

**Pertanggungjawaban Pidana Penyedia Jasa Penerbangan
Atas Kecelakaan Pesawat Udara Dikaitkan Dengan
Pertanggungjawaban Pidana Korporasi
(*Perspektif Perlindungan Konsumen*).**

TESIS
**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister
Hukum**

YOSUA ROALD SIHOTANG
NPM : 0606005750



UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS HUKUM
PROGRAM PASCA SARJANA
HUKUM PIDANA
Jakarta
Juli 2008

**Pertanggungjawaban Pidana Penyedia Jasa Penerbangan
Atas Kecelakaan Pesawat Udara Dikaitkan Dengan
Pertanggungjawaban Pidana Korporasi
(*Perspektif Perlindungan Konsumen*).**

TESIS

**YOSUA ROALD SIHOTANG
NPM : 0606005750**



**UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS HUKUM
PROGRAM PASCA SARJANA
HUKUM PIDANA
Jakarta
Juli 2008**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Tesis ini adalah hasil karya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : Yosua Roald Sihotang
NPM : 0606005750
Tanda Tangan :

Tanggal : 29 Juli 2008




HALAMAN PENGESAHAN


Tesis ini diajukan oleh :
Nama : Yosua Roald Sihotang
NPM : 0606005750
Program Studi : Sistem Peradilan Pidana (Hukum Pidana)
Judul Tesis : Pertanggungjawaban Pidana Penyedia Jasa Penerbangan
atas Kecelakaan Pesawat Udara dikaitkan dengan
Pertanggungjawaban Korporasi (Perspektif
Perlindungan Konsumen).

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Hukum pada Program Studi Sistem Peradilan Pidana, Fakultas Hukum, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Penguji (Ketua) : 
.....
(Prof. H. Mardjono Reksodiputro, S.H.,M.A)

Pembimbing/Penguji : 
.....
(Dr. Rudy Satriyo M. S.H.,M.H)

Penguji : 
.....
(Dr. Surastini Fitriasih, S.H.,M.H)

Ditetapkan di : Salemba, Jakarta

Tanggal : 29 Juli 2008

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan tesis ini. Penulisan tesis ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Magister Hukum Jurusan Hukum Pidana pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan tesis ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tesis ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

- (1) Dr. Rudy Satriyo SH. MH., selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan tesis ini;
- (2) Prof. Oentardjo Diran yang telah banyak membantu dalam memperoleh data yang saya perlukan;
- (3) Ruth H Simatupang. SH. MH. yang telah banyak membantu dalam memperoleh data yang saya perlukan;
- (4) Pihak Departemen Perhubungan yang telah banyak membantu dalam memperoleh data yang saya perlukan;
- (5) Pihak Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen (YLKI) yang telah banyak membantu dalam memperoleh data yang saya perlukan;
- (6) Orang tua dan keluarga saya yang telah memberikan bantuan dukungan material dan moral; dan
- (7) Sahabat-sahabat yang telah banyak membantu saya dalam menyelesaikan tesis ini.

Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga tesis ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Salemba, 29 Juli 2008

Yosua Roald Sihotang

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Yosua Roald Sihotang
NPM : 0606005750
Program Studi : Sistem Peradilan Pidana
Departemen :
Fakultas : Hukum
Jenis Karya : Tesis

demikian demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia Hak Bebas Royalti Noneksklusif (Non-exclusive Royalty-Free Right) atas karya ilmiah saya yang berjudul :
Pertanggungjawaban Pidana Penyedia Jasa Penerbangan atas Kecelakaan Pesawat Udara dikaitkan dengan Pertanggungjawaban Korporasi (Perspektif Perlindungan Konsumen).

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Salemba, Jakarta
Pada tanggal : 29 Juli 2008
Yang menyatakan

(Yosua Roald Sihotang)

ABSTRAK

Nama : Yosua Roald Sihotang (0606005750)
Program studi : Hukum Pidana
Judul : Pertanggungjawaban Pidana Penyedia Jasa Penerbangan
Atas Kecelakaan Pesawat Udara Dikaitkan Dengan
Pertanggungjawaban Korporasi (Perspektif
Perlindungan Konsumen)

Tesis ini membahas pertanggungjawaban pidana maskapai penerbangan apabila terdapat indikasi keterlibatannya terhadap terjadinya suatu kecelakaan pesawat udara. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan desain deskriptif. Undang-undang Penerbangan yang dalam hal ini sebagai aturan yang mengatur masalah penerbangan tidak mengenal subjek hukum pidana korporasi. Keterbatasan hukum yang terjadi di Undang-undang Penerbangan berkaitan dengan mengenai tidak dikenalnya korporasi sebagai subjek hukum pidana dapat diambil alih dengan menerapkan UUPK yang sudah mengenal korporasi sebagai pelaku tindak pidana. Dengan demikian, UUPK dapat dijadikan pintu masuk untuk dapat meminta pertanggungjawaban korporasi (maskapai penerbangan) bila terdapat indikasi keterlibatan perusahaan penyedia jasa penerbangan atas terjadinya kecelakaan pesawat udara.

Kata kunci:
Pesawat udara, pertanggungjawaban korporasi, kecelakaan pesawat udara.

ABSTRACT

Name : Yosua Roald Sihotang

Study Program : Criminal Law

Title : Airplane-Company Criminal Responsibility for Aircraft Accident
be Related with Corporate Criminal Responsibility
(Consumer Protection Perspective)

The focus of this study is the criminal responsibility of Airplane-Company if there is indication of Airplane-Company engaged in aircraft accident. This research is qualitative descriptive interpretive. Law on Aviation as the rule which regulate carrier problems does not recognize a corporation as a criminal legal subject. Therefore, the law limitedness which happens in the Law on Aviation which not recognizes a corporation as a criminal legal subject could be taken over by implementing the UUPK which recognizes corporation as a criminal performer. Thus, UUPK could be an entry for asking corporation's (carrier firm) liability when indication of carrier service supplier company involvement over the occurrence of airplane accident is found.

Key Words:

Airplane, Corporate responsibility, Airplane accident.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBARAN PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI ILMIAH	iv
ABSTRAK	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Identifikasi Masalah	7
1.3. Tujuan Penelitian	8
1.4. Kegunaan Penelitian	8
1.5. Kerangka Teoritis	9
1.6. Kerangka Konseptual	12
1.7. Metode Penelitian	14
1.8. Sistematika Penulisan	14

2. ASPEK HUKUM PENERBANGAN

2.1. Sejarah dan Aspek Pidana Hukum Penerbangan	16
2.1.1 Sejarah Hukum Penerbangan Internasional	16
2.1.2 Sejarah Hukum Penerbangan Indonesia	23

2.2.	Sebab-sebab Kecelakaan Pesawat udara	28
2.3.	Komisi Nasional Kecelakaan Transportasi	33
2.4.	Pertanggungjawaban Pidana Atas Terjadinya Kecelakaan Pesawat Udara	35

3. KORPORASI SEBAGAI SUBYEK TINDAK PIDANA DALAM PERSPEKTIF PERLINDUNGAN KONSUMEN

3.1.	Korporasi sebagai Pelaku Tindak Pidana	38
3.2.	Teori-teori Pertanggungjawaban Pidana Korporasi	44
3.2.1	Doktrin Strict Liability	44
3.2.2	Doktrin Vicarious Liability	47
3.2.3	Doktrin Identifikasi	51
3.3.	Model-model Pertanggungjawaban Pidana Korporasi	54
3.4.	Masalah Kesalahan dan Pidanaan Korporasi	57
3.4.1	Masalah Kesalahan Korporasi	57
3.4.2	Masalah Pidanaan Korporasi	61
3.5.	Korporasi dan Perlindungan Konsumen	65
3.5.1	Esensi Perlindungan Konsumen di Indonesia	65
3.5.2	Asas-asas Hukum dan Tujuan Perlindungan Konsumen	66
3.6.	Era Baru Perlindungan Konsumen di Indonesia	72

4. TINJAUAN YURIDIS PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KORPORASI (PENYEDIA JASA PENERBANGAN) ATAS KECELAKAAN PESAWAT UDARA DILIHAT DARI PERSPEKTIF PERLINDUNGAN KONSUMEN

1.1.	Fungsionalisasi Hukum Pidana Dalam Kecelakaan Pesawat Udara berkaitan dengan Perilaku Korporasi (Pelaku Usaha).....	77
4.2.	Unsur-unsur Perlindungan Konsumen berkaitan dengan Jasa Penerbangan.....	84
4.2.1	Keselamatan Penerbangan	84
4.2.2	Keamanan Penerbangan	88
4.3.	Ketentuan Undang-undang No.8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang Relevan bagi Pelaku Usaha Jasa Penerbangan.....	91
4.3.1	Kebijakan Penanggulangan Tindak Pidana Korporasi dalam Perspektif Perlindungan Konsumen	91
4.3.2	Hak dan Kewajiban Konsumen	99
4.3.3	Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha	101
4.3.4	Larangan bagi Pelaku Usaha khususnya yang Berkaitan dengan Usaha Jasa Penerbangan	103
4.3.5	Mekanisme Penggunaan Istrument Hukum Pidana	105
4.4.	Kasus Tambolaka (Adam Air)	108
4.4.1	Kronologis Peristiwa	110
4.4.2	Analisa Kasus	111

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan 115

5.2 Saran 117

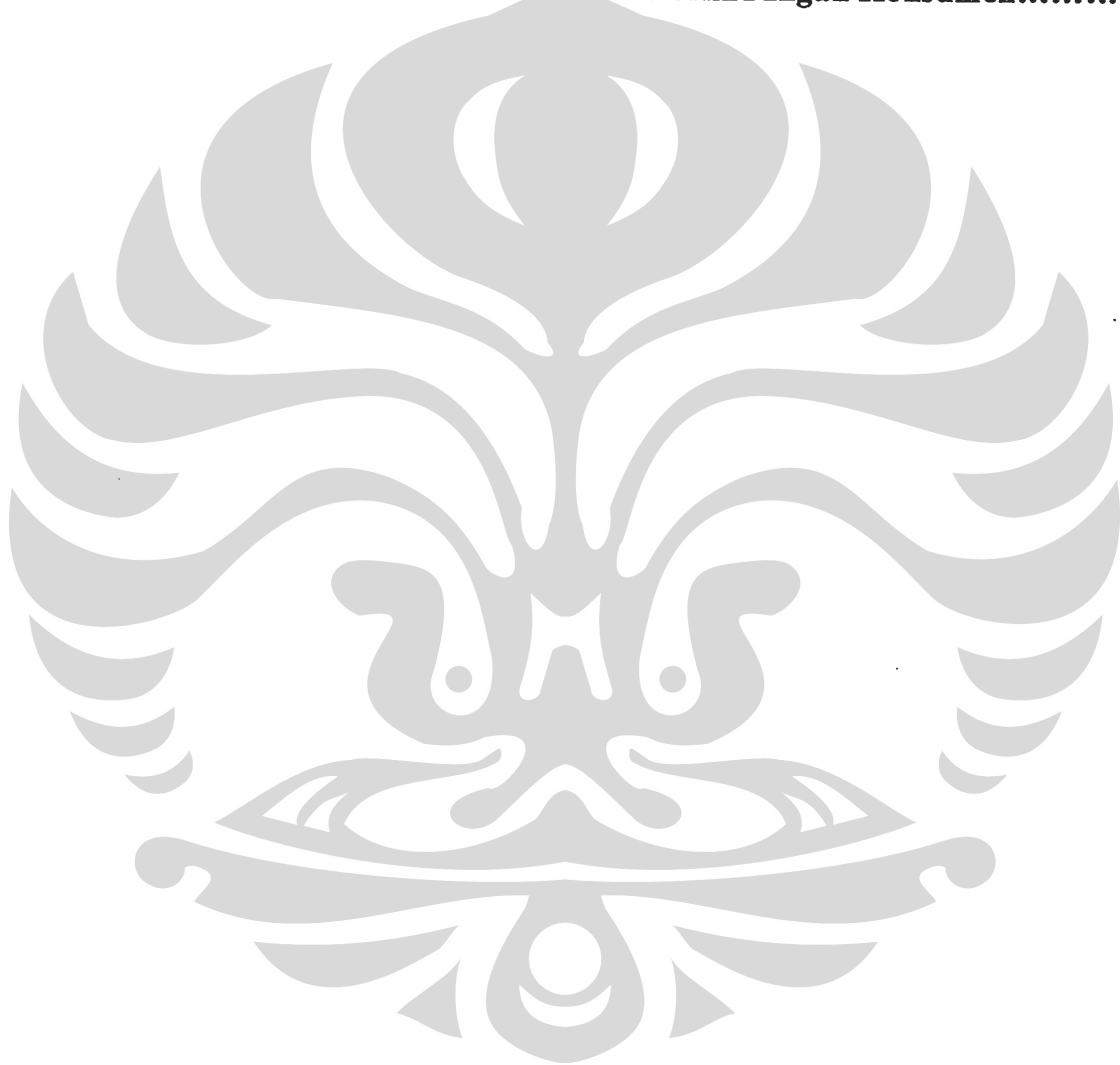
DAFTAR REFERENSI 118

LAMPIRAN 125



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1. Tabel Data Kecelakaan Pesawat Udara	36
Gambar 2.1. Tabel Skema Kecelakaan Pesawat Udara.....	39
Gambar 3.1. Tabel Legal Frame Work (KNKT).....	42
Gambar 4.1. Tabel Struktur Hukum Perlindungan Konsumen.....	113



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1.1. Dampak Banting Harga Jasa Penerbangan Konsumen**
- Lampiran 2.1. Adam Air wajib perbaiki manajemen dalam tujuh hari**
- Lampiran 3.1. Kabut Kelam Penerbangan Kita**
- Lampiran 4.1. Ungkap Tuntas “Tambolaka”**
- Lampiran 5.1. Adam Air Dinilai Melanggar**
- Lampiran 6.1. Navigasi Pesawat Adam Air yang Nyasar Sudah Lama Bermasalah**
- Lampiran 7.1. Polisi Bisa Selidiki Kasus Penerbangan Adam Air**
- Lampiran 8.1. Adam Air Langgar UU Penerbangan**
- Lampiran 9.1. Insiden Adam Air Bisa Berakibat Fatal**

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan teknologi yang pesat telah banyak mempengaruhi kehidupan manusia baik secara langsung maupun tidak langsung sangat dirasakan. Akan tetapi pengaruh yang timbul tidak hanya yang bersifat positif semata melainkan ada yang bersifat negatif pula. Indonesia adalah negara yang besar dari segi budaya karena terdiri dari bermacam-macam suku bangsa, juga besar dalam segi wilayah yang terdiri dari beribu-ribu pulau yang terpisah oleh lautan. Untuk mengatasi kemajemukan wilayah yang terpisah oleh lautan maka disinilah teknologi mengambil peran yang sangat penting, dalam hal ini adalah teknologi dalam moda transportasi. Salah satu moda transportasi yang mampu mengadaptasi kemajuan pada masa depan dan mempunyai karakteristik yang mampu mencapai tujuan dalam waktu cepat adalah moda transportasi penerbangan.

Masalah penerbangan di Indonesia diatur di dalam Undang-undang Nomor 15 tahun 1992 tentang penerbangan (UU Penerbangan). Secara materi UU penerbangan mengatur masalah penerbangan, tidak hanya terkait dengan masalah fisik ataupun teknisnya saja tetapi termasuk juga masalah keamanan dan keselamatan serta keseluruhan proses yang terkait dengan penerbangan. Dibandingkan dengan moda transportasi yang lainnya memang transportasi udara mempunyai resiko yang paling tinggi atas terjadinya kecelakaan. Ini dikarenakan media yang digunakan adalah udara. Penerbangan adalah bagian dari transportasi umum yang ada di Indonesia dan karena transportasi umum menyangkut kehidupan banyak orang maka masalah keamanan dan keselamatan adalah hal yang mendapat perhatian yang utama. Hal ini juga tercermin di dalam salah satu tujuan dari penerbangan tersebut seperti yang disebutkan dalam pasal 3 UU Penerbangan yaitu:

“Tujuan penerbangan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdayaguna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat, dengan mengutamakan

dan melindungi penerbangan nasional, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan nasional serta mempererat hubungan antar bangsa.”¹

Maka dari itu permasalahan keamanan dan keselamatan penerbangan diatur di dalam peraturan tersendiri, Peraturan Pemerintah Nomor 3 tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan merupakan hukum positif yang mengatur masalah tersebut. Melalui pengaturan tersebut dapat terasa bahwa disini hukum berperan sebagai salah satu alat untuk melindungi manusia agar bisa hidup dengan selamat tanpa ancaman dari tindakan yang membahayakan dan kondisi yang membahayakan (*unsafe acts and unsafe conditions*).

Keamanan dan keselamatan merupakan hak dari pengguna jasa penerbangan, hal ini diatur di dalam pasal 4 ayat 1 Undang-undang No.8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK). Penerbangan sipil merupakan bagian dari pelayanan jasa seperti yang dimaksud di dalam UUPK, di dalam pasal 1 butir ke-5 disebutkan jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang disediakan bagi masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen. Namun tidak dapat dipungkiri juga bahwa walaupun hukum telah mengatur masalah keamanan dan keselamatan penerbangan dan menjadikannya sebagai prioritas, dalam kenyataannya terjadinya suatu kecelakaan pesawat udara tidak dapat dihindari. Ini dikarenakan ruang gerak yang digunakan pesawat udara yaitu udara, relatif rawan.

Pada awal tahun 2007 dunia transportasi kita dikejutkan oleh peristiwa hilangnya (*loss contact*) salah satu pesawat maskapai penerbangan Adam Air. Pesawat tersebut hilang bersama dengan 102 penumpang dan awaknya. Kemudian di bulan maret pesawat Garuda dengan nomor penerbangan GA-200 mengalami kecelakaan setelah mendarat di bandara Adi Sucipto Yogyakarta, akibat kejadian tersebut 49 orang meniggal dunia. Dua kejadian tersebut menambah panjang daftar kecelakaan pesawat yang bertambah setelah maraknya perusahaan penerbangan baru di negeri ini. Menurut data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), tercatat sejak tahun 2001 terdapat 73 kecelakaan pesawat penerbangan

¹ Indonesia. *Undang-undang Penerbangan*. UU No.15 Tahun 1992. LN No.53 Tahun 1992, TLN No.3481.

nasional dalam negeri dengan jumlah korban 479 orang orang meliputi 201 orang tewas dan 278 cedera.

Munculnya beberapa maskapai penerbangan baru di negeri ini, tidak bisa dilepaskan dari kebijakan pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 1/2001, yang kemudian direvisi dengan Keputusan Menteri Nomor KM 81/2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara. Melalui keputusan tersebut dimungkinkan berdiri maskapai baru tanpa batasan modal minimal. Munculnya beberapa maskapai penerbangan tersebut menyebabkan makin terasanya kompetisi dalam merebut hati para konsumen di Indonesia. Hal inilah yang membuka era “*low cost carrier (penerbangan murah)*” di Indonesia, sebagai sistem yang menawarkan harga tiket yang kompetitif dengan melakukan efisiensi operasional . Dalam sejarah penerbangan kita jumlah penumpang pesawat udara mengalami peningkatan sebesar 130 persen dari periode lima tahun sebelumnya.

Dalam mengantisipasi masalah kecelakaan transportasi yang terjadi khususnya kecelakaan penerbangan maka pemerintah telah melakukan perbaikan regulasi menyangkut keselamatan penerbangan. Namun sayangnya perbaikan regulasi itu pun berlangsung dengan sistem “tawar-menawar” dengan pihak maskapai (perusahaan) penerbangan, karena dengan diubahnya regulasi mengenai keselamatan penerbangan maka dikhawatirkan akan menaikkan biaya operasional penerbangan. Seperti diungkapkan oleh Ruth Simatupang dalam makalahnya, sebagai berikut: Sektor privat atau swasta mempunyai peran cukup penting dalam pengembangan peraturan keselamatan transportasi nasional, mengingat perusahaan-perusahaan tersebutlah yang bermain lebih besar dalam penerapan peraturan daripada pemerintah. Contohnya, penetapan standar kelaikan peralatan, perawatan, lisensi, perijinan, dan sertifikat bagi para awak, sekolah-sekolah kekhususan, bengkel, tanggungjawab atas kerugian, dan lain-lain semuanya berlaku bagi operator. Sedangkan pemerintah hanya melakukan tindakan supervisi dan pengawasan terhadap penerapan peraturan-peraturan tersebut.²

² Simatupang, Ruth. Keselamatan Transportasi Nasional: Pengalaman Indonesia. Makalah disampaikan pada Seminar Kriminalisasi Kecelakaan Pesawat Udara. Jakarta, 28 Februari 2008. (beliau adalah mantan anggota KNKT)

Selama ini perusahaan penerbangan melakukan pemotongan biaya operasional yang timbul sebagai konsekuensi penerapan “*low cost carrier*”. Namun berdasarkan aturan penerbangan dunia, yaitu *International Civil Aviation Organization* (ICAO) dan *Federal Aviation Administration* (FAA) masalah kemananan dan keselamatan tetap menjadi prioritas. Kedua komponen tersebut sifatnya adalah mutlak (*default*), tidak boleh diutak atik dengan alasan apa pun.

Dengan adanya “tawar menawar” tersebut tidak menutup kemungkinan bahwa maskapai penerbangan memberikan “andil” terhadap kecelakaan pesawat udara yang terjadi. Tentu saja hal ini bertentangan dengan mandat yang diamanatkan undang-undang oleh rakyat kepada para penyelenggara Negara (pemerintah) adalah melindungi hak-hak warganya: hak untuk memperoleh kemudahan mengakses transportasi serta hak untuk dijamin keselamatannya (hak hidup dan tetap sehat) selama menggunakan jasa transportasi.

Dalam kecelakaan pesawat udara ada tiga faktor yang punya kemungkinan besar menjadi penyebab kecelakaan pesawat udara, yaitu faktor manusia, faktor material (pesawat), dan faktor media. Faktor manusia adalah setiap orang atau tenaga yang terlibat langsung dalam proses keselamatan penerbangan, seperti kapten penerbangan (*pilot*), tenaga ruang penerangan (*briefing office*), tenaga operasi maupun tenaga bantuan operasi. Berkaitan dengan permasalahan yang penulis ingin bahas adalah bahwa adanya keterkaitan maskapai (perusahaan) penerbangan dalam terjadinya suatu kecelakaan pesawat udara yang terjadi, maka bila kita kaitkan dengan 3 faktor penyebab terjadinya kecelakaan pesawat udara terjadi maka keterlibatan maskapai penerbangan dapat dikategorikan ke dalam faktor manusia dan faktor material (pesawat).

Dalam perkembangannya, subjek hukum pidana saat ini tidak hanya manusia tetapi korporasi juga. Hal ini berkaitan dengan masalah efektifitas hukum, dimana menurut Satjipto Rahardjo “membicarakan masalah efektifitas hukum hanya dapat dilakukan pendekatan sosiologis”³. Melalui perkembangan ekonomi dunia saat ini korporasi dalam banyak hal telah mempengaruhi kehidupan

³ Satjipto, Rahardjo. *Sosiologi Hukum: Perkembangan Metode, dan Pilihan Masalah*. Surakarta: Muhammadiyah University Press. 2002. Hlm. 83.

masyarakat baik yang bersifat positif maupun negatif. Dikaitkan dengan pendapat **Satjipto Rahardjo** di atas maka untuk mengurangi dampak negatif bagi publik (masyarakat) dari kegiatan korporasi maka perlulah dimungkinkan korporasi sebagai pelaku tindak pidana. Hal ini berarti korporasi dapat dibebani pertanggungjawaban pidana. Dalam perkembangan hukum pidana di Indonesia, akhir-akhir ini mulai diakuinya korporasi sebagai subjek tindak pidana. Sebenarnya korporasi sebagai subjek hukum pidana sudah dikenal pada tahun 1951 melalui UU No. 17 Drt Tahun 1951 tentang Penimbunan Barang-barang yang mengadopsi pemikiran atau pendirian bahwa tindak pidana dapat pula dilakukan oleh atau nama suatu badan usaha. Dengan diakuinya hal tersebut maka secara tegas juga bahwa Undang-undang tersebut menyimpang dari asas umum pasal 29 KUHP dimana suatu tindak pidana hanya dapat dilakukan oleh manusia (*natuutlijke persoon*). Beberapa undang-undang lain yang mengatur bahwa korporasi selaku subjek tindak pidana adalah Undang-undang No. 5 Tahun 1997 tentang Psicotropika, Undang-undang No. 5 Tahun 1997 tentang Narkotika, Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Undang-undang No. 31 Tahun 1999 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang No. 20 Tahun 2001, dan Undang-undang No.15 Tahun 2002 tentang Tindak Pidana Pencucian Uang sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang No. 25 Tahun 2003.

RUU KUHP versi 2004⁴ juga mengakui bahwa korporasi sebagai salah satu subyek hukum pidana. Hal itu dapat dilihat dari bunyi pasal Pasal 44: “Korporasi merupakan subjek tindak pidana” dan Pasal 161 yang mendefinisikan apa yang dimaksud dengan “setiap orang” yaitu adalah orang perseorangan termasuk korporasi”.

Pengaturan masalah pertanggungjawaban pidana korporasi ini tidak terlepas dari perkembangan ekonomi dunia yang semakin pesat, disertai dengan pertumbuhan perusahaan yang secara langsung dan tidak langsung mempengaruhi kehidupan manusia. Keberadaan Undang-undang Perlindungan Konsumen yang

⁴ Lihat Direktorat Jenderal Peraturan Perundang-undangan, Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia, 2004.

mengenai pertanggungjawaban pidana korporasi juga merupakan suatu reaksi untuk melindungi masyarakat atas kegiatan yang dilakukan oleh suatu perusahaan. Beberapa kecelakaan kereta api yang terjadi di Inggris yaitu peristiwa *Southall* yang telah mengakibatkan sebanyak tujuh orang meninggal dunia, peristiwa *Paddington* 31 orang meninggal, dan peristiwa *Hatfield* empat orang meninggal adalah akibat lemahnya pengelolaan keamanan oleh perusahaan-perusahaan penyedia jasa kereta api⁵.

