

TINJAUAN YURIDIS TINDAK PIDANA PADA KECELAKAAN PESAWAT UDARA

Imanuddin Yunus
Liza Marina
lizausahid@gmail.com
Universitas Sahid Jakarta

ABSTRAK

Timbulnya kecelakaan pesawat udara di Indonesia, disebabkan oleh beberapa faktor. Diantaranya kesalahan manusia/human error, cuaca dan kelaikan udara. Pada faktor kesalahan manusia, dalam prakteknya dikenakan tanggungjawabnya hanya kepada Pilot saja sebagaimana yang tercantum pada ketentuan pidana Pasal 438 dan 439 Undang-Undang Penerbangan. Contoh kasus kecelakaan pesawat Garuda di Yogyakarta. Seharusnya ada pihak-pihak lainnya yang juga turut terkait. Dalam penyidikan kecelakaan pesawat udara dilaksanakan oleh PPNS. Rumusan masalahnya adalah : 1. Apakah ketentuan pidana dalam Undang-Undang Penerbangan dalam proses penegakan hukum pada kecelakaan pesawat udara telah memberikan kepastian hukum ? 2. Bagaimana kewenangan PPNS dalam melakukan proses penegakan hukum pada kecelakaan pesawat udara yang berimplikasi kepada tindak pidana? Dalam penelitian metode yang digunakan yuridis normative.

Kata Kunci : *Tindak pidana, Kecelakaan, Pesawat Udara*

ABSTRACT

The emergence of aircraft accidents in Indonesia, caused by several factors. Among them are human error, weather and airworthiness. In the case of human error, in practice the responsibility is only borne by the Pilot as stated in the criminal provisions of Article 438 and 439 of the Aviation Law. Examples of cases of Garuda plane accidents in Yogyakarta. There should be other parties who are also involved. In investigating aircraft accidents carried out by PPNS. The formulation of the problem is: 1. Does the criminal provisions in the Aviation Law in the process of law enforcement in an airplane accident have provided legal certainty? 2. What is the authority of PPNS in carrying out the process of law enforcement in aircraft accidents which has implications for criminal offenses? In the research methods used are normative juridical.

Keywords: *Crime, Accident, Aircraft*

1. PENDAHULUAN

Sempitnya peluang kerja dalam negeri menghantarkan WNI pada pilihan menjadi TKI. Faktor lainnya, selain segi penghasilan yang di atas standar upah minimum, juga sebagai solusi dari kesulitan ekonomi (kebutuhan nafkah). Perkembangan selama sepuluh tahun terakhir terjadi pergeseran peminat kerja yang mayoritas tenaga kerja wanita untuk mengisi posisi PLRT. Pemerintah menjawab kebutuhan tersebut dengan membentuk Badan Koordinasi Penempatan TKI pada 16 April 1999 melalui Keputusan Presiden No. 29 Tahun 1999 yang beranggotakan sembilan instansi terkait lintas sektoral, untuk meningkatkan program Penempatan Tenaga Kerja Luar Negeri sesuai lingkup tugas masing-masing. Selain itu, untuk penyederhanaan prosedur dan mekanisme serta peningkatan pelayanan penempatan TKI, maka dibentuk Balai Pelayanan Penempatan TKI di daerah provinsi pengirim TKI yang menjalankan fungsi pelayanan satu atap, dengan misi mempermudah, mempermudah, mempercepat dan mengamankan proses penempatan TKI. Akan tetapi, upaya pemerintah Republik Indonesia tersebut ternyata belum bisa mengakomodir kebutuhan perlindungan bagi TKI dari tindakan kesewenang-wenangan yang dilakukan oleh pemerintah negara penempatan TKI, pengguna/majikan yang memperkerjakan TKI, maupun pihak-pihak lain yang tidak bertanggung jawab memperlakukan para TKI secara tidak adil. Salah satu contoh, kejadian razia disertai pemukulan serta penangkapan paksa oleh aparat militer, polisi dan Pemerintah Raja Malaysia terhadap TKI yang tidak berdokumen resmi. Tindakan tersebut terjadi atas dasar ketentuan Undang Undang Keimigrasian Malaysia No. A1154 Tahun 2002 yang disahkan dan dinyatakan mulai berlaku sejak Tahun 2002. Contoh lain, peristiwa yang dialami salah satu TKI penempatan Mesir bernama Juniah Binti Sayidun yang dibuang di pinggiran Kairo oleh majikannya.

