ini dilakukan oleh negara-negara dengan cara meratifikasi beberapa konvensi dan protocol tentang tindak pidana dalam penerbangan, yaitu Konvensi Tokyo 1963, Konvensi the Hague 1970, Konvensi Montreal 1971, dan Protokol Montreal 1988.

Konvensi Tokyo 1963⁵³ misalnya memberikan perlindungan dan dasar-dasar hukum bagi kapten penerbangan untuk bertindak berdasarkan “*reasonable grounds to believe*”, yaitu kewenangan hukum khusus selama penerbangan, meliputi:⁵⁴

1. mengambil keputusan apa saja bila hal itu diyakini semakin-yakinnya perlu diambil demi keselamatan penerbangan (pesawat, penumpang dan awak pesawatnya), dan;
2. mengambil langkah-langkah yang perlu/tindakan hukum demi ketertiban dalam pesawat terbangnya dan kelancaran penerbangannya (*suppressions on unlawful act on board an aircraft*).

Keselamatan pengangkutan udara juga sangat bergantung pada kelaikan terbang pesawat udara dan kecakapan dari awak pesawat udara termasuk pilot. Kelaikan terbang pesawat udara harus memenuhi standar keselamatan yang sudah ditetapkan dalam Annex 8 Konvensi Chicago 1944. Annex 8 ini memuat *Standards dan Recommended Practices for the Airworthiness of Aircraft*, yang disetujui oleh Dewan ICAO pada tanggal 1 Maret 1949.⁵⁵ Article 33 Konvensi Chicago 1944 menyatakan :

“Certificates of airworthiness and certificates of competency and licences issued or rendered valid by the contracting state in which the aircraft is registered, shall be recognized as valid by other contracting states, provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established from the time to time pursuant to this Convention”.

⁵² Yonah Alexander, *International Terrorism: Political and Legal Documents*, sebagaimana dikutip oleh Tien Saefullah, “Tanggung Jawab Kriminal Pilot Pesawat Udara Sipil Dalam Suatu Kecelakaan Penerbangan”, *Op. Cit.*, Hlm.23.

⁵³ Lengkapnya *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, yang mulai berlaku tanggal 4 Desember 1969

⁵⁴ SM. Nababan, *Status dan Tanggung Jawab Awak Pesawat Udara di Dalam Kecelakaan Pesawat Udara*, Makalah dalam Seminar Nasional Pelaksanaan Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan Dalam Menyongsong Era Pembangunan Jangka Panjang Tahap II.

⁵⁵ *Ibid.*, Hlm.26.

Pada prinsipnya, apabila suatu pesawat terbang tidak memenuhi standar minimum kelaikan, maka dianggap tidak memenuhi persyaratan kelaikan dan dianggap melanggar ketentuan mengenai kelaikan terbang, sehingga pesawat terbang yang bersangkutan tidak diperkenankan terbang karena dapat menimbulkan kecelakaan.

Selanjutnya kecakapan seorang pilot juga merupakan salah satu faktor keselamatan pengangkutan udara. Sekalipun suatu pesawat udara dilengkapi dengan teknologi modern, tetap dibutuhkan seorang pilot yang mampu untuk mengendalikannya. Oleh karena itu sangatlah penting bagi seorang pilot untuk memiliki lisensi terbang demi keselamatan suatu pengangkutan udara. Hal ini sejalan dengan ketentuan yang terdapat dalam Annex 9 Konvensi Chicago 1944 yang mensyaratkan setiap *cockpit crew* memiliki sertifikat kecakapan dalam pengoperasian pesawat udara selama waktu pengangkutan udara. Pasal 29 Konvensi Chicago 1944 menyatakan bahwa setiap awak pesawat udara harus membawa lisensi selama berada dalam pesawat udara pada suatu pengangkutan udara internasional.⁵⁶

Selanjutnya Pasal 32 Konvensi Chicago 1944 menyatakan :

- a) *The pilot of every aircraft and the other members of the operating crew of every aircraft engaged in international navigation shall be provided with certificates of competency and licences issued or rendered valid by the State in which the aircraft is registered.*
- b) *Each contracting state reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to any of its nationals by another contracting state.*

ICAO sebenarnya telah menetapkan kategori personel penerbangan dan menetapkan juga sertifikat kecakapan untuk setiap kategori personel yang berbeda, antara lain untuk *private pilot (aeroplane atau helicopter)*, *commercial pilot (aeroplane atau helicopter)*, *airline transport pilot (aeroplane atau helicopter)*, *glider pilot*, dan *free balloon pilot*.⁵⁷ Sertifikat kecakapan pilot tersebut dikeluarkan oleh negara peserta konvensi Chicago 1944. Apabila sertifikat tersebut dianggap sah oleh negara yang mengeluarkan, maka harus dianggap sah pula oleh negara-negara peserta lainnya. Jika seorang pilot menerbangkan suatu pesawat yang tidak sesuai dengan sertifikat kecakapan yang sudah ditetapkan, maka negara yang mengeluarkan sertifikat tersebut dianggap melanggar ketentuan *Annex 1*. Demikian halnya dengan perusahaan

⁵⁶ Lihat Pasal 29 Konvensi Chicago 1944

⁵⁷ Lihat *Chapter I, Annex 1* Konvensi Chicago 1944

penerbangan yang memberi tugas kepada pilotnya tidak sesuai dengan kecakapannya harus bertanggung jawab atas segala akibat yang terjadi.

Pada setiap kecelakaan pengangkutan udara selalu diikuti dengan investigasi sebab-sebab kecelakaan. 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 kecelakaan pesawat udara.⁵⁸ Sepanjang mengizinkan, prosedur dan tata cara investigasi kecelakaan pesawat udara mengacu kepada rekomendasi yang diberikan oleh ICAO.

Selanjutnya, Annex 13 Konvensi Chicago 1944 tentang *aircraft accident investigation* menetapkan panduan bagi negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional untuk melakukan investigasi kecelakaan pesawat udara. Ketentuan dalam Annex 13 ICAO menyatakan :⁵⁹

“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”.

Dengan demikian tujuan dilakukannya investigasi kecelakaan pesawat udara menurut Annex adalah untuk mencegah terjadi lagi kecelakaan dengan sebab-sebab yang sama dikemudian hari, sehingga hasil investigasi hanya digunakan untuk penelitian kecelakaan dan tidak ditujukan untuk mencari kesalahan seseorang sehubungan dengan kecelakaan penerbangan. Annex 13 lebih lanjut mengatur bahwa negara tempat terjadinya kecelakaan memiliki tanggung jawab untuk melindungi bukti-bukti yang diperoleh dari penyelidikan tersebut. Negara tersebut kemudian harus menjaga keselamatan pesawat udara yang mengalami kecelakaan beserta isinya untuk beberapa waktu selama masih diperlukan untuk kepentingan penyelidikan.

Sedangkan arti kata Investigasi dalam annex tersebut didefinisikan sebagai berikut :

“Investigation is a process conducted for the purpose of accident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of

⁵⁸Lengkapannya Pasal 26 Konvensi Chicago berbunyi : *Investigation of accidents 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.*

⁵⁹Lihat Article 3.1. Annex 13 Chicago Convention, 1944.

conclusions, including the determination of causes and, when appropriate, the making of safety recommendations”.

Sebagai implementasi ketentuan Pasal 26 konvensi Chicago 1944, Peraturan Pemerintah nomor 3 tahun 2001 tentang keamanan dan keselamatan penerbangan menetapkan bahwa setiap terjadi kecelakaan pesawat udara di wilayah Republik Indonesia dilakukan penelitian penyebab terjadinya kecelakaan.⁶⁰ Penelitian tersebut dilakukan oleh Sub Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi dan dapat melibatkan :⁶¹

- a. Wakil dari pemerintah tempat pesawat udara didaftarkan;
- b. Wakil dari pabrik pembuat pesawat udara dan mesin pesawat udara; dan/atau
- c. Wakil dari perusahaan angkutan udara

Laporan hasil penyelidikan tersebut selanjutnya wajib dilaporkan kepada Menteri yang untuk selanjutnya dilaporkan oleh Menteri kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional.⁶² Sebagai Negara peserta Konvensi Chicago 1944 beserta Annexnya, Indonesia seharusnya memenuhi ketentuan tersebut dalam pelaksanaannya di negaranya. Hal tersebut merupakan konsekuensi yuridis terikatnya suatu Negara dalam suatu perjanjian internasional.

Selanjutnya Peraturan Pemerintah tersebut juga menetapkan bahwa tujuan dilakukannya penyelidikan adalah untuk mewujudkan penerbangan dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan,⁶³ dan hasil investigasi tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dipersidangan⁶⁴, hal ini dikarenakan tidak ada penyebab tunggal dalam kasus kecelakaan pesawat.