Berdasarkan hal yang telah diuraikan diatas, penulis tertarik mengkaji permasalahan ini kedalam sebuah tesis yang berjudul :

**Pertanggungjawaban Pidana Penyedia Jasa Penerbangan Atas
Kecelakaan Pesawat Udara Dikaitkan Dengan Pertanggungjawaban Pidana
Korporasi (*Perspektif Perlindungan Konsumen*).**

⁵ Syahdeini, S.R. *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*. Jakarta: Grafiti Pers. 2006. Hlm. 10.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, dengan menjadikan permasalahan kecelakaan pesawat udara dilihat dari aspek hukum pidana menjadi sangat menarik untuk dikaji apalagi bila dikaitkan dengan perkembangan hukum pidana saat ini dimana, bukan hanya manusia saja yang dianggap sebagai subyek namun dikenalnya korporasi sebagai subyek hukum. Perluasan badan hukum sebagai salah satu subjek hukum pidana, tidak terlepas karena adanya sesuatu kebutuhan, terutama dalam soal perpajakan, perekonomian dan keamanan negara, yang disesuaikan dengan perkembangan peradaban dan ilmu pengetahuan manusia⁶. Menurut Priyatna Abdurrasyid, pakar hukum udara yang menyatakan bahwa dalam suatu kecelakaan pesawat udara ada tiga hukum yang berlaku, pertama hukum publik, kedua hukum perdata, dan ketiga hukum pidana. Kalau terbukti adanya unsur kesalahan bisa dituntut secara pidana⁷. Sebelumnya di atas telah dijabarkan beberapa faktor penyebab terjadinya kecelakaan pesawat udara, dan dari beberapa kasus kecelakaan yang terjadi di Indonesia hampir sebagian besar masalah pertanggungjawabannya dilimpahkan oleh manusia dalam hal ini adalah pilot dan co-pilot pesawat yang bersangkutan. Dalam kenyataannya dimungkinkan maskapai penerbangan ikut memberikan "andil" atas kecelakaan pesawat udara yang terjadi karena tidak diprioritaskannya masalah keselamatan dan keamanan akibat penerapan "low cost carrier".

Berhubungan dengan hal itu maka akan dikemukakan pertanyaan penelitian yang memfokuskan tesis ini, adalah sebagai berikut:

- a) Bagaimanakah hukum khususnya Undang-undang perlindungan konsumen mengatur tindak pidana yang mengindikasikan adanya keterlibatan Penyedia jasa Penerbangan dalam suatu kecelakaan pesawat udara?

⁶ Kanter dan Sianturi. *Asas-asas Hukum Pidana Di Indonesia Dan Penerapannya*. Jakarta: Alumni AHM-PTHM. 1982. Hlm. 222.

⁷ Priyatna Abdurrasyid. "Setiap Kecelakaan Pesawat Harus Diselidiki". (Jakarta; Majalah Angkasa No:8 Mei 1997), Hlm. 19.

- b) Hal-hal apa saja yang perlu diatur dalam perundang-undangan berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana korporasi dalam rangka upaya pendayagunaan hukum pidana dalam penanggulangan kecelakaan pesawat udara?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah:

- a) Untuk memberikan gambaran bagaimana pengaturan tindak pidana yang dilakukan oleh korporasi atas kecelakaan pesawat udara khususnya undang-undang perlindungan konsumen.
- b) Mencoba memberikan masukan dalam rangka pendayagunaan hukum pidana dalam penanggulangan kecelakaan pesawat udara.

1.4 Kegunaan Penelitian

Dilakukannya penelitian tentang pertanggungjawaban pidana penyedia jasa penerbangan atas kecelakaan pesawat udara diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran, sebagai berikut:

- a) Kegunaan teoritis, memberikan sumbangan ilmu pengetahuan dalam bidang pendidikan ilmu hukum, khususnya hukum pidana.
- b) Kegunaan praktis, sebagai pedoman bagi praktisi hukum, mahasiswa hukum dan semua pihak yang tertarik untuk mengetahui penyelesaian hukum dalam permasalahan pertanggungjawaban pidana penyedia jasa transportasi udara dikaitkan dengan pertanggungjawaban pidana korporasi.

1.5 Kerangka Teoritis

Perkembangan dunia saat ini yang sedang menuju ke arah modernisasi dan pembangunan ekonomi, dalam kenyataannya menunjukkan bahwa korporasi memegang peranan penting dalam kehidupan masyarakat. Namun demikian, tidak jarang korporasi dalam mencapai tujuannya, melakukan aktivitas-aktivitas yang menyimpang atau kejahatan dengan berbagai modus operandi yang dilakukan. Hal inilah yang menjadi alasan di dalam perkembangan hukum pidana saat ini mengenal bahwa korporasi sebagai salah satu subjek hukum pidana, tentunya selain manusia alamiah (*natuurlijk persoon*) saja. Sebenarnya masalah korporasi sebagai pelaku tindak pidana sudah menjadi persoalan lama. Sekitar tahun 1900-an beberapa pakar hukum telah membahas mengenai korporasi sebagai pelaku tindak pidana hingga **E.H. Sutherland** (1883-1950) menyampaikan pidato bersejarahnya, yang menggambarkan "*White Collar Criminal*" sebagai "... Any person of higher socioeconomic status who commits a legal violation in the course of his or her occupation"⁸.

Dengan diterimanya korporasi sebagai subyek hukum pidana, maka hal ini berarti telah terjadi perluasan dari pengertian siapa yang merupakan pelaku tindak pidana (*dader*). Permasalahan yang timbul sekarang apakah hukum pidana positif kita sudah mengenal bentuk pertanggungjawaban pidana seperti itu atau tidak.

Dalam kenyataannya memang penempatan korporasi sebagai subjek hukum pidana sampai sekarang masih menjadi masalah, sehingga menimbulkan pro dan kontra. Dari tinjauan sejarah memang terungkap kenyataan bahwa gagasan menuntut pertanggungjawaban pidana korporasi ditolak dengan merujuk, antara lain, pada ungkapan *universitas delinquere non potest* (korporasi tidak mungkin melakukan tindak pidana).⁹ Ungkapan ini disampaikan oleh **Von Savigny** yang menyatakan bahwa korporasi sebagai fiksi hukum (*persona ficta*). Namun menurut

⁸ Sahetapy. *Kejahatan Korporasi*. Surabaya: Eresco. 1994. Hlm. 11.

⁹ Rimmelink Jan. *Hukum Pidana: Komentar atas Pasal-Pasal Terpenting dari Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Padanannya dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama. 2003. Hlm. 99.

Jan Remmelink, jika ihwal menghukum atau menjatuhkan sanksi (pidana) kita pandang semata-mata sebagai sistem pengaturan masyarakat, baru semuanya bisa berubah. Karena itu, disamping manusia, korporasi juga selayaknya dapat dimintai tanggung jawab atas tindakan-tindakannya di dalam masyarakat dan perlu ada perangkat sanksi khusus bagi korporasi¹⁰.

Kebijaksanaan dalam penegakan hukum pidana (*criminal policy*) untuk menuntut pertanggungjawaban korporasi, memerlukan perkembangan dalam ilmu hukum pidana yang lebih maju dari keadaan sekarang. Menurut **Mardjono Reksodiputro** ada dua hal yang harus diperhatikan dalam menentukan tindak pidana korporasi yaitu, pertama tentang perbuatan pengurus (atau orang lain) yang harus dikonstruksikan sebagai perbuatan korporasi dan kedua tentang kesalahan pada korporasi.¹¹ Menurut pendapat beliau, hal yang pertama untuk dapat dikonstruksikan suatu perbuatan pengurus adalah juga perbuatan korporasi maka digunakanlah "*asas identifikasi*"¹². Dengan asas tersebut maka perbuatan pengurus atau pegawai suatu korporasi, diidentifikasi (dipersamakan) dengan perbuatan korporasi itu sendiri. Untuk hal yang kedua, memang selama ini dalam ilmu hukum pidana Indonesia gambaran tentang pelaku tindak pidana masih sering dikaitkan dengan perbuatan yang secara fisik dilakukan oleh pembuat (*fysieke dader*) namun hal ini dapat diatasi dengan ajaran "*pelaku fungsional*" (*functionele dader*)¹³. Pendapat ini juga menjawab permasalahan yang mempersoalkan masalah dolus dan

¹⁰ *Ibid.* Hal. 99

¹¹ Mardjono, Reksodiputro. "Tindak Pidana Korporasi dan Pertanggungjawabannya: Perubahan Wajah Pelaku Kejahatan di Indonesia". Makalah disampaikan pada Dies Natalis Ke-47 Perguruan Tinggi Ilmu Kepolisian Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia, Jakarta, 17 Juni 1993. Hlm. 9.

¹² Ajaran yang mendasarkan diri pada pemikiran bahwa apa yang dilakukan oleh pengurus harus dapat dipertanggungjawabkan kepada badan hukum, karena pengurus dalam bertindak tidak melakukannya atas hak atau kewenangan sendiri, tetapi atas hak atau kewenangan badan hukum bersangkutan.

¹³ Perbuatan korporasi selalu diwujudkan melalui perbuatan manusia, maka pelimpahan pertanggungjawaban dari perbuatan manusia ini menjadi perbuatan korporasi, dapat dilakukan apabila perbuatan tersebut.

culpa hanya terdapat pada persona alamiah¹⁴, dimana menurut Moeljatno untuk dapat menjatuhkan pidana mensyaratkan adanya suatu kesalahan (*geen straf zonder schuld*)¹⁵. Dengan kita dapat membuktikan bahwa perbuatan pengurus atau pegawai korporasi itu dalam lalu lintas bermasyarakat berlaku sebagai perbuatan korporasi yang bersangkutan. Kesalahan (*dolus* atau *culpa*) mereka harus dianggap sebagai keasalahan korporasi.

Saat ini perekonomian Indonesia sedang menuju masa era industrilisasi dan yang sedang dalam situasi persiapan memasuki tahap tinggal landas ini tentu berada dalam situasi majunya dunia usaha, yang diikuti oleh peranan korporasi yang sangat besar. Salah satu bidang yang mengalami kemajuan tersebut adalah bidang transportasi khususnya transportasi udara. Dengan dikeluarkannya Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 1/2001, yang kemudian direvisi dengan Keputusan Menteri Nomor KM 81/2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara maka membuka kesempatan untuk setiap pengusaha dapat mendirikan maskapai baru tanpa batasan modal minimal. Melalui kedua peraturan tersebut juga dimulailah suatu era penerbangan murah (*low cost carrier*), dimana dengan mengurangi biaya operasional yang timbul maka harga tiketpun dapat ditekan.

Berawalnya era "*low cost carrier*" ternyata juga mengawali buruknya dunia penerbangan di Indonesia, dimana banyak sekali kecelakaan pesawat udara yang terjadi di tanah air. Hingga pada puncaknya Uni Eropa mengeluarkan larangan terbang bagi maskapai Indonesia untuk terbang di wilayahnya bahkan ada negara yang mengeluarkan peringatan warga negaranya untuk berhati-hati (*Travel Warning*). Ini disebabkan karena terjadinya begitu banyak kecelakaan pesawat udara di Indonesia dalam 3-5 tahun terakhir. Banyaknya kecelakaan yang terjadi diduga akibat maskapai penerbangan yang tidak memprioritaskan faktor Keamanan dan keselamatan penerbangan akibat pengurangan biaya operasional. Tentu saja hal

¹⁴ Setiyono. *Kejahatan Korporasi: Analisis Viktimologis dan Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Indonesia*. Malang: Bayumedia Publishing. 2005. Hlm. 10.

¹⁵ Suatu adagium dalam yang dianut dalam hukum pidana yang artinya : " Tidak ada pemidanaan, tanpa adanya kesalahan".

ini bertentangan dengan tujuan penerbangan yang diatur di pasal 3 UU penerbangan, yaitu:

“Tujuan penerbangan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdayaguna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat, dengan mengutamakan dan melindungi penerbangan nasional, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan nasional serta mempererat hubungan antar bangsa.”¹⁶

Dalam hal ini konsumenlah yang sangat dirugikan, akibat dari perbuatan dari maskapai yang semata-mata hanya ingin memperoleh keuntungan yang sebanyak-banyaknya.

1.6 Kerangka Konseptual

Eksistensi kerangka konseptual dalam suatu penelitian diperlukan untuk membatasi pengertian yang akan ditemukan dalam penulisan, karena mungkin saja satu kata atau istilah mempunyai pengertian yang jamak. Dengan demikian, antara penulis dan pembaca akan tercipta suatu kerangka pemikiran dan pemahaman yang sama terhadap *terminology* suatu pengertian istilah, agar tidak terjadi *verbal dispute*.¹⁷

Untuk dapat lebih memahami penulisan ini, terlebih dahulu akan dijelaskan mengenai pengertian atau definisi-definisi yang berkaitan dengan topik penelitian ini. Pembatasan definisi bertujuan agar penelitian yang akan dilakukan nantinya tidak terlalu luas dan tetap pada tujuan penelitian yang telah ditetapkan. Adapun beberapa definisi yang akan menjadi bahan pembahasan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

¹⁶ Indonesia. *Undang-undang Penerbangan*. UU No.15 Tahun 1992. LN No.53 Tahun 1992, TLN No.3481

¹⁷ Soerjono Soekanto. *Ringkasan Metode Penelitian Hukum Empiris*. Cet. I. Jakarta : Ind.Hill.Co, 1990. Hlm. 83.

- a) Penerbangan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kegiatan dan fasilitas penunjang lain yang terkait.
- b) Pesawat Udara adalah pesawat udara yang didaftarkan di Indonesia termasuk pesawat udara asing yang disewa tanpa awak pesawat dan dioperasikan oleh perusahaan penerbangan Indonesia.
- c) Subjek Hukum adalah manusia dan segala sesuatu yang berdasarkan tuntutan kebutuhan masyarakat, yang oleh hukum diakui sebagai pendukung hak dan kewajiban.
- d) Korporasi adalah kumpulan orang dan/atau kekayaan yang terorganisasi baik merupakan badan hukum maupun bukan badan hukum.
- e) Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.
- f) Jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang disediakan bagi masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen.
- g) Tindak Pidana adalah perbuatan melakukan atau tidak melakukan sesuatu yang oleh peraturan perundang-undangan dinyatakan sebagai perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana.
- h) Keamanan dan keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi untuk mewujudkan penerbangan dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan.
- i) Keamanan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum.
- j) Keselamatan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya.

1.7 Metode Penelitian

Metode penelitian yang dipergunakan dalam penulisan tesis ini, bersifat deskriptif¹⁸, dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya sehingga memperoleh gambaran yang jelas mengenai permasalahan yang diangkat.

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kepustakaan dimana studi dokumen akan menjadi alat pengumpulan data utama dalam penelitian ini. Penelitian ini pada dasarnya merupakan penelitian hukum normatif dengan menggunakan data primer sebagai pelengkap. Data primer atau data dasar merupakan data yang diperoleh langsung dari masyarakat.¹⁹

Penelitian hukum normatif adalah penelitian yang dilakukan khusus untuk meneliti hukum sebagai norma positif (*as it is written in the books*).²⁰ Dalam penelitian hukum normatif, bahan pustaka merupakan data primer yang dalam ilmu pengetahuan digolongkan sebagai data sekunder.

Analisis kualitatif merupakan alat analisis utama dalam penelitian ini, mengingat data yang akan dikumpulkan adalah data sekunder. Dalam proses perjalanan penelitian ini, dimungkinkan pula melakukan penelitian lapangan untuk menunjang pengumpulan data. Penelitian lapangan dilakukan dengan melakukan wawancara dengan pihak-pihak terkait seperti nara sumber atau informan yang ahli dalam bidang penerbangan.

1.8 Sistematika Penulisan

Penulisan hukum ini terbagi kedalam 5 bab, Bab I berisi pendahuluan yang tersusun kedalam 8 sub-bab, sub-bab tersebut adalah latar belakang penelitian,

¹⁸ Sutandyo Wignjosebroto. *Hukum Paradigma: Metode dan Dinamika Masalahnya*. Jakarta: Lembaga Studi dan Advokasi Masyarakat (ELSAM) dan Perkumpulan untuk Pembaruan Hukum Masyarakat dan Ekologi (HUMA), 2002, hal.147

¹⁹ Soerjono, Soekanto. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia Press. Hlm. 11.

²⁰ Sutandyo Wignjosebroto. *Op. Cit* Hlm. 146.

rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, kerangka teori, kerangka konseptual, metode penelitian, serta yang terakhir sistematika penulisan untuk membantu penyusunan penulisan hukum ini.

Dalam Bab II dari penulisan hukum ini, akan dijabarkan tinjauan pustaka mengenai aspek hukum penerbangan khususnya yang mengatur mengenai keselamatan dan Keamanan penerbangan, sebab-sebab terjadinya kecelakaan pesawat udara.

Dalam Bab III dari penulisan hukum ini, akan dijabarkan mengenai aspek hukum dari masalah tindak pidana korporasi, mulai dari sistem pertanggungjawaban pidana korporasi hingga masalah kesalahan dan pemidanaan dalam tindak pidana korporasi serta kaitan korporasi dengan perlindungan konsumen, dimana akan dibahas asas-asas hukum dan tujuan perlindungan konsumen dan era baru perlindungan konsumen di Indonesia setelah munculnya undang-undang perlindungan konsumen.

Dalam Bab IV dari penulisan hukum ini, akan dijabarkan mengenai pertanggungjawaban pidana korporasi dalam hal ini adalah maskapai penerbangan atas kecelakaan pesawat udara yang terjadi dalam perspektif Perlindungan Konsumen terhadap kasus kecelakaan penerbangan di Indonesia.

Bab V yang merupakan bab terakhir berisikan kesimpulan dan saran. Bab ini akan menguraikan tentang kesimpulan yang dapat ditarik dari penelitian dan analisa yang akan dilakukan. Pada akhir bab ini disertakan juga saran-saran yang akan disampaikan oleh penulis.

BAB II

ASPEK HUKUM PENERBANGAN

2.1 Sejarah dan Aspek Pidana Hukum Penerbangan

2.1.1 Sumber Hukum Penerbangan Internasional

Dalam dunia pengangkutan, transportasi yang paling pertama berkembang sesuai dengan kemampuan manusia adalah pengangkutan darat. Kemudian diikuti dengan berkembangnya pengangkutan laut dimana para penjelajah terdahulu yakin bahwa ada daratan diseberang laut yang luas. Sementara itu, pengangkutan udara merupakan moda yang paling akhir berkembang di antara hukum pengangkutan lainnya yaitu laut, darat dan kereta api. Pada awalnya, pesawat udara diciptakan hanya untuk kepentingan mengangkut penumpang sehingga tidak mengherankan apabila pertumbuhan hukum tentang tanggung jawab pengangkut udara terhadap penumpang lebih pesat dari pada pertanggungjawaban pengangkut terhadap kargo.

Hukum yang mengatur hal tersebut dikenal dengan hukum penerbangan. Istilah hukum penerbangan sendiri diambil dari terjemahan literature internasional yaitu *Aviation Law*. *Aviation Law* sendiri menurut **Dideriks Verschoor** dianggap kurang mewakili subyek yang diaturnya karena *aviation* atau penerbangan masih berada dalam proses perkembangan yang terus menerus dan melibatkan kepentingan berbagai pihak yang terus bertambah jumlahnya. Menurut beliau, istilah yang lebih tepat adalah *air law*, dimana definisi dari *air law* adalah “*a body of rules governing the use of airspace and its benefits for aviation, the general public and the nations of the world.*”²¹ Definisi ini dianggap lebih mewakili karena menunjukkan keterikatan yang erat antara penerbangan dengan kapasitas (kemampuan teknologi) pemanfaatan ruang udara serta berbagai wilayah hukum

²¹Diederik, Verschoor s. *An Introduction to Air Law*. Netherland: Kluwer Law and Taxation Publishers, 1998. Hlm. 1.

yang lain sehingga tidak lekas ketinggalan zaman dan menimbulkan interpretasi yang terlalu sempit.

Sebenarnya belum ada kesepakatan yang baku secara internasional mengenai pengertian air law. Mereka kadang-kadang menggunakan istilah hukum udara (*air law*) atau hukum penerbangan (*aviation law*) atau hukum navigasi udara (*air navigation law*) atau hukum transportasi udara (*air transportation law*) atau hukum penerbangan (*aerial law*) atau hukum aeronautika (*aeronautical law*) saling bergantian tanpa dibedakan satu terhadap yang lain.²²

Dalam pembahasan selanjutnya, istilah *air law* tetap akan diterjemahkan sebagai hukum penerbangan sebagaimana lazim digunakan dalam berbagai literatur dan juga aturan yang mengatur masalah penerbangan juga menggunakan Undang-undang Penerbangan.

Tidak dapat kita pungkiri lagi bahwa perkembangan hukum penerbangan di Indonesia banyak dipengaruhi oleh perkembangan hukum penerbangan internasional. Secara formil, hukum penerbangan internasional lahir sejak Konvensi Paris tahun 1919. Konvensi Paris ini dikenal dengan nama *Convention Relating to Internasional Aerial Navigation* yang ditandatangani pada tanggal 13 oktober 1919 di Paris.²³ Akan tetapi konvensi ini tidak dapat diterima oleh banyak negara menyebabkan tidak terpenuhinya jumlah peserta yang disyaratkan untuk berlakunya konvensi. Oleh karena itu konvensi ini tidak pernah berlaku.

Konvensi ini kemudian disempurnakan dengan konvensi Havana 1928 yang dikenal pula dengan nama *Convention on Commercial Aviation* yang ditandatangani di Havana tanggal 20 februari 1928.²⁴ Setelah konvensi tersebut pada tahun 1929

²² Kamis, Martono. *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional bagian pertama*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007. Hlm. 1.

²³ Kamis, Martono. *Introduction to The International and National Air Law*. Jakarta: Joint Law Socialisation between Department of Law nad Human Right and Indonesian Aviation Study Institute, 2005. Hlm. 22.

²⁴ *Ibid.* Hlm.22

dibentuk suatu konvensi yang bertujuan mengakhiri dari suatu *conflict of law* yang timbul dari dalam pengangkutan internasional. Konvensi tersebut dikenal dengan Konvensi Warsawa hasil penting konvensi ini adalah keseragaman dalam aturan hak-hak penumpang dan pengirim atau penerima kargo dalam pengangkutan udara, keseragaman tanggung jawab dalam pengangkutan udara internasional serta istilah-istilah dalam kontrak. Pada akhirnya, semua aturan tersebut disempurnakan melalui Konvensi Chicago tahun 1944. Konvensi ini terdiri dari 96 pasal, dimana hanya 5 pasal yang mengatur bisnis transportasi udara dan selebihnya mengatur mengenai Keselamatan Penerbangan dan Organisasi Penerbangan Sipil (*International Civil Aviation Organization*).²⁵

Konvensi Chicago 1944 merupakan konstitusi bagi penerbangan sipil. Konvensi ini lahir atas prakarsa Presiden Amerika Serikat Roosevelt yang mengundang sekutu-sekutunya dalam Perang Dunia Kedua (PD II) untuk mengadakan konferensi penerbangan sipil internasional di Chicago. Hadir dalam konferensi tersebut 54 delegasi; dua delegasi dalam kapasitasnya sebagai pribadi, sedangkan 52 delegasi mewakili negara masing-masing.

Tujuan konferensi tersebut adalah dalam pertumbuhan penerbangan sipil yang akan datang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan persahabatan, memelihara perdamaian dan saling mengerti antar bangsa, saling mengunjungi masyarakat dunia dan dapat mencegah dua kali perang dunia yang sangat mengerikan, dapat mencegah friksi dan dapat digunakan untuk kerjasama antarbangsa yang dapat memelihara perdamaian dunia. Selanjutnya untuk menindaklanjuti keberadaan konvensi Chicago, telah diterbitkan 18 Annexes yang merupakan rekomendasi bagi seluruh anggota ICAO termasuk Indonesia yang telah diterima menjadi anggota ICAO sejak tanggal 27 April 1950. Sebagian besar Annexes tersebut mengatur mengenai keselamatan penerbangan, hanya terdapat satu Annexes yaitu Annexes 9 yang mengatur mengenai *facilitation* sebagai

²⁵ *Ibid.* Hlm. 23

implementasi ketentuan bisnis transportasi udara. Annexes yang berjumlah delapan belas tersebut antara lain mengatur:²⁶

- a. *Personnel Licensing*
- b. *Rules of the Air*
- c. *Meteorological Service for International Air Navigation*
- d. *Aeronautical Charts*
- e. *Units of Measurement to be used in Air and Ground Operations*
- f. *Operations Of Aircraft*
- g. *Aircraft Nationality and Registration Marks*
- h. *Airworthiness Of Aircraft*
- i. *Facilitation*
- j. *Aeronautical Telecommunications*
- k. *Air Traffic Services*
- l. *Search and Rescue*
- m. *Aircraft Accident Investigation*
- n. *Aerodromes*
- o. *Aeronautical Information Services*
- p. *Environment Protection*
- q. *Aviation Security*
- r. *The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*

Dari beberapa Annexes yang telah disebutkan di atas, pengaturan mengenai keselamatan penerbangan antara lain mengatur tentang sertifikasi kecakapan personil penerbangan, *rules of the air*, meteorologi penerbangan, peta penerbangan nasional dan internasional, registrasi dan kebangsaan pesawat udara,

²⁶ <<http://www.icao.int>> 13 Mei 2008

telekomunikasi penerbangan, *air traffic services, search and rescue, aircraft accident investigation, aerodrome*²⁷, *aviation security*, pencemaran lingkungan serta *dangerous goods*²⁸.

Bila kita melihat peraturan-peraturan di atas sangatlah jelas bahwa fokus dari aturan-aturan tersebut mengarah kepada keselamatan penerbangan. Apabila terjadi kecelakaan maka diwajibkan untuk mencari sebab dari kecelakaan tersebut. Di Annex 13 Chapter 3.1 diatur mengenai *Aircraft Accident Investigation* yang menentukan bahwa setiap negara peserta ICAO harus melaksanakan penelitian sebab-sebab terjadinya kecelakaan pesawat udara dan melaporkan tentang kecelakaan pesawat udara di wilayah negara anggota kepada ICAO. Aturan inilah yang menjadi cikal bakal dibentuknya Komisi Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT), sebagai instansi yang berwenang melakukan investigasi atas terjadinya kecelakaan transportasi di Indonesia.

Dari kesemua konvensi yang telah dijelaskan di atas, dapat disimpulkan bahwa konvensi-konvensi tersebut hanya mengatur masalah pertanggungjawaban di bidang perdata saja. Ini dikarenakan masalah pertanggungjawaban pidana diserahkan kepada aturan hukum negara masing-masing yang biasanya diatur di masalah delik yang berkaitan dengan perlindungan nyawa dan tubuh manusia.

Dalam perjalanannya disadari bahwa penyebab kecelakaan pesawat udara tidak hanya disebabkan adanya unsur kesalahan manusia dalam arti pihak yang terkait dengan proses penerbangan saja. Seperti ungkapan dari Dalam hal ini kecelakaan juga dapat disebabkan oleh adanya unsur kesalahan dari orang yang tidak terkait dengan proses penerbangan, seperti penumpang, pelaku sabotase dan teroris (dalam kasus kejahatan penerbangan). Sehubungan hal ini masyarakat

²⁷ Wilayah atau ruang udara untuk kepentingan navigasi yang ditentukan berdasarkan ketinggian dan radius dari suatu Bandar udara.