Demikian halnya di dalam negeri, permasalahan juga terjadi sebagai dampak tumpang tindihnya kewenangan instansi, seperti karena ketidakmampuan Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan TKI dalam memaksimalkan fungsinya selama Tahun 2007 sehingga terjadi deportasi TKI ilegal secara berturut-turut melalui Pelabuhan Sri Bintan Pura Tanjung Pinang sebanyak 30.574 orang dengan rincian sebagai berikut: pada April 2007 sebanyak 3.343 orang, Mei 2007 sebanyak 3.714

orang, Juli 2007 sebanyak 2.322 orang, September 2007 sebanyak 6.244 orang, Oktober 2007 sebanyak 3.289 orang, Nopember sebanyak 3.061, dan pada Desember sebanyak 2.594 orang . Situasi yang seharusnya tidak terjadi sekalipun TKI illegal apalagi legal, mengingat Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan TKI merupakan perisai TKI di negara penempatan.

Masalah TKI telah menjadi masalah yang kompleks bahkan bersinggungan dengan ranah hak asasi TKI sebagai manusia dan anggota masyarakat dunia, dimana pelanggaran Hak Asasi Manusia seharusnya tidak sampai terjadi pada warga negara manapun . Sebagai catatan, bahwa Universal Declaration of Human Rights (Deklarasi Umum Hak-hak Asasi Manusia) yang dikeluarkan oleh Perserikatan Bangsa Bangsa pada 10 Desember 1948, antara lain menyatakan: 1) Pasal 5 bahwa tiada seorang juapun boleh dianiaya atau diperlakukan secara kejam, dengan tak mengingat kemanusiaan atau pun jalan perlakuan atau hukum yang menghinakan; dan 2) Pasal 9 bahwa tiada seorang juapun boleh ditangkap, ditahan, atau dibuang secara sewenang-wenang . Undang Undang Dasar 1945 juga telah memberikan landasan dasar penempatan dan perlindungan, yaitu dalam Pasal 27 Ayat (2) bahwa setiap Warga Negara berhak atas penghidupan yang layak bagi kemanusiaan; terkait perlindungan diatur dalam Pasal 28G Ayat (1) bahwa setiap orang berhak atas perlindungan diri sendiri, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi dan Ayat (2) setiap orang berhak untuk bebas dari penyiksaan atau perlakuan yang merendahkan derajat martabat manusia dan berhak memperoleh suaka politik dari negara lain; sedangkan mengenai tanggung jawab perlindungan, pemajuan, penegakan, dan pemenuhan hak asasi manusia adalah negara, terutama pemerintah . Berdasarkan amanat Undang Undang Dasar tersebut, sekali lagi pemerintah mengupayakan pembentukan regulasi namun kali ini bersifat lebih spesifik, mengatur tentang ketenagakerjaan sebagai pedoman dalam menghadapi permasalahan perlindungan tenaga kerja secara umum. Undang Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan terbit pada 25 Maret 2003 disahkan oleh Presiden Megawati Soekarnoputri, yang selain menjadi pilar utama ketenagakerjaan baik di dalam maupun di luar negeri, juga merupakan fasilitator kehadiran undang-undang penempatan dan

perlindungan tenaga kerja Indonesia di luar negeri, disebutkan dalam Pasal 34 bahwa ketentuan mengenai penempatan tenaga kerja di luar negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 huruf b diatur dengan undang-undang.