2.3. Awak Pesawat Udara Dalam Hukum Nasional

Pengaturan tentang awak pesawat udara dalam hukum Indonesia terdapat dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut undang-undang penerbangan) dan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan. Undang-undang penerbangan menggunakan istilah personel penerbangan, yang selanjutnya disebut personel, untuk awak pesawat udara. Menurut

⁶⁰ Pasal 94 PP No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

⁶¹ *Ibid.*

⁶² Pasal 97, *Ibid.*

⁶³ Lihat Pasal 1 ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

⁶⁴ Lihat Pasal 359 ayat 1 Undang-Undang Penerbangan

undang-undang ini yang dimaksud dengan personel adalah personel yang berlisensi atau bersertifikat yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang penerbangan.⁶⁵ Kemudian ditetapkan pula istilah Kapten Penerbang untuk pilot yang memimpin penerbangan yang dijelaskan sebagai penerbang yang ditugaskan oleh perusahaan atau pemilik pesawat udara untuk memimpin penerbangan dan bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan penerbangan selama pengoperasian pesawat udara sesuai dengan peraturan perundang-undangan.⁶⁶

Undang-undang penerbangan melarang setiap orang untuk menerbangkan atau mengoperasikan 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. Setiap orang yang melanggar ketentuan tersebut akan dikenakan sanksi administratif berupa pembekuan sertifikat dan/atau pencabutan sertifikat.⁶⁷

Selanjutnya pengaturan mengenai kewajiban pilot dalam pengangkutan udara terdapat dalam Pasal 55 undang-undang ini, yang menetapkan bahwa selama terbang kapten penerbang pesawat udara yang bersangkutan mempunyai wewenang mengambil tindakan untuk menjamin keselamatan, ketertiban, dan keamanan penerbangan.⁶⁸

Sebagai implementasi ketentuan Konvensi Chicago 1944 tentang keharusan memiliki sertifikat kecakapan bagi pilot undang-undang penerbangan juga mewajibkan setiap personel pesawat udara untuk memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi. Kemudian personel pesawat udara yang telah memiliki lisensi wajib melaksanakan pekerjaan sesuai dengan ketentuan di bidangnya, mempertahankan kemampuan yang dimiliki, dan melakukan pemeriksaan kesehatan secara berkala. Bagi personel pesawat udara yang melanggar ketentuan tersebut dikenakan sanksi administrative berupa peringatan, pembekuan lisensi, dan/atau pencabutan lisensi.⁶⁹ Ketentuan ini kemudian dijabarkan lebih lanjut oleh Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan. Berdasarkan Pasal 78 Peraturan Pemerintah ini personel pengangkutan udara yang telah memiliki sertifikat kecakapan diwajibkan:⁷⁰

- a. Mematuhi ketentuan sesuai dengan sertifikat kecakapan yang dimiliki;

⁶⁵ Lihat Pasal 1 ayat 12 Undang-Undang Penerbangan

⁶⁶ Pasal 1 Ayat 11 Undang-Undang Penerbangan

⁶⁷ Lihat Pasal 53 Undang-Undang Penerbangan

⁶⁸ Selengkapnya lihat Pasal 55 Undang-Undang Penerbangan

⁶⁹ Lihat Pasal 58 dan 59 Undang-Undang Penerbangan

⁷⁰ Selengkapnya lihat Pasal 78 PP No. 31 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

- b. Mempertahankan kecakapan dan kemampuan yang dimiliki;
- c. Mematuhi ketentuan pemeriksaan kesehatan secara berkala.

Sedangkan personel pengangkutan udara yang akan melaksanakan tugas diwajibkan :

- a. Memiliki sertifikat sesuai dengan tugas yang akan dilaksanakan;
- b. Dalam keadaan kondisi sehat jasmani dan rohani;
- c. Cakap dan mampu untuk melaksanakan tugas, dan
- d. Mematuhi seluruh ketentuan peraturan keamanan dan keselamatan penerbangan.

2.4. Ruang Lingkup Tanggung Jawab Personel Penerbangan

Istilah tanggung jawab dituangkan dalam dua istilah yang berbeda, yaitu *responsibility* dan *liability*. Istilah *responsibility* lebih menunjuk kepada indikator penentu lahirnya tanggung jawab, yaitu standar perilaku yang telah ditetapkan terlebih dahulu dalam bentuk kewajiban yang harus ditaati, serta saat lahirnya suatu tanggung jawab, sedangkan istilah *liability* lebih menunjuk kepada akibat yang timbul dari akibat kegagalan untuk memenuhi standar itu; dan bentuk tanggung jawab yang harus diwujudkan dalam kaitan dengan akibat atau kerugian yang timbul akibat kegagalan memenuhi kewajiban tersebut, yaitu pemulihan (*legal redress*).⁷¹

Pada mulanya istilah itu hanya digunakan untuk menunjuk standar, perilaku dan saat lahirnya tanggung jawab, serta tidak terlalu dihubungkan dengan masalah kerugian, besar kerugian, maupun pembayarannya, tetapi dalam perkembangannya istilah itu mendapat pengertian yang agak berbeda, yaitu lebih menunjuk kepada pengertian *liability*, yaitu tanggung jawab berdasarkan prinsip ganti rugi, besar kerugian dan cara pemulihannya.⁷²

Dengan demikian tanggung jawab dapat diartikan sebagai kewajiban untuk melakukan pemulihan terhadap setiap kerugian yang timbul dari akibat setiap kegiatan, baik yang timbul dari tindakan yang dilarang maupun kegiatan yang tidak dilarang oleh hukum, termasuk kewajiban untuk mencegah timbulnya kerugian (*preventive measure*) dalam hal kerugian demikian itu tidak dapat diselesaikan melalui pembayaran ganti rugi.⁷³

Pengertian ini menunjukkan bahwa tanggung jawab dapat direalisasikan dalam dua bentuk, menurut sifat kerugian yang harus diatasinya, yaitu: pertama, yang berbentuk tindakan pemulihan kerugian atau pembayaran ganti rugi (*represif*); dan kedua, yang berbentuk pencegahan

⁷¹ Ida Bagus Wyasa Putra, *Tanggung Jawab Negara Terhadap Dampak Komersialisasi Ruang Angkasa*, Refika Aditama, Bandung, 2001, Hlm. 54

⁷² *Ibid.*

⁷³ Tulisan ini disarikan dari pendapat Ida Bagus Wyasa Putra, *Ibid.*, Hlm. 61

timbulnya kerugian (preventif). Wujud yang pertama berkaitan dengan kerugian yang dapat diperhitungkan dan dipulihkan, sedangkan wujud yang kedua berkaitan dengan kerugian yang tidak dapat diperhitungkan dan dipulihkan melalui proses pembayaran ganti rugi.⁷⁴

Dalam suatu penerbangan setidaknya ada tiga pihak yang dapat dimintakan pertanggungjawaban apabila terjadi kecelakaan. Pihak-pihak tersebut adalah pengelola bandar udara, maskapai penerbangan, dan awak pesawat. Untuk pengangkutan udara internasional ketentuan-ketentuan yang mengatur tanggung jawab pengangkut udara terhadap penumpang terdapat dalam Pasal 17 Konvensi Warsawa yang berbunyi :⁷⁵

“The carrier shall be liable for damage sustained in the event of death, wounding or any other bodily injury by a passenger if the accident which caused the damaged so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking”.

Berdasarkan Pasal 17 tersebut, untuk menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul harus dipenuhi syarat-syarat seperti berikut :⁷⁶

- a) kerugian harus disebabkan oleh suatu kecelakaan (*accident*)
- b) kecelakaan (*accident*) tersebut harus terjadi dalam pesawat (*on board the aircraft*); atau
- c) kecelakaan tersebut harus terjadi pada waktu embarkasi atau disembarkasi (*or in the course of any of the operations of embarking or disembarking*).

Sedangkan untuk pengangkutan udara domestik ruang lingkup tanggung jawab pengangkut udara domestik Indonesia diatur dalam Pasal 24 Ordonansi 1939⁷⁷ yang menyatakan :

“Pengangkut bertanggungjawab untuk kerugian sebagai akibat dari luka atau cacat-cacat lain pada tubuh, yang diderita oleh seorang penumpang, bila kecelakaan yang menimbulkan kerugian itu ada hubungannya dengan pengangkutan udara dan terjadi diatas pesawat terbang atau selama melakukan suatu tindakan dalam hubungan dengan naik atau turun dari pesawat terbang.”

⁷⁴ *Ibid.*

⁷⁵ E. Saefullah Wiradipradja, *Hukum Transportasi Udara: Dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*, P.T. Kiblata Buku Utama, 2008, Hlm. 112.

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ Lengkapnya bernama *Luchtvervoer Ordonantie-Staatsblad 1939 No. 100*

Dengan adanya ketentuan demikian, ruang lingkup tanggung jawab pengangkut udara domestik Indonesia lebih sempit dibanding dengan ruang lingkup tanggung jawab pengangkut pada pengangkutan udara internasional dan posisi pengangkut udara domestik lebih baik dibanding dengan posisi pengangkut dalam pengangkutan udara internasional.⁷⁸

Adanya kecelakaan (*accident*) merupakan syarat utama bagi timbulnya tanggung jawab pengangkut. Definisi kecelakaan udara dapat ditemukan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Udara RI Nomor T11/2/4U, tanggal 30 November 1960 tentang Peraturan-peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Indonesia yang seluruhnya ditulis dalam bahasa Inggris dengan judul “*Civil Aviation Safety Regulations*” (CASR) section 39.0.2.a. berbunyi sebagai berikut :⁷⁹

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:

- a. Any person suffers death or serious injury as a result of being or upon the aircraft or by direct contact with the aircraft or anything attached to the aircraft;*
- b. The aircraft suffers substantial damage;*
- c. A collision where two or more aircrafts are involved.*

Sedangkan dalam *Blacks Law Dictionary*, *accident* dijelaskan sebagai berikut :

“Wholly or 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 even”

Selanjutnya Annex 13 Konvensi Chicago 1944 mendefinisikan kecelakaan sebagai berikut :

An occurrence associated with the operation of an aircraft which take place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such person have disembarked in which :

- a) a person is fatally or seriously injured as a result of; being in the aircraft, direct contact with any part of the aircraft, including parts*

⁷⁸ E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit.*, Hlm. 246.