²⁸ Berdasarkan pasal 64-66 Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara yang dimaksud dengan *dangerous goods* adalah barang-barang berbahaya misalnya senjata api, senjata tajam, bahan peledak dan bahan mudah terbakar.

internasional merasa perlu adanya aturan internasional yang mengatur masalah tersebut untuk upaya penanggulangan, atas pertimbangan tersebutlah lahir beberapa konvensi internasional, yaitu sebagai berikut:

1. Konvensi Tokyo 1963

Konvensi Tokyo 1963, *Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft*, yaitu konvensi yang mengatur tindak pidana dan perbuatan-perbuatan tertentu yang dilakukan di dalam pesawat udara. Di dalam konvensi ini memberikan pembatasan tindak-tindak pidana yang berkaitan dengan penerbangan, kesemuanya itu diatur di dalam pasal 1 ayat (1) antara lain:

1. Perbuatan yang merupakan pelanggaran terhadap hukum pidana (*offences against penal law*).
2. Perbuatan-perbuatan tertentu lainnya yang baik mengenai tindak pidana atau bukan tetapi mungkin mengganggu keselamatan dari pesawat udara, orang atau barang di dalamnya, atau melanggar baik tata tertib maupun disiplin yang dilakukan di dalam pesawat udara (*acts which wheter of not they are offences, may or do jeopardize the safety of the aircraft or of persons of property there in or which jeopardize good order and discipline on board*).

Untuk dapat dikatakan tindak pidana dalam Pasal 1 Konvensi Tokyo 1963, berdasarkan Pasal 1 ayat (2) disyaratkan terpenuhinya empat unsur, yaitu: dilakukan di dalam pesawat udara, pesawat udara tersebut didaftarkan di negara peserta konvensi, pesawat udara sedang berada dalam penerbangan di atas laut lepas/bebas dan pesawat udara sedang berada diatas daerah lain diluar wilayah dari suatu negara.

2. Konvensi The Hague 1970

Konvensi The Hague 1970 (*Convention for the suppression of unlawfull seizure of aircraft 1970*) adalah konvensi yang mengatur pemberantasan penguasaan pesawat udara secara melawan hukum. Sama dengan konvensi

sebelumnya dimana konvensi ini juga membatasi ruang lingkup dari tindak pidana. Berdasarkan pasal 1 Konvensi *The Hague* dimana pasal ini memberikan batasan mengenai kapan seseorang telah melakukan perampasan pengendalian pesawat udara secara melawan hukum, yaitu apabila seseorang tersebut telah melakukan tindak pidana di dalam pesawat udara dalam penerbangan (*Any person who on board an aircraft in flight*) sebagai berikut:

1. Tindakan secara melawan hukum dengan kekerasan atau ancaman kekerasan, atau setiap bentuk ancaman lain dengan tujuan untuk menguasai pengendalian pesawat udara (*Unlawfully, by force or threat of, or by any other form of intimidation, seizes, or exercises control of that aircraft, of attempts to perform any such act*).
2. Termasuk juga setiap orang yang membantu atau mencoba melakukan tindakan tersebut (*is an accomplice of a person who performs or attempts to perform any such act*).

Dari semua tindakan yang diatur di atas konvensi ini terkenal karena telah mengatur tentang pembajakan pesawat udara (*Hijacking*).

3. Konvensi Montreal 1971

Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation 1970 adalah konvensi yang mengatur pemberantasan tindakan melawan hukum yang mengancam penerbangan sipil. Dalam konvensi ini ruang lingkup dan pembatasan tindak pidana diatur sebagai berikut:

Pasal 1 ayat (1) Konvensi Montreal.1971

1. Dengan sengaja melakukan tindak pidana kekerasan terhadap seseorang di dalam pesawat udara yang sedang berada dalam penerbangan dan tindakannya itu dapat membahayakan keselamatan pesawat udara tersebut (*Performs an act of violence against a person on board an aircraft in flight if that act is likely to endanger the safety of that aircraft*).

2. Dengan sengaja dan secara melawan hukum merusak pesawat udara dalam dinas atau menyebabkan pesawat udara tersebut tidak mampu untuk melakukan penerbangan dengan sempurna sehingga membahayakan keselamatannya dalam penerbangan (*Destroys an aircraft in service or causes damage to such an aircraft which renders it incapable of flight or which is likely to endanger its safety in flight*).
3. Menempatkan atau memungkinkan penempatan suatu bahan peledak atau suatu zat dalam pesawat udara dalam dinas, dengan cara bagaimanapun, sehingga dapat memusnahkan atau menyebabkan pesawat udara tidak dapat terbang atau menyebabkan kerusakan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan dalam penerbangan (*Places of causes to be places on an aircraft in service, by any means whatsoever, a device or substance which is likely to destroy that aircraft, or to cause damage to it which is likely to endanger its safety in flight*).
4. Memusnahkan atau merusak fasilitas penerbangan atau turut campur secara melawan hukum dalam pengoperasiannya, sehingga dapat membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan (*Destroys or damages air navigation facilities or interferes with their operation, if any such act is likely to endanger the safety of aircraft in flight*).
5. Memberikan informasi yang tidak benar yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan pesawat udara dalam penerbangan (*communication information which he knows to be false, thereby endangering the safety of an aircraft in flight*).

Di dalam Pasal 1 ayat (2) disebutkan bahwa semua bentuk pembantuan dan percobaan terhadap tindak pidana yang diatur ayat (1) diatas adalah tindak pidana.

2.1.2 Sejarah Hukum Penerbangan di Indonesia

Indonesia merupakan negara kepulauan, dimana sebagian besar daratan Indonesia terpisah oleh lautan. Atas kondisi inilah transportasi udara merupakan suatu hal yang dapat menjadi solusi untuk mencapai suatu daerah dalam waktu

singkat dibandingkan dengan moda transportasi yang lain. Saat ini perkembangan penerbangan di Indonesia sangatlah pesat sejalan dengan berkembangnya masyarakat dan kemajuan teknologi. Sejalan dengan perkembangan tersebut hukum juga selalu mengambil peran dalam mengatur perkembangan tersebut agar tercipta kondisi yang relatif aman. Begitu juga dengan munculnya hukum penerbangan khususnya di Indonesia, adalah suatu usaha untuk menciptakan dan mendukung keinginan manusia untuk hidup dengan selamat, terhindar dari kecelakaan pesawat udara. Ini sejalan dengan hakikat manusia yang mempunyai hak untuk bebas dari hal-hal yang bersifat *unsafe conditions* yang merupakan salah satu dari hak untuk hidup.

Dalam hukum penerbangan Indonesia lebih banyak menggunakan sumber hukum tertulis dari pada sumber hukum tidak tertulis. Disebut demikian, karena pada kenyataannya menunjukkan bahwa sumber hukum tidak tertulis seperti kepatutan sering juga digunakan untuk menyelesaikan masalah dalam pengangkutan.

Sumber hukum penerbangan di Indonesia, antara lain:

1. Ordonansi Pengangkutan Udara (stb 100:1939)²⁹

Materi yang diatur tidak jauh berbeda dengan Konvensi Warsawa 1929 karena pada dasarnya ordonansi ini merupakan jiplakan dari konvensi Warsawa 1929, malahan apabila Konvensi ini tidak mengatur maka ia akan merujuk pada Konvensi Warsawa 1929 sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1:

“Ketentuan-ketentuan dari Ordonansi ini berlaku apabila tidak berlaku ketentuan-ketentuan lain menurut perjanjian yang diadakan di Warsawa pada tanggal 12 Oktober 1929 dan yang mulai berlaku di Indonesia pada tanggal 29 September 1933, yaitu perjanjian untuk menyamakan beberapa ketentuan dalam hal pengangkutan udara internasional (Staatsblad Indonesia 1933 No.347) selanjutnya disebut “Perjanjian”.

²⁹ Toto Tohir, Suriatmadja. *Masalah dan Aspek Hukum dalam Pengangkutan Udara Nasional*. Bandung: Mandar Maju, 2006. Hlm. 21-23.

Namun, ada beberapa masalah yang harus mendapat perhatian antara lain perisitilahan angkutan dan pengangkutan. Pada hakekatnya pengertian angkutan dan pengangkutan adalah sama yaitu memindahkan sesuatu dari satu tempat ke tempat lain (tujuan). Sesuatu disini dapat berupa apa saja baik benda berwujud maupun tidak berwujud, baik benda yang dapat diperdagangkan maupun benda yang tidak dapat diperdagangkan.

Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 Pasal 1 angka 1 memberikan definisi angkutan udara adalah:

“Setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu Bandar udara ke Bandar udara yang lain atau beberapa Bandar udara”.³⁰

Sementara itu, angkutan udara niaga diberikan pengertian dalam Pasal 1 angka 14 yaitu, angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran.

Dalam Peraturan Pemerintah No.40 Tahun 1995 Pasal 1 angka 1 memberikan definisi angkutan udara, adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu Bandar udara ke Bandar udara yang lain atau beberapa Bandar udara. Pasal 1 angka 2 memberikan pengertian angkutan udara niaga sebagai angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran dan Pasal 1 angka 3 memberikan pengertian angkutan udara perintis yaitu, angkutan udara niaga yang melayani jaringan dan rute penerbangan untuk menghubungkan daerah terpencil dan pedalaman atau daerah yang sukar terhubung oleh moda transportasi lain dan secara komersial belum menguntungkan.

Dalam ordonansi tidak diuraikan tentang pengertian angkutan udara. Ordonansi hanya menyebut istilah pengangkutan udara tetapi tidak memberikan

³⁰ Indonesia. *Undang-undang Penerbangan*. UU No.15 Tahun 1992. LN No.53 Tahun 1992, TLN No.3481.

angkutan udara. Jadi persoalannya berada pada penggunaan kata angkutan dan pengangkutan.

Dengan demikian yang satu sudah ada penjelasan sedangkan yang satu belum ada penjelasan. Apabila dilihat dari kata yang digunakan hanya berbeda pada penggunaan awalan per-pe, karena keduanya menggunakan akhiran-an.

Jadi kedua kata tersebut secara tata bahasa mempunyai arti yang sama hanya beda jenis yaitu kata benda dan kata sifat. Angkutan menunjukkan kata benda sedangkan pengangkutan menunjukkan kata sifat yaitu kegiatan angkutan. Dengan demikian yang dari segi bahasa, kata yang lebih khusus untuk kegiatan pengangkutan udara adalah kata yang digunakan dalam ordonansi. Hal ini membawa pengaruh pada hukum mana yang dapat digunakan dalam suatu hubungan hukum di bidang pengangkutan udara.

Selain itu, faktor lain yang mempengaruhi hal tersebut adalah kenyataan bahwa ordonansi ditujukan untuk kegiatan pengangkutan udara dengan pembayaran³¹ yang terletak di bidang perdata, sementara undang-undang lebih di bidang hukum publik yang mengatur segala sesuatu tentang angkutan udara.

2. Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP)

Di dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana ada beberapa pasal yang berkaitan dengan tindak pidana penerbangan. Secara umum suatu perbuatan yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain dikarenakan kealpaan seseorang dapat dikenakan Pasal 359 KUHP, adalah sebagai berikut:

Pasal 359

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

³¹ Lihat Pasal 2 dan 3 Ordonansi 100 Tahun 1939

Sedangkan barangsiapa karena kealpaannya juga mengakibatkan orang lain luka-luka dikenakan Pasal 360 ayat (1) dan (2) KUHP. Unsur barangsiapa di dalam kedua pasal tersebut bersifat umum tidak mengacu pada profesi tertentu artinya apabila seorang pilot melakukan kelalaian dalam melakukan tugasnya dan mengakibatkan yang disyaratkan oleh kedua pasal tersebut maka pilot dapat dikenakan pidana.

Secara khusus KUHP mengatur mengenai kejahatan penerbangan dan kejahatan terhadap sarana/prasarana penerbangan yang diatur di dalam bab XXIX A melalui Pasal 479a hingga Pasal 479r. Bab yang secara khusus mengatur masalah kejahatan penerbangan tersebut adalah hasil dari penambahan yang dilakukan terhadap KUHP (Undang-undang Nomor 4 tahun 1976).

Dengan berlakunya Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan berdasarkan aturan peralihan yang diatur di dalam Pasal 74 dan Pasal 103 KUHP yang berbunyi, sebagai berikut:

Pasal 74

“Dengan berlakunya Undang-undang ini maka :

- a. Ordonansi Pengangkutan Udara (Luchtvervoer Ordonnantie Staatsblad Tahun, 1939 Nomor 100) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan Undang-undang ini atau belum diganti dengan Undang-undang yang baru;
- b. semua peraturan pelaksanaan Undang-undang Nomor 93 Tahun 1958 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 1958 Nomor 159, Tambahan Lembaran Negara Nomor 1687) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-undang ini.”

Berdasarkan Pasal 74 Undang-undang Penerbangan maka dapat ditafsirkan aturan-aturan yang mengatur masalah penerbangan yang ada di KUHP tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan Undang-undang Penerbangan.

3. Undang-undang No.15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan

Undang-undang ini sesuai dengan judulnya, berada pada bidang hukum publik bukan pada hukum privat. Berdasarkan permasalahan yang kami akan angkat

yaitu berkaitan dengan kecelakaan pesawat udara maka penulis akan mengupas aturan-aturan yang ada di Undang-undang ini hanya yang berkaitan dengan masalah keamanan dan keselamatan penerbangan saja dan aspek pidananya.

Masalah keamanan dan keselamatan penerbangan diatur di dalam Bab VII, terdiri dari pasal 18 hingga pasal 24. Di bab tersebut diatur mengenai kecakapan pilot, standar kelaikan udara, fasilitas dan peralatan penunjang keselamatan dan masalah pencegahan dan penanggulangan yang dapat mengganggu kermanan dan keselamatan penerbangan diatur selanjutnya di peraturan pemerintah. Peraturan Pemerintah Nomor 3 tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan merupakan hukum positif yang mengatur masalah tersebut.

Sedangkan aturan yang berkaitan dengan aspek pidana diatur di dalam Bab XII, terdiri dari pasal 54 hingga pasal 73. Di dalam Undang-undang 15 tahun 1992 bentuk pertanggungjawaban pidana yang dikenal hanya sebatas manusia saja. Dengan kata lain Undang-undang tersebut hanya mengenal subjek hukum pidana manusia. Dalam rancangan Undang-undang Penerbangan memang tidak secara eksplisit bahwa korporasi bisa diminta pertanggungjawaban pidana. Namun dapat disimpulkan melalui pasal 15 yang berbunyi:

“Setiap orang atau badan hukum Dilarang menerbangkan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan, pihak ketiga atau ketertiban umum”.

Sedangkan di ketentuan pidananya diatur mengenai sanksi dari pelanggaran pasal 15 tersebut. Sanksi tersebut diatur di dalam pasal 71 yang berbunyi, sebagai berikut:

“Barang siapa menerbangkan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang, barang dan pos, dan atau penduduk, atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15, dipidana dengan pidana

penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp. 240.000.000,- (dua ratus empat puluh juta rupiah)”.³²

Namun sangat disayangkan tidak dijelaskan lebih lanjut mengenai bentuk pertanggungjawaban seperti apa yang dianut dalam hal pertanggungjawaban korporasi. Terlepas dari itu, dengan diakuinya subjek hukum pidana korporasi di dalam rancangan undang-undang tersebut dapat menjadi suatu langkah maju dalam pencegahan terjadinya kecelakaan pesawat udara yang selama ini hanya dibebankan kepada manusia saja.

2.2 Sebab-sebab Terjadinya Kecelakaan Pesawat Udara

Dibandingkan dengan moda transportasi yang lain, transportasi udara mendapatkan perhatian yang lebih. Ini dikarenakan dari segi efektifitas moda transportasi udara lebih unggul, sehingga tidak heran banyak orang lebih memilih menggunakan jasa transportasi ini. Hal inipun tidak dipungkiri oleh dunia, semenjak transportasi ini digunakan untuk kepentingan komersil (penerbangan sipil) maka negara-negara yang sudah “menikmati” teknologi ini lebih awal berkumpul bersama untuk menyusun aturan dalam bidang ini. Terciptalah apa yang dinamakan hukum penerbangan. Dari semua hal yang diatur, yang menjadi fokus utama dalam hukum penerbangan adalah masalah keamanan dan keselamatan penerbangan. Aspek keamanan dan keselamatan penerbangan sangatlah terkait dengan terjadinya kecelakaan pesawat udara.

Sepanjang perjalannya dunia penerbangan telah banyak terjadi kecelakaan. Kecelakaan pesawat udara pertama terjadi pada pesawat udara militer Amerika Serikat tanggal 17 September 1908 di *Fort Myer Virginia*. Kecelakaan ini mengakibatkan meninggalnya salah satu pilotnya yaitu Lt. Thomas E. Selfridg

³² Indonesia. *Op. Cit.*

sedangkan **Mr. Orville Wright** hanya menderita luka dan sehat kembali setelah dirawat beberapa saat di rumah sakit.

Di Indonesia sendiri menurut data dari Komite Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT) tahun 2006 hingga tahun 2007 telah terjadi 100 kecelakaan pesawat udara dengan jumlah korban yang meninggal sebanyak 132 jiwa. Dibawah ini kami sajikan tabel daftar kecelakaan pesawat udara yang terjadi antara tahun 2006 hingga 2007, sebagai berikut:

TABEL 1
DATA KECELAKAAN PESAWAT UDARA
TAHUN 2006-2007

Kecelakaan Pesawat Udara	Tahun			
	2006		2007	
	Jumlah	Persentase	Jumlah	Persentase
Accident	13	23.63%	19	42.22%
Incident	20	36.36%	15	33.33%
Serious Incident	22	40%	11	24.45%
TOTAL	55	100%	45	100%
Jenis Kecelakaan Terbanyak	Serious Incident		Accident	
Korban Jiwa				
Meninggal / Hilang	7	53.85%	125	92.60%
Cidera	6	46.15%	10	7.40%
TOTAL	13	100.00%	135	100.00%
Status Laporan				
Laporan yang telah dibuat	34	61.82%	25	55.56%
Tidak di Investigasi	21	38.18%	20	44.44%
TOTAL	55	100%	45	100%

Sumber Data: Komisi Nasional Kecelakaan Transportasi-Departemen Perhubungan.

Apabila kita melihat tabel di atas bahwa korban jiwa yang paling banyak terjadi yaitu pada tahun 2007. Pada tahun 2007 terjadi dua kecelakaan pesawat udara yang menelan korban paling banyak dalam sejarah penerbangan di Indonesia sejak dimulainya era “*low cost carrier*”, yaitu peristiwa hilang pesawat Adam Air dan kecelakaan pesawat Garuda di Yogyakarta.

Dalam dunia penerbangan dikenal dua pengertian kecelakaan pesawat udara yaitu kecelakaan (*accident*) dan kejadian (*incident*). Kecelakaan adalah peristiwa yang telah terjadi di luar dugaan manusia yang berhubungan dengan pengoperasian pesawat udara yang berlangsung sejak penumpang naik pesawat udara (*boarding*) dengan maksud melakukan penerbangan sampai waktu semua penumpang turun (debarkasi) dari pesawat udara. Peristiwa ini dapat mengakibatkan³³:

1. Penumpang meninggal dunia atau luka parah akibat:
 - a. Benturan dengan pesawat udara atau;
 - b. Terkena hempasan langsung mesin pesawat jet.
2. Pesawat udara mengalami:
 - a. Kerusakan struktural yang berat atau;
 - b. Pesawat udara memerlukan perbaikan besar atau;
 - c. Penggantian komponen atau;
 - d. Pesawat udara hilang sama sekali.

Sedangkan kejadian adalah peristiwa yang terjadi selama penerbangan berlangsung yang berhubungan dengan operasi pesawat udara yang dapat membahayakan terhadap keselamatan penerbangan.³⁴

Menurut Frans Wenas³⁵ sebagai mantan pilot, dalam kecelakaan pesawat udara ada beberapa faktor penyebab, namun dari beberapa faktor tersebut, beliau menggolongkan menjadi dua faktor yang dominan yaitu:

³³ K, Martono. *Op.Cit.*, Hlm. 145.

³⁴ *Ibid.* Hlm. 45

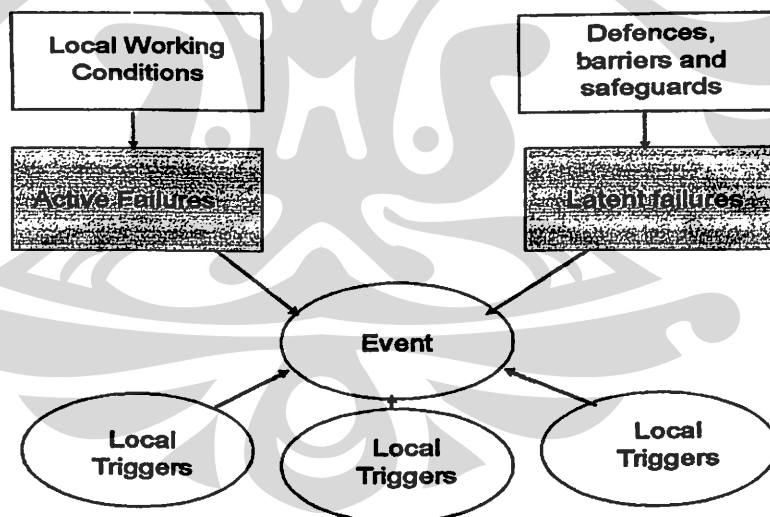
³⁵ Beliau adalah Wakil Ketua Komisi Nasional Kecelakaan Transportasi tahun 2007.

1. Faktor teknis
2. Faktor non teknis

Menurut Oentarjo Diran³⁶, kecelakaan pesawat terjadi akibat apa yang beliau sebut dengan *failure*. Ada dua macam *failure* yang berkaitan dengan kecelakaan pesawat udara, yaitu: pertama, *Active failures* adalah “*is a result of an action or decision which has an immediate adverse effect*” dan yang kedua, *Latent failures* adalah “*is a result of an action or decision made well before an accident*”. Keterlibatan korporasi sangat terkait dengan jenis *failure* yang kedua yaitu *latent failures*.

TABEL 2
SKEMA KECELAKAAN PESAWAT UDARA

Organizational Factors



3/5/2008

o.diran

52

³⁶Oentarjo, Diran. (beliau adalah mantan Ketua Komisi Nasional Kecelakaan Transportasi). Data diperoleh dari makalah beliau yang disampaikan di Seminar Kriminalisasi Kecelakaan Pesawat Udara. Jakarta, 28 Februari 2008.

Sumber data: Oentarjo Diran

Sedangkan Menurut Kamis Martono terdapat berbagai faktor penyebab kecelakaan seperti faktor manusia (*man*), pesawat terbang itu sendiri (*machine*), lingkungan (*environment*), penggunaan pesawat udara (*mission*) dan pengelolaan (*management*). Sehubungan dengan hal tersebut diuraikan sebagai berikut.³⁷

1. Faktor Manusia. Faktor manusia biasanya yang dituding adalah kapten penerbang, padahal sebenarnya tidak selalu demikian karena manusia dalam hubungan ini adalah setiap orang atau tenaga yang terlibat langsung dalam proses keselamatan penerbangan. Mereka antara lain teknisi pesawat udara, awak pesawat terbang, tenaga ruang penerangan (*briefing office*), tenaga operasi baik pengawas lalu lintas (ATC) maupun tenaga bantuan operasi. semuanya termasuk faktor manusia yang dapat berperan sebagai penyebab kecelakaan pesawat terbang. Kapten penerbang selama menjalankan tugasnya dapat terjadi "*sudden incapacity*" yang ditimbulkan oleh berbagai penyakit seperti serangan batu ginjal, epilepsi, serangan jantung dan lain-lain. *Sudden incapacity* ini dapat menyebabkan kecelakaan. Disamping itu, mereka juga dapat mengalami kelelahan (*fatigue*).
Demikian pula waktu istirahat dan kehidupan keluarga awak pesawat terbang sehari-hari juga harus diperhatikan seperti soal ekonomi dan sosial yang dapat berpengaruh kepada stabilitas emosi selama penerbangan.
2. Pesawat terbang. Disamping manusia, pesawat terbang juga dapat kelelahan (*fatigue*), oleh karena itu setiap pesawat terbang (*machine*) sejak dari awal desain sampai dengan pelaksanaan perawatan, penyimpanan dan pengoperasiaanya harus dilakukan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Komponen pesawat terbang yang meliputi *design philosophe* asuransi yang digunakan, *structural stress analysis*, kekuatan material dan sitem yang digunakan semuanya harus sesuai dengan peraturan.

³⁷ *Ibid.* Hal. 146-147.

3. Masalah Lingkungan. Masalah lingkungan juga merupakan salah satu faktor kecelakaan baik yang bersifat alamiah maupun perbuatan manusia. Faktor lingkungan yang bersifat alamiah seperti angin yang datang dengan tiba-tiba (*wind shear*), awan berputar-putar yang biasa disebut *cumulonimbus* (CB), topan, salju, gempa bumi dan letusan gunung berapi.
4. Pengelolaan. Setiap penerbangan selalu diawasi oleh petugas pengawas lalu lintas udara (ATC) sejak lepas landas (*take off*) sampai saat pesawat terbang berhenti di apron Bandar udara tujuan. Pengawasan tersebut dilakukan secara beruntun oleh *aerodrome control service* (ADC), *approach control service* (APP), *Area Control Services* (ACC). Masing-masing unit pengawas telah ditetapkan batas tanggung jawabnya. Di samping pengawasan yang dilakukan oleh unit-unit di atas, kadang-kadang dibentuk *flight assistance services* baik berupa *flight service centre* maupun *Aerodrome Flight Information Service* (AFIS).

Berkaitan dengan masalah yang kami bahas yaitu pertanggungjawaban pidana korporasi maka keterlibatan korporasi dapat mengambil peran dalam 4 faktor yaitu di dalam faktor faktor manusia (*man*), pesawat terbang itu sendiri (*machine*), penggunaan pesawat udara (*mission*) dan pengelolaan (*management*).