Amanat tersebut dilanjutkan dengan terbitnya Undang Undang No. 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri pada tanggal 18 Oktober 2004. Lahirnya Undang Undang No. 39 Tahun 2004 sempat menimbulkan kontroversi terkait adanya keraguan dalam hal efektifitas undang-undang tersebut yang dianggap tidak dapat menjawab permasalahan kebutuhan perlindungan bagi pihak TKI, melainkan lebih sebagai kendaraan aspirasi kepentingan pihak-pihak tertentu. Sebagaimana sejarah Undang Undang No. 39 Tahun 2004 awalnya dikenal sebagai turunan dari Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No. 104A Tahun 2002 tentang Penempatan Tenaga Kerja Indonesia ke Luar Negeri, yang proses perumusan Keputusan Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi tersebut melibatkan perusahaan pengiriman TKI swasta dan asosiasi-asosiasinya, sehingga diasumsikan bermuatan kepentingan bisnis. Dampaknya, validitas Undang Undang No. 39 Tahun 2004 menjadi dipertanyakan dalam hal pencapaian tujuan penempatan yang baik dan upaya perlindungan yang komprehensif bagi TKI. Beberapa ketentuan Undang Undang No. 39 Tahun 2004 yang akan dicermati adalah ketentuan yang bertentangan dengan ketentuan Undang Undang Ketenagakerjaan yang merupakan induk dari Undang Undang No. 39 Tahun 2004; selain itu, ketentuan yang menjadi hambatan bagi para calon TKI yang akan bekerja di luar negeri dan ketentuan yang berakibat high cost economy (biaya ekonomi tinggi) dalam hal penempatan. Namun yang mengkhawatirkan adalah adanya ketentuan yang diklaim dapat menumbuhkan kriminalisasi baru dalam urusan penempatan TKI; dan lain sebagainya . Contohnya, Pasal 100 Undang Undang No. 39 Tahun 2004 terkait sanksi pemalsuan identitas calon TKI dan TKI yang bertentangan dengan Pasal 77 dan 94 Undang Undang No. 23 Tahun 2006 tentang Administrasi Kependudukan . Begitu juga Pasal 95 Ayat (1) dan (2) terkait fungsi dan kewenangan Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan TKI didukung Pasal 2 Ayat (1) dan (2) Peraturan Pemerintah No. 81 Tahun 2006 tentang Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan TKI yang mempertegas ruang lingkup kewenangan, tetapi dianggap tumpang tindih dengan pengaturan Pasal 2 Ayat (4) Peraturan

Pemerintah No. 39 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota Pemerintah dengan mengacu pada pengertian Ketenagakerjaan yang terdapat pada Pasal 1 Ayat (1) Undang Undang No. 13 Tahun 2003, dan seterusnya .

Pada akhirnya, Undang Undang No. 39 Tahun 2004 yang merupakan produk pemerintah dan merupakan dasar dari perlindungan; disinyalir telah mengalami disinkronisasi dan dis-harmonisasi. Apabila hal tersebut benar adanya maka yang dikhawatirkan bukan hanya substansi dari undang-undang ini, melainkan dampak kelumpuhan dalam law enforcement-nya, dan pada gilirannya menimbulkan ketidakadilan bagi para pemangku kepentingan (stakeholders) yang ada, dalam pengertian bahwa prinsip hukum yang berkeadilan dari sebuah peraturan perundang-undangan menjadi tidak dapat dicapai.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif yang bersifat deskriptif, namun mengingat obyek penelitian terkait efektifitas undang-undang, maka dibutuhkan data empiris sebagai pendukung penelitian untuk mengetahui penerapan norma atau kaidahnya pasca undang-undang tersebut lahir.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Ketentuan Pidana Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dalam Proses Penegakan Hukum Kecelakaan Pesawat Udara.

Mengacu kepada Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, dinyatakan pada 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.¹ (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun. Pasal 439⁵¹⁷(1) Setiap personel pelayanan lalu lintas penerbangan yang pada saat bertugas menerima pemberitahuan atau mengetahui adanya pesawat udara yang berada dalam keadaan bahaya atau hilang dalam penerbangan tidak segera memberitahukan kepada instansi yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang pencarian dan pertolongan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 355 sehingga mengakibatkan kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun. (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun.

Pada prakteknya pada setiap penerbangan, jika terjadi kondisi darurat, hal yang paling utama (*first priority*) dan wajib/*mandatory* dilakukan oleh Pilot adalah : *fly the aircraft*/terbangkan pesawat. Hal-hal lain yang boleh dilakukan kemudian, seperti melakukan komunikasi radio atau memberikan informasi keadaan darurat kepada menara pengawas, boleh dilakukan jika kondisi darurat sudah berlalu atau sudah dapat diatasi. Melakukan komunikasi ke menara pengawas tersebut membutuhkan tiga puluh sampai empat puluh detik, dimana waktu dalam puluhan detik tersebut sangat dibutuhkan untuk mengatasi/recover keadaan darurat tersebut.