⁷⁹ E. Saefullah W, *Beberapa Masalah Pokok Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara*, Pusat Penerbitan Universitas-LPPM Unisba, 1995, Hlm.17.

which have become detached from the aircraft or direct exposure to jet blast.

- b) The air craft sustains damage or structural failure which.*
- c) The aircraft missing or is completely inaccessible.*

Pengelola bandar udara dapat dimintakan pertanggungjawaban apabila terbukti bahwa kecelakaan pesawat terjadi karena disebabkan oleh kondisi bandar udara yang tidak memenuhi syarat sebagaimana ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan. Pasal 20 Kepmenhub No: KM 47 Tahun 2002 tentang Sertifikasi Operasi Bandar Udara menyatakan bahwa pemegang sertifikat operasi bandar udara dalam melaksanakan tugasnya wajib mematuhi ketentuan keamanan dan keselamatan penerbangan sesuai dengan standar dan prosedur yang berlaku, mempertahankan kelaikan operasi bandar udara, menunjukkan Sertifikat Operasi Bandar Udara pada saat diperlukan. Selanjutnya pasal 21 menegaskan bahwa apabila kewajiban-kewajiban tersebut tidak dipenuhi maka pemegang sertifikat dapat dikenakan sanksi administrasi oleh Dirjen Perhubungan Udara Departemen Perhubungan terkait mulai dari peringatan tertulis sampai dengan pencabutan sertifikat.⁸⁰

Personel penerbangan dapat menjadi pihak yang bertanggung jawab terhadap suatu kecelakaan pesawat udara. Dalam hukum internasional, tanggung jawab sipil dari personel penerbangan di atur dalam Konvensi Warsawa 1929, The Hague Protocol, The Guadalajara Convention, The Guatemala Protocol, Rome Convention 1952, dan Montreal Protocol 1978. Diluar konvensi internasional tersebut, tanggung jawab pilot di atur oleh hukum umum serta kontrak kerja. Dengan demikian tanggung jawab personel penerbangan diatur dalam hukum umum dan kontrak kerja.

Berdasarkan Annex 9 Konvensi Chicago 1944, status pilot adalah pegawai penerbangan atau operator yang ditugaskan menjalankan pekerjaannya selama penerbangan berlangsung.⁸¹ Berdasarkan kedudukan tersebut, maka seorang pilot dalam statusnya sebagai pegawai perusahaan tidak bertanggung jawab (*liability*) dalam hal terjadinya kecelakaan pesawat udara, awak pesawat udara tidak wajib untuk mengganti kerugian terhadap pihak yang mengalami kerugian pesawat udara, kecuali ada perjanjian demikian antara perusahaan penerbangan dengan awak pesawat udara.⁸²

2.5. Tindak Pidana Penerbangan

⁸⁰ <http://stta.ac.id/wordpress/?p=115>, diakses tanggal 25 Juli 2008

⁸¹ Lihat Annex 9 Konvensi Chicago 1944

⁸² Diederiks Verschoor, *Op.Cit.*, Hlm. 32

2.5.1. Pengertian dan Unsur-unsur Tindak Pidana

Tanggung jawab pidana seorang pilot pada dasarnya sama dengan tanggung jawab pidana setiap orang, yaitu seseorang baru dapat dipersalahkan telah melakukan tindak pidana apabila ada bukti bahwa dia telah melakukan tindak pidana yang dituduhkan kepadanya oleh undang-undang atau peraturan perundang-undangan lainnya yang sudah berlaku, baik yang bersifat umum maupun khusus.

Menurut *Simons* tindak pidana adalah kelakuan (*handeling*) yang diancam dengan pidana, yang bersifat melawan hukum, yang berhubungan dengan kesalahan, dan yang dilakukan oleh orang yang mampu bertanggung jawab.⁸³ *Van Hamel* mengartikan tindak pidana (*strafbaar feit*) hampir sama dengan *Simons* dengan menambahkan kalimat bahwa “kelakuan itu harus patut dipidana”.⁸⁴ Sedangkan *Moeljatno* mengartikan perbuatan pidana sebagai perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut.⁸⁵

Dalam hukum pidana dikenal dua pandangan tentang perbuatan pidana, yaitu pandangan monistis dan pandangan dualistis. Menurut pandangan monistis keseluruhan syarat untuk adanya pidana itu kesemuanya merupakan sifat dari perbuatan. Pandangan ini memberikan pemahaman bahwa di dalam pengertian tindak pidana sudah tercakup di dalamnya perbuatan yang dilarang (*criminal act*) dan pertanggungjawaban pidana/kesalahan (*criminal responsibility*).⁸⁶ Sedangkan menurut pandangan dualistis tindak pidana hanya dicakup *criminal act*, sedangkan *criminal responsibility* tidak menjadi unsur tindak pidana. Dengan demikian menurut pandangan dualistis, untuk adanya pidana tidak cukup hanya apabila terjadi tindak pidana, tetapi dipersyaratkan juga adanya kesalahan/pertanggung jawaban pidana.⁸⁷

Sedangkan unsur-unsur tindak pidana dalam hukum pidana dibedakan menjadi unsur objektif dan unsur subjektif. Secara umum untuk adanya suatu tindak pidana harus dipenuhi unsur-unsur sebagai berikut :⁸⁸

1. Perbuatan manusia, baik dalam arti perbuatan positif (berbuat) maupun perbuatan negatif (tidak berbuat)
2. Diancam dengan pidana

⁸³ Sofyan Sastrawidjaja, *Hukum Pidana*, Armico, Bandung, 1995 Hlm. 113

⁸⁴ *Ibid.*

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ Tongat, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia dalam Perspektif Pembaharuan*, UPT Penerbitan Universitas Muhammadiyah Malang, Malang, 2008, Hlm. 105

⁸⁷ *Ibid.*

⁸⁸ Tongat, *Op., Cit.*

3. Melawan hukum
4. Dilakukan dengan kesalahan
5. Dilakukan oleh orang yang mampu bertanggung jawab.

P. A. F. Lamintang juga membagi unsur-unsur tindak pidana itu terbagi menjadi dua unsur, yakni unsur subjektif dan unsur objektif. Unsur subjektif adalah unsur-unsur yang melekat pada diri si pelaku atau yang berhubungan dengan diri si pelaku, termasuk ke dalamnya yaitu segala sesuatu yang terkandung di dalam hatinya. Unsur ini terdiri dari:⁸⁹

1. Kesengajaan atau ketidaksengajaan;
2. Maksud atau voornemen pada suatu percobaan atau poging, seperti yang dimaksud di dalam Pasal 53 ayat 1 KUHP;
3. Macam-macam maksud atau oogmerk;
4. Merencanakan terlebih dahulu atau voorbedachte raad;
5. Perasaan takut atau *vrees*.

Sedangkan yang dimaksud dengan unsur objektif itu adalah unsur-unsur yang ada hubungannya dengan keadaan-keadaan dimana tindakan-tindakan dari si pelaku itu harus dilakukan. Unsur objektif ini terdiri dari :⁹⁰

1. Sifat melawan hukum atau *wederrechtelijkheid*;
2. Kualitas dari si pelaku;
3. Kausalitas.

2.5.2. Jenis-jenis/Penggolongan Tindak Pidana

Secara umum tindak pidana dapat dibedakan kedalam beberapa pembagian sebagai berikut:⁹¹

- a. Secara kualitatif terbagi atas Kejahatan dan Pelanggaran

Menurut *Von List* kejahatan (*crimineel onrecht*) adalah perbuatan yang karena sifatnya bertentangan dengan hukum, sedangkan pelanggaran (*politie onrecht*) adalah perbuatan yang oleh undang-undang dicap sebagai suatu perbuatan yang bertentangan dengan hukum. *Julius Stahl*, *Van Andel* dan *Gewin* menyatakan bahwa *Crimineel Onrecht* sebagai perbuatan yang bertentangan dengan keadilan keTuhanan dan hukum Tuhan, sedangkan *politie onrecht*

⁸⁹ P.A.F. Lamintang, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*, PT Citra Aditya Bakti, Hlm. 194.