2.3 Komisi Nasional Kecelakaan Transportasi

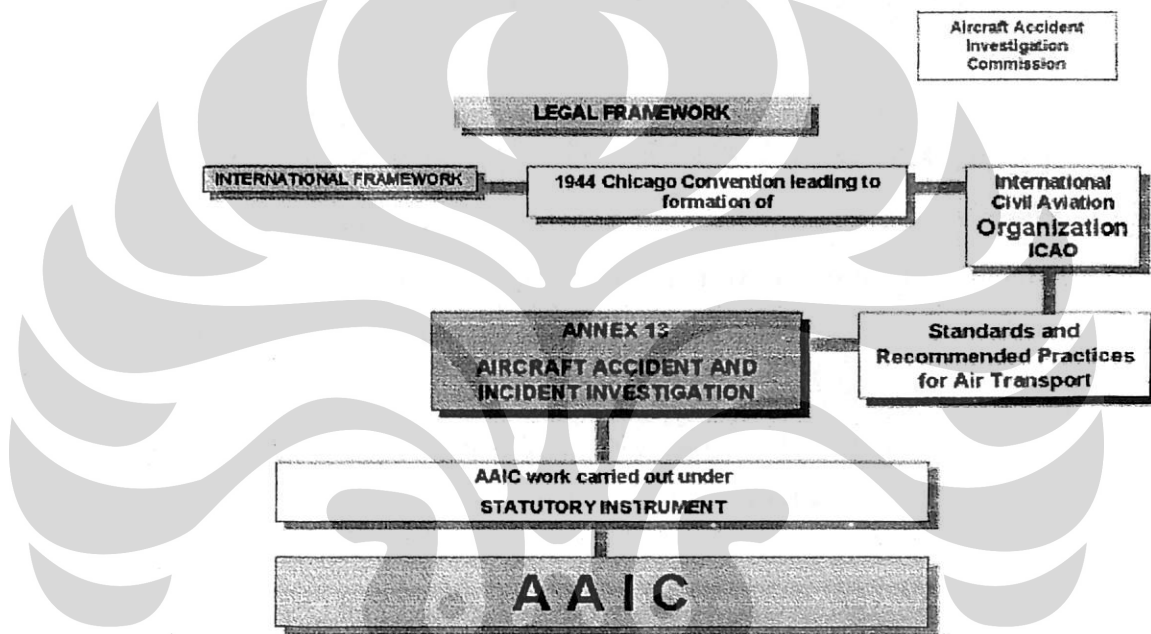
Telah dijelaskan sebelumnya bahwa berdasarkan *Annex 13 To The Convention on International Civil Aviation*, yaitu mengenai *Aircraft Accident Investigation* diamanatkan bahwa setiap pemerintah negara peserta ICAO harus melaksanakan penelitian sebab-sebab terjadinya kecelakaan pesawat udara dan melaporkan tentang sebab-sebab terjadinya kecelakaan pesawat udara dan melaporkan tentang kecelakaan pesawat udara di wilayah negara anggota tersebut kepada ICAO.

Berdasarkan Annex 13 juga mensyaratkan bahwa setiap negara anggota wajib mendirikan lembaga yang berwenang untuk melakukan investigasi atas

terjadinya kecelakaan pesawat udara. Dibawah ini kami sajikan tabel *Legal Framework* dari lembaga investigasi kecelakaan pesawat udara, sebagai berikut:

TABEL 3

LEGAL FRAME WORK



Sumber data: Komisi Nasional Kecelakaan Transportasi.

Di Indonesia sendiri Lembaga yang bertugas melakukan investigasi kecelakaan pesawat udara adalah Komite Nasional Kecelakaan Transportasi- *National Transportation Safety Committee* (KNKT). Berdasarkan dengan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor. 105 Tahun 1999 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah sebagai berikut:

- a. Melakukan investigasi dan penelitian yang meliputi dan evaluasi sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi;
- b. Memberikan rekomendasi bagi penyusunan perumusan kebijaksanaan keselamatan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi;

- c. Melakukan penelitian penyebab kecelakaan transportasi dengan bekerja sama dengan organisasi profesi yang berkaitan dengan penelitian penyebab kecelakaan transportasi.

Berdasarkan tugas dan wewenangnya KNKT hanya sebagai lembaga yang mencari sebab-sebab terjadinya kecelakaan pesawat udara. Berdasarkan butir 3.1 Annex 13 tersebut penelitian sebab-sebab terjadinya kecelakaan pesawat udara tidak dimaksudkan untuk mempertanggungjawabkan kesalahan seseorang, namun untuk mencegah jangan sampai terjadi kecelakaan pesawat udara dengan penyebab yang sama (*The fundamental objective of the investigation of an accident of incident shall be the prevention of accident and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion of liability*). Kata *prevention* menjadi fokus utama, yang berarti bahwa tujuan utama investigasi kecelakaan penerbangan lebih bersifat pencegahan, untuk menghindari terulangnya peristiwa yang sama di kemudian hari, dan bukan untuk menentukan siapa yang bersalah atau bertanggung jawab dalam peristiwa kecelakaan (*incident/accident*). Aturan ini juga yang menegaskan bahwa hasil investigasi dari KNKT tidak bisa dijadikan sebagai bukti atau bukti awal dalam menuntut pertanggungjawaban pidana.

2.4 Pertanggungjawaban Pidana Atas Terjadinya Kecelakaan Pesawat Udara

Secara hukum khususnya hukum pidana apabila terjadi suatu kecelakaan pesawat udara maka akan muncul dua bentuk pertanggungjawaban baik secara pertanggungjawaban individu (manusia) maupun pertanggungjawaban korporasi. Khusus untuk pertanggungjawaban individu atas kecelakaan pesawat udara apabila terdapat indikasi keterlibatan *Flight Crew*, maka aturan yang dapat digunakan adalah Pasal 60 Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, sebagai berikut:

Pasal 60

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

Dalam sejarah penerbangan di Indonesia untuk pertama kalinya atas terjadinya kecelakaan pesawat udara dilakukan proses penuntutan terjadi pada kasus pesawat Garuda GA-200 yang mengalami kecelakaan di Bandara Adisucipto, 7 Maret 2007. Tersangka atas kejadian tersebut adalah pilot dari pesawat tersebut yaitu Capt. Marwoto Komar. Berdasarkan proses penyidikan yang dilakukan oleh Pihak Kepolisian, penyidik yakin ada tindak pidana yang dilakukan oleh pilot Marwoto.

Selama ini belum pernahnya suatu kecelakaan pesawat udara diproses secara hukum pidana berkaitan dengan hukum internasional yang melarang hasil investigasi yang dilakukan oleh lembaga terkait (KNKT) dijadikan sebagai alat bukti untuk meminta pertanggungjawaban seseorang. Berdasarkan butir 3.1 Annex 13 tersebut penelitian sebab-sebab terjadinya kecelakaan pesawat udara tidak dimaksudkan untuk mempertanggungjawabkan kesalahan seseorang, namun untuk mencegah jangan sampai terjadi kecelakaan pesawat udara dengan penyebab yang sama (*The fundamental objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accident and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion of liability*).

Berkaitan dengan pertanggungjawaban korporasi dalam hal ini adalah maskapai penerbangan akan kami bahas selanjutnya dalam penelitian ini. Undang-undang Penerbangan yang dalam hal ini adalah aturan yang mengatur masalah penerbangan sendiri tidak mengenal pertanggungjawaban korporasi. Melalui pasal 60 UU Penerbangan, bentuk sanksi yang dikenal adalah pidana penjara dan pidana denda. Sanksi pidana penjara tidak dikenal dalam pertanggungjawaban korporasi, hal ini berkaitan dengan korporasi bukan merupakan subjek hukum pidana yang berwujud (fisik). Keberadaan korporasi sendiri adalah tuntutan kebutuhan

masyarakat, yang oleh hukum diakui sebagai pendukung hak dan kewajiban. Selanjutnya masalah pertanggungjawaban korporasi atas kecelakaan pesawat udara yang dalam hal ini merupakan objek dari penelitian ini, akan penulis bahas di dalam penulisan ini.



BAB III

KORPORASI SEBAGAI SUBYEK TINDAK PIDANA DALAM PERSPEKTIF PERLINDUNGAN KONSUMEN

3.1 Korporasi sebagai Pelaku Tindak Pidana

Kemajuan peradaban dan budaya manusia, di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi terutama kecanggihan informasi, komunikasi dan transportasi sudah mendunia, dan menjadikan planet bumi menjadi semakin kecil dan seolah-olah tak terbatas sehingga kejadian di salah satu tempat di bumi ini dengan cepat dan dalam waktu yang singkat bahkan bersamaan dapat diketahui di belahan bumi lainnya. Globalisasi di segala bidang berjalan ekstra cepat sehingga tidak mungkin satu negara mengisolasi diri secara politik, sosial budaya, ekonomi dan hukum dalam keterkaitan antar negara.

Kehidupan ekonomi antara satu negara dengan negara lain semakin saling bergantung sehingga ketentuan-ketentuan hukum di bidang perdagangan internasional dan bisnis internasional semakin diperlukan. Dahulu ada semacam adagium yang menyatakan makin miskin suatu bangsa semakin tinggi tingkat kejahatan yang terjadi. Sekarang adagium ini hanya berlaku bagi kejahatan konvensional seperti perampokan, pencurian, penipuan, penggelapan dan lain-lain. *Soerdjono Dirjosisworo* menyatakan bahwa:

“Kejahatan sekarang menunjukkan bahwa kemajuan ekonomi juga menimbulkan kejahatan bentuk baru yang tidak kurang bahaya dan besarnya korban yang diakibatkannya Indonesia dewasa ini sudah dilanda kriminalitas kontemporer yang cukup mengancam lingkungan hidup, sumber energi dan pola-pola kejahatan di bidang ekonomi seperti kejahatan Bank, kejahatan komputer, penipuan terhadap konsumen berupa barang-barang produksi kualitas rendah yang dikemas

indah dan diujakan lewat advertensi secara besar-besaran dan berbagai pola kejahatan korporasi yang beroperasi lewat penetrasi dan penyamaran”.³⁸

Kongres PBB V tentang Pencegahan Kejahatan dan Pembinaan Pelanggar Hukum (*the Prevention o fictime and Treatment of Offender*) dalam tahun 1975 kemudian dipertegas kembali dalam kongres PBB VII tahun 1985, menunjukkan bahwa terdapat kejahatan-kejahatan bentuk baru yang dilakukan oleh korporasi yang digerakkan oleh pengusaha terhormat yang membawa dampak yang sangat negatif pada perekonomian negara yang bersangkutan.³⁹

Korporasi merupakan istilah yang biasa digunakan oleh para ahli hukum lain, khususnya bidang hukum perdata sebagai badan hukum, atau dalam bahasa Belanda disebut *Rechtspersoon* atau dalam bahasa Inggris dengan istilah *legal person* atau *legal body*.

Arti badan hukum atau korporasi bisa diketahui dari jawaban atas pertanyaan, “apakah subjek hukum itu?” Pengertian subjek hukum pada pokoknya adalah manusia dan segala sesuatu yang berdasarkan tuntutan kebutuhan masyarakat, yang oleh hukum diakui sebagai pendukung hak dan kewajiban. Pengertian yang kedua inilah yang dinamakan badan hukum.

Subekti dan Tjitrosudibio, menyatakan, bahwa yang dimaksud dengan *corporatie* atau korporasi adalah suatu perseroan yang merupakan badan hukum. Sedangkan Rudi Prasetyo menyatakan:

“kata Korporasi sebutan yang lazim dipergunakan di kalangan pakar hukum pidana untuk menyebut apa yang biasa dalam bidang hukum lain, khususnya bidang hukum perdata, sebagai badan hukum, atau yang dalam bahasa Belanda disebut

³⁸Soedjono, Dirdjosisworo. *Hukum Pidana Indonesia dan Gelagat Kriminalitas Masyarakat Pasca Industri*, Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar Pada FH UNPAR, Bandung, 1991. Hlm. 10.

³⁹Andi, Hamzah. *Kejahatan di Bidang Ekonomi dan Cara Penanggulangannya*, Makalah. Jakarta: 1994. Hlm. 1.

sebagai *rechtspersoon*, atau yang dalam bahasa Inggris disebut *legal entities* atau *corporation*”.⁴⁰

Pengertian korporasi dalam hukum perdata ternyata dibatasi, sebagai badan hukum. Sedangkan apabila ditelaah lebih lanjut, pengertian korporasi dalam hukum pidana⁴¹ ternyata lebih luas. Di Indonesia perkembangan korporasi sebagai subjek tindak pidana terjadi di luar Kitab Undang-undang Hukum pidana (KUHP), dalam perundang-undangan khusus. Sedangkan KUHP sendiri masih tetap menganut subjek tindak pidana berupa “orang” (Pasal 59 KUHP).

Berlainan dengan pemikiran di atas dalam makalahnya **Mardjono Reksodiputro**⁴² berpendapat bahwa pandangan KUHP kita hanya mengenal manusia sebagai subyek hukum pidana haruslah diubah. Pada awal penerapan KUHP khususnya berkaitan dengan pasal 59, memang selalu dikatakan bahwa beban “tugas mengurus” suatu korporasi harus berada pada pengurusnya. Dengan kata lain apabila pengurus tidak melakukan kewajiban yang merupakan beban korporasi maka penguruslah yang bertanggungjawab. Ini merupakan ajaran yang berkembang saat itu. Namun dalam prakteknya ajaran tersebut menimbulkan pertanyaan. Pertanyaan yang timbul adalah, bagaimana kalau ketentuan pidana yang bersangkutan memang telah memberikan kewajiban kepada seseorang pemilik perusahaan atau pengusaha, sedangkan pemilik atau pengusahanya adalah suatu korporasi, akan tetapi ketentuan pidana tersebut tidak menyatakan bahwa penguruslah yang harus bertanggungjawab. Untuk mengatasi hal tersebut maka timbul ajaran kedua yang menyatakan bahwa “korporasi dapat diakui sebagai

⁴⁰ Rudi, Prasetyo. *Perkembangan Korporasi Dalam Proses Modernisasi Dan Penyimpangan-penyimpangannya*. Makalah disampaikan pada Seminar Nasional Kejahatan Korporasi di FH UNDIP. Semarang, 22-24 November, 1998. Hlm. 2.

⁴¹ Kumpulan terorganisasi dari orang atau kekayaan baik merupakan badan hukum atau pun bukan. Lihat Badan Pembinaan Hukum Nasional, Rancangan KUHP Baru 1987/1988, Buku I. 1987, Hal.80.

⁴² **Mardjono, Reksodiputro. Tindak Pidana Korporasi dan Pertanggungjawabannya: Perubahan Wajah Pelaku Kejahatan di Indonesia**. Makalah disampaikan pada Pidato Dies Natalis ke-47 Perguruan Tinggi Ilmu Kepolisian. Jakarta: 17 Juni 1993. Hlm. 4.

pelaku (*dader*), tetapi pertanggungjawaban pidananya (penuntutan dan pemidanaan) berada pada pengurus”.

Pada Rancangan KUHP (RKUHP) tahun 1987/1998, baru secara tegas diatur bahwa korporasi sebagai subjek tindak pidana, dalam Buku I Pasal 120 diberi pengertian sebagai berikut:

“Korporasi adalah kumpulan terorganisasi dari orang atau kekayaan baik merupakan badan hukum atau pun bukan”.

Dengan demikian, korporasi telah menjadi pemikiran para ahli hukum pidana di Indonesia sejak tahun 1987, dan berdasarkan definisi di atas korporasi diartikan secara luas sebagai badan hukum dan bukan badan hukum.

RUU KUHP 2004 memberikan pengertian korporasi di dalam Pasal 166 sebagai berikut:

“Korporasi adalah kumpulan terorganisasi dari orang dan/atau kekayaan, baik merupakan badan hukum maupun bukan badan hukum”.

Pengertian yang diberikan di dalam RUU KUHP 2004 tidak mengalami perubahan seperti apa yang didefinisikan di dalam RUU sebelumnya. Korporasi merupakan badan hukum maupun bukan badan hukum.

Konsekuensi logis tentang kedudukan korporasi sebagai badan hukum, membawa pengaruh terhadap tindak pidana yang dapat dilakukan terdapat beberapa pengecualian. Sehubungan dengan hal tersebut Arief Barda Nawawi menyatakan, walaupun pada dasarnya korporasi dapat dipertanggungjawabkan sama dengan orang pribadi, namun ada beberapa pengecualian, yaitu:

1. Dalam perkara-perkara yang menurut kodratnya tidak dapat dilakukan oleh korporasi, misalnya *bigamy*, perkosaan, sumpah palsu.
2. Dalam perkara yang satu-satunya pidana yang dapat dikenakan tidak mungkin dikenakan kepada korporasi misal pidana penjara atau pidana mati.⁴³

⁴³ Arief, Barda Nawawi. *Perbandingan Hukum Pidana*. Jakarta: Rajawali Pers, 1990. Hlm 37.

Konsekuensi logis lainnya yaitu apabila korporasi diartikan luas yaitu mempunyai kedudukan sebagai badan hukum dan non badan hukum, seperti yang dianut di Belanda dan di Indonesia (dalam perundang-undangan khusus di luar KUHP). Maka secara teoritis dapat melakukan semua tindak pidana, walaupun dalam proses penegakan hukumnya dilandaskan kepada praktek.

Penempatan korporasi sebagai subjek tindak pidana sampai sekarang masih menjadi masalah, sehingga timbul sikap pro dan kontra. J.C. Coffe Jr. dalam bukunya yang ditulis tahun 1981, sebagaimana dikutip oleh Frank dan Lynch mengemukakan bahwa pertanggungjawaban pidana korporasi (*corporate criminal responsibility*) telah menjadi satu *issue* yang makin menarik perhatian akademisi selama bertahun-tahun⁴⁴. Selanjutnya penulis akan menjabarkan beberapa alasan dari pihak-pihak yang pro dan kontra terhadap penempatan korporasi sebagai subjek tindak pidana. Pihak yang tidak setuju mengemukakan alasan-alasan sebagai berikut:

1. Menyangkut masalah kejahatan, sebenarnya kesengajaan dan kesalahan hanya terdapat pada persona alamiah (*naturlijk persoon*).
2. Bahwa yang merupakan tingkah laku materiil, yang merupakan syarat dapat dipidananya beberapa macam tindak pidana, hanya dapat dilaksanakan oleh persona alamiah (mencuri barang, menganiaya orang, perkosaan dan sebagainya).
3. Bahwa pidana dan tindakan yang berupa merampas kebebasan orang, tidak dapat dikenakan pada korporasi.
4. Bahwa tuntutan dan pemidanaan terhadap korporasi dengan sendirinya mungkin menimpa pada orang yang tidak bersalah.
5. Bahwa di dalam praktek tidak mudah untuk menentukan norma-norma atas dasar apa yang dapat diputuskan, apakah pnegurus saja atau korporasi itu sendiri atau kedua-duanya harus dituntut dan dipidana.

⁴⁴ Frank dan Lynch. *Corporate Crime, Corporate Violence. A Primer*. New York: Harrow and Heston, 1992. (Sjahdeni, 2006)

Pada dasarnya yang menjadi keberatan dari pihak yang tidak setuju adalah berkaitan dengan masalah pertanggungjawaban pidana yang mensyaratkan adanya kesalahan (*mens rea*) dari pelaku. Berkaitan dengan adagium "*actus non facit reum, nisi mens sit rea*" maka korporasi tidak mungkin dibebani pertanggungjawaban pidana.

Sedangkan yang setuju menempatkan korporasi sebagai subjek hukum pidana menyatakan hal-hal sebagai berikut:

1. Pidanaan pengurus saja ternyata tidak cukup untuk mengadakan represi terhadap delik-delik yang dilakukan oleh atau dengan suatu korporasi. Karenanya perlu pula kemungkinan pidanaan korporasi, korporasi dan pengurus, atau pengurus saja.
2. Dalam kehidupan sosial-ekonomi, korporasi semakin memainkan peranan yang penting pula.
3. Hukum pidana harus mempunyai fungsi di dalam masyarakat, yaitu melindungi masyarakat dan menegakkan norma-norma dan ketentuan-ketentuan yang ada dalam masyarakat. Kalau hukum pidana hanya ditentukan pada segi perorangan, yang hanya berlaku pada manusia, maka tujuan itu tidak efektif, oleh karena itu tidak ada alasan untuk selalu menekan dan menentang dapat dipidananya korporasi.
4. Pidanaan korporasi merupakan salah satu upaya untuk menghindarkan tindakan pidanaan terhadap para pegawai korporasi itu sendiri.

Terlepas dari prokontra terhadap pertanggungjawaban korporasi sebagai subjek hukum pidana, **Oemar Seno Adji**⁴⁵ berpendapat, "... Kemungkinan adanya pidanaan terhadap persekutuan-persekutuan, didasarkan tidak saja atas pertimbangan-pertimbangan utilitas, melainkan pula atas dasar-dasar teoritis dapat dibenarkan".

⁴⁵ Setiyono. *Kejahatan Korporasi: Analisis Viktimologis dan Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Indonesia*. Malang: Bayumedia Publishing, 2005. Hlm.11.

3.2 Teori-teori Pertanggungjawaban Pidana Korporasi

3.2.1 Doktrin Strict Liability

Strict Liability adalah pertanggungjawaban tanpa kesalahan (*liability without fault*), yang dalam hal ini si pembuat sudah dapat dipidana jika ia telah melakukan perbuatan yang dilarang sebagaimana yang telah dirumuskan dalam undang-undang, tanpa melihat lebih jauh sikap batin si pembuat.⁴⁶ Tindak pidana yang demikian disebut dengan *offences of strict liability*.

Dalam ruang lingkup pertanggungjawaban tanpa kesalahan, sering dipersoalkan apakah *strict liability* sama dengan *absolute liability*. Ungkapan *absolute liability* dipergunakan untuk pertama kalinya oleh John Salmond dalam bukunya berjudul *The Law of Torts* pada tahun 1907, sedangkan ungkapan *strict liability* dikemukakan oleh W.H. Winfield pada tahun 1926 dalam sebuah artikel yang berjudul *The Myth of Absolute Liability*.⁴⁷

Barda Nawawi Arief menyatakan bahwa sering dipersoalkan apakah *strict liability* itu sama dengan *absolute liability*. Mengenai hal ini ada dua pendapat.

Pendapat pertama, menyatakan, bahwa *strict liability* merupakan *absolute liability*. Alasan atau dasar pemikirannya ialah bahwa dalam perkara *strict liability* seseorang yang telah melakukan perbuatan terlarang (*actus reus*) sebagaimana dirumuskan dalam undang-undang sudah dapat dipidana tanpa mempersoalkan apalagi si pelaku mempunyai kesalahan (*mens rea*) atau tidak. Jadi seseorang yang sudah melakukan tindak pidana menurut rumusan undang-undang harus/mutlak dapat dipidana.

⁴⁶ Arief, Barda Nawawi. *Fungsionalisasi Hukum Pidana Dalam Menanggulangi Kejahatan Ekonomi. Makalah Seminar Nasional Peranan Hukum Pidana Dalam Menunjang Kebijakan Ekonomi*. Semarang: FH UNDIP, 7 Desember 1990. Hlm. 28.

⁴⁷ Fleming, J.G. *The Law of Tort*. 5th edition, 1997. (Priyatno, 2004).

Pendapat kedua menyatakan, bahwa *strict liability* bukan *absolute liability*, artinya orang yang telah melakukan perbuatan terlarang menurut undang-undang tidak harus atau belum tentu dipidana.⁴⁸

Pendapat kedua ini antara lain dikemukakan oleh J.C. Smith dan Brian Hogan. Ada dua alasan yang dikemukakan mereka, yaitu:

- a. Suatu tindak pidana dapat dipertanggungjawabkan secara *strict liability* apabila tidak ada *mens rea* yang perlu dibuktikan secara satu-satunya unsur untuk *actus reus* yang bersangkutan. Unsur utama atau unsur satu-satunya itu biasanya merupakan salah satu ciri utama, tetapi sama sekali tidak berarti bahwa *mens rea* itu tidak disyaratkan sebagai unsur pokok yang tetap ada untuk tindak pidana itu. Misal A dituduh melakukan tindak pidana “menjual daging yang tidak layak untuk dimakan” (misal membahayakan kesehatan/jiwa orang lain). Tindak pidana ini menurut hukum Inggris termasuk tindak pidana yang dapat dipertanggungjawabkan secara *strict liability*. Dalam hal ini tidak perlu dibuktikan bahwa A mengetahui daging itu tidak layak untuk dikonsumsi, tetapi harus dibuktikan, bahwa A sekurang-kurangnya memang mengkehendaki (sengaja) untuk menjual daging itu. Jadi jelas dalam hal ini *strict liability* tidak bersifat *absolute*.
- b. Dalam kasus-kasus *strict liability* memang tidak dapat diajukan alasan pembelaan untuk “kenyataan khusus” (*particular part*) yang dinyatakan terlarang menurut undang-undang, misal dengan mengajukan adanya “*reasonable mistake*”, tetapi tetap dapat mengajukan alasan pembelaan untuk keadaan-keadaan lainnya. Misal dalam kasus “mengendarai kendaraan yang membahayakan “ (melampaui batas maksimum), dapat diajukan alasan pembelaan bahwa dalam “mengendarai” kendaraan itu berada dalam keadaan *automatism*. Misal lain, A mabuk-mabukan di rumahnya sendiri. Tetapi dalam keadaan tidak sadar (pingsan), A diangkat oleh kawan-kawannya dan diletakkan di jalan raya. Dalam hal ini memang ada *strict liability* (yaitu berada di jalan

⁴⁸ Arief, Barda Nawawi, *Op. Cit.*, Hlm. 31-32.

raya dalam keadaan mabuk), tetapi A dapat mengajukan pembelaan berdasarkan *compulsion*. Jadi dalam hal ini pun *strict liability* bukanlah *absolute liability*.⁴⁹

Di Inggris, *strict liability offences*, sebagian besar merupakan tindak pidana yang ditentukan oleh peraturan perundang-undangan (*statue*), tetapi dalam common law dapat pula dijumpai tindak pidana yang demikian itu. Dalam common law, tindak pidana yang berupa *criminal contempt of court*, *public nuisance*, *blasphemous libel*, dan *criminal defamatory libel* adalah contoh dari *common law offences*⁵⁰. Sementara itu, contoh dari *statutory offences of strict liability* adalah *sale of food*, *the conduct of licensed premises*, dan *the use of false or misleading trade descriptions*.

Dalam praktik di Indonesia, ajaran *strict liability* sudah diterapkan, antara lain untuk pelanggaran lalu lintas. Para pengemudi kendaraan bermotor yang melanggar lampu lalu lintas, misalnya tidak berhenti pada waktu lampu lalu lintas menunjukkan lampu yang berwarna merah menyala, akan ditilang oleh polisi dan selanjutnya akan disidang di muka pengadilan. Hakim dalam memutuskan hukuman atas pelanggaran tersebut tidak akan mempersoalkan ada tidak adanya kesalahan pada pengemudi yang melanggar peraturan lalu lintas itu⁵¹.

Muladi dan Priyatno berpendapat sebagai berikut:⁵²

“Menurut hemat penulis penerapan *doktrin strict liability* maupun *vicarious liability* hendaknya hanya diberlakukan terhadap jenis perbuatan pelanggaran yang bersifat ringan saja, seperti dalam pelanggaran lalu lintas. Kemudian menurut hemat penulis, doktrin tersebut dapat pula ditujukan terhadap pertanggungjawaban pidana korporasi, terutama yang menyangkut perundangan terhadap kepentingan umum/masyarakat, misalnya perlindungan di bidang makanan, minuman serta kesehatan lingkungan hidup. Dengan dasar doktrin ini

⁴⁹ *Ibid.* Hlm. 32-33.