¹ <http://www.hbud.dephub.go.id..> Diakses tanggal 15 February 2016

Melihat pasal-pasal yang terdapat pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pasal tersebut terkait dengan tindak pidana pada kecelakaan pesawat udara. Pasal-pasal tersebut belum mencakup dan menjangkau semua pihak yang terlibat dalam penerbangan. Yaitu tidak hanya Pilot saja, tapi juga harus menjangkau pihak *Engineer, Air Traffic Controller, Navigator, Meteorologist, Marshaller dan ground support*.

Pada kecelakaan pesawat udara yang terjadi, Polisi langsung terlibat dalam hal hal investigasi kecelakaan tersebut. Hal tersebut mendapat tantangan dari pihak praktisi penerbangan, khususnya para pilot. Karena hal ini akan berdampak kepada image atau citra penerbangan nasional dimata internasional. Menurut Chappy hakim, dengan memidanakan seorang pilot yang pesawatnya mengalami kecelakaan, yang akan terjadi adalah akan ada banyak kecelakaan lain. Penyebab utamanya adalah karena penyebab kecelakaan yang sebenarnya tidak akan pernah terungkap. Pilot akan berusaha untuk tidak dihukum sehingga dia tidak jujur dalam memberikan keterangan kepada pengadilan. Di sisi lain pengadilan pidana biasa tidak akan pernah pula memperoleh penjelasan yang terang mengenai penyebab terjadinya kecelakaan karena sidang pengadilan tidak akan mungkin bisa mengerti masalah-masalah dan istilah-istilah penerbangan yang sangat teknis sifatnya itu.²

Pasal 49(g) Undang-Undang ini menyatakan, barang siapa karena kealpaanya menyebabkan pesawat udara celaka, hancur, tidak dapat dipakai atau rusak, dipidana penjara selama-selamanya lima tahun, jika karena perbuatan itu

² <http://www.chappyhakim.com/2009/12/14/menyambut-bebasnya-capt-marwoto/> 4 July 2015. Diakses tanggal 15 February 2016

timbul bahaya bagi nyawa orang lain; atau pidana penjara selama-lamanya tujuh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang. KUHP juga bisa digunakan untuk menjerat pilot yang lalai. Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP, menetapkan bahwa orang yang karena kesalahannya menyebabkan orang lain mati atau luka berat, maka diancam pidana penjara selama-lamanya lima tahun atau kurungan selama-lamanya satu tahun. Ancaman pidana tersebut bahkan dapat ditambah sepertiga serta dipecat dari pekerjaan, menurut Pasal 361 KUHP, jika tindak pidana tersebut dilakukan terkait dengan jabatan atau pekerjaan.³

Sanksi administratif bagi pilot, menurut Martono, sudah ada aturannya, yaitu Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Keputusan Menteri Nomor 11 Tahun 1996 Tentang Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Kelaikan Udara. Selama ini Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara (DSKU) Ditjen Perhubungan Udara Dephub yang bertindak memberikan sanksi profesi. Jadi Mahkamah Penerbangan, tidak ada dasar hukumnya. Hasil investigasi KNKT tidak boleh dijadikan alat bukti, sebab, Undang-Undang Penerbangan sendiri tidak tegas mengatur soal ini.⁴

Berdasarkan penjelasan diatas, penulis menganalisis berdasar definisi penegakan hukum yang menyatakan bahwa menurut Jimly Asshiddiqie, penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Penegakan hukum yang terjadi dilingkungan perhubungan udara saat terjadinya kecelakaan pesawat udara, tidak dilaksanakan sesuai dengan Undang-Undang yang berlaku. Tidak adanya keterlibatan PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil) adalah bukti lemahnya kepastian hukum pada kecelakaan pesawat udara, sehingga tidak adanya kepastian hukum ketentuan pidana dalam Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan dalam proses penegakan hukum pada kecelakaan pesawat udara. Sehingga tidak terlihatnya kewenangan PPNS dalam melakukan proses penegakan hukum pada

³ www.dirjenhubud.org.id.. Diakses tanggal 15 February 2016

⁴ <http://www.hukumonline.com/berita/baca/hol18541/tanggung-jawab-pilot-disamakan-dengan-nahkoda-atau-supir>.. Diakses tanggal 15 February 2016

kecelakaan pesawat udara yang berimplikasi kepada tindak pidana.