⁹⁰ *Ibid.*

⁹¹ *Tongat, Op., Cit*

sebagai perbuatan yang bertentangan dengan ketertiban umum yang dibuat manusia.⁹²

- b. Tindak pidana formil dan tindak pidana materiil
Tindak pidana formil adalah tindak pidana yang telah dianggap terjadi/selesai dengan telah dilakukannya perbuatan yang dilarang dalam undang-undang, tanpa mempersoalkan akibat. Sedangkan tindak pidana materiil adalah tindak pidana yang baru dianggap telah terjadi, atau dianggap telah selesai apabila akibat yang dilarang itu telah terjadi.
- c. Tindak pidana/delik *comissionis*, delik *omisionis* dan delik *comisionis per omisionis comissa*
 1. Delik *comissionis*
Delik yang berupa pelanggaran terhadap larangan, yaitu berbuat sesuatu yang dilarang.
 2. Delik *omisionis*
Delik yang berupa pelanggaran terhadap perintah, yaitu tidak berbuat sesuatu yang diperintah.
 3. Delik *comisionis per omisionis comissa*
Delik yang berupa pelanggaran terhadap larangan, akan tetapi dilakukan dengan cara tidak berbuat.
- d. Tindak pidana kesengajaan dan tindak pidana kealpaan
- e. Delik tunggal dan delik berganda
Delik tunggal adalah delik yang cukup dilakukan dengan satu kali perbuatan. Artinya, delik ini dianggap telah terjadi dengan hanya satu kali perbuatan. Sedangkan delik berganda adalah delik yang untuk kualifikasinya baru terjadi apabila dilakukan beberapa kali perbuatan.
- f. Tindak pidana yang berlangsung terus dan yang tidak berlangsung terus
Tindak pidana yang berlangsung terus adalah tindak pidana yang mempunyai ciri, bahwa keadaan/perbuatan yang terlarang tersebut berlangsung terus menerus. Demikian pula sebaliknya.
- g. Tindak pidana aduan dan tindak pidana bukan aduan
Tindak pidana aduan adalah tindak pidana yang penuntutannya hanya dilakukan apabila ada pengaduan dari pihak yang terkena atau yang dirugikan. Tindak pidana ini dibedakan dalam dua jenis yaitu :
 1. Tindak pidana aduan absolut, yaitu tindak pidana yang mempersyaratkan secara absolut adanya pengaduan untuk penuntutannya.

⁹² Sofyan Sastrawidjaja, *Op., Cit.*

2. Tindak pidana aduan relatif, yaitu tindak pidana laporan yang karena dilakukan dalam lingkungan keluarga, kemudian menjadi tindak pidana aduan.

Tindak pidana bukan aduan adalah tindak pidana yang tidak mempersyaratkan adanya pengaduan untuk penuntutannya.

- h. Tindak pidana biasa dan tindak pidana yang dikualifikasi
Tindak pidana biasa adalah tindak pidana yang paling sederhana, tanpa adanya unsur yang bersifat memberatkan. Sebaliknya tindak pidana yang dikualifikasi yaitu tindak pidana dalam bentuk pokok yang ditambah dengan adanya unsur pemberat, sehingga ancaman pidananya menjadi lebih berat.

Pada intinya semua jenis/penggolongan tindak pidana tersebut akan menjadi suatu delik apabila memenuhi syarat-syarat pokok suatu delik, sebagai berikut:⁹³

- a. Dipenuhinya semua unsur dari delik seperti yang terdapat di dalam rumusan delik;
- b. Dapat dipertanggung jawabkannya si pelaku atas perbuatannya;
- c. Tindakan dari pelaku tersebut haruslah dilakukan dengan sengaja ataupun tidak sengaja; dan
- d. Pelaku tersebut dapat dihukum

2.5.3. Alasan-alasan Peniadaan Pidana

Alasan-alasan peniadaan ppidanaan (*strafuitsluitingsgronden*) adalah alasan-alasan yang memungkinkan seseorang yang telah melakukan perbuatan yang memenuhi rumusan tindak pidana, tetapi tidak dapat dipidana. Seseorang tidak dapat dipidana karena dua hal, yaitu:⁹⁴

- 1) Meskipun perbuatannya memenuhi rumusan tindak pidana, tidak merupakan tindak pidana, karena tidak bersifat melawan hukum.
- 2) Meskipun perbuatannya itu dapat dikualifikasikan sebagai tindak pidana, sipembuatnya tidak dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatannya, oleh karena padanya tidak ada kesalahan.

Menurut doktrin hukum pidana terdapat alasan-alasan peniadaan pidana yang terbagi menjadi:⁹⁵

1. Alasan pembenar, yang diperinci dalam :
 - a. Alasan pembenar umum, yang terdiri atas:

⁹³ PAF Lamintang, *Op. Cit*

⁹⁴ Sofjan Sastrawidjaja, *Op. Cit*

⁹⁵ *Ibid.*

1. Daya paksa (*overmacht*) jenis keadaan darurat (*noodtoestand*) – Pasal 48 KUHP;
 2. Bela paksa (*noodweer*) – Pasal 49 ayat (1) KUHP;
 3. Melaksanakan ketentuan undang-undang (*wettelijk voor scrhift*) – Pasal 50 KUHP;
 4. Perintah jabatan sah (*bevoegh gegeven ambtelijk bevel*) – Pasal 51 ayat (1) KUHP.
- b. Alasan pembenar khusus, yang terdiri atas:
1. Para saksi dokter yang menghadiri perkelahian tanding – Pasal 186 ayat (1) KUHP;
 2. Pencemaran demi kepentingan umum atau karena terpaksa untuk membela diri – Pasal 310 ayat (3) KUHP;
 3. Yang dihina dengan putusan hakim yang menjadi tetap dinyatakan bersalah atas hal yang dituduhkan – Pasal 314 ayat (1) KUHP
- c. Alasan pembenar diluar undang-undang, yang terdiri atas :
1. Hukum disiplin (*tuchtrect*) dari orang tua atau wali, guru;
 2. Kewenangan jabatan (*beroepsrecht*) dari dokter, apoteker, dan penyelidik ilmiah;
 3. Fungsi negatif dari sifat melawan hukum yang material.
2. Alasan Pemaaf⁹⁶
- Alasan pemaaf adalah alasan yang meniadakan kesalahan si pembuat tindak pidana. Perbuatannya tetap bersifat melawan hukum, tetapi si pembuatnya tidak dapat dipidana karena padanya tidak ada kesalahan. Alasan pemaaf ini terdiri dari :
1. Alasan pemaaf umum, yang terdiri atas:
 - a. Ketidakmampuan bertanggung jawab (*ontoerkeningsvatbaarheid – non compos mentis*) – Pasal 44 KUHP;
 - b. Daya paksa dalam arti sempit (*overmacht in enge zin*) – Pasal 48 KUHP;
 - c. Bela – paksa lampau batas (*noodweer exces*) – Pasal 49 ayat (2) KUHP;
 - d. Perintah jabatan tidak sah (*onbevoegh gegeven ambtelijkbevel*) – Pasal 51 ayat (2) KUHP;
 2. Alasan pemaaf khusus, terdiri dari:

⁹⁶ *Ibid.*

- a. Mempersiapkan atau memperlancar perubahan ketatanegaraan dalam arti umum – Pasal 110 ayat (2) KUHP;
 - b. Penarikan kembali pembujukan untuk melakukan kejahatan – Pasal 163 bis ayat (2) KUHP;
 - c. Insubordinasi tidak jadi – Pasal 464 ayat (3) KUHP.
3. Alasan pemaaf diluar undang-undang, yang terdiri atas:
- a. Tidak ada kesalahan sama sekali (*afwezigheid van alle schuld*);
 - b. Alasan peniadaan pidana putative (*putatieve strafuitsluitingsgronden*).

Sedangkan syarat pemidanaan adalah adanya kesalahan terdakwa yang telah cukup terbukti dengan sekurang-kurangnya dua alat bukti yang sah dan adanya keyakinan dari hakim.

Berdasarkan Pasal 183 KUHP ayat (1) alat bukti yang sah terdiri dari:⁹⁷

- a. Keterangan saksi;
- b. Keterangan ahli;
- c. Surat;
- d. Petunjuk; dan
- e. Keterangan terdakwa.

2.5.4. Kejahatan Penerbangan Menurut Hukum Pidana Indonesia

Sebagaimana telah dijelaskan pilot Marwoto Komar telah dituntut secara pidana untuk bertanggung jawab atas tindakannya yang dianggap telah menyebabkan kecelakaan pengangkutan udara. Pilot Marwoto menjalani sidang perdana sebagai tersangka di Pengadilan Negeri Bantul Yogyakarta. Dalam surat dakwaan yang dibacakan Jaksa Penuntut Umum (JPU) Mudim Aristo dan Djamin Susanto, Pilot Marwoto dikenai empat Pasal Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP), yaitu Pasal 479f huruf a dan b, Pasal 479g huruf b tentang kejahatan penerbangan dengan ancaman penjara seumur hidup⁹⁸, Pasal 359, serta Pasal 360 ayat (1) tentang kelalaian yang mengakibatkan kematian.

Berikut adalah ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam pasal-pasal tersebut:

⁹⁷ M. Yahya Harahap, *Pembahasan, Permasalahan dan Penerapan KUHP*, Edisi Kedua, Sinar Grafika, Jakarta, 2000, Hlm. 264

⁹⁸ "Pilot Marwoto Diancam Hukuman Seumur Hidup", *Harian Umum Kompas*, tanggal 25 Juli 2008

Pasal 479f menetapkan barangsiapa 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 agi 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 selanjutnya menetapkan bahwa barang siapa karena kealpaannya menyebabkan pesawat udara celaka, hancur, tidak dapat dipakai atau rusak, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima tahun, jika karena perbuatan itu timbul bahaya bagi nyawa orang lain, atau dengan pidana penjara selama-lamanya tujuh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

Kedua pasal tersebut merupakan ketentuan-ketentuan pidana tentang kejahatan tentang tindakan kelalaian yang menyebabkan kematian. Pasal-pasal tersebut adalah Pasal 359 dan Pasal 360 ayat (1).

Berdasarkan Pasal 359 barangsiapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain meninggal, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun. Selanjutnya Pasal 360 ayat (1) menetapkan bahwa barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mendapat luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.