⁵⁰ *Ibid.* Hlm. 28

⁵¹ Loebby, Logman. *Pertanggungjawaban Pidana bagi Korporasi dalam Tindak Pidana Lingkungan Hidup*. Jakarta: Kantor Meneg KLH, 1989. Hlm. 93.

⁵² Muladi dan Priyatno. *Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana, cetakan pertama*. Bandung: Bagian Penerbitan Sekolah Tinggi Hukum Bandung, 1981. Hlm. 94.

maka fakta yang bersifat menderitakan si korban dijadikan dasar untuk menuntut pertanggungjawaban pada si pelaku/korban sesuai dengan adagium “*res ipsa loquitur*”. Fakta sudah berbicara sendiri.”

Di dalam RUU KUHP 2004 di dalam pasal 35 ayat (2) telah menerima ajaran pertanggungjawaban mutlak tersebut. Disebutkan disana, sebagai berikut:

“Bagi tindak pidana tertentu, undang-undang dapat menentukan bahwa seseorang dapat dipidana semata-mata karena telah dipenuhinya unsur-unsur tindak pidana tanpa memperhatikan adanya kesalahan”.

Dengan demikian, RUU tersebut berpendirian bahwa apabila terhadap suatu tindak pidana pelakunya akan dipertanggungjawabkan tanpa keharusan melakukan pembuktian terhadap adanya kesalahan pada pihak pelaku ketika perilaku, baik perilaku yang berupa “melakukan tindak pidana tertentu yang dilarang oleh undang-undang” maupun “tidak melakukan perbuatan yang diwajibkan oleh undang-undang”, dilakukan oleh pelakunya, haruslah hal itu dengan tegas ditentukan dalam undang-undang itu sendiri.

Menurut Sutan Remy Sjahdeni sekalipun ajaran pertanggungjawaban mutlak diterima dalam hukum pidana Indonesia secara resmi, artinya dalam KUHP baru dan berbagai undang-undang pidana khusus, namun penerimaannya harus dengan pembatasan tertentu. Pembatasan tertentu yang dimaksud adalah diberlakukan hanya terhadap tindak-tindak pidana tertentu.⁵³

3.2.2 Doktrin Vicarious Liability

Selain konsepsi *strict liability*, di negara-negara *Aglo Saxon* dan *Anglo American* dikenal pula konsep pertanggungjawaban pidana yang disebut *vicarious liability*, yakni *the legal responsibility of one person for wrongful acts of another, as*

⁵³ Sutan Remy, Sjahdeni. *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*. Jakarta: Grafiti Pers, 2006. Hlm. 82.

*for example, when the acts are done within scope of ,employment*⁵⁴. *Vicarious liability* diterjemahkan oleh Sutan Remy Sjahdeni sebagai pertanggungjawaban vikarius, adalah pembebanan pertanggungjawaban pidana dari tindak pidana yang dilakukan, misalnya oleh A kepada B.⁵⁵

Teori ini diambil dari hukum perdata yang diterapkan pada hukum pidana. *Vicarious liability* biasanya berlaku dalam hukum perdata tentang perbuatan melawan hukum (*the law of torts*) berdasarkan *doctrine of respondeat superior*.⁵⁶ Menurut doktrin tersebut, di mana ada hubungan antara *master* dan *servant* atau secara *principal* dan *agent*, berlaku maxim yang berbunyi *quit facit per alium facit per se*. menurut maxim tersebut, seorang yang berbuat melalui orang lain dianggap dia sendiri yang melakukan perbuatan itu.

Berkenaan dengan konsep *vicarious liability* dikatakan oleh Roeslan Saleh bahwa pada umumnya seseorang bertanggung jawab atas perbuatannya sendiri. Tetapi ada yang disebut *vicarious liability*, maka orang yang bertanggung jawab atas perbuatan orang lain, dalam hal ini aturan undang-undanglah yang menetapkan siapa-siapa yang dipandang bertanggungjawab sebagai pembuat.

Undang-undang dapat menentukan *vicarious liability*, jika terjadi hal-hal sebagai berikut:

1. Seseorang dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan-perbuatan yang dilakukan oleh orang lain, apabila seseorang itu telah mendelegasikan kewenangannya menurut undang-undang kepada orang lain. Dalam hal ini diperlukan suatu syarat atau prinsip tanggung jawab yang bersifat dilimpahkan (*the delegation principle*).

⁵⁴ Arief, Barda Nawawi. *Sistem Peradilan Pidana Sebagai Faktor Kriminogen*. Makalah ini disampaikan pada Penataran Kriminologi Tentang Perkembangan Kausa Kejahatan. Semarang: Di FH UNDIP, 25-26 Oktober 1988. Hlm. 33.

⁵⁵ Sutan Remy Sjahdeni. *Op.Cit.* Hlm. 84.

⁵⁶ Peter W. Low. *Criminal Law*. Revised First Edition. West Publishing Co. St. Paul, Minn. 1990. (Sjahdeni, 2006).

Contoh prinsip pendelegasian, adalah kasus *Allen versus Whitehead* (1930):

X adalah pemilik rumah makan, yang pengelolaannya diserahkan kepada Y (sebagai manajer). Berdasarkan peringatan dari polisi, X telah menginstruksikan dan melarang Y untuk mengizinkan pelacuran di rumah makan itu, yang ternyata dilanggar oleh Y.

Dalam kasus itu, X dipertanggungjawabkan berdasarkan *Metropolitan Police Act 1839*, Pasal 44. Konstruksi hukumnya adalah bahwa X telah mendelegasikan kewajibannya kepada Y (manajer rumah makan). Dengan telah dilimpahkannya kebijaksanaan usaha rumah makan itu kepada manajer, maka pengetahuan si manajer merupakan pengetahuan dari si pemilik rumah makan.

2. Seorang majikan dipertanggungjawabkan atas perbuatan yang secara fisik atau jasmaniah dilakukan oleh buruhnya atau **pekerjanya, jika menurut hukum** perbuatan buruhnya itu dipandang sebagai perbuatan majikan (*the servant act is the masters act in law*)⁵⁷.

Prinsip tersebut, diterapkan pada kasus-kasus di mana undang-undang menggunakan kata kerja *selling* (menjual) atau *using* (menggunakan) sebagai unsur utama perbuatan terlarang (*actus reus*). Misalnya undang-undang mengenai perdagangan (*Trade Description Act*), undang-undang mengenai makanan dan obat-obatan (*Food and Drugs Act*), dan undang-undang mengenai pupuk dan bahan makanan (*Fertilizer and Feeding Stuffs Act*).

Penerapan doktrin ini hanya dapat dilakukan setelah dapat dibuktikan bahwa memang terdapat hubungan subordinansi antara pemberi kerja (*employer*) dan orang yang dapat melakukan tindak pidana tersebut.

Di Amerika Serikat, doktrin ini hanya diterapkan apabila secara tegas ditentukan dalam undang-undang yang bersangkutan. Penerapan *vicarious liability*

⁵⁷ Arief Barda Nawawi. *Op. Cit.* Hlm. 35.

di Amerika Serikat bukan tanpa pembatasan. Menurut Low terdapat dua pembatasan.⁵⁸ Pembatasan pertama adalah yang ditetapkan oleh pengadilan. Pengadilan Amerika Serikat telah mengizinkan pemberi kerja (*employer*), yaitu korporasi, untuk membela diri bahwa ia telah melakukan semua tindakan yang seharusnya diambil untuk mencegah terjadinya tindak pidana yang bersangkutan. Pembatasan yang kedua menurut Low adalah pembatasan yang diberikan oleh konstitusi Amerika Serikat. Terdapat pandangan yang mencuat tentang proporsionalitas dalam hukum tata negara Amerika Serikat. Prinsip ini mengkehendaki bahwa pemidanaan (*punishment*) harus proporsional dengan kesalahan dan harus melarang pembebanan sanksi-sanksi pidana yang berat berdasarkan *vicarious liability*.

Tujuan dari pemberlakuan dari ajaran *vicarious liability* adalah dengan singkat dikatakan oleh Low dalam satu kata: *deterrence* atau pencegahan. Menurut Low, apabila seorang *employer* (pemberi kerja, yaitu korporasi), harus bertanggung jawab untuk perbuatan-perbuatan yang dilakukan oleh pegawainya tanpa partisipasi langsung oleh pemberi kerja yang bersangkutan dalam tindak pidana tersebut, tekanan akan dialami oleh pemberi kerja untuk melakukan penyeliaan langsung dan secara teoritis timbulnya tindak pidana tersebut (diharapkan) akan berkurang (makin tercegah)⁵⁹.

Di Indonesia sendiri ajaran ini di dalam KUHP belum dianut. Namun di dalam Rancangan KUHP versi 2004, disebutkan di dalam pasal 35 ayat (3) yaitu, sebagai berikut:

“Dalam hal tertentu, setiap orang dapat dipertanggungjawabkan atas tindak pidana yang dilakukan oleh orang lain, jika ditentukan dalam suatu undang-undang”.

Dijelaskan dalam Penjelasan Pasal 35 ayat (3) tersebut sebagai berikut:

⁵⁸ Sutan Remy, Sjahdeni. *Op.Cit.* Hlm. 91.

⁵⁹ *Ibid.* Hlm. 91.

“Ketentuan ayat ini merupakan pengecualian dari asas tiada pidana tanpa kesalahan. Lahimya pengecualian ini merupakan penghalusan dan pendalaman atas regulatif dari yuridis moral yaitu dalam hal-hal tertentu tanggung jawab seseorang dipandang patut diperluas sampai kepada tindakan bawahannya yang melakukan pekerjaan atau perbuatan untuknya atau dalam batas-batas perintahnya. Oleh karena itu, meskipun seseorang dalam kenyataannya tidak melakukan tindak pidana namun dalam rangka pertanggungjawaban pidana ia dipandang mempunyai kesalahan jika perbuatan orang lain yang berada dalam kedudukan sedemikian itu merupakan tindak pidana. Sebagai suatu pengecualian, maka ketentuan ini penggunaannya harus dibatasi untuk kejadian-kejadian tertentu yang ditentukan secara tegas oleh undang-undang agar tidak digunakan secara sewenang-wenang. Asas pertanggungjawaban yang bersifat pengecualian ini dikenal dengan asas tanggung jawab yang dilimpahkan atau *vicarious liability*”.

Dijelaskan di atas bahwa penerapan asas *vicarious liability* hanya dapat dilakukan apabila secara tegas suatu undang-undang mencarapkan demikian. Dengan kata lain, penuntut umum dan hakim tidak boleh mempertanggungjawabkan perbuatan seseorang kepada pihak lain, baik pihak lain itu adalah orang lain (misalnya pegawainya) maupun korporasi (misalnya yang dikelolanya) apabila undang-undang tidak menentukan secara tegas bahwa tindak pidana yang bersangkutan boleh dipertanggungjawabkan kepada pihak lain secara *vicarious*.

3.2.3 Doktrin Identifikasi

Identification theory adalah salah satu teori atau doktrin yang juga digunakan untuk memberikan pembenaran bagi pembebanan pertanggungjawaban pidana kepada korporasi meskipun pada kenyataannya korporasi bukanlah sesuatu yang dapat berbuat sendiri dan tidak mungkin memiliki mens rea.⁶⁰ Dalam rangka

⁶⁰ *Ibid.* Hlm. 100.

mempertanggungjawabkan korporasi secara pidana, di negara *Anglo Saxon* seperti di Inggris dikenal konsep *direct corporate criminal liability* atau Doktrin pertanggungjawaban pidana langsung. Menurut doktrin ini, perusahaan dapat melakukan sejumlah delik secara langsung melalui orang-orang yang sangat berhubungan erat dengan perusahaan dan dipandang sebagai perusahaan itu sendiri. Dalam keadaan demikian, mereka tidak sebagai pengganti dan oleh karena itu pertanggungjawaban tidak bersifat pertanggungjawaban pribadi⁶¹. Dengan kata lain perbuatan pengurus atau pegawai suatu korporasi, diidentifikasi (dipersamakan) dengan perbuatan korporasi itu sendiri. Doktrin ini juga dikenal dengan nama *The identification theory* atau doktrin identifikasi.

Secara harfiah suatu tindak pidana menurut common law tidak dapat diterapkan terhadap suatu perusahaan. Misalnya, tindak pidana tersebut memerlukan mens rea. Maka hakim telah mengembangkan suatu sarana untuk mengkaitkan pikiran dengan badan hukum ini, membenarkan pendapat bahwa perusahaan itu secara pidana bertanggungjawab dalam perkara semacam itu. Mereka telah berbuat demikian berdasarkan doktrin identifikasi. Karena perusahaan itu merupakan kesatuan buatan, maka ia hanya dapat bertindak melalui agennya. Menurut doktrin identifikasi, agen tertentu dalam sebuah perusahaan dianggap sebagai *directing mind* atau *alter ego*.⁶² Perbuatan dan mens rea para individu itu kemudian dikaitkan dengan perusahaan. Bila individu diberi wewenang untuk bertindak atas nama dan selama menjalankan bisnis perusahaan itu, maka mens rea para individu merupakan mens rea perusahaan itu⁶³.

Dalam menentukan apakah seseorang bertindak sebagai perusahaan atau hanya sebagai karyawan atau agennya, harus dibedakan antara mereka yang

⁶¹ Arief, Barda Nawawi. *Sari Kuliah Perbandingan Hukum Pidana*. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2002. Hlm. 154.

⁶² Dwidja Priyatno. *Kebijakan legislasi Tentang Sistem Pertanggungjawaban Pidana Korporasi di Indonesia*. Bandung: CV. Utomo, 2004. Hlm. 89.

⁶³ Ryan Christopher. *Criminal Law*, 5th Edition. London: Blackstone Press Limited, 1998. Hlm. 122.

mewakili pikiran perusahaan dan mereka yang mewakili tanggannya. Berdasarkan hal ini Hakim Denning menyatakan:

“A company may in many ways be likened to a human body. It has a brain and a nerve centre which controls what it does. It also has hands which hold the tools and act in accordance with directions from the centre. Some of the people in the company are mere servants and agents who are nothing more than hands to do the work and cannot be said represent the mind or will. Others are directors and managers who represent the directing mind and will of the company, and control what it does. The state of mind of these managers is the state of mind of the company and is treated by the law as such.”⁶⁴

Dari pendapat Denning tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa sebuah perusahaan dalam banyak hal dapat disamakan dengan tubuh manusia. Perusahaan memiliki otak dan pusat syaraf yang mengendalikan apa yang seharusnya dilakukannya. Ia juga memiliki tangan yang memegang alat dan bertindak sesuai dengan arahan dari pusat syaraf itu. Beberapa orang di lingkungan perusahaan itu ada hanyalah karyawan dan agen yang tidak lebih dari tangan dalam melakukan pekerjaannya dan tidak dapat dikatakan sikap batin atau kehendak perusahaan. Pihak lain merupakan direktur dan manajer yang mewakili sikap batin yang mengarahkan dan mewakili kehendak perusahaan dan mengendalikan apa yang dilakukan. Sikap batin/keadaan jiwa perusahaan dan diperlakukan demikian menurut undang-undang.

Berdasarkan penjelasan di atas maka muncul pertanyaan apakah perbuatan pidana yang dilakukan oleh personel perusahaan dapat dipertanggungjawabkan kepada korporasi? Ternyata jawabannya tidak. Menurut Remy Sjahdeni suatu perbuatan dapat dianggap sebagai tindak pidana yang dilakukan oleh suatu korporasi hanya apabila tindak pidana tersebut dilakukan oleh personel korporasi yang memiliki kewenangan untuk dapat bertindak sebagai *directing mind* dari korporasi tersebut⁶⁵. Cara menentukan bahwa pelaku tindak pidana tersebut adalah *directing mind* dari korporasi, harus dilihat bukan saja secara formal yuridis, tetapi

⁶⁴ Allen, Michael J. *Textbook on Criminal Law*. Great Britain: Blackstone Press Limited, 1977. (Prijatno, 2004).

⁶⁵ Sutan Remy, Sjahdeini. *Op. Cit.* Hlm. 104.

juga menurut kenyataan dalam operasionalisasi kegiatan perusahaan tersebut secara kasus demi kasus. Dilihat secara formal yuridis, *directing mind* dari korporasi dapat diketahui dari anggaran dasar korporasi tersebut. Selain itu, dapat pula diketahui dari surat-surat keputusan pengurus yang berisi pengangkatan pejabat-pejabat atau para managers untuk mengisi jabatan-jabatan tertentu (misalnya untuk menjadi kepala kantor cabang atau kepala divisi dari korporasi yang bersangkutan) dan pemberian wewenang untuk melaksanakan tugas dan kewajiban yang terkait dengan jabatan tertentu.

Menurut Little dan Savoline⁶⁶, untuk dapat menerapkan *the identification theory* harus dapat ditunjukkan bahwa:

1. Perbuatan dari personel yang menjadi *directing mind* korporasi itu termasuk dalam bidang kegiatan (*operation*) yang ditugaskan kepadanya,
2. Tindak pidana tersebut bukan merupakan kecurangan terhadap korporasi yang bersangkutan, dan
3. Tindak pidana itu dimaksudkan untuk memperoleh atau menghasilkan manfaat bagi korporasi.

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa tidak semua perbuatan pidana yang dilakukan oleh personel dari korporasi dapat dipertanggungjawabkan kepada korporasi.

3.3 Model-model Pertanggungjawaban Pidana Korporasi

Tentang kedudukan korporasi sebagai pembuat dan sifat pertanggungjawaban pidana korporasi, menurut Mardjono Reksodiputro terdapat tiga sistem sebagai berikut.⁶⁷

⁶⁶ Little dan Savoline. *Corporation Criminal Liability in Canada: the Criminalization of Occupational Health & Safety Offences*. Fillion Wakely Thorup Angeletti LLP. Management Labour Lawyers. 2002. Hlm.6

1. Pengurus Korporasi sebagai pembuat dan penguruslah yang bertanggungjawab;
2. Korporasi sebagai pembuat dan pengurus bertanggungjawab;
3. Korporasi sebagai pembuat dan juga sebagai yang bertanggungjawab.

Sedangkan menurut Remy Sjahdeni, terdapat empat kemungkinan sistem pembebanan pertanggungjawaban pidana kepada korporasi. Keempat kemungkinan sistem yang dapat diberlakukan itu adalah:⁶⁸

1. Pengurus koperasi sebagai pelaku tindak pidana, sehingga oleh karenanya penguruslah yang harus memikul pertanggungjawaban pidana.
2. Korporasi sebagai pelaku tindak pidana, tetapi pengurus yang harus memikul pertanggungjawaban pidana.
3. Korporasi sebagai pelaku tindak pidana dan korporasi itu sendiri yang harus memikul pertanggungjawaban pidana.
4. Pengurus dan korporasi keduanya sebagai pelaku tindak pidana, dan keduanya pula yang harus memikul pertanggungjawaban pidana.

Berkaitan dengan adanya beberapa sistem yang dianut dalam bentuk pertanggungjawaban korporasi, KUHP sebagai hukum pidana positif saat ini menganut sistem yang pertama. Dimana KUHP menganut bahwa suatu tindak pidana hanya dapat dilakukan oleh manusia (*natuurlijk Persoon*) saja.

Ketentuan yang menunjukkan bahwa tindak pidana hanya dilakukan oleh manusia adalah pasal 59 KUHP, yang berbunyi, sebagai berikut:

“Dalam hal-hal ini di mana karena pelanggaran ditentukan pidana terhadap pengurus, anggota-anggota badan pengurus atau komisaris-komisaris, maka pengurus, anggota badan pengurus atau komisaris yang ternyata tidak campur melakukan pelanggaran tidak dipidana.”

Ketentuan tersebut dipengaruhi asas yang berkembang pada saat itu yaitu asas *societas delinquere non potest* atau *universitas delinquere non potest*. Asas ini

⁶⁷ Mardjono, Reksodiputro. *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Tindak Pidana Korporasi*. Semarang: FH UNDIP, 1989.

⁶⁸ Sutan Remy, Sjahdeini. *Op. Cit.* Hlm. 59.

merupakan contoh khas dari pemikiran khas dogmatis dari abad ke-19, di mana kesalahan menurut hukum pidana selalu disyaratkan sebagai kesalahan dari manusia, sehingga erat kaitannya dengan sifat individualitas KUHP.

Telah disebutkan sebelumnya bahwa pengaturan mengenai korporasi sebagai subjek hukum pidana telah diatur oleh undang-undang yang memuat ketentuan pidana di luar KUHP, atau undang-undang yang mengatur tindak pidana khusus. Contoh undang-undang yang menganut sistem pertanggungjawaban yang kedua (sistem **Mardjono Reksodiputro**) ini adalah undang-undang sebagai berikut:

- a. UU No.22 tahun 1957 tentang Penyelesaian Perburuhan khususnya yang diatur di dalam pasal 27.
- b. Undang-undang Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan khususnya yang diatur di dalam pasal 35.

Sedangkan contoh undang-undang yang menganut sistem pertanggungjawaban yang ketiga dapat ditemukan dalam undang-undang sebagai berikut:

- a. Pasal 39 Undang-undang Nomor 3 Tahun 1989 tentang Telekomunikasi,
- b. Pasal 46 Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup,
- c. Pasal 20 Undang-undang Nomor 31 Tahun 1999 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi sebagaimana yang telah diubah Undang-undang Nomor 20 Tahun 2001.

Di dalam Rancangan KUHP 2004, di penjelasan Pasal 47 menganut pendapat yang serupa dengan sistem **Mardjono Reksodiputro**. Menurut penjelasan pasal 47 RUU disebutkan, sebagai berikut:

“Mengenai kedudukan sebagai pembuat tindak pidana dan sifat pertanggungjawaban pidana dari korporasi terdapat kemungkinan sebagai berikut:

- a. Pengurus korporasi sebagai pembuat tindak pidana dan oleh karena itu penguruslah yang bertanggung jawab;

- b. Korporasi sebagai pembuat tindak pidana dan pengurus yang bertanggung jawab; atau
- c. Korporasi sebagai pembuat tindak pidana dan juga sebagai yang bertanggungjawab.

Seiring peranan korporasi yang semakin besar dalam bidang perekonomian, pengaturan korporasi sebagai subjek tindak pidana dalam hukum pidana positif kita mengalami banyak perkembangan sejak tahun 1990an. Perkembangan pengakuan pertanggungjawaban pidana korporasi sebagai pelaku, seperti yang diatur dalam beberapa peraturan perundang-undangan di luar KUHP, sesuai dengan tujuan dan fungsi hukum dan hukum pidana sebagai sarana perlindungan sosial (*social defence*) dalam rangka mencapai tujuan utama, yaitu kesejahteraan masyarakat, adalah karena kecenderungan korporasi melakukan pelanggaran hukum dalam mencapai tujuan korporasi memperoleh laba yang sebesar-besarnya pada saat ini telah menjadi realitas di dalam masyarakat. Oleh sebab itu, pengakuan pertanggungjawaban korporasi sebagai subjek tindak pidana dalam hukum pidana, sudah sewajarnya dirumuskan dalam KUHP Nasional Indonesia yang akan datang.

3.4 Masalah Kesalahan dan Pidanaan Korporasi

3.4.1 Masalah Kesalahan Korporasi

Pemikiran tentang kesalahan (*schuld*) sangat erat hubungannya dengan kejahatan yang dilakukan manusia alamiah. Hal ini karena dapat dipidananya seseorang tidaklah cukup apabila orang itu telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum atau bersifat melawan hukum. Meskipun perbuatannya memenuhi rumusan tindak pidana dalam undang-undang dan tidak dapat dibenarkan, namun hal tersebut belum memenuhi syarat untuk penjatuhan pidana. Untuk pidanaan masih perlu adanya syarat bahwa orang yang melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau bersalah (*subjective guilt*).

Sikap inilah yang dianut oleh KUHP, dimana hanya manusia yang dapat dibebani dengan pertanggungjawaban pidana adalah berdasarkan adagium, yang sudah lama sekali dianut secara universal dalam hukum pidana, yang berbunyi *actus reus nan facit reum, nisi mens sit rea* yang dalam bahasa Belandanya disebut *geen straf zonder shuld*. Dalam bahasa Indonesia adagium tersebut dikenal sebagai *tiada pidana tanpa Kesalahan*.

Adagium tersebut mengandung arti bahwa seseorang tidak dapat dibebani pertanggungjawaban pidana (*criminal liability*) dengan dijatuhi sanksi pidana karena telah melakukan suatu tindak pidana apabila dalam melakukan perbuatan, yang menurut undang-undang pidana merupakan tindak pidana, telah melakukan perbuatan tersebut dengan tidak sengaja (*dolus*) atau bukan karena kelalaiannya (*culpa*).

Pengakuan terhadap asas tiada pidana tanpa kesalahan dipertegas dalam pasal 6 ayat (2) Undang-undang Nomor 14 Tahun 1970 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 4 Tahun 2004 tentang Kekuasaan Kehakiman yang berbunyi, sebagai berikut:

“Tiada seorang jua pun dapat dijatuhi pidana kecuali apabila pengadilan karena alat pembuktian yang sah menurut undang-undang mendapat keyakinan bahwa seseorang yang dianggap dapat dipertanggungjawabkan telah bersalah atas perbuatan yang dituduhkan atas dirinya”.

Sehubungan dengan adagium *actus non facit reum, nisi mens sit rea* atau tiada pidana tanpa kesalahan, maka konsekuensinya adalah bahwa hanya “sesuatu” yang memiliki kalbu saja yang dapat dibebani pertanggungjawaban pidana⁶⁹. Hal inilah yang menjadikan alasan beberapa ahli hukum pidana menolak dijadikannya korporasi sebagai subjek hukum pidana.

⁶⁹ *Ibid.* Hlm. 39.

Namun hal tersebut menurut **Mardjono Reksodiputro** dapat diatasi⁷⁰, dengan meminjam cara berpikir yang digunakan oleh hukum perdata. Suatu pendapat yang rupanya merujuk ke bahan pustaka hukum pidana Inggris mempergunakan “*asas identifikasi*”. Ajaran ini mendasarkan diri pada pemikiran bahwa apa yang dilakukan oleh pengurus harus dapat dipertanggungjawabkan kepada badan hukum, karena pengurus dalam bertindak tidak melakukannya atas hak atau kewenangan sendiri, tetapi atas hak atau kewenangan badan hukum bersangkutan. Kesengajaan (*dolus*) atau kelalaian (*culpa*) dari pengurus harus dianggap sebagai kesengajaan dan kelalaian dari badan hukum sendiri. Permasalahan yang lebih lanjut timbul adalah, di dalam hukum pidana Indonesia gambaran tentang pelaku tindak pidana masih sering dikaitkan dengan perbuatan yang secara fisik dilakukan oleh pembuat (*fysieke dader*). Dalam kenyataannya sekarang di beberapa bidang ditemukan seorang pelaku kejahatan tidak perlu melakukan perbuatan tindak pidana itu secara fisik. Bisa saja perbuatan tersebut dilakukan oleh pegawainya. Karena perbuatan korporasi selalu diwujudkan melalui perbuatan manusia, maka pelimpahan pertanggungjawaban dari perbuatan manusia ini menjadi perbuatan korporasi, dapat dilakukan apabila perbuatan tersebut dalam lalu lintas bermasyarakat berlaku sebagai perbuatan korporasi yang bersangkutan. Ini yang dikenal dalam bahan pustaka hukum pidana sebagai “pelaku fungsional (*functionale dader*)”.