B. Analisis Kewenang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dalam hal menangani Kecelakaan Pesawat Udara.

Dari beberapa kejadian kecelakaan pesawat udara, bahwa tidak terlihat adanya peran PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil). Pada kecelakaan di Yogyakarta, yang terlibat langsung adalah pihak kepolisian. Padahal menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan pada pasal 399 (1) menyatakan bahwa Pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang penerbangan diberi wewenang khusus sebagai penyidik tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam undang-undang ini.^[1]^[2] Dalam pelaksanaan tugasnya pejabat pegawai negeri sipil tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berada di bawah koordinasi dan pengawasan penyidik polisi Negara Republik Indonesia

Upaya mendudukkan PPNS sebagai lembaga mandiri dalam melakukan penyidikan suatu tindak pidana tampaknya bukan lagi sekedar wacana namun sudah mengarah pada upaya pelembagaan, akibatnya dalam praktik penegakan hukum, tidak jarang muncul tumpang tindih kewenangan antara PPNS dan aparat Polri. Permasalahan sebagaimana digambarkan di atas tentunya akan terus berlanjut apabila tidak segera ditemukan jalan keluarnya, dan yang lebih mengkhawatirkan adalah terancamnya rasa keadilan masyarakat. Hanya karena muncul sikap ego sektoral di antara masing-masing intitusi penegak hukum, rasa keadilan masyarakat yang seharusnya dijunjung tinggi harus dikorbankan.

Menurut Lawrence M. Friedman melihat bahwa keberhasilan penegakan hukum selalu menyaratkan berfungsinya semua komponen system hukum. Sistem hukum dalam pandangan Friedman terdiri dari tiga komponen, yakni komponen struktur hukum (legal structure), komponen substansi hukum (legal substance) dan komponen budaya hukum (legal culture). Struktur hukum (legal structure) merupakan batang tubuh, kerangka, bentuk abadi dari suatu sistem. Substansi hukum (legal substance) aturan-aturan dan norma-norma actual yang dipergunakan oleh lembaga-lembaga, kenyataan, bentuk perilaku dari para pelaku yang diamati di dalam sistem. Adapun kultur atau budaya hu-kum (legal culture) merupakan gagasan-gagasan, sikap-sikap, keyakinan-keyakinan, harapanharapan dan pendapat tentang hukum

Dalam perkembangannya, Friedman menambahkan pula komponen yang keempat, yang disebutnya komponen dampak hukum (legal impact). Dengan komponen dampak hukum ini yang dimaksudkan adalah dampak dari suatu keputusan hukum yang menjadi objek kajian peneliti. Berkaitan dengan budaya hukum (legal culture) ini, menurut Roger Cotterrell, konsep budaya hukum itu menjelaskan keanekaragaman ide tentang hukum yang ada dalam berbagai

masyarakat dan posisinya dalam tatanan sosial. Ide-ide ini menjelaskan tentang praktik-praktik hukum, sikap warga Negara terhadap hukum dan kemauan dan ketidakmauannya untuk mengajukan perkara, dan signifikansi hukum yang relatif, dalam menjelaskan pemikiran dan perilaku yang lebih luas di luar praktik dan bentuk diskursus khusus yang terkait dengan lembaga hukum. Dengan demikian, variasi budaya hukum mungkin mampu menjelaskan banyak tentang perbedaan-perbedaan cara di mana lembaga hukum yang nampak sama dapat berfungsi pada masyarakat yang berbeda.

Substansi hukum dalam wujudnya sebagai peraturan perundangundangan, telah diterima sebagai instrumen resmi yang memproleh aspirasi untuk dikembangkan, yang diorientasikan secara pragmatis untuk menghadapi masalah-masalah sosial yang kontemporer. Hukum dengan karakter yang demikian itu lebih dikenal dengan konsep hukum law as a tool of social engineering dari Roscoe Pound, atau yang di dalam terminologi Mochtar Kusumaatmadja disebutkan sebagai hukum yang berfungsi sebagai sarana untuk membantu perubahan masyarakat.

Karakter hukum positif dalam wujudnya sebagai peraturan perundang-undangan, di samping ditentukan oleh suasana atau konfigurasi politik momentum pembuatannya, juga berkaitan erat dengan komitmen moral serta profesional dari para anggota legislatif itu sendiri. Oleh karena semangat hukum (spirit of law) yang dibangun berkaitan erat dengan visi pembentuk undang-undang, maka dalam konteks membangun hukum yang demokratis, tinjauan tentang peran pembentuk undang-undang penting dilakukan.