2.5.5. Ketentuan Pidana Dalam Undang-undang Penerbangan Indonesia

Ketentuan pidana dalam Undang-Undang Penerbangan Indonesia diatur mulai Pasal 401 sampai dengan Pasal 443. Sanksi yang diberikan berdasarkan ketentuan pasal-pasal tersebut berupa pidana penjara dan denda.

Tindakan-tindakan yang dianggap bisa diterapkan sanksi pidana terhadapnya dan yang terkait dengan tanggung jawab pilot menurut undang-undang ini adalah:

1. Mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terlarang atau yang memasuki kawasan udara terbatas;⁹⁹
2. Mengoperasikan pesawat udara yang tidak mempunyai tanda pendaftaran;¹⁰⁰

⁹⁹ Lihat Pasal 401 dan 402 Undang-Undang Penerbangan.

¹⁰⁰ Pasal 404, *Ibid*.

3. Mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan;¹⁰¹
4. Mengoperasikan pesawat udara yang tidak memiliki sertifikat operator pesawat udara;¹⁰²
5. Mengoperasikan pesawat udara yang tidak memiliki sertifikat pengoperasian pesawat udara;¹⁰³
6. Mengoperasikan pesawat udara sipil Indonesia atau asing yang tiba di atau berangkat dari Indonesia dan melakukan pendaratan dan/atau tinggal landas dari Bandar udara yang tidak sesuai dengan ketentuan Pasal 52;¹⁰⁴
7. 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;¹⁰⁵
8. Setiap personel pesawat udara yang melakukan tugasnya tanpa memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi;¹⁰⁶
9. Mengoperasikan pesawat udara asing di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa ijin Menteri;¹⁰⁷
10. Mengoperasikan pesawat udara kategori transport tidak memenuhi persyaratan keamanan penerbangan;¹⁰⁸ dan

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.¹⁰⁹

2.5.6. Kriminalisasi Pilot Dalam Kecelakaan Pesawat Udara

Kebijakan kriminalisasi merupakan suatu kebijakan dalam menetapkan suatu perbuatan yang semula bukan tindak pidana (tidak dipidana) menjadi suatu tindak pidana (perbuatan yang dapat dipidana). Kebijakan kriminalisasi merupakan bagian dari kebijakan kriminal dengan

¹⁰¹ Pasal 406, *Ibid.*

¹⁰² Pasal 407, *Ibid.*

¹⁰³ Pasal 408, *Ibid.*

¹⁰⁴ Pasal 410, *Ibid.*

¹⁰⁵ Pasal 411, *ibid.*

¹⁰⁶ Pasal 413, *Ibid.*

¹⁰⁷ Pasal 414, *Ibid.*

¹⁰⁸ Pasal 434, *Ibid.*

¹⁰⁹ Pasal 438, *Ibid.*

menggunakan hukum pidana. Oleh karena itu, kebijakan ini termasuk bagian dari kebijakan hukum pidana.¹¹⁰

Kriminalisasi terhadap kesalahan pilot dalam kecelakaan pesawat udara merupakan hal baru di Indonesia, walaupun sebenarnya, dalam KUHP telah diatur mengenai kejahatan penerbangan. Namun selama ini aturan yang dipakai tunduk terhadap hukum internasional. Secara garis besar dapat dikemukakan klasifikasi tidak pidana dalam penerbangan menurut beberapa konvensi¹¹¹, sebagai berikut:

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

Agar negara-negara dapat melaksanakan yurisdiksinya atau dapat memberlakukan hukum pidana nasionalnya terhadap tindak-tindak pidana penerbangan di atas, maka negara-negara tersebut harus menyatakan bahwa tindak-tindak pidana di atas termasuk ke dalam ruang lingkup hukum pidananya sekaligus merumuskan unsur-unsur masing-masing tindak pidana. Hal ini sangat penting karena sesuai dengan asas legalitas yang dianut dalam sistem hukum pidana Indonesia. Asas legalitas menetapkan bahwa tiada suatu perbuatan boleh dihukum melainkan atas kekuatan ketentuan pidana dalam undang-undang yang ada terdahulu daripada perbuatan itu.¹¹² Atau dalam bahasa asingnya disebut *nullum delictum nulla poena sine praevia lege poenali*.¹¹³ Asas ini menegaskan bahwa perbuatan-perbuatan yang tidak atau belum dinyatakan sebagai tindak pidana, tidak dapat dihukum dan analogi tidak diperkenankan dalam hukum pidana. Dengan demikian rumusan tindak pidana harus disertai dengan kualifikasi, yaitu bahwa

¹¹⁰ Barda Nawawi Arief, *Perbandingan Hukum Pidana*, P.T. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002, Hlm. 269.

¹¹¹ Konvensi Tokyo 1963, Konvensi the Hague 1970, Konvensi Montreal 1971, dan Protokol Montreal 1988.

¹¹² Pasal 1 ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia

¹¹³ R Soesilo, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Serta Komentar-Komentarnya...* sebagaimana dikutip oleh Tien Saefullah, "Tanggung Jawab Kriminal Pilot Pesawat Udara Sipil Dalam suatu Kecelakaan Penerbangan", *Op. Cit.*, Hlm.25.

perbuatan tersebut dilakukan dengan sengaja (*intention*) dan melanggar hukum (*unlawful*), serta dicantumkan dalam ketentuan pidana yang berlaku.

Selanjutnya untuk dilakukannya kriminalisasi tentu harus memenuhi syarat-syarat tertentu diantaranya adalah hukum pidana harus tetap menjaga keselarasan antara kepentingan Negara, kepentingan umum, dan kepentingan individu.¹¹⁴ Dalam hal ini, ide untuk mengkriminalisasikan kesalahan pilot harus tetap mempunyai tujuan untuk menjaga keselarasan antara kepentingan Negara, kepentingan umum, dan kepentingan individu.

3. Tanggung Jawab Pilot Dalam Kecelakaan Pengangkutan Udara Menurut Perspektif Hukum Pengangkutan Udara dan Hukum Pidana

a. Tanggung Jawab Pilot Dalam Kecelakaan Pesawat Udara Menurut Perspektif Hukum Pengangkutan Udara

Sebagaimana dijelaskan sebelumnya, *International Civil Aviation Organization* (ICAO) telah mengkaji status hukum dari awak pesawat udara sejak tahun 1947. ICAO telah berhasil membuat kategori wewenang dan tanggung jawab pilot yang bertindak sebagai kapten pesawat udara (*the aircraft commander*) sebagai berikut:

1. Tanggung jawab atas keadaan pesawat udara, kesejahteraan awak pesawat, persiapan penerbangan, dan keberhasilan penerbangan.
2. Berhak memberikan perintah kepada awak pesawat dan penumpang terutama dalam hal terjadinya suatu tindak pidana dalam pesawat udara.
3. Mempunyai wewenang untuk mengambil segala tindakan yang diperlukan untuk keselamatan penerbangan.
4. Kewajiban-kewajiban yang bersifat administratif misalnya pencatatan kelahiran dan kematian didalam pesawat udara.
5. Memutuskan kapan dan dengan cara bagaimana meminta pertolongan dalam operasi pencarian dan pertolongan (*search and rescue*) dalam hal terjadinya kecelakaan pengangkutan udara sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi Chicago 1944.

Selanjutnya berdasarkan Annex 6 dari Konvensi Chicago 1944, yang memuat pengertian dan kewajiban *pilot in command*, *pilot in command* dibebani kewajiban untuk:

1. Menjamin bahwa sistem pengecekan penerbangan (*flight check system*) sebagaimana diatur dalam annex ini dipenuhi secara detail.

¹¹⁴ Pujiyono, *Kumpulan Tulisan Hukum Pidana*, Mandar Maju, Bandung, 2007, Hlm. 148.

2. Memberitahukan pejabat berwenang yang terdekat dengan cara yang tercepat apabila terjadi kecelakaan terhadap pesawatnya.
3. Melaporkan adanya kerusakan atau dicurigai adanya kerusakan pesawat udara kepada operator pada saat pengangkutan udara dihentikan.
4. Bertanggungjawab atas *journey log book* atau *the general declaration* yang memuat informasi sebagaimana diatur dalam annex ini.

Berdasarkan kategori wewenang dan tanggung jawab pilot tersebut di atas, maka lisensi kecakapan pilot menjadi salah satu faktor penting dari keselamatan suatu pengangkutan udara. Sekalipun suatu pesawat udara dilengkapi dengan teknologi penerbangan yang modern, tetap dibutuhkan seorang pilot yang mampu untuk mengendalikannya. Oleh karena itu, berdasarkan Pasal 29 Konvensi Chicago 1944 kemudian setiap awak pesawat diwajibkan memiliki lisensi kecakapan. Untuk mengimplementasikan ketentuan ini, ICAO melalui ketentuan *Annex 1* Konvensi Chicago 1944 telah menetapkan kategori awak pesawat dan sertifikat kecakapan untuk setiap kategori awak pesawat yang berbeda. Dengan demikian, seorang pilot tidak akan dapat melaksanakan kewajibannya kecuali jika memiliki sertifikat kecakapan (*license*) yang sesuai menurut spesifikasi yang diatur dalam *annex* tersebut.

Sertifikat kecakapan pilot dapat dikeluarkan oleh negara peserta Konvensi Chicago 1944. Apabila sertifikat tersebut dianggap sah oleh negara yang mengeluarkannya, maka harus dianggap sah pula oleh negara-negara peserta lainnya. Jika seorang pilot menerbangkan pesawat yang tidak sesuai dengan sertifikat kecakapan yang sudah ditetapkan, maka negara yang memberikan sertifikat kecakapan tersebut dianggap melanggar ketentuan *Annex 1*. Demikian pula dengan perusahaan penerbangan yang memberikan tugas kepada pilotnya tidak sesuai dengan kecakapannya, harus bertanggung jawab atas segala akibat yang terjadi.

