Universitas Indonesia Library >> UI - Tesis Membership

Aspek-Aspek hukum pidana dalam kecelakaan pesawat udara

Bambang Widarto, author

Deskripsi Lengkap: https://lib.ui.ac.id/detail?id=78341&lokasi=lokal

---

Abstrak

Keselamatan penerbangan merupakan suatu masalah yang saat ini memerlukan perhatian dan telah menjadi issue nasional ataupun internasional. Karena moda transportasi yang memiliki karakteristik cepat tersebut makin lama makin padat dan dengan demikian kerawanan terhadap kecelakaan makin banyak. Pada akhir-akhir ini Indonesia merupakan salah satu negara di dunia yang masalah keselamatan penerbangannya sangat memprihatinkan. Berbeda dengan kecelakaan mode transportasi di darat dan laut yang sering diselesaikan melalui sistem peradilan pidana, dalam kecelakaan moda transportasi penerbangan ini sejak Indonesia merdeka sampai dengan saat ini yang sudah lima puluh tiga tahun tidak ada satupun kecelakaan pesawat udara yang diselesaikan melalui sistem peradilan pidana. Padahal, KUHP telah mengatur tindak pidana yang berkaitan dengan kecelakaan pesawat udara (murni) secara lengkap dalam Pasal 359, 360 dan Pasal 479 g KUHP. Di lain pihak kecelakaan pesawat udara yang terjadi telah berpuluh bahkan beratus kali, pada tahun 1997-1998 saja tercatat 57 kali angka insiden dan kecelakaan. Adapun untuk kecelakaan pesawat udara yang fatal pada tahun 1997-1998 tercatat 12 kali. Hasil penelitian dari AAIC Indonesia pun menunjukkan faktor penyebab terbesar adalah faktor manusia (pada saat operasional pesawat udara). Hal demikian inilah yang menjadi latar belakang penulisan tesis ini. Dengan kesadaran hukum masyarakat yang makin tinggi, pelayanan dan penegakan hukum dalam kaitan keselamatan penerbangan ini sudah barang tentu harus mendapatkan perhatian.

Metode penelitian dalam penulisan ini menggunakan metode penelitian gabungan, baik penelitian normatif maupun empiris. Dalam kesimpulan dikemukakan bahwa tidak semua kasus kecelakaan pesawat udara murni harus diselesaikan melalui jalur sistem peradilan pidana, namun hanya kecelakaan yang mengandung unsur dolus dan culpa, dalam hal ini culpa lata (kesembronoan). Disimpulkan pula bahwa pada prinsipnya KUHP telah mengatur secara lengkap tindak pidana yang berkaitan dengan kecelakaan pesawat udara, baik kecelakaan pesawat udara murni dan tidak murni. Namun, masih perlu ada penyempurnaan di beberapa pasal. Kemudian, ditemui adanya suatu kendala fungsionalisasi hukum pidana dalam kecelakaan pesawat udara, antara lain sulitnya mengumpulkan barang bukti sebagaimana dimaksud Pasal 184 KUHAP, kurangnya atau bahkan tidak adanya tenaga ahli pada Polri selaku penyidik yang membidangi masalah ini, tidak adanya akses antara Polri selaku penyidik dengan Aircraft Accident investigation Comission (Panitia Penelitian Penyebab Kecelakaan Pesawat Udara) , seringkali seluruh awak pesawat dan penumpang yang ada dalam pesawat udara meninggal dunia serta sangat rumitnya teknologi penerbangan. Sulitnya mengumpulkan informasi kecelakaan dan barang bukti kecelakaan pesawat udara ini antara lain juga disebabkan tidak adanya sifat keterbukaan Panitia Peneliti Kecelakaan Pesawat Udara, baik keterbukaan memberikan resume kecelakaan yang terjadi maupun keterbukaan dalam penyampaian barang bukti. Padahal kecenderungan internasional pada akhir-akhir ini menunjukkan hampir tidak ada satu informasipun yang disembunyikan kepada masyarakat, contoh misalnya dalam kecelakaan pesawat udara Swissair 111 tujuan Genewa tanggal 2 September 1998 yang jatuh delapan kilometer dari Peggy's Cove, Nova Scotia yang menewaskan 229 orang, Bahkan, transkrip percakapan antar awak pesawat atu antara awak pesawat

dengan petugas ATC pun bisa diakses melalui internet. Dengan demikian, korban dan atau keluarga korban sebagai konsumen dapat memperoleh hak untuk mengetahui segala perkembangan terbaru yang dapat diperolehnya dengan sangat cepat. Selanjutnya, disarankan perlunya penyempurnaan beberapa pasal dalam KUHP yang berkaitan dengan kecelakaan pesawat udara dalam arti luas. Upaya fungsionalisasi hukum pidana dapat ditempuh dengan dua alternatif. Alternatif pertama dalam Rancangan Peraturan Pernerintah yang mengatur tentang Penelitian Kecelakaan Pesawat Udara perlu diatur kewenangan Ketua Komisi untuk dapat memberikan data penerbangan kepada Polri selaku penyidik (kecuali laporan hasil penelitiannya), selanjutnya Polri dapat memanfaatkan tenaga PPKPT dari Tim PPKPT TNI AU dan tenaga ahli Ditjen Hubud sebagai saksi ahli. Alternatif kedua dengan menyempurnakan UU Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan, yaitu dengan membentuk adanya lembaga kolateral (collateral) yang berfungsi sebagai penyidik dalam tindak pidana penerbangan. Penyelidik kolateral ini terdiri dari unsur Polri, tenaga ahli dari Ditjen Hubud dan tenaga ahli dari TNI AU, yang mana sebagai koordinator adalah Poiri. Selanjutnya Aircraft Accident Investigation Comission yang ada perlu dirombak struktur, peran dan tugas serta kewajibannya Dalam hal ini perlu difikirkan adanya Komisi atau Badan keselamatan Transportasi Nasional yang diangkat oleh Presiden dan bertanggungjawab kepada DPR atau setidak-tidaknya kepada Presiden melalui Mensekneg. Badan ini diharapkan akan membawahi Komisi Penyelidikan Kecelakaan Angkutan Darat, Komisi Penyelidikan Angkutan Laut (Mahkamah Pelayaran), dan Komisi Penelitian Kecelakaan Pesawat Udara (Aircraft Accident Investigation Comission). Hal ini sangat diperlukan dalam upaya melindungi keselamatan seluruh mode transportasi dan independensi dari Penyelidik.