Dikemukakan oleh Gardiner bahwa pembentuk undang-undang tidak semata-mata berkekejawaban to adapt the law to this changed society, melainkan juga memiliki kesempatan untuk memberikan sumbangan terhadap pembentukan perubahan masyarakat itu sendiri. Pembentuk undang-undang, dengan demikian, tidak lagi semata-mata mengikuti perubahan masyarakat, akan tetapi justru mendahului perubahan masyarakat itu. Dalam kaitan ini Roeslan Saleh menegaskan bahwa masyarakat yang adil dan makmur serta modern yang merupakan tujuan pembangunan bangsa, justru sesungguhnya merupakan kreasi tidak langsung dari pembentuk undang-undang.

Di Indonesia misalnya jika kita berbicara tentang struktur sistem hukum Indonesia, maka termasuk di dalamnya struktur institusi-institusi penegakan hukum seperti kepolisian, kejaksaan dan pengadilan.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan permasalahan dan pembahasan yang telah diuraikan, maka penyusun dapat memberikan kesimpulan sebagai berikut :

1. Ketentuan pidana dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dalam proses penegakan hukum pada kecelakaan pesawat udara, belum memberikan kepastian hukum. Karena didalam melaksanakan tugasnya sebagai seorang Pilot, didukung oleh banyak pihak, seperti Air Traffic Controller, Engineer, Nvigator, Meteorologist, Marshaller dan Ground Support. Sehingga pada suatu kesalahan dalam kecelakaan pesawat udara, tidak bisa dibebankan kepada satu pihak saja, sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 438 dan 439 ketentuan pidana Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
2. Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dalam melakukan proses penegakan hukum pada kecelakaan pesawat udara yang berimplikasi kepada tindak pidana, belum dilaksanakan. Karena didalam pelaksanaannya terdapat kendala kompetensi SDM (umber daya manusia) yang tidak setara atau belum memadai dengan kemampuan kompetensi penyidik Kepolisian. Diantaranya kelemahan dibidang kemampuan pengambilan sidik jari.

B. Saran

Adapun yang menjadi saran dari skripsi ini adalah sebagai berikut :

- 1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan agar dilakukan revisi dalam bentuk penambahan pada ketentuan pidana, sehingga dapat mencakup semua pihak yang terlibat didalam proses penerbangan.
- 2) Agar Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dibekali dengan ilmu kompetensi yang setara dengan kemampuan Kepolisian didalam melakukan penyidikan sebuah kecelakaan pesawat udara, melalui pendidikan dan pelatihan.

DAFTAR PUSTAKA

- Barda Nawawi, "Tentang Pidanaan", Jakarta, Kencana Pranada Media group 2008.
- Chappy Hakim, "Tanah Air dan Udaraku Indonesia". Gramedia, 29 Juli 2015.
- Eicher Berger, "General Aviation Law" , Aviation Supplies Academy, 16 September 2015
- FAA, "Pilot's Hand Book of Aeronautical Knowledge", Aviation's Supply Academy-USA, FAA 2008.
- FAR/AIM, Federal Aviation Regulations/Aeronautical Information Manual, Federal Flying Academy, USA, FAA 2008.

- Havel, Brian F. Sanchez, Gabriel S. "The Principles and Practice of International Aviation Law" , CAMBRIDGE UNIV PR, 31 Maret 2014
- Hudi Asrori S, Mengenal Hukum Pengangkutan Udara, Penerbit Perubah jaman, 2014
- Husni Mubarak, Pertanggungjawaban Pengangkutan Udara Komersial dalam Perspektif Hukum Penerbangan di Indonesia, Jakarta, Bandar Maju 1995
- FAA, "Instrument Flying Book", Aviation's Supply Academy-USA, FAA 2008.
- Grant R G, "Flying", USA, DK PUB, 1 April 2007.
- Larsen, Paul B, MR Sweeney, Joseph C, Gillick, John E, "Aviation Law: Cases, Laws, and Related Sources" , HOTEI PUB, 20 April 2006.
- LLC, "Transport Law: Admiralty Law, Aviation Law, Canadian Transport Law, Traffic Law, United States Transportation Law, Vehicle Law, Speed" , BOOKS LLC, 26 July 2011.
- Mark Burgess, "Charter Pilot Aviation" , USA, Booklocker Com Inc, 15 July 2015