Disamping itu pilot juga bertanggung jawab untuk melaksanakan pengarahan dari pengawas lalu lintas udara (*Air Traffic Control/ATC*), namun demikian seorang pilot memiliki tanggung jawab utama bagi keselamatan pesawat udara yang dikendalikannya. Oleh karena itu dalam kondisi apakah mentaati instruksi dari ATC atukah akan memutuskan sendiri tindakan yang akan diambilnya, yang menurut perhitungan akan menyelamatkan pesawat, merupakan tanggung jawab yang berat bagi seorang pilot.

Berdasarkan hukum pengangkutan udara, personel penerbangan dapat menjadi pihak yang bertanggung jawab terhadap suatu kecelakaan pesawat udara. Namun tanggung jawab personel penerbangan dalam hukum

pengangkutan udara masih disandarkan pada konvensi-konvensi internasional tentang pengangkutan udara yang mengatur mengenai tanggung jawab pengangkut. Dengan demikian tanggung jawab personel penerbangan secara umum diatur dalam hukum perburuhan dan kontrak kerja.

Berdasarkan *Annex 9* Konvensi Chicago 1944, status pilot adalah pegawai penerbangan atau operator yang ditugaskan menjalankan pekerjaannya selama penerbangan berlangsung.¹¹⁵ Akan tetapi sebagai pimpinan dalam penerbangan (*pilot in Command*) ia mempunyai kewajiban untuk menyelamatkan pesawat udara, penumpang dan harta benda mereka, memerlukan kewenangan publik untuk mencegah terjadinya tindak pidana baik berupa pelanggaran maupun kejahatan selama penerbangan berlangsung.¹¹⁶ Kewenangan khusus tersebut dijamin baik oleh Undang-undang maupun konvensi internasional. Pasal 55 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 menyatakan :¹¹⁷

“Selama terbang, kapten penerbang pesawat udara yang bersangkutan mempunyai wewenang mengambil tindakan untuk menjamin keselamatan, ketertiban, dan keamanan penerbangan.”

Demikian pula halnya dalam penerbangan internasional. Konvensi Tokyo 1963¹¹⁸ memberikan perlindungan dan dasar-dasar hukum bagi kapten penerbangan untuk bertindak berdasarkan “*reasonable grounds to believe*”, yaitu kewenangan hukum khusus, yaitu kewenangan selama penerbangan :¹¹⁹

1. mengambil keputusan apa saja bila hal itu yakni seyakin-yakinnya perlu diambil demi keselamatan penerbangannya (pesawat, penumpang dan awak pesawatnya), dan;
2. mengambil langkah-langkah yang perlu/tindakan hukum demi ketertiban dalam pesawat terbangnya dan kelancaran penerbangannya (*suppressions on unlawful act on board an aircraft*).

Berdasarkan kedudukan tersebut, maka seorang pilot dalam statusnya sebagai pegawai perusahaan tidak bertanggung jawab (*liability*) dalam hal

¹¹⁵ Lihat Annex 9 Konvensi Chicago 1944

¹¹⁶ Selengkapnya lihat Diederiks Verschoor, Op. Cit., Hlm. 30

¹¹⁷ Selengkapnya lihat Pasal 55 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

¹¹⁸ Lengkapnya *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, yang mulai berlaku tanggal 4 Desember 1969

¹¹⁹ SM. Nababan, “Status dan Tanggung Jawab Awak Pesawat Udara di Dalam Kecelakaan Pesawat Udara”, Makalah dalam Seminar Nasional Pelaksanaan Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan Dalam Menyongsong Era Pembangunan Jangka Panjang Tahap II.

terjadinya kecelakaan pesawat udara. Awak pesawat udara tidak wajib untuk mengganti kerugian terhadap pihak yang mengalami kerugian pesawat udara, kecuali ada perjanjian demikian antara perusahaan penerbangan dengan awak pesawat udara.¹²⁰

Istilah tanggung jawab dipergunakan untuk mewakili dua istilah, yaitu *Responsibility* dan *Liability*. Istilah *responsibility* lebih menunjuk kepada indikator penentu lahirnya tanggung jawab, yaitu standar perilaku yang telah ditetapkan terlebih dahulu dalam bentuk kewajiban yang wajib ditaati, serta saat lahirnya suatu tanggung jawab (selanjutnya dikenal dengan istilah tanggung jawab pidana). Sedangkan istilah *liability* lebih menunjuk kepada akibat yang timbul dari akibat kegagalan memenuhi standar itu; dan bentuk tanggung jawab yang harus diwujudkan dalam kaitan dengan akibat atau kerugian yang timbul akibat kegagalan memenuhi kewajiban tersebut (selanjutnya dikenal dengan istilah tanggung jawab perdata).

Tanggung jawab perdata dari awak pesawat udara diatur dalam Konvensi Warsawa 1929, Protokol the Hague 1955, Konvensi Guadalajara 1961, Protokol Guatemala 1971, dan konvensi Roma 1952. Protokol the Hague 1955, yang mengubah Konvensi Warsawa 1929, dalam Pasal XIII menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatan atau kelalaian tidak berbuat sesuatu. Menurut pasal ini pihak-pihak yang dapat bertanggung jawab tersebut adalah pengangkut itu sendiri, *his servant*, atau *his agent*. Sedangkan dalam Pasal 25 Konvensi Warsawa 1929, pasal yang kemudian diubah oleh pasal XIII Protokol the Hague 1955, untuk kerugian yang sama tanggung jawab dapat ditunjukan kepada pengangkut itu sendiri atau *his agent acting within the scope of his employment*.

Dalam kedua instrumen hukum tersebut memang tidak disebut secara jelas bahwa yang dimaksud dengan *agent* atau *servant* itu awak pesawat udara, namun dalam suatu pengangkutan udara tentu tidak ada pegawai pengangkut yang lain yang bertugas dalam pengoperasian pesawat udara. Demikian halnya dalam Pasal III Konvensi Guadalajara 1961, Pasal VI Protokol Guatemala City 1971, dan Pasal 2 ayat (b) Konvensi Roma 1952 seringkali kata *carrier* dilanjutkan dengan kata-kata *his servant or agent*. Dengan demikian awak pesawat udara memiliki hubungan kerja dengan pengangkut sehingga awak pesawat udara akan bertanggung jawab secara pribadi atas suatu kecelakaan pengangkutan udara jika terdapat kelalaian di

¹²⁰ Diederiks Verschoor, *Op.Cit.*, Hlm. 32

pihaknya atau apabila awak pesawat udara tersebut bertindak di luar wewenangnya.¹²¹

Untuk pengangkutan udara internasional ketentuan-ketentuan yang mengatur tanggung jawab pengangkut udara terhadap penumpang terdapat dalam Pasal 17 Konvensi Warsawa yang berbunyi :¹²²

“The carrier shall be liable for damage sustained in the event of death, wounding or any other bodily injury by a passenger if the accident which caused the damaged so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking”.

Berdasarkan Pasal 17 tersebut, untuk menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul harus dipenuhi syarat-syarat seperti berikut :¹²³

- a. kerugian harus disebabkan oleh suatu kecelakaan (*accident*)
- b. kecelakaan (*accident*) tersebut harus terjadi dalam pesawat (*on board the aircraft*); atau
- c. kecelakaan tersebut harus terjadi pada waktu embarkasi atau disembarkasi (*or in the course of any of the operations of embarking or disembarking*).

Sedangkan untuk pengangkutan udara domestik ruang lingkup tanggung jawab pengangkut udara domestik Indonesia diatur dalam Pasal 24 Ordonansi 1939¹²⁴ yang menyatakan :

“Pengangkut bertanggungjawab untuk kerugian sebagai akibat dari luka atau cacat-cacat lain pada tubuh, yang diderita oleh seorang penumpang, bila kecelakaan yang menimbulkan kerugian itu ada hubungannya dengan pengangkutan udara dan terjadi diatas pesawat terbang atau selama melakukan suatu tindakan dalam hubungan dengan naik atau turun dari pesawat terbang.”

Dengan adanya ketentuan demikian, ruang lingkup tanggung jawab pengangkut udara domestik Indonesia lebih sempit dibanding dengan ruang lingkup tanggung jawab pengangkut pada pengangkutan udara internasional dan posisi pengangkut udara domestik lebih baik dibanding dengan posisi pengangkut dalam pengangkutan udara internasional.¹²⁵

¹²¹ Peneliti setuju dengan hasil analisis yang diberikan oleh Tien Saefullah dalam “Status dan Tanggung Jawab Awak Pesawat Udara Dalam Hukum Nasional Indonesia”, *Op. Cit.*, Hlm.289.

¹²² E. Saefullah Wiradipradja, *Hukum Transportasi Udara: Dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*, P.T. Kiblata Buku Utama, 2008, Hlm. 112.