Dengan konstruksi yang dipinjam dari hukum perdata (*asas identifikasi*), ditambah dengan ajaran mengenai pelaku fungsional maka menurut **Mardjono Reksodiputro** tidak ada permasalahan hukum lagi bagi penegak hukum di Indonesia untuk mengajukan suatu korporasi sebagai tersangka dan terdakwa dalam sistem peradilan pidana Indonesia, sejauh hal itu dibenarkan oleh undang-undang. Cukuplah kalau dapat dibuktikan bahwa perbuatan pengurus atau pegawai korporasi itu dalam lalu lintas bermasyarakat berlaku sebagai perbuatan korporasi

⁷⁰ Mardjono, Reksodiputro. *Tindak Pidana Korporasi dan Pertanggungjawabannya: Perubahan Wajah Pelaku Kejahatan di Indonesia*. Makalah disampaikan pada Dies Natalis Ke-47 Perguruan Tinggi Ilmu Kepolisian Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia, Jakarta, 17 Juni 1993. Hlm. 9.

yang bersangkutan. Kesalahan (*dolus* atau *culpa*) mereka harus dianggap sebagai kesalahan korporasi.

Berkaitan dengan masalah pertanggungjawaban pidana kita juga tidak lepas dengan keberadaan alasan penghapus pidana. Dalam hukum pidana, alasan penghapus pidana dibedakan menjadi alasan pembena (*rechtvaardigings grond*) dan alasan pemaaf (*schuld uitsluitings grond*). Alasan pembena merupakan alasan yang menghapuskan sifat melawan hukumnya perbuatan. Sedangkan alasan pemaaf merupakan alasan yang menghapuskan kesalahan pelakunya. Kedua alasan penghapus pidana tersebut diatur di dalam KUHP di dalam pasal 44, 48, 49 ayat (1) dan ayat (2), pasal 50 dan pasal 51 ayat (1) dan ayat (2).

Berhubungan dengan korporasi sebagai subjek tindak pidana yang dapat dipertanggungjawabkan dalam hukum pidana, apakah alasan penghapus pidana khususnya alasan-alasan pemaaf sebagaimana disebut di atas berlaku juga terhadap korporasi? Sebagai konsekuensi diterimanya asas kesalahan korporasi, maka seperti halnya manusia alamiah (*natuurlijk person*), korporasi juga harus dapat menunjuk dasar adanya alasan yang menghapuskan kesalahan (alasan pemaaf). Hanya saja, alasan pemaaf yang mensyaratkan adanya suatu kejiwaan tertentu seperti diatur di dalam pasal 44 KUHP dan pasal 49 ayat (2) KUHP, tidak dapat diberlakukan kepada korporasi karena kejiwaan tertentu tersebut mutlak hanya dapat terjadi pada diri manusia. Oleh karena itu alasan penghapus pidana (alasan pemaaf) korporasi harus dicari pada korporasi itu sendiri.

Persoalan alasan pemaaf korporasi ini masih diwarnai perbedaan pendapat. Tentang hal ini, Pohan mengatakan bahwa sesuai dengan sifat kemandirian (*persoonlijk*) alasan-alasan peniadaan pidana, harus dicari pada korporasi itu sendiri. Dalam hal ini, mungkin sekali terjadi pada diri seseorang terdapat alasan peniadaan pidana, tetapi tidak demikian halnya pada korporasi, meskipun perbuatan orang tersebut dianggap sebagai perbuatan korporasi.

Muladi⁷¹, dalam hal ini menegaskan bahwa alasan-alasan penghapus pidana tentu saja juga berlaku untuk tindak pidana korporasi. Hal ini tidak hanya terbatas pada AVAS (*afwezigheid van alle schuld*) saja melainkan dapat mencakup yang lain misalnya daya paksa (*overmacht*). Dengan nada agak lain, **Schaffmeister** berpendapat bahwa sebagaimana halnya *natuurlijk person*, badan hukum juga dapat menunjuk kepada dasar peniadaan hukuman. Namun, tidak selalu ada tempat untuk menunjuk dasar pemidanaan hukuman badan hukum. Jika semakin subyektif kriteria kepelakuan pidana, maka makin sedikit ruang untuk menerima ketiadaan semua kesalahan.

Dengan mengutip tulisan **Toringa**, **Schaffmeister** menegaskan:

“berdasarkan dasar-dasar peniadaan kesalahan (*schulduitsluitingsgroden*), sebenarnya hanya “AVAS” yang dapat diterima sebagai akibat kesesatan yang dapat dimaafkan (*veronschulddigbare*). Dasar-dasar peniadaan hukuman lainnya, adalah sangat bersifat pribadi (*manusiawi*) kalau digunakan tindakan untuk badan hukum, kecuali menyangkut suatu badan hukum dengan hanya seorang direktur, beberapa pemegang saham yang juga merangkap pelaksana”.⁷²

Di Belanda, Hoge raad melalui putusan-putusannya dalam menunjuk alasan penghapus pidana, termasuk alasan pemaaf selalu menyandarkan pada AVAS, misalnya V & D arrest (HR 24 Januari 1984, NJ 1984/197). Dengan bertindak sendiri, pegawai dan badan hukumnya tetap bertanggungjawab penuh untuk melaksanakan secara tetap peraturan tentang harga kecuali dalam hal tidak terdapatnya kesalahan sama sekali (AVAS).

3.4.2 Masalah Pemidanaan Korporasi

Pemidanaan merupakan salah satu sarana untuk menanggulangi masalah-masalah sosial dalam mencapai tujuan, yaitu kesejahteraan masyarakat. Penggunaan

⁷¹ Muladi. *Korban Kejahatan Korporasi*. Makalah disampaikan pada Penataran Nasional Hukum Pidana dan Kriminologi, disampaikan di Fakultas Hukum Unieversitas Diponegoro, Semarang. 3-15 Desember 1995. Hlm. 6.

⁷² Hatrik Hamzah. *Azas Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana Indonesia (Strict Liability dan Vicarious Liability)*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1996. Hlm. 103.

sanksi yang berupa pidana terhadap kejahatan korporasi yang penuh motif yang bersifat ekonomis harus dipertimbangkan benar urgensinya. Disini patut dipertimbangkan peringatan Sudarso. Dikatakan bahwa sanksi pidana akan menemui kegagalan dan mendatangkan kecemasan belaka. Terlalu banyak menggunakan ancaman pidana dapat mengakibatkan devaluasi dari undang-undang pidana.⁷³

Sehubungan dengan sanksi pidana ini, Jeremy Bentham menyatakan bahwa pidana hendaknya jangan digunakan apabila tidak mendasar (*groundless*), tidak dibutuhkan (*needless*), tidak menguntungkan (*unprofitable*), dan tidak efektif (*ineffective*). Packer menyatakan bahwa pidana itu menjadi penjamin yang utama (*prime guarantor*) apabila digunakan secara cermat, hati-hati (*providently*) dan secara manusiawi (*humanly*). Akan tetapi sebaliknya pidana bisa menjadi pengancam yang membahayakan (*prime threatener*) apabila digunakan secara *indiscriminately* dan *coercively*.⁷⁴ Lebih lanjut Packer menegaskan bahwa syarat-syarat penggunaan sanksi pidana secara optimal harus mencakup hal-hal sebagai berikut:⁷⁵

1. Perbuatan yang dilarang tersebut menurut pandangan sebagian besar anggota masyarakat secara menyolok dianggap membahayakan masyarakat dan tidak dibenarkan oleh apa saja yang oleh masyarakat dianggap penting.
2. Penerapan sanksi pidana terhadap perbuatan tersebut konsisten dengan tujuan-tujuan pembedaan.
3. Pemberantasan terhadap perbuatan tersebut tidak akan menghalangi atau merintangangi perilaku masyarakat yang diinginkan.
4. Perilaku tersebut dapat dihadapi melalui cara yang tidak berat sebelah dan tidak bersifat diskriminatif.

⁷³ Sudarto. *Kapita Selekta Hukum Pidana*. Bandung: Alumni, 1986. Hlm. 84.

⁷⁴ Muladi. *Fungsionalisasi Hukum Pidana dalam Tindak Pidana Lingkungan Hidup*. Makalah disampaikan di Fakultas Hukum Universitas Udayana, Denpasar. 15 September 1990. Hlm. 7.

⁷⁵ Muladi. *Lembaga Pidana Bersyarat*. Bandung: Alumni, 1985. Hlm. 137-138.

5. Pengaturannya melalui proses hukum pidana tidak akan memberikan kesan memperberat baik secara kualitatif maupun secara kuantitatif.
6. Tidak ada pilihan-pilihan yang beralasan daripada sanksi pidana tersebut guna menghadapi perilaku tersebut.

Dari pendapat-pendapat tersebut jelas bahwa pidana hendaknya digunakan apabila memang benar-benar mendasar dan dibutuhkan. Dan pidana itu akan bermanfaat bila digunakan dalam keadaan yang tepat. Apabila penggunaan pidana tersebut tidak benar akan membahayakan atau akan menjadi pengancam yang utama. Sebaliknya akan menjadi penjamin yang utama apabila digunakan secara cermat, hati-hati, dan secara manusiawi.

Sehubungan dengan masalah pidana dan ppidanaan, apa dan bagaimanakah pidana dan ppidanaan yang tepat dan dapat dijatuhkan terhadap korporasi, Sudarto menyatakan bahwa dengan diterimanya korporasi sebagai subjek tindak pidana, maka pidana yang dapat diterapkan tetap akan mengingat sifat korporasi. Muladi, menyatakan pula bahwa, ppidanaan terhadap korporasi hendaknya memperhatikan kedudukan korporasi untuk mengendalikan perusahaan, melalui kebijakan pengurus atau para pengurus (*corporate executing officers*) yang memiliki kekuasaan untuk memutus (*power of decision*) dan keputusan tersebut telah diterima (*accepted*) oleh korporasi tersebut. Penerapan sanksi pidana terhadap korporasi tidak menghapuskan kesalahan perorangan.⁷⁶

Kalau dilihat secara lebih global, maka tujuan ppidanaan korporasi menyangkut tujuan ppidanaan yang bersifat integratif, yang mencakup:

1. Tujuan ppidanaan adalah pencegahan (umum dan khusus). Dikatakan ada pencegahan individual atau pencegahan khusus, bilamana seorang penjahat dapat dicegah melakukan suatu kejahatan di kemudian hari apabila dia sudah mengalami dan sudah meyakini bahwa kejahatan itu membawa penderitaan baginya. Disini pidana dianggap mempunyai daya untuk mendidik dan

⁷⁶ Muladi, *Prinsip-prinsip Dasar Hukum Pidana Lingkungan Dalam Kaitannya Dengan Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997, dalam Jurnal Hukum Pidana dan Kriminologi*, Volume I/Nomor 1/1998. Bandung: ASPĒHUPIKI dan Citra Aditnya Bakti, 1998. Hlm. 9.

memperbaiki. Bentuk pencegahan yang kedua adalah pencegahan umum yang mempunyai arti bahwa penjatuhan pidana yang dilakukan oleh pengadilan dimaksudkan agar orang-orang lain tercegah untuk melakukan kejahatan. Bila dihubungkan dengan tujuan pemidanaan korporasi bahwa dengan dipidananya korporasi agar korporasi itu sendiri tidak akan melakukan tindak pidana lagi dan korporasi-korporasi lainnya tercegah untuk melakukan tindak pidana, dengan tujuan demi pengayoman masyarakat.

2. Tujuan pemidanaan adalah perlindungan masyarakat. Perlindungan masyarakat sebagai tujuan pemidanaan mempunyai dimensi yang bersifat luas, karena secara fundamental ia merupakan tujuan semua pemidanaan. Secara sempit hal ini di gambarkan sebagai bahan kebijaksanaan pengadilan untuk mencari jalan melalui pemidanaan agar masyarakat terlindungi bahaya pengulangann tindak pidana. Perlindungan masyarakat sering dikatakan berada di seberang pencegahan dan mencakup apa yang dinamakan tidak mampu. Bila dikaitkan dengan pemidanaan korporasi sehingga korporasi tidak mampu lagi melakukan suatu tindak pidana.
3. Tujuan pidana adalah memelihara solidaritas masyarakat pemeliharaan solidaritas masyarakat dalam kaitannya dengan tujuan pemidanaan adalah untuk penegakan adat istiadat masyarakat dan mencegah balas dendam perseorangan, atau balas dendam tidak resmi (*private revenge or unofficial retaliation*). Dihubungkan dengan pemidanaan korporasi kompensasi terhadap korban untuk memelihara solidaritas sosial dilakukan oleh korporasi itu sendiri yang diambil dari kekayaan korporasi, sehingga solidaritas sosial dapat dipelihara.
4. Tujuan pemidanaan adalah pengimbangan/keseimbangan yaitu adanya kesebandingan antara pidana dengan pertanggungjawaban individual dari pelaku tindak pidana dengan memperhatikan pada beberapa faktor. Penderitaan yang dikaitkan oleh pidana harus dibatasi dalam batas-batas yang paling sempit dan pidana harus menyumbangkan pada proses penyesuaian kembali terpidana pada kehidupan masyarakat sehari-hari dan disamping itu beratnya pidana tidak boleh melebihi kesalahan terdakwa bahkan tidak dengan alasan-alasan prevensi general apapun.

Dengan demikian pemidanaan terhadap korporasi harus sesuai dengan pendirian integratif tentang tujuan pemidanaan yaitu dalam fungsinya sebagai sarana pencegahan (umum dan khusus), perlindungan masyarakat, memelihara solidaritas masyarakat dan pengimbangan.

3.5. Korporasi dan Perlindungan Konsumen.

3.5.1 Esensi Perlindungan Konsumen di Indonesia

Keberadaan perusahaan saat ini dalam perekonomian dunia sangatlah terasa. Banyak hal dari kehidupan kita sangat dipengaruhi oleh keberadaan perusahaan. Ini adalah langkah setiap negara untuk dapat masuk ke dalam fase “*welfare state*”. Perkembangan aktivitas ekonomi tanpa kendali hukum yang memadai, mendorong tampilnya berbagai bentuk tindak pidana atau kejahatan korporasi, seperti penggelapan pajak, pembobolan bank melalui komputer, penyalahgunaan ijin perdagangan untuk beroperasi sebagai lembaga keuangan, praktek *insider trading* di pasar modal, penjualan obat-obat yang berbahaya atau tidak berfaedah bagi konsumen, pencemaran lingkungan, dan lain-lain.

Sementara itu, kelambanan, ketertinggalan, bahkan ketakberdayaan hukum dalam mengimbangi kemajuan pembangunan di bidang ekonomi menempatkan para korban kejahatan korporasi pada ketidakadilan. Konsumen (akhir) sebagai subjek hukum pelaku ekonomi mata rantai akhir aktivitas ekonomi, berada pada posisi tak berdaya atas segala bentuk kejahatan korporasi. Selanjutnya disebut konsumen (akhir) yaitu setiap pengguna barang atau jasa untuk kebutuhan diri sendiri, keluarga atau rumah tangga, dan tidak untuk memproduksi barang/jasa lain atau memperdagangkannya kembali.⁷⁷ Situasi dan kondisi pada pihak korban pun juga dapat merangsang pihak pelaku untuk melakukan kejahatan. Ketidaktahuan

⁷⁷ Az, Nasution. *Konsumen dan Hukum*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1995. Hlm. 37.

korban terhadap apa yang menyimpannya makin menambah daftar panjang angka gelap kejahatan (*dark numbers*).

Ketika suatu bangsa memasuki tahap negara kesejahteraan, tuntutan terhadap intervensi pemerintah melalui pembentukan hukum yang melindungi pihak yang lemah sangatlah kuat.⁷⁸ Pada periode ini negara mulai memperhatikan antara lain kepentingan tenaga kerja, konsumen, usaha kecil dan lingkungan hidup. Perlindungan terhadap konsumen merupakan konsekuensi dan bagian dari kemajuan teknologi dan industri, karena perkembangannya produk-produk industri di satu pihak, pada pihak lain memerlukan perlindungan terhadap konsumen. Hal tersebutlah yang menjadi esensi perlunya suatu bentuk perlindungan terhadap konsumen melalui instrumen hukum. Dalam hal ini hukum menjalankan salah satu fungsinya yaitu untuk mengatur agar kehidupan bermasyarakat itu berjalan secara damai dan adil dalam mencapai tujuan yang dikehendaki.⁷⁹

Selanjutnya penulis akan menjelaskan lebih lanjut asas dan tujuan kenapa perlu diaturnya masalah perlindungan konsumen dan perkembangannya dalam sistem hukum di Indonesia

3.5.2 Asas-asas Hukum dan Tujuan Perlindungan Konsumen

Dalam setiap undang-undang yang dibuat pembentuk undang-undang biasanya dikenal sejumlah asas atau prinsip yang mendasari diterbitkannya undang-undang itu. Asas-asas hukum merupakan fondasi suatu undang-undang dan peraturan-peraturan pelaksanaannya. Bila asas-asas dikesampingkan, maka runtuhlah bangunan undang-undang itu dan segenap peraturan pelaksanaannya.

Mertokusumo memberikan ulasan asas hukum sebagai berikut:

⁷⁸ Erman, Rajagukguk. *Peranan Hukum di Indonesia: Menjaga Persatuan, Memulihkan Ekonomi dan Memperluas Kesejahteraan Sosial*. Pidato disampaikan dalam rangka Dies Natalis dan Peringatan Tahun Emas Universitas Indonesia (1950-2000), Kampus UI Depok, 5 Februari 2000.

⁷⁹ Algra N.E. *Poly-Juridisch Zakboekje*. Kon, PBNA Arhem, 1987. Hlm. 2. (AZ Nasution:1995)

“...bahwa asas hukum bukan merupakan hukum konkrit, melainkan merupakan pikiran dasar yang umum dan abstrak atau merupakan latar belakang peraturan kongkrit yang terdapat dalam dan di belakang setiap sistem hukum yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan hakim yang merupakan hukum positif dan dapat diketemukan dengan mencari sifat-sifat atau ciri-ciri yang umum dalam peraturan konkrit tersebut”.⁸⁰

Menurut Mertokusumo, asas hukum itu membentuk sistem tentang *Check and balances*: bahwa asas hukum itu sering menunjuk pada kaedah yang berlawanan, sebenarnya hal itu menunjukkan adanya saling pengendalian atau pembatasan yang akan menciptakan keseimbangan.

Bila perlindungan konsumen dikatakan sebagai suatu sistem, maka kita perlu mengkaji lebih mendalam adakah asas-asas hukum yang melatarbelakanginya sehingga ia perlu disebut sebagai suatu sistem. Semula sebelum diundangkannya Undang-undang No.8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK), perlindungan konsumen di Indonesia bukanlah suatu sistem. Artinya, dari segi kerangka landasan hukum/tata hukum nasional kita (*legal frame work*), sebenarnya tanpa UUPK pun, norma-norma perlindungan konsumen itu sudah ada, hanya tersebar dalam berbagai kaidah-kaidah hukum peraturan perundang-undangan umum, tetapi tidak pada hukum sektoral. Nasution menyebutkan bahwa hukum perlindungan konsumen tersebar dalam bentuk peraturan perundang-undangan dan berbagai cabang hukum perdata, hukum dagang, hukum pidana, dan hukum administrasi negara, yang kadang-kadang tampak melindungi konsumen, atau yang tercampur aduk sehingga memerlukan penafsiran, atau yang hanya sekedar sampiran dari suatu peraturan.⁸¹ Sejalan dengan hal tersebut Nasution juga menjelaskan bahwa Hukum Konsumen terdiri dari rangkaian peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang perilaku orang dalam pergaulan hidup untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka.⁸² Orang-orang tersebut terutama terdiri dari

⁸⁰ Sudikno, Mertokusumo. *Penemuan Hukum: Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty, 1996. Hlm. 5-6.

⁸¹ Az, Nasution. *Sekilas Hukum Perlindungan Konsumen, Hukum dan Pembangunan*. Desember 1986. Hlm. 568-581.

⁸² Az, Nasution. *Op. Cit.* Hlm. 64.

(pengusaha) penyedia barang atau penyelenggara jasa yang merupakan kebutuhan hidup manusia serta konsumen pengguna barang atau jasa tersebut. Betapa pun lemahnya instrumen-instrumen hukum pokok itu, bukan tak berarti konsumen tak dilindungi hukum. Jadi, sebelum berlakunya UUPK, perlindungan konsumen di Indonesia tidak dapat dipandang sebagai suatu sistem perlindungan konsumen.

Dalam kerangka hukum-hukum sektoral, UUPK dapat dipandang sebagai suatu sistem perlindungan (hukum) terhadap konsumen. Sebagai suatu bidang hukum baru, ia setidaknya merupakan hukum-hukum yang dibutuhkan di bidang ekui (ekonomi, keuangan dan industri) dan kesra (kesejahteraan rakyat). Oughton dan Lowry memandang hukum perlindungan konsumen (*consumer protection law*) sebagai sebuah fenomena modern yang khas abad ke-20, namun sebagaimana ditegaskan dalam perundang-undangan, perlindungan konsumen itu sendiri dimulai seabad lebih awal.⁸³ Dalam hubungan ini, Purba berpendapat sebagai berikut:

“Perlindungan konsumen sebagai satu konsep terpadu merupakan hal baru, yang perkembangannya dimulai dari negara-negara maju. Namun demikian, saat sekarang konsep ini sudah tersebar ke bagian dunia lain. Di Republik Rakyat Cina (RRC) saja, satu negara yang tidak memiliki ekonomi pasar, konsep perlindungan konsumen sudah mulai dijabarkan dalam seperangkat peraturan perundang-undangan.”⁸⁴

Di Inggris sudah lama ada ketentuan yang berkaitan dengan hal-hal penting, seperti: roti (*bread*), daging (*meat*), bir (*ale*) dan bahan bakar (*fuel*); juga ketentuan yang berkaitan dengan harga (*prices*) serta ketentuan-ketentuan takaran yang kurang (*the provision of short measures*). Perundangan-undangan yang seharusnya layak dianggap sebagai perangkat perlindungan konsumen (*consumer protection measures*) ternyata diragukan, karena motivasi pemberlakuannya lebih didasari keinginan untuk melindungi pelaku usaha yang jujur (*honest traders*) dari pesaing

⁸³ Oughton dan Lowry. *Textbook on Consumer Law*. London: Blackstone Press Ltd, 1997. Hml. 10-11.

⁸⁴ Umar, Zen Purba. *Perlindungan Konsumen: Sendi-sendi Pokok Pengaturan*. Majalah Hukum dan Pembangunan, 1992:4, Tahun XXII, Agustus 1992. Hlm. 393-408.

yang tidak jujur (*dishonest competitors*). Ketentuan-ketentuan seperti *the Trade Descriptions Act 1968*, yang didasarkan pada ketentuan-ketentuan *the Merchandise* ketentuan modern yang berkaitan dengan kepentingan konsumen, sebenarnya lebih ditujukan pada perdagangan yang jujur (*fair trading*) daripada perlindungan konsumen (*consumer protection*).⁸⁵

Di Indonesia, sebagai suatu gagasan yang diperkenalkan secara luas kepada masyarakat melalui berbagai kegiatan advokasi konsumen (pendidikan, penelitian/pengujian, pengaduan, dan publikasi media konsumen), perlindungan konsumen di tahun 1970-an, yang ditandai dengan berkiprahnya Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI), semula masih berada di bawah bayang-bayang kampanye penggunaan produksi dalam negeri. Lambat laun orientasi dinamika organisasi lebih menekankan pada perlindungan konsumen, setelah sejumlah tragedi terbukti mengakibatkan kerugian fisik dan material para konsumen. Meskipun secara yuridis-formal gerak dan langkah YLKI masih dalam rangka.⁸⁶

1. Melindungi konsumen;
2. Menjaga martabat produsen;
3. Membantu pemerintah mensukseskan pembangunan nasional.

Gagasan dan gerakan konsumerisme ini dilakukan dalam koridor hukum, misalnya memberikan bantuan hukum kepada konsumen, meskipun masih sangat terbatas.

Semula UUPK hanyalah sebuah penantian yang tidak kunjung datang. Dari sudut politik hukum, sikap pemerintah Orde Baru (Orba) di bawah Presiden Soeharto dan DPR menunda-nunda Rancangan UUPK tidak dapat dibenarkan, padahal perlindungan konsumen menyangkut hajat hidup orang banyak yang dijamin konstitusi.

⁸⁵ Oughton dan Lowry. *Op. Cit.* Hlm. 10-11.

⁸⁶ Pernyataan Keputusan Rapat Perubahan Anggaran Dasar Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia di Jakarta, 20 Oktober 1988, yang dituangkan dengan Akta Notaris R. Soekarsono, SH (Akta No.14).

Diundangkannya Undang-undang No.8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK), menempatkan perlindungan Konsumen ke dalam koridor suatu sistem hukum perlindungan konsumen yang merupakan bagian dari sistem hukum nasional. Perlindungan konsumen sebagai suatu sistem hukum tercermin dari rumusan-rumusan yang terdapat dalam UUPK, antara lain sebagai berikut:

“... Undang-undang Perlindungan Konsumen dimaksudkan menjadi landasan yang kuat bagi pemerintah dan lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat untuk melakukan upaya pemberdayaan konsumen melalui pembinaan dan pendidikan konsumen. Di kemudian hari masih terbuka kemungkinan-kemungkinan terbentuknya undang-undang baru yang pada dasarnya memuat ketentuan-ketentuan yang melindungi konsumen. Dengan demikian, Undang-undang tentang Perlindungan Konsumen ini merupakan payung yang mengintegrasikan dan memperkuat penegakan hukum di bidang perlindungan konsumen”.⁸⁷

Sebagai bagian dari sistem hukum nasional, salah satu ketentuan UUPK dalam hal ini Pasal 64, dapat dipahami sebagai penegasan secara implisit bahwa UUPK merupakan ketentuan khusus (*lex specialis*) terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan yang sudah ada sebelum UUPK, sesuai asas *lex specialis derogate legi generali*. Artinya, kesemua undang-undang yang ada dan berkaitan dengan perlindungan konsumen tetap berlaku, sepanjang tidak bertentangan atau telah diatur khusus oleh undang-undang.⁸⁸

Di dalam pasal 2 UUPK, disebutkan sejumlah asas hukum perlindungan konsumen antara lain adalah asas-asas manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan konsumen, serta kepastian hukum. Di dalam penjelasan pasal ini, penyelenggaraan perlindungan konsumen diselenggarakan sebagai usaha bersama dalam konteks pembangunan nasional.