¹²³ *Ibid.*

¹²⁴ Lengkapnya bernama *Luchtvervoer Ordonantie-Staatsblad* 1939 No. 100

¹²⁵ E. Saefullah Wiradipradja, *Op.Cit.*, Hlm. 246.

b. Tanggung Jawab Pilot Dalam Kecelakaan Pesawat Udara Menurut Perspektif Hukum Pidana

Dalam beberapa kasus kecelakaan pengangkutan udara di beberapa negara, awak pesawat udara khususnya pilot dapat dimintakan pertanggungjawaban secara pidana untuk kelalaiannya yang mengakibatkan kematian penumpang atau kerusakan pesawat udara. Dari beberapa kasus tersebut tampak bahwa jika dalam suatu kecelakaan pengangkutan udara, pilot dan/atau ko-pilot selamat, terdapat kecenderungan mereka akan menghadapi tuntutan pidana seolah-olah mereka telah melakukan kejahatan yang menyebabkan celaknya pesawat udara.

Pada dasarnya tanggung jawab pidana seorang pilot sama dengan tanggung jawab pidana setiap orang, yaitu seseorang baru dapat dipersalahkan telah melakukan tindak pidana jika ada bukti bahwa dia telah melakukan tindak pidana yang dituduhkan kepadanya oleh undang-undang atau peraturan perundang-undangan lainnya yang sudah berlaku baik yang bersifat umum maupun khusus. Hal ini sesuai dengan asas legalitas dalam sistem hukum pidana yang menetapkan bahwa tiada suatu perbuatan boleh dihukum melainkan atas kekuatan ketentuan pidana dalam undang-undang yang ada terdahulu daripada perbuatan itu atau dalam bahasa asingnya disebut *nullum delictum nulla poena sine praevia lege poenali*. Asas ini menegaskan bahwa perbuatan-perbuatan yang tidak atau belum dinyatakan sebagai tindak pidana, tidak dapat dihukum dan analogi tidak diperkenankan dalam hukum pidana. Oleh karena itu agar tanggung jawab secara pidana dapat dituntut kepada pilot, maka perbuatan pilot yang dianggap telah menyebabkan terjadinya kecelakaan pengangkutan udara harus dinyatakan sebagai tindak pidana dalam perundang-undangan.

Dalam sistem hukum pidana Indonesia, tindak pidana penerbangan yang termasuk yurisdiksi Indonesia berdasarkan Pasal 3 KUHP merupakan implementasi dari Konvensi Tokyo 1963. Tindak pidana penerbangan sebagaimana di atur dalam Konvensi Tokyo 1963, Konvensi The Hague 1970, Konvensi Montreal 1971, dan protocol Montreal 1988, diklasifikasikan ke dalam:¹²⁶

- (1) Tindak pidana penerbangan yang dilakukan di dalam pesawat udara yang sedang *in flight*;

¹²⁶Tien Saefullah, *Hubungan Antara Yurisdiksi Universal Dengan Kewajiban Negara Berdasarkan Prinsip Aut Dadere Aut Judicare Dalam Tindak Pidana Penerbangan dan Implementasinya di Indonesia*

- (2) Tindak pidana yang dilakukan terhadap pesawat udara yang sedang *in service*;
- (3) Tindak pidana kekerasan yang dilakukan di pelabuhan udara internasional.

Dalam klasifikasi tindak pidana penerbangan yang pertama, terdapat beberapa tindak pidana biasa yang sudah diatur di dalam hukum pidana nasional negara-negara peserta konvensi Tokyo 1963. Tindak pidana yang dilakukan di dalam pesawat yang sedang *in flight* dapat membahayakan keselamatan penumpang, harta benda dan pesawat itu sendiri. Termasuk dalam tindak pidana ini adalah penguasaan pesawat udara secara melawan hukum (*hijacking*). Selain itu ada beberapa perbuatan tertentu lainnya, mungkin itu perbuatan yang melanggar hukum pidana atau bukan, tetapi melanggar tata tertib dan disiplin dalam pesawat udara yang juga membahayakan keselamatan penumpang, harta benda dan pesawat udara dalam penerbangan.¹²⁷

Kemudian dalam hukum penerbangan Indonesia berdasarkan Undang-Undang tentang penerbangan tindakan-tindakan yang dianggap bisa diterapkan sanksi pidana terhadapnya berupa pidana penjara dan denda dan yang terkait dengan tanggung jawab pilot adalah:

1. Mengoperasikan pesawat udara Indonesia atau pesawat udara asing yang memasuki kawasan udara terlarang atau yang memasuki kawasan udara terbatas;
2. Mengoperasikan pesawat udara yang tidak mempunyai tanda pendaftaran;
3. Mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan;
4. Mengoperasikan pesawat udara yang tidak memiliki sertifikat operator pesawat udara;
5. Mengoperasikan pesawat udara yang tidak memiliki sertifikat pengoperasian pesawat udara;
6. Mengoperasikan pesawat udara sipil Indonesia atau asing yang tiba di atau berangkat dari Indonesia dan melakukan pendaratan dan/atau tinggal landas dari Bandar udara yang tidak sesuai dengan ketentuan Pasal 52;
7. Dengan sengaja menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang membahayakan keselamatan pesawat udara,

¹²⁷ Ibid

- penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau merugikan harta benda milik orang lain;
8. Setiap personel pesawat udara yang melakukan tugasnya tanpa memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi;
 9. Mengoperasikan pesawat udara asing di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia tanpa ijin Menteri.

Terkait dengan tanggung jawab pilot dalam suatu kecelakaan pesawat udara, ketentuan pidana yang dapat diterapkan adalah ketentuan pidana yang memenuhi unsur-unsur pidana seperti yang tercantum dalam Pasal 411, yaitu 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. Sanksi pidana untuk setiap orang yang melakukan tindakan ini adalah pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp 500.000.000, 00 (lima ratus juta rupiah).

Unsur-unsur pidana dalam pasal ini berasal dari ketentuan tentang perbuatan yang dilarang yang terdapat dalam Pasal 53 undang-undang ini yang menyatakan bahwa setiap orang dilarang menerbangkan atau mengoperasikan 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. Setiap orang yang melanggar ketentuan tersebut dikenakan sanksi administratif berupa pembekuan sertifikat dan/atau pencabutan sertifikat.

Oleh karena berdasarkan *Annex 9* Konvensi Chicago 1944, status pilot adalah pegawai penerbangan atau operator yang ditugaskan menjalankan pekerjaannya selama penerbangan berlangsung, maka dalam konsep keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana dirumuskan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tidak diatur mengenai sanksi pidana terhadap personel penerbangan yang dijatuhkan bila terjadi kecelakaan pesawat udara. Peraturan tersebut hanya memberlakukan sanksi administratif berupa :

- Peringatan tertulis, sebanyak 3 kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 1 (satu) bulan.
- Pembekuan sertifikat untuk jangka waktu paling lama 3 (tiga) bulan.
- Pencabutan sertifikat.

Sekalipun dalam undang-undang penerbangan yang baru telah diatur mengenai ketentuan pidana beserta sanksinya, namun terhadap kasus pilot Marwoto yang terjadi pada tahun 2007, ketentuan ini tidak dapat diterapkan karena sistem hukum pidana Indonesia menganut asas *nullum delictum nulla poena sine praevia lege poenali*. Kejahatan pilot (kalau memang ada) harus

diatur terlebih dahulu, baru dapat dipersalahkan. Selanjutnya harus diperhatikan juga asas *lex specialis derogate lege generalis* dalam sistem hukum pidana Indonesia, sehingga sekalipun kejahatan penerbangan diatur dalam hukum pidana tetapi ketentuan yang terdapat dalam KUHP tidak dapat diterapkan mengingat terdapat ketentuan yang bersifat lebih khusus terkait tanggung jawab pilot dalam suatu kecelakaan pengangkutan udara, yaitu ketentuan tentang tanggung jawab pengangkut yang terdapat pada Konvensi Warsawa 1929 untuk pengangkutan udara internasional dan pada Ordonansi 1930 untuk pengangkutan udara domestik, serta ketentuan pidana terhadap tindakan pilot yang terdapat pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Penggunaan Pasal 479 huruf g pada kasus Pilot Marwoto menurut Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1976, yang memuat perluasan berlakunya ketentuan perundang-undangan pidana, kejahatan penerbangan dan kejahatan terhadap sarana dan prasarana penerbangan adalah untuk menjerat pada perbuatan yang memiliki indikasi terorisme atau tindakan illegal lain, sehingga kecelakaan pesawat udara yang terjadi selama tahun 2007 di Indonesia tidak dapat dikategorikan sebagai kejahatan dalam penerbangan. Menurut Annex 13 Konvensi Chicago 1944 yang dimaksud dengan kecelakaan adalah:

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, direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft or direct exposure to jet blast.*
- b) *The aircraft sustains damage or structural failure which.*
- c) *The aircraft missing or is completely inaccessible.*

Selanjutnya menurut E. Saefullah suatu kejadian dikualifikasikan sebagai kecelakaan apabila memenuhi persyaratan:¹²⁸

1. Kejadian tersebut merupakan kejadian yang luar biasa (*unusual*)
2. Tidak dapat diperkirakan sebelumnya (*unexpected*).

Mankiewicz kemudian mengemukakan beberapa kejadian yang dapat dikualifikasikan kedalam suatu kecelakaan atau *accident*, yaitu:

1. Penguasaan pesawat secara tidak sah (*hijacking*) dan sabotase;

¹²⁸ E. Saefullah, Hukum Transportasi Udara, *Op., Cit.*

2. Kerusakan atau kekurangberesan dalam system tekanan udara dalam pesawat udara;
3. Suara yang memekakkan;
4. Suatu pendaratan darurat;
5. Keadaan cuaca buruk dan badai;
6. Suatu serangan oleh pesawat udara militer;
7. Kegaduhan, Kepanikan, dan kekacauan (*pandemonium*) akibat suatu pendaratan darurat;
8. Pesawat turun dengan cepat disertai dengan kegagalan memelihara keseimbangan tekanan udara di dalam kabin.