Dari kelima asas perlindungan konsumen pada Pasal 2 UUPK tersebut, dan dikatakan bahwa tampaknya Pembentuk Undang-undang menyadari bahwa perlindungan konsumen ibarat sekeping uang logam yang memiliki dua sisi yang

⁸⁷ Penjelasan Umum Undang-undang No.8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

⁸⁸ Az, Nasution. *Hukum Perlindungan Konsumen: Op.Cit.* Hlm. 29.

berbeda. Satu sisi merupakan sisi konsumen, sedangkan sisi yang lainnya sisi pelaku usaha dan tidak mungkin hanya menggunakan satu sisi tanpa menggunakan kedua sisinya sekaligus. Sementara itu Purba dalam memulai uraiannya tentang konsep perlindungan konsumen mengemukakan sebagai berikut:⁸⁹

“Kunci pokok perlindungan konsumen adalah bahwa konsumen dan pengusaha (produsen atau pengedar produk) saling membutuhkan. Produksi tidak ada artinya kalau tidak ada yang mengkonsumsinya dan produk yang dikonsumsi secara aman dan memuaskan, pada gilirannya akan merupakan promosi gratis bagi pengusaha.”

Kecuali asas keempat, dalam penjelasan Pasal 2 disebutkan kepentingan konsumen dan kepentingan pelaku usaha pada keempat asas lainnya disebutkan kepentingan pelaku usaha pada asas yang keempat (asas keamanan dan keselamatan konsumen), menunjukkan bahwa perwujudan kepentingan ini tidak boleh semata-mata dimanipulasi motif prinsip ekonomi pelaku usaha (mendapatkan keuntungan yang maksimal dengan biaya seminimal mungkin). Artinya, tidak dibenarkan motif semata-mata untuk memupuk keuntungan (laba) dengan mengabaikan keamanan dan keselamatan konsumen dalam mengkonsumsi produk barang dan/atau jasa.

Lebih lanjut melalui kelima asas tersebut, terdapat komitmen UUPK untuk mewujudkan tujuan perlindungan konsumen (Pasal 3 UUPK), yaitu:

1. Meningkatkan kesadaran, kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri,
2. Mengangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkannya dari eksese negatif pemakaian barang dan/atau jasa,
3. Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan, dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen,
4. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi,

⁸⁹ Umar, Zen Purba. *Perlindungan Konsumen: Sendi-sendi Pokok Pengaturan*. Hukum dan Pembangunan, 1992:4, Tahun XXII, Agustus 1992. Hlm. 393-408.

5. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggungjawab dalam berusaha,
6. Meningkatkan kualitas barang dan /atau jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi barang dan/atau jasa, kesehatan, kenyamanan, keamanan dan keselamatan konsumen.

3.6 Era Baru Perlindungan Konsumen di Indonesia

Di Indonesia polemik tentang perlu tidaknya intervensi pemerintah di bidang perlindungan konsumen juga sangat dirasakan. Savigny dan Bentham menyatakan bahwa ada dua faktor yang mempengaruhi pembentukan hukum yaitu sistem politik yang mengontrol aktivitas hukum (faktor eksternal) dan kepentingan sosial yang menjadi obyek dari pengaturan (faktor internal).⁹⁰

Dari aspek sistem politik, pembentukan Undang-undang Perlindungan Konsumen di Indonesia tidak terlepas dari iklim politik yang semakin demokratis. Memasuki era reformasi, yang juga ditandai dengan pergantian pimpinan negara dari Soeharto ke B.J. Habibie, tuntutan terhadap kehidupan yang lebih demokratis mulai diperjuangkan, dan bersamaan dengan itu upaya untuk mewujudkan Undang-undang Perlindungan Konsumen semakin menguat.

Selanjutnya, termasuk dalam faktor kualitas kehidupan politik yang demokratis adalah kehadiran Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI), dukungan dunia akademis, dan duduknya aktivis perlindungan konsumen sebagai anggota Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia. salah satu faktor penting dalam perjuangan Lembaga Swadaya Masyarakat termasuk Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia adalah strategi dan kualitas perjuangannya. Dalam konteks ini, maka perjuangan yang dilakukan oleh Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia

⁹⁰ Friedman. *Law in a Changing society*. London: Stevens & Sons Limited, 1959.

sejak awal adalah tidak ingin berkonfrontasi dengan produsen apalagi dengan pemerintah.

Disamping faktor perkembangan sistem perkembangan politik, faktor kedua juga berpengaruh terhadap pembentukan UUPK adalah faktor internal (mikro) kepentingan konsumen Indonesia itu sendiri. Banyaknya kasus yang merugikan konsumen tidak diakhiri dengan penyelesaian yang memuaskan konsumen. Dalam kasus Janizal dkk v. Pt. Kentamik Super International, yang terkenal dengan kasus "Perumahan Narogong Indah" pihak pengembang dimenangkan, bahkan pengembang kemudian menggugat balik konsumen karena dinilai melakukan pencemaran nama baik. Beberapa kasus yang muncul menjadi pemicu bagi tekanan terhadap produsen.

Faktor lain yang turut mendorong pembentukan UUPK di Indonesia adalah perkembangan sistem perdagangan global yang dikemas dalam kerangka *World Trade Organization* (WTO), maupun *Program International Monetary Fund* (IMF) dan *Program Bank Dunia* (*World Trade Organization* (WTO)) diikuti dengan dorongan terhadap Pemerintah Indonesia untuk melakukan harmonisasi hukum nasional dengan hukum internasional di bidang perdagangan. Beberapa ketentuan dalam WTO yang terkait dengan perlindungan konsumen, misalnya kesepakatan di bidang Hak Atas Kekayaan Intelektual (HAKI).

Terlepas dari berbagai kenyataan yang mengemukakan dalam berbagai kebijakan penegakan hukum yang ditempuh pemerintah, dari sisi kepentingan konsumen atas perlindungan konsumen, diundangkannya UUPK merupakan langkah awal untuk melakukan reformasi atas tatanan hukum yang tidak adil, yang dialami konsumen. UUPK sebagai suatu sistem perlindungan konsumen masih memerlukan kemauan politik (*politic will*) dan penjabaran lebih lanjut dalam pelaksanaannya, tanpa melakukan reduksi dan/atau penambahan dalam perumusan-perumusan norma-normanya seperti yang sering terjadi dalam berbagai peraturan perundang-undang. Sebagai suatu sistem UUPK tetap mengacu pada sistem hukum nasional.

Di dalam UUPK, norma-norma (*hukum materiel*) perlindungan konsumen dikelompokkan ke dalam dua kelompok sebagai berikut:

1. Perbuatan yang dilarang bagi pelaku usaha (Bab IV UUPK)
2. Ketentuan pencantuman klausula baku (Bab V UUPK).

Pendapat yang berbeda dari Yusuf Sofie menurutnya pengelompokan ini belum menggambarkan mata rantai hubungan antara pelaku usaha dengan konsumen, dari mulai kegiatan proses produksi barang dan jasa sampai ke tangan konsumen, baik melalui transaksi atau peralihan lainnya yang dibenarkan hukum.⁹¹ Deskripsi mata rantai itu dapat dijumpai, bila pasal-pasal UUPK itu ditelusuri satu demi satu. Oleh karena norma-norma itu mencerminkan kegiatan-kegiatan pelaku usaha, maka sebaiknya secara keseluruhan dikelompokkan sebagai berikut.⁹²

1. Kegiatan produksi dan/atau perdagangan barang dan/atau jasa (Pasal 8 ayat (1), (2), dan (3) UUPK).
2. Kegiatan penawaran, promosi, dan periklanan barang dan/atau jasa (Pasal 9 ayat (1), (2), dan (3), Pasal 10, Pasal 13 ayat (1) dan (2), Pasal 15, Pasal 16, serta Pasal 17 ayat (1) UUPK).
3. Kegiatan transaksi penjualan barang dan/atau jasa (Pasal 17 ayat (2), Pasal 11, Pasal 14, serta Pasal 18 ayat (1), (2), dan (4) UUPK). Pada kedelapan belas norma UUPK tersebut tak dicantumkan unsur kesalahan (unsur opzet atau unsure culpa) sehingga masih belum jelas apakah UUPK menganut doktrin *strict liability* atau tidak. Apalagi pasal 22 UUPK yang mengetahkan sistem pembuktian terbalik menegaskan bahwa ada tidaknya unsur kesalahan dalam kasus-kasus pidana pada Pasal 19 ayat (4) UUPK (kewajiban pelaku usaha untuk memberikan ganti rugi tidak menghapuskan tuntutan pidana), Pasal 20 UUPK (tanggung jawab pelaku usaha periklanan), dan Pasal 21 UUPK (tanggung jawab pelaku usaha importir).

⁹¹ Yusuf, Shofie. *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002. Hlm.33.

⁹² Yusuf, Shofie. *Op. Cit.* Hlm. 33.

Menurut doktrin *strict liability*, suatu tindakan dapat dihukum atas dasar perilaku berbahaya yang merugikan (*harmful conduct*), tanpa mempersoalkan ada tidaknya kesengajaan (*opzet*) atau kelalaian (*culpa*). Tentu saja penerapan doktrin ini tidak mudah pada pelanggaran-pelanggaran UUPK, karena ketentuan pasal 22 UUPK tersebut. Kriminalisasi kedelapanbelas norma UUPK sebagaimana ditegaskan pasal 62 ayat (1) dan (2) UUPK akan menjumpai kesulitan dalam penerapannya terhadap korporasi, karena masih diisyaratkan unsur kesalahan.

Ditinjau dari sudut kebijakan pidana, UUPK telah melakukan kriminalisasi. Sejumlah norma-norma hukum pidana telah diperkenalkan undang-undang ini. Di dalam hukum pidana dikenal asas tidak tertulis bahwa sanksi pidana hanya digunakan sehemat mungkin oleh masyarakat (penggunaan sanksi pidana hanya sebagai *ultimum remedium*). Sementara itu tampaknya norma-norma hukum pidana dalam UUPK sendiri dapat dipandang sebagai upaya-upaya rasional menanggulangi kejahatan, berjalan bersama-sama dengan norma-norma hukum administrasi negara, hukum perdata, dan hukum acara yang terdapat dalam UUPK. Norma-norma hukum pidana UUPK tidak lagi hanya sebagai *ultimum remedium*. Tampaknya telah mulai terjadi pergeseran terhadap penerapan asas tidak tertulis hukum pidana itu sehingga prioritas untuk mengedepankan suatu instrumen hukum dibandingkan instrumen hukum lainnya menjadi tidak relevan dalam penegakan hukum perlindungan konsumen.

Sebagai perbandingan, regim perlindungan konsumen di Inggris telah memandang bahwa hukum pidana (*the criminal Law*) memiliki peran pencegahan yang penting (*an important preventive role*). Atas dasar pencegahan (*prevention*) lebih baik daripada penindakan (*cure*), sejumlah undang-undang di negara itu telah mengedepankan standar-standar keamanan (*standard of safety*) berkenaan barang-barang konsumen pada umumnya serta barang-barang tertentu, seperti: makanan, obat-obatan dan racun. Kontrol hukum pidana sangat luas melalui sejumlah undang-undang, seperti: *The Food Safety Act 1990*, *The Weights and Measures Act 1985*, *The Trade Description Act 1968*, *The Fair Trading Act 1973*, *The Consumer Credit*

Act 1974, dan *Consumer Protection Act 1987*.⁹³ Parlemen di Inggris telah beralih pada penggunaan sanksi-sanksi pidana (*the sanctions of criminal law*) untuk mendukung pelaksanaan pengawasan sebagaimana dikemukakan Lowe dan Woodroffe berikut ini:⁹⁴

“in pursuing its twofold aim_ to protect consumers and to ensure that honest traders are able to make a living on equal terms the need to resort to the malpractices of their dishonest competitors Parliament has increasingly turned to the sanctions of criminal law in its search for control. This approach has the significant advantage for the consumer that expensive and time consuming process of regulationing the rogue its entrusted to public officials who in recent legislation usually have a duty to enforce its provisions”.

Dengan demikian, penegakan hukum norma-norma perlindungan konsumen dipercayakan pada pejabat-pejabat publik (*public officials*). Sementara itu harus dipertimbangkan bahwa perangkat keamanan yang berlebihan akan dengan mudah membuat barang dan jasa yang diperlukan konsumen menjadi begitu mahal. Konsumen yang tak beruntung akan kesulitan untuk mendapatkannya. Dalam hubungan ini biaya-biaya penegakannya (*enforcement costs*) juga harus turut dipertimbangkan, misalkan: pemerintah harus menyiapkan penggajian bagi pejabat-pejabat publik instrumen hukum pidana dan instrumen hukum administrasi negara.

Kendati biaya-biaya sosial (*social costs*) yang ditanggung negara menjadi meningkat, keseimbangan keuntungan yang diperoleh berupa perlindungan keamanan dan keselamatan bagi konsumen dipandang lebih penting. Sejumlah resiko kerugian, dalam hal ini kematian atau cacat fisik yang serius akibat mengkonsumsi produk barang atau jasa, dipandang lebih penting ketimbang biaya-biaya sosial itu. Nyawa atau cacat fisik yang serius lebih berharga dibandingkan dengan yang lain-lainnya.

⁹³ Robert Lowe dan Geoffrey Woodroffe. *Consumer Law and Practice*. London: Sweet & Maxwell, 1999. Hlm. 221-222.

⁹⁴ *Ibid.* Hlm. 221.

BAB IV

TINJAUAN YURIDIS PERTANGGUNJAWABAN PIDANA KORPORASI (PENYEDIA JASA PENERBANGAN) ATAS KECELAKAAN PESAWAT UDARA DILIHAT DARI PERPEKSTIF PERLINDUNGAN KONSUMEN

4.1 Fungsionalisasi Hukum Pidana Berkaitan dengan Perilaku Korporasi (Pelaku Usaha).

Berbagai perubahan senantiasa terjadi, baik secara perlahan sehingga hampir luput dari peninjauan yang biasa, atau yang terjadi begitu cepat sehingga sukar untuk menyatakan dengan pasti adanya lembaga kemasyarakatan yang menetap.⁹⁵

Demikian juga masyarakat, seiring dengan kemajuan yang dialami masyarakat dalam berbagai bidang, bertambah juga peraturan-peraturan hukum. Penambahan peraturan hukum itu tidak dapat dicegah karena masyarakat berharap dengan bertambahnya peraturan tersebut, kehidupan dan keamanan bertambah baik walaupun mungkin jumlah pelanggaran terhadap peraturan-peraturan itu bertambah.⁹⁶

Pertumbuhan dan perkembangan negara suatu masyarakat yang berbentuk negara merupakan suatu pertumbuhan dan perkembangan yang sengaja direncanakan untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Tujuan tersebut pada umumnya ingin dicapai dengan melakukan pembangunan berencana secara nasional untuk mencapai suatu kualitas lingkungan hidup yang sehat dan bermakna, dalam arti suatu keselarasan kehidupan manusia dan masyarakat. Pembangunan nasional tidak hanya untuk mengejar dan memenuhi kebutuhan lahiriah berupa pangan, sandang,

⁹⁵R. Firth. *Ciri-Ciri dan Alam Hidup Manusia*. Bandung: van Hoeve. Hlm. 214.

⁹⁶Hassan Shadily. *Sosiologi untuk Masyarakat Indonesia*. Jakarta: Pembangunan, 1958. Hlm. 273.

perumahan, kesehatan dan sebagainya, tetapi juga terpenuhinya kebutuhan dan kepuasan batiniah yang antara lain berupa rasa aman, rasa keadilan dan sebagainya.

Untuk menjamin keutuhan dan kelangsungan hidup manusia dan masyarakat yang selaras, diperlukan adanya norma atau tatanan tata tertib. Meningkatnya kriminalitas dapat mengganggu kebijakan perencanaan kesejahteraan masyarakat yang ingin dicapai, atau dengan istilah ekologi dapat dikatakan “meningkatnya kriminalitas dapat mencemarkan lingkungan hidup yang sehat dan bermakna” yang justru menjadi tujuan pembangunan nasional.⁹⁷ Oleh karena itu kebijakan perencanaan untuk meningkatkan kesejahteraan sosial harus pula dibarengi dengan kebijakan perencanaan perlindungan sosial. Salah satu bentuk dari perencanaan perlindungan sosial ialah usaha-usaha nasional untuk menanggulangi kejahatan yang biasa disebut dengan “politik kriminal”⁹⁸. Tujuan akhir dari kebijakan kriminil ialah “perlindungan masyarakat” untuk mencapai tujuan utama yang sering disebut dengan berbagai istilah, misalnya “kebahagian warga masyarakat” (*happiness of citizens*), “kesejahteraan masyarakat” (*social welfare*) atau untuk mencapai “keseimbangan” (*equality*).⁹⁹

Mendukung pernyataan di atas, dalam bukunya yang berjudul *Hukum dan Hukum Pidana*, *Sudarto* mengemukakan adanya tiga pandangan tentang hukum, yaitu: pandangan legalistis (ajaran legalisme), pandangan fungsional (ajaran hukum

⁹⁷ Lihat salah satu bunyi pertimbangan Deklarasi Caracas dari Kongres keenam PBB tahun 1980, catatan kaki No.10:

“Menimbang bahwa fenomena kejahatan, melalui pengaruhnya terhadap masyarakat, mengganggu seluruh pembangunan bangsa-bangsa, merusak, kesejahteraan rakyat baik spiritual maupun material, membahayakan martabat kemanusiaan dan menciptakan suasana takut dan kekerasan yang merongsong kualitas hidup.”

⁹⁸ Politik kriminil ialah pengaturan atau penyusunan secara rasional usaha-usaha pengendalian kejahatan oleh masyarakat... Lihat Muladi dan Barda Nawawi. *Teori-teori dan kebijakan pidana*. Bandung: Penerbit Alumni, 1984. Hlm. 157.

⁹⁹ “summary report” dari 34 th. International Training Course yang diselenggarakan oleh UNAFEI di Tokyo tahun 1973 mengemukakan:

“Most of the group members agreed after some discussion that ‘protection of the society’ could be accepted as the final goal of criminal policy, although not the ultimate aim of society, which might perhaps be described by term like ‘happiness of the citizens’, ‘a wholesome and cultural living’, ‘social welfare’ or ‘equality’.”

yang fungsional), dan pandangan kritis (ajaran hukum yang kritis).¹⁰⁰ Ketiga pandangan tentang hukum di atas membantu menjelaskan tempat dan fungsi hukum pidana di masyarakat.

Pandangan legalistis tercermin dalam adagium “setiap orang dianggap mengetahui undang-undang”. Dalam pandangan ini, hukum diidentikkan dengan undang-undang. Cara pandang yang legalistis ini dipengaruhi gerakan positivism dalam ilmu hukum pada abad ke-19 sehingga cara pandang yang legalistis ini kadang-kadang disebut pula cara pandang yang positivistis.¹⁰¹

Cara pandang kedua menekankan pandangan fungsional yang mengkaji fungsi dari asas kemasyarakatan, faktor-faktor sosial, ekonomi dan politik, motif-motif psikologi, serta faktor-faktor keputusan yang non-yuridis lain, memberikan gambaran yang jelas tentang sistem hukum yang dinamis. Sudarto menempatkan pandangan Pound ke dalam pandangan fungsional.¹⁰² Pandangan Pound bahwa hukum sebagai instrumen untuk pengaturan masyarakat (*law as a tool of social engineering*) dan kontrol sosial untuk pengaturan masyarakat politik, yakni negara¹⁰³, mengkehendaki pengukuran seberapa jauh norma-norma, doktrin-doktrin, dan lembaga-lembaga hukum sampai kepada tujuan yang dikehendaki (kemanfaatan sosial). Jadi norma-norma hukum senantiasa diukur berdasarkan efektivitasnya serta bekerja dalam kenyataannya.

¹⁰⁰ Sudarto. *Hukum dan Hukum Pidana*. Bandung: Alumni, 1981. Hlm. 32.

¹⁰¹ Dengan mengutip Gordon, Wignyosoebroto mengemukakan bahwa positivism adalah suatu pandangan yang menuntut agar setiap metodologi yang dipikirkan untuk menemukan kebenaran hendaklah memperlakukan realitas sebagai sesuatu yang eksis, sebagai suatu objektifitas yang harus dilepaskan dari sembarang macam prakonsepsi metafisis yang subjektif sifatnya ke dalam pemikiran huku, positivisme mengkehendaki dilepaskannya pemikiran metayuridis mengenai hukum yang diikuti oleh para eksponen aliran hukum kodrat. Setiap norma hukum haruslah eksis dalam alamnya yang objektif sebagai norma-norma yang positif, yang ditegaskan sebagai wujud kesepakatan kontraktual yang kongkrit antara warga masyarakat (atau wakil-wakilnya). Wignyosoebroto Sutandyo. *Permasalahan Pradigma dalam Ilmu Hukum dalam Wacana (Jurnal Ilmu Sosial Transformatif)*, 2006:6 Tahun II (Gerakan Studi Hukum Kritis), diterbitkan di Yogyakarta oleh Institute for Social Transformation (INSIST). Hlm, 11-20.

¹⁰² Sudarto. *Op. Cit.* Hlm. 14-15.

¹⁰³ Roscoe, Pound. *Interpretations of Legal History*. Florida, USA: WM. W. Gaunt & sons, Inc, 1986. Hlm 77-165.

Senada dengan hal di atas, perlunya kemanfaatan hukum (pidana) bagi masyarakat tercermin pada pandangan-pandangan *Bentham* tentang tujuan-tujuan dari pidana, yaitu:¹⁰⁴

1. Mencegah semua pelanggaran (*to prevent all offenses*),
2. Mencegah pelanggaran yang paling jahat (*to prevent the worst offenses*),
3. Menekan kejahatan (*to keep down unischief*),
4. Menekan kerugian/biaya sekecil-kecilnya (*to act the least expense*).

Memperhatikan tujuan-tujuan dari pidana tersebut, terlihat bahwa betapa besar peranan hukum pidana merupakan kebutuhan yang tidak dapat dielakkan bagi suatu sistem hukum. Penggunaan hukum pidana menurut pandangan fungsional dititikberatkan pada penilaian apakah sanksi pidana itu dapat menciptakan kondisi yang lebih baik. sejalan dengan pandangan utilitarian¹⁰⁵, pandangan ini melihat bahwa ketertiban umum (*public order*) sebagai sarana perlindungan masyarakat. Dengan demikian pembenaran penggunaan hukum pidana bukanlah karena orang melakukan kejahatan, melainkan supaya orang tidak melakukan kejahatan.

Pandangan terakhir yang dikemukakan Sudarto adalah ajaran hukum kritis. Ajaran tersebut memandang pula hukum sebagai bagian dari masyarakat yang disebut oleh Sudarto sebagai hukum dalam masyarakat. Hukum dikaji dengan menggunakan ukuran yang digunakan oleh hukum itu sendiri, yaitu: sejauh mana isi

¹⁰⁴ Muladi dan Arif Barda Nawawi. *Teori-teori dan Kebijakan Pidana*. Bandung: Alumni, 1992.. Hlm. 30.

¹⁰⁵ Muladi dan Arief mengemukakan butir-butir pandangan utilitarian (teori relative atau teori tujuan) sebagai berikut: a. tujuan pidana adalah pencegahan (prevention); b. pencegahan bukan tujuan akhir, tetapi hanya sebagai sarana untuk mencapai tujuan yang lebih tinggi, yaitu: kesejahteraan rakyat; c. hanya pelanggaran-pelanggaran hukum yang dapat dipersalahkan kepada si pelaku saja (misal karena sengaja atau lupa) yang memenuhi syarat untuk adanya pidana; d. pidana harus ditetapkan berdasar tujuannya sebagai alat untuk pencegahan kejahatan; e. pidana melihat ke muka (bersifat prospektif); pidana dapat mengandung unsur pencelaan, tetapi baik unsur pencelaan maupun unsur pembalasan tidak dapat diterima apabila tidak membantu pencegahan kejahatan untuk kepentingan kesejahteraan masyarakat. Muladi dan Barda Nawawi Arief. *Op. Cit.* Hlm. 17.

yang khas yang tersembunyi di balik bentuk yuridis¹⁰⁶ yang universal itu ditentukan oleh perbandingan kekuatan dan struktur kepentingan yang ada di masyarakat.

Watak hukum yang sebenarnya dapat dipahami melalui aspirasi-aspirasi menuju ke hukum yang optimal, yang melekat pada asas-asas hukum, yang ditujukan mengurangi kesewenang-weanangan penguasa dan melindungi hak asasi manusia.¹⁰⁷

Ketiga pandangan tentang hukum di atas dapat membantu menjelaskan tempat dan fungsi hukum pidana di masyarakat. Dua pandangan yang terakhir tampaknya dapat dijadikan dasar dalam mengantisipasi proses modernisasi dan peningkatan pembangunan ekonomi sehingga perlunya dilakukan fungsionalisasi hukum pidana di dalam mengatasi tindak pidana yang dilakukan oleh korporasi (*corporate crime*).

Selanjutnya untuk memperkuat pendapat di atas, **Muladi** mengusulkan agar kecenderungan penggunaan hukum pidana selama ini dengan *asas subsidiaritas*, yaitu hukum pidana ditempatkan sebagai *ultimum remedium*, dipertimbangkan kembali, sebaliknya mendudukan hukum pidana sebagai *primum remedium*, dimana penerapannya tetap mempertimbangkan beberapa hal berikut ini, yaitu:¹⁰⁸

1. Kondisi-kondisi objektif yang berkaitan dengan perbuatan.
2. Hal-hal subjektif yang berkaitan dengan si pelaku.
3. Kerugian yang ditimbulkan oleh perbuatan.
4. Kesan masyarakat terhadap tindak pidana.
5. Perangkat tujuan pemidanaan yang lain.

Masih dengan pemikiran yang sama **Muladi** juga berpendapat, dalam kerangka langkah-langkah yuridis, sekalipun pada umumnya pendayagunaan

¹⁰⁶ Menurut Subekti dan Tjitrosoedibio, makna yuridis, yaitu: "menurut hukum", makna-makna dilawankan dengan "menurut kebijaksanaan". Subekti dan Tjitrosoedibio, *Kamus Hukum*. Jakarta: Pradnya Paramita, 1983. Hlm. 67.

¹⁰⁷ Sudarto. *Op. Cit.* Hlm. 17-18.