Berdasarkan pendapat para ahli tersebut di atas mengenai kualifikasi suatu kecelakaan dalam suatu pengangkutan udara, maka apa yang terjadi pada kasus pilot Marwoto murni merupakan suatu kecelakaan. Kecelakaan pengangkutan udara di Indonesia tidak terlepas dari lemahnya pengawasan pemerintah dan operator pesawat udara terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan, sehingga tidak ada satu kecelakaan pengangkutan udara yang faktor penyebabnya tunggal.

Kasus-kasus kecelakaan pengangkutan udara tidak setara dengan perkara kriminal karena sifat industri penerbangan yang sangat *sociotechnical system*. Dalam suatu pengangkutan udara terjadi interaksi yang kompleks antara manusia dan mesin dalam skala besar. Dengan demikian aksi peningkatan keselamatan tidak hanya bertumpu pada petugas operasional (seperti pilot dan awak udara lainnya), tetapi juga pada jajaran pimpinan/manajer dan struktur atau arsitektur dari sistem penerbangan.¹²⁹

4. Kesimpulan dan Saran

4.1. Kesimpulan

Berdasarkan hukum pengangkutan udara, pilot sebagai salah seorang personel penerbangan dapat menjadi pihak yang bertanggung jawab terhadap suatu kecelakaan pesawat udara. Namun tanggung jawab pilot dalam hukum pengangkutan udara masih disandarkan pada konvensi-konvensi internasional tentang pengangkutan udara yang mengatur mengenai tanggung jawab pengangkut. Dengan demikian tanggung jawab pilot secara umum diatur dalam hukum perburuhan dan kontrak kerja. Dengan demikian, ketentuan-ketentuan pidana tidak dapat dikenakan terhadap pilot dalam suatu kecelakaan pengangkutan udara kecuali ada bukti bahwa dia telah melakukan tindak pidana yang dituduhkan kepadanya oleh undang-undang

¹²⁹ “Investagi demi Keselamatan di Masa Datang”, *Majalah Angkasa Edisi Spesial No. L II*, 2008, , Hlm. 13

atau peraturan perundang-undangan lainnya yang sudah berlaku baik yang bersifat umum maupun khusus. Di Indonesia, sekalipun dalam undang-undang penerbangan yang baru telah diatur mengenai ketentuan pidana beserta sanksinya, namun terhadap kasus pilot Marwoto yang terjadi pada tahun 2007, ketentuan ini tidak dapat diterapkan karena sistem hukum pidana Indonesia menganut asas *nullum delictum nulla poena sine praevia lege poenali*. Selanjutnya harus diperhatikan juga asas *lex specialis derogate lege generalis* dalam sistem hukum pidana Indonesia, sehingga sekalipun kejahatan penerbangan diatur dalam hukum pidana tetapi ketentuan yang terdapat dalam KUHP tidak dapat diterapkan mengingat terdapat ketentuan yang bersifat lebih khusus terkait tanggung jawab pilot dalam suatu kecelakaan pengangkutan udara, yaitu ketentuan tentang tanggung jawab pengangkut yang terdapat pada Konvensi Warsawa 1929 untuk pengangkutan udara internasional dan pada Ordonansi 1930 untuk pengangkutan udara domestik, serta ketentuan pidana terhadap tindakan pilot yang terdapat pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

4.2. Saran

Sebaiknya status hukum dan tanggung jawab awak pesawat udara termasuk pilot diatur dengan jelas baik dalam undang-undang khusus tentang penerbangan maupun dalam undang-undang ketenagakerjaan, sehingga tercermin adanya kepastian hukum dan perlindungan hukum bagi pilot menjadi jelas.

Daftar Pustaka

Buku

Alina Kaczorowska, *Public International Law*, 3rd edition, Routledge-Cavendish, Oxon, 2005

Anne-Marie Slaughter & William Burke-White, "The Future of International Law is Domestic (or The European Way of Law)", *Harvard International Law Journal*, Vol. 47, No. 1, 2006

Antonio Cassese, *International Law*, 2nd edition, Oxford University Press, Oxford, 2005

Barda Nawawi Arief, *Perbandingan Hukum Pidana*, P.T. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002

- Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global Edisi ke-2*, Alumni, 2005
- Donald K Anton, Penelope Mathew & Wayne Morgan, *International Law: Cases and Materials*, Oxford University Press, New York, 2005
- Diederiks Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law International, 2006
- E. Saefullah Wiradipradja, *Hukum Transportasi Udara: Dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*, P.T. Kiblat Buku Utama, 2008
- E. Saefullah W, *Beberapa Masalah Pokok Tentang Tanggung Jawab Pengangkutan Udara*, Pusat Penerbitan Universitas-LPPM Unisba, 1995
- E. Utrecht, *Pengantar Dalam Hukum Indonesia*, Penerbit Sinar Harapan, Jakarta, 1982
- Giorgio Gaja, "Dualism: a Review" in Janne Nijman and Andre Nollkaemper (eds.), *New Perspectives on the Divide Between National and International Law*, Oxford University Press, New York, 2007
- I.A. Shearer, *Starke's International Law*, 11th edition, Butterworths, London, 1994
- Ida Bagus Wyasa Putra, *Tanggung Jawab Negara Terhadap Dampak Komersialisasi Ruang Angkasa*, Refika Aditama, Bandung, 2001
- Ishaq, *Dasar-dasar Ilmu Hukum*, Penerbit sinar Grafika, Jakarta, 2007
- J.G. Starke, *Introduction to International Law*, 8th Edition, London, 1967
- K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Rajawali Pers, 2007
- Martin Dixon, *Textbook on International Law*, Oxford University Press, New York, 2007

- M. Yahya Harahap, *Pembahasan, Permasalahan dan Penerapan KUHAP*, Edisi Kedua, Sinar Grafika, Jakarta, 2000
- P.A.F. Lamintang, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1997
- Purnadi Purbacaraka dan Soerjono Soekanto, *Perihal Kaedah Hukum*, Penerbit Alumni, Bandung, 1982
- Pujiyono, *Kumpulan Tulisan Hukum Pidana*, Mandar Maju, Bandung, 2007
- Rebecca M.M. Wallace and Olga Martin-Ortega, *International Law*, Sweet & Maxwell, London, 2009
- Sofyan Sastrawidjaja, *Hukum Pidana*, Armico, Bandung
- Sam Blay, Ryszard Piotrowicz and Martin Tsamenyi (eds.), *Public International Law: An Australian Perspective*, Oxford University Press, Oxford, 2005
- Tien Saefullah, “Status dan Tanggung Jawab Awak Pesawat Udara Dalam Hukum Nasional Indonesia” dalam Oentoeng Wahjoe dan M Husni Syam (Editor), *Kapita Selekta Hukum Internasional*, Pusat Penerbitan Universitas – LPPM UNISBA, 2010
- Tien Saefullah, “Tanggung Jawab Kriminal Pilot Pesawat Udara Sipil Dalam Suatu Kecelakaan Penerbangan” dalam Sinta Dewi, dkk. (Editor), *Hukum dan Perkembangan Masyarakat: suatu Tinjauan Kritis atas Perkembangan Hukum di Indonesia*, Kumpulan Karya Ilmiah Para Ahli Hukum Dalam Rangka Purnabakti dan Usia ke-70 Tahun Prof. Dr. H.E. Saefullah Wiradipradja, S.H., LL.M., UNPAD
- Tien Saefullah, *Hubungan Antara Yurisdiksi Universal Dengan Kewajiban Negara Berdasarkan Prinsip Aut Dadere Aut Judicare Dalam Tindak Pidana Penerbangan dan Implementasinya di Indonesia*
- Timothy Hiller, *Principles of Public International Law*, 2nd Edition Cavendish Publishing Limited, London, 1999

Tongat, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia dalam Perspektif Pembaharuan*, UPT Penerbitan Universitas Muhammadiyah Malang, Malang, 2008

Werner Levi, *Contemporary International Law: A Concise Introduction*, Westview Press, Oxford, 1991

Majalah dan Artikel

Majalah Angkasa Edisi Spesial, No. LII, 2008

“Pilot Marwoto Diancam Hukuman Seumur Hidup”, *Harian Umum Kompas*, tanggal 25 Juli 2008

K. Martono, *Status dan Tanggung Jawab Awak Pesawat Udara Dalam Kecelakaan Pesawat Udara*, Makalah dalam Seminar Nasional Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan Dalam Menyongsong Era Pembangunan Jangka Panjang Tahap II.

SM. Nababan, *Status dan Tanggung Jawab Awak Pesawat Udara di Dalam Kecelakaan Pesawat Udara*, Makalah dalam Seminar Nasional Pelaksanaan Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan Dalam Menyongsong Era Pembangunan Jangka Pangjang Tahap II.

Konvensi Internasional dan Peraturan Perundang-undangan

Chicago Convention 1944

Warsaw Convention 1929

Tokyo Convention 1963

Annexes to Chicago Convention 1944

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Ordonantie Nomor 100 Tahun 1939

Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

Kitab Undang-undang Hukum Pidana