¹⁰⁸ Muladi. *Op. Cit.* Hlm. 4.

hukum perdata dan hukum administrasi merupakan *primum remedium* dan hukum pidana sebagai *ultimum remedium*, namun diharapkan dalam hal-hal tertentu penggunaan hukum pidana dapat diutamakan dengan mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:¹⁰⁹

1. *The degree of loss to the public;*
2. *The level of complicity by high corporate;*
3. *The duration of the violation;*
4. *The frequency of the violation by the corporation;*
5. *Evidence on intent to violate;*
6. *Evidence of extortion, as in bribery cases;*
7. *The degree of notoriety engendered by the media;*
8. *Precedent in law;*
9. *The history of serious violation by the corporation.*
10. *Deterrence potential;*
11. *The degree of cooperation evinced by the corporation.*

Dalam hal hukum pidana dipilih, maka sanksi-sanksi yang dapat dimanfaatkan adalah sebagai berikut (sepanjang hukum positif memungkinkan): 1.Denda; 2.Pidana bersyarat/pidana pengawasan; 3.Pidana kerja sosial; 4.Pengumuman keputusan hakim; 5.Ganti rugi dan 6.Pelbagai sistem tindakan tata tertib.

Fungsionalisasi hukum pidana sebagaimana diusulkan Muladi di atas memang relevan dengan situasi dan kondisi aktivitas ekonomi pada era perdagangan bebas sekarang ini. Teori pelaku fungsional yang dikemukakan B.V.A Roling sejalan dengan ide fungsionalisasi hukum pidana. Menurut teori ini, sebagian besar delik tidak hanya dapat dilakukan pribadi kodrati, tetapi juga oleh korporasi sehubungan dengan fungsinya dalam masyarakat.¹¹⁰

¹⁰⁹ Muladi. *Hak Asasi Manusi, Politik dan Sistem Peradilan Pidana*. Semarang: Badan Penerbitan Universitas Diponegoro, 2002. Hlm. 172-173.

¹¹⁰ Van Bemmelen, J.M. *Hukum Pidana 1: Hukum Pidana Material Bagian Umum* (Diterjemahkan oleh Hasnan). Bandung: Binacipta, 1987. Hlm. 235.

Namun penggunaan sanksi pidana berkaitan dengan hal-hal tertentu di atas bukannya tanpa pembatasan. Menurut Bassiouni disiplin hukum pidana bukan hanya pragmatis tetapi juga suatu disiplin yang berdasar dan berorientasi pada nilai (*not only pragmatic but also value-based and value-oriented*)¹¹¹. Ini berarti pidana hanya dibenarkan apabila ada suatu kebutuhan yang berguna bagi masyarakat; suatu pidana yang tidak diperlukan, tidak dapat dibenarkan dan berbahaya bagi masyarakat. Selanjutnya bahwa penggunaan sanksi pidana harus disepadankan dengan kebutuhan untuk melindungi dan mempertahankan kepentingan-kepentingan sosial¹¹² dan batas-batas penerapan sanksi pidana ditetapkan berdasarkan kepentingan-kepentingan tersebut dan nilai-nilai yang mewujudkannya.

Sanksi pidana yang diatur di dalam UUPK, dalam batas-batas tertentu dipandang sepadan dengan kebutuhan untuk melindungi dan mempertahankan kepentingan-kepentingan lebih 200 juta lebih konsumen Indonesia yang secara khusus telah dirumuskan sebagai hak-hak konsumen dalam UUPK (pasal 4 UUPK). Dari sinilah penulis dapat mengetahui bahwa hukum pidana sebagai sarana perlindungan masyarakat (*social defence*) digunakan untuk mewujudkan kepentingan-kepentingan masyarakat¹¹³.

¹¹¹ M. Cherif Bassiouni. *Substantive Criminal Law*. 1978. Hlm. 78.

¹¹² Kepentingan-kepentingan sosial tersebut menurut Basiouni ialah:

1. Pemeliharaan tertib masyarakat;
2. Perlindungan warga masyarakat dari kejahatan, kerugian atau bahaya-bahaya yang tak dapat dibenarkan, yang dilakukan oleh orang lain;
3. Memasyarakatkan kembali (resosialisasi) para pelanggar hukum;
4. Memelihara atau mempertahankan integritas pandangan-pandangan dasar tertentu mengenai keadilan sosial, martabat kemanusiaan dan keadilan individu.

¹¹³ Kepentingan-kepentingan masyarakat itu, yaitu: 1. Pemeliharaan tertib masyarakat, 2. Perlindungan masyarakat dari kejahatan, kerugian atau bahaya-bahaya yang tidak dapat dibenarkan, yang dilakukan orang lain, 3. Pemasyarakatkan kembali (resosialisasi) apra pelanggar hukum, 4. Pemeliharaan/pemantapan integritas pandangan-pandangan dasar tentang keadilan sosial, martabat kemanusiaan dan keadilan sosial. Muladi dan Arief, Barda Nawawi. *Op. Cit.* Hlm. 166.

Seperti telah dijelaskan pada bab sebelumnya bahwa diundangkannya UUPK merupakan langkah awal untuk melakukan reformasi atas tatanan hukum yang tidak adil, yang dialami konsumen selama ini. Sejalan dengan hal tersebut, disebutkan di bagian menimbang Undang-undang Perlindungan Konsumen keberadaan undang-undang ini adalah untuk mewujudkan keseimbangan perlindungan kepentingan konsumen dan pelaku usaha sehingga tercipta perekonomian yang sehat.

4.2 Unsur-unsur Perlindungan Konsumen berkaitan dengan Jasa Penerbangan

4.2.1 Keselamatan Penerbangan

Keselamatan penerbangan menempati urutan utama dalam unsur-unsur dari sistem perlindungan bagi konsumen, karena langsung mengenai kepentingan konsumen (penumpang) yang paling utama, yaitu jiwanya.

Unsur keselamatan penerbangan mempunyai beberapa aspek yang amat relevan dengan perlindungan terhadap konsumen, yang satu dengan yang lainnya mempunyai hubungan yang erat dan tidak dapat dipisah-pisahkan.

A. Desain dan Konstruksi pesawat udara

Satu-satunya sarana angkutan udara dan penerbangan adalah pesawat udara, yaitu "setiap alat yang memperoleh gaya angkat dan reaksi udara".¹¹⁴ Tahap pertama dari keselamatan penerbangan adalah desain dan konstruksi pesawat udara yang dapat terbang dengan selamat.

¹¹⁴ Definisi dalam UU No. 83 tahun 1958 tentang penerbangan. Definisi ICAO adalah "setiap alat yang memperoleh gaya angkat aerodinamis dari reaksi udara". (ICAO-Lexicon of Terms Used in Internasional civil Aviation).

Suatu aspek yang patut diperhatikan pada desain dan konstruksi pesawat udara adalah aspek “*crashworthiness*” suatu pesawat udara, yaitu sifat-sifat atau karakteristik pesawat udara yang sedemikian rupa, sehingga pada suatu kecelakaan yang seharusnya “*survivable*” tidak ada penumpang yang cedera atau luka parah.¹¹⁵

Dalam sistem perlindungan hukum bagi konsumen suatu pengawasan terhadap industri pembuatan pesawat udara mutlak diperlukan.

B. Kelaikan udara

Selain dari desain dan konstruksi yang secara maksimal dapat menjamin keselamatan penerbangan, setelah selesai pembuatannya, untuk pengoperasiannya pesawat udara harus selalu berada dalam kelaikan laik udara. Suatu sertifikat kelaikan udara merupakan suatu bukti bahwa pesawat udara telah dinyatakan memenuhi syarat-syarat untuk dapat terbang dengan selamat, dalam batas-batas kemampuan yang ditetapkan oleh desain dari konstruksinya. Sertifikat kelaikan udara sendiri dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan, yang artinya adanya peran pemerintah dalam hal terciptanya suatu kondisi dunia penerbangan yang selalu aman dan nyaman.

C. Perawatan Pesawat

Perawatan pesawat yang rutin umumnya dilakukan oleh perusahaan penerbangan sendiri, sedangkan overhaul dilakukan oleh perusahaan-perusahaan yang khusus yang mempunyai peralatan dan keahlian untuk melaksanakannya.

Kelaikan udara harus ditunjang oleh perawatan pesawat udara yang dilakukan terus menerus dan karenanya perawatan pesawat merupakan suatu aspek yang harus mendapatkan pengawasan yang ketat.

¹¹⁵ Cf. Donnely, Daniel. “Aircraft Crashworthiness Plaintiff’s Viewpoint”, dan Gt Whitehead, Jr. “Some Comments on Crashworthiness”. *Journal of Air Law and Commerce*, vol 42, 1976, number 2.

Dalam Civil Aviation Safety (CASR) Indonesia¹¹⁶ ditetapkan bahwa perawatan pesawat udara hanya dapat dilakukan oleh *approved organization*¹¹⁷. Organisasi-organisasi demikian harus mempunyai prasarana perawatan yang lengkap dan mempunyai teknisi yang mempunyai kualifikasi untuk itu. Dalam sistem perlindungan bagi konsumen, kecakapan teknisi ini harus secara berkala dibina untuk menyesuaikan kecakapannya dengan perkembangan-perkembangan baru dalam teknologi penerbangan.

Dalam hal perawatan pesawat maka pihak yang paling berperan adalah perusahaan penyedia jasa penerbangan (pelaku usaha). Disini setiap pelaku usaha berdasarkan hukum perlindungan konsumen berkewajiban memberikan informasi yang benar kepada konsumen terhadap perawatan yang dilakukannya. Ini berkaitan dengan kewajiban pelaku usaha yang lainnya dimana pelaku usaha wajib menjamin bahwa jasa yang diperdagangkan sesuai dengan standar mutu yang berlaku (kelaikan udara).

D. Pengoperasian pesawat udara

Pengoperasian pesawat udara merupakan bentuk suatu kegiatan yang membawa masalah-masalah yang kompleks. Pengaturan pertama dalam rangka pengoperasian pesawat udara ditujukan pada pengaturan lalulintas udara, dan di Indonesia dapat di jumpai dalam "*Luchtverkeersverordening*", (Staatsblad 1936 1936 No. 425) yang merupakan peraturan pelaksanaan dari *Luchtvaarbesluit* 1932 (Staatsblad 1933 No. 118).

Selanjutnya aturan yang lain yang mengatur masalah pengoperasian pesawat udara adalah Staatsblad 1936 no. 426, yang isinya untuk sebagian terdapat juga dalam CASR, misalnya tentang pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, pengawasan atas personal udara, pengawasan atas sarana penerbangan dan hal-hal

¹¹⁶ Keputusan Menteri Perhubungan Udara No. T.11/2/4U-30 November 1960, teks peraturan ditulis dalam bahasa inggris.

¹¹⁷ Part 58... CASR.

lain yang tidak atau belum diatur dalam peraturan-peraturan lain seperti ketentuan-ketentuan mengenai angkutan penumpang dan barang: sifat muatan dan perlengkapan pesawat.

E. Awak Pesawat (*Flight Crew*)

Suatu unsur utama dalam usaha perlindungan bagi konsumen adalah awak pesawat, khususnya dari segi keselamatan penerbangan dan pelayanan.

Suatu pesawat udara, bagaimanapun baik konstruksi dan kemampuannya, “*permormance*”nya tergantung pada penerbang yang mengemudikannya. Oleh karena itu dapat dipahami bahwa penerbang merupakan salah satu faktor utama dalam rangka keselamatan penerbangan, disamping personil perawatan dan lain-lain.

Seorang penerbang (pilot), ditinjau dari beberapa aspek adalah orang pilihan, yang tidak boleh mempunyai cacad baik rohani maupun jasmani. Syarat-syarat untuk menjadi seorang penerbang harus berat dan sebelum dapat menjadi seorang penerbang yang membawa pesawat udara beberapa puluh juta US Dolar dan beberapa ratus penumpang yang mengandung potensi klaim ganti rugi yang mungkin berjumlah beberapa ratus juta US Dolar pula, harus melalui beberapa tingkatan seleksi yang ketat.

Sayangnya yang terjadi adalah baru ketika dalam suatu keadaan darurat terlihat mutu yang sebenarnya dari seorang penerbang, dan biasanya sudah terlambat, khususnya pada kecelakaan yang fatal (*accident*).

Selanjutnya yang menjadi masalah dan perlu mendapat perhatian pula adalah ketatnya seleksi personel dan masalah penjadwalan waktu tugas dan waktu istirahat yang tepat, yang dengan sendirinya dapat berbeda-beda untuk tiap jenis pesawat dan lamanya penerbangan. Dalam hal ini peran dari manajemen dari perusahaan maskapai penerbangan sangatlah penting. Suatu maskapai akan diisi oleh pemsonel-personel yang handal akan tergantung terhadap proses perekrutan yang

dijalankan oleh perusahaan. Begitu juga masalah penjadwalan personel, manajemen harus benar-benar cermat dalam menyusun *flight schedule* untuk seorang *flight crew*-nya khususnya penerbang.

Suatu hal yang perlu diperhatikan dalam rangka keselamatan penerbangan ialah daya tahan seorang penerbang dalam lamanya mengemudikan pesawat udara. Walaupun daya tahan seseorang berbeda untuk setiap individu, dan tergantung antara lain pada usia, harus ditentukan suatu batas yang obyektif yang berlaku untuk semua penerbang dengan tujuan utama untuk mencegah timbulnya kelelahan. Disinilah dibutuhkan kecermatan dari manajemen perusahaan untuk mengaturnya.

F. Prasarana Penerbangan

Setelah sebelumnya pesawat udara dan awak pesawat, peranan dalam operasi penerbangan sebagai unsur perlindungan bagi konsumen jasa penerbangan adalah prasarana penerbangan, yaitu pelabuhan udara dengan segala alat bantu dan fasilitasnya mulai dari alat bantu navigasi yang paling mutakhir sampai ruang tunggu yang cukup nyaman bagi penumpang.

Prasarana lain adalah rambu-rambu lalu lintas udara atau alat bantu navigasi yang terletak di luar pelabuhan udara. Perawatan prasarana ini merupakan unsur yang mendapatkan tempat dalam rangka perlindungan bagi konsumen.

4.2.2 Keamanan Penerbangan

Aspek kedua yang merupakan unsur dalam suatu sistem perlindungan hukum bagi konsumen jasa penerbangan adalah aspek keamanan penerbangan. Secara fisik aspek keamanan merupakan suatu aspek yang paling terasa oleh konsumen jasa angkutan udara di samping kecelakaan pesawat udara, yang termasuk hal yang dicoba dicegah dengan ketentuan-ketentuan mengenai keselamatan penerbangan.

Aspek keamanan penerbangan sendiri menjadi perhatian khusus semenjak terjadinya peristiwa pembajakan udara pertama yang terjadi pada tahun 1947. Di

samping tindak pidana yang bersifat menyolok, seperti pembajakan atau sabotase, memang sudah lama pula terjadi pencurian, perampokan barang dari gudang dan sebagainya yang dapat digolongkan pada tindak pidana biasa akan tetapi yang khusus mendapat perhatian dalam konvensi-konvensi internasional adalah tindak pidana yang lebih langsung dirasakan akibatnya oleh para penumpang pesawat udara, seperti halnya dengan pembajakan.

Setelah dijelaskan beberapa unsur dalam perlindungan konsumen di atas, berkaitan dengan peran perusahaan maskapai penerbangan maka dapat disimpulkan bahwa perusahaan terkait dengan unsur perawatan pesawat dan awak pesawat (*flight crew*). Apabila terjadi suatu kecelakaan pesawat udara dan penyebab kecelakaan tersebut mengindikasikan adanya keterlibatan perusahaan maskapai penerbangan maka unsur-unsur yang terkait adalah dua hal yang disebut di atas.

Tingginya angka kecelakaan pesawat udara yang terjadi di Indonesia akhir-akhir ini ditandai dengan banyaknya bermunculan perusahaan-perusahaan maskapai penerbangan yang baru. Munculnya beberapa maskapai penerbangan baru di negeri ini, tidak bisa dilepaskan dari kebijakan pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 1/2001, yang kemudian direvisi dengan Keputusan Menteri Nomor KM 81/2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara. Dengan banyaknya maskapai penerbangan maka dengan sendirinya akan menimbulkan suatu iklim persaingan yang kompetitif. Sehingga perusahaanpun dibuat untuk mencari cara atau strategi untuk dapat mengambil "hati" konsumen agar konsumen menggunakan produk (jasa penerbangan) yang perusahaan tawarkan. Hal inilah yang membuka era "*low cost carrier (penerbangan murah)*" di Indonesia, sebagai sistem yang menawarkan harga tiket yang kompetitif dengan melakukan efisiensi operasional .

Selama ini perusahaan penerbangan melakukan pemotongan biaya operasional yang timbul sebagai konsekuensi penerapan "*low cost carrier*". Namun berdasarkan aturan penerbangan dunia, yaitu *International Civil Aviation Organization (ICAO)* dan *Federal Aviation Administration (FAA)* masalah

kemananan dan keselamatan tetap menjadi prioritas. Kedua komponen tersebut sifatnya adalah mutlak (*default*), tidak boleh diutak atik dengan alasan apa pun.

Dalam Kenyataan saat ini beberapa kecelakaan pesawat udara yang terjadi, disebabkan oleh karena tidak berfungsinya alat-alat yang menunjang keselamatan penerbangan secara optimal. Seperti yang terjadi pada kasus tambolaka di mana pesawat milik maskapai penerbangan Adam Air mendarat darurat akibat melencengnya pesawat tersebut dari jalur penerbangan yang seharusnya. Menurut hasil investigasi hal ini disebabkan oleh tidak berfungsinya sistem navigasi dan komunikasi pesawat tersebut. Selanjutnya kasus tersebut akan dibahas dan menjadi contoh kasus dalam penelitian ini, karena diindikasikan sangat “kental” sekali peran perusahaan sehingga terjadi peristiwa tersebut.

Tingginya angka kecelakaan beberapa tahun terakhir ini dengan berlakunya sistem *low cost carrier* menimbulkan beberapa asumsi dari kalangan bahwa beberapa kecelakaan pesawat yang terjadi akibat dari perusahaan tidak memprioritaskan unsur keselamatan khususnya terkait dengan efisiensi biaya operasional akibat penerapan *low cost carrier*. Senada dengan hal tersebut YLKI sebagai lembaga yang memfokuskan diri terhadap masalah perlindungan konsumen pada tahun 2003 mengadakan studi tentang Dampak Banting Harga Bagi Konsumen Penerbangan mengindikasikan banyak kelemahan dan dugaan berkurangnya layanan keselamatan dari operator. Berdasarkan studi tersebut dibuktikan bahwa adanya korelasi antara penerapan *low cost carrier* dengan turunnya mutu pelayanan keselamatan. Studi tersebut juga diperkuat dengan laporan ICN (2002) yang menyatakan bahwa harga murah ini ternyata dikompensasi dengan turunnya mutu layanan, dalam hal ini *tangible*.¹¹⁸

¹¹⁸ *Warta Konsumen*. Edisi Februari 2007. Hlm. 12.

4.3 Ketentuan Undang-undang No.8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang relevan bagi Pelaku Usaha Jasa Penerbangan.

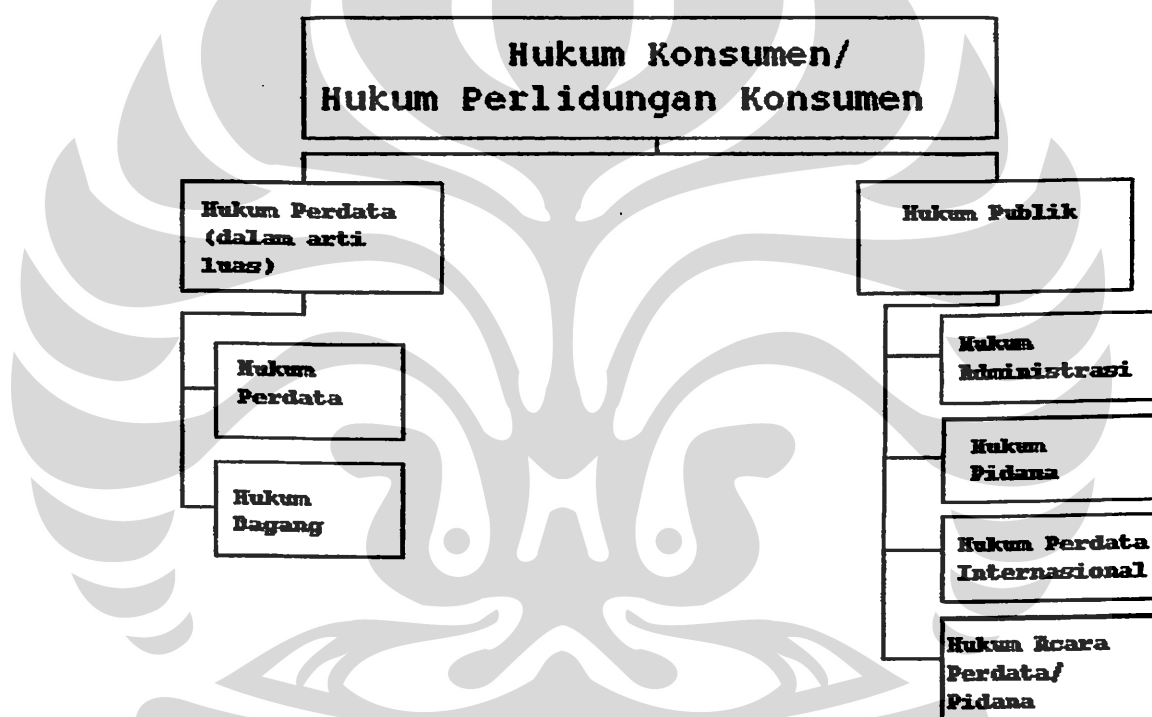
4.3.1 Kebijakan Penanggulangan Tindak Pidana Korporasi dalam Perspektif Perlindungan Konsumen

Studi tentang hukum pidana tidaklah hanya bertujuan memperoleh pengetahuan hukum pidana yang sekarang sedang berlaku sebagai hukum positif, melainkan juga memahami dan menjelaskan bagaimana sistem peradilan pidana itu berlangsung. Apa yang sedang terjadi di masyarakat dengan berbagai aktivitasnya yang begitu kompleks. Apa yang sedang terjadi di masyarakat dengan berbagai aktivitasnya yang begitu kompleks, tidak luput menjadi perhatian bidang hukum ini, termasuk fenomena tindak pidana korporasi (*corporate crime*) yang merugikan konsumen, sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya. Secara universal, berdasarkan berbagai hasil penelitian dan pendapat para pakar, ternyata konsumen umumnya berada pada posisi yang lebih lemah dalam hubungannya dengan pengusaha (*corporate*), baik secara ekonomis, tingkat pendidikan, maupun kemampuan atau daya bersaing/daya tawar. Kedudukan konsumen ini, baik yang bergabung dalam suatu organisasi apalagi secara individu, tidak seimbang dibandingkan dengan kedudukan pengusaha. Oleh sebab itu, untuk menyeimbangkan kedudukan tersebut dibutuhkan perlindungan pada konsumen.

Negara mempunyai kewajiban melindungi seluruh warga negaranya tanpa terkecuali dimanapun ia berada menurut tata kehidupan masyarakat beradab yang menjunjung tinggi norma-norma hukum. Kewajiban negara ini dijalankan oleh pemerintah dalam arti luas (eksekutif, yudikatif dan legislatif), sesuai dengan salah satu tujuan dibentuknya pemerintah negara Indonesia sebagaimana diamanatkan alinea keempat Pembukaan Undang-undang Dasar 1945. Sebagai reaksi dari fenomena tindak pidana korporasi tersebut maka negara berkewajiban untuk menjalankan fungsinya yaitu melindungi warga negaranya. Salah satu instrumen yang menjadi produk dari negara untuk melindungi warga negaranya adalah norma hukum.

Dijelaskan sebelumnya bahwa hukum perlindungan konsumen tersebar dalam bentuk peraturan perundang-undangan dan berbagai cabang hukum perdata, hukum dagang, hukum pidana, dan hukum administrasi negara, yang kadang-kadang tampak melindungi konsumen. Penjelasan tersebut dapat digambarkan melalui bagan berikut:¹¹⁹

TABEL 4
Struktur Hukum Perlindungan Konsumen



Hukum pidana sebagai salah satu unsur dari Hukum Publik yang penting dalam melindungi kepentingan masyarakat, termasuk kepentingan masyarakat konsumen, dari perbuatan-perbuatan (tindak pidana berbentuk kejahatan atau pelanggaran) yang merugikan, baik harta benda, kesehatan tubuh maupun ancaman terhadap jiwa mereka. Sebelumnya sudah dibahas bahwa sifat hukum pidana sebagai *ultimum remedium* masih banyak diikuti sebagai besar ahli hukum dan

¹¹⁹ Az, Nasution. *Konsumen dan Hukum*. Ibid. Hlm. 139.

praktisi hukum di Indonesia, meskipun pemberlakuan sejumlah undang-undang yang termasuk dalam kategori hukum-hukum sektoral seperti Undang-undang Perlindungan Konsumen, telah meretas suatu dimensi baru dari hukum pidana. Bila semula hukum pidana mempunyai fungsi yang subsider, artinya sanksi dalam hukum pidana, berupa sanksi yang negatif, baru diterapkan bila sarana-sarana atau upaya-upaya yang ada, seperti: instrumen-instrumen hukum perdata, hukum dagang dan hukum administrasi negara, dianggap belum dapat memberikan pemecahan masalah-masalah hukum yang ada di masyarakat secara memadai, kini mutlak diperkenalkan bahwa fungsi yang subsider itu berjalan bersama-sama dengan instrumen-instrumen hukum yang lainnya dalam penegakan hukum. Ada kemungkinan ia tak lagi hanya mengemban fungsi yang subsider itu.

Kini Undang-undang Perlindungan Konsumen yang sudah lama ditunggu-tunggu konsumen telah terbit (Undang-undang No.8 Tahun 1999). Sekalipun demikian di dalam pasal 64 UUPK dinyatakan bahwa "... kesemua undang-undang yang ada dan berkaitan dengan perlindungan konsumen tetap berlaku, sepanjang tidak bertentangan atau telah diatur khusus oleh undang-undang". Berdasarkan penjelasan umum UUPK disebutkan, bahwa disamping UUPK pada dasarnya bukan merupakan awal dan akhir dari hukum yang mengatur tentang perlindungan konsumen, sebab sampai pada terbentuknya UUPK telah ada beberapa undang-undang yang materinya melindungi kepentingan konsumen. Yang harus diingat juga bahwa kedudukan UUPK menurut penjelasan umumnya adalah payung yang mengintegrasikan dan memperkuat penegakan hukum bidang perlindungan konsumen.

Dijelaskan sebelumnya bahwa UUPK bersifat sebagai payung hukum yang mengatur secara sektoral mengenai perlindungan konsumen. Terjadi perubahan paradigma berpikir di dalam UU No.8 tahun 1999 (UUPK) khususnya di bidang hukum pidana. Sebelumnya hukum pidana "tidak terlepas dari konteks manusia sebagai pelaku tindak pidana", namun di dalam UUPK terjadi pergeseran dimana pandangan bahwa hanya manusia yang pada prinsipnya dapat diperlakukan sebagai subjek hukum dapat disimpangi.

Menurut Heide, saat ini yang menjadi pokok soal dari hukum pidana adalah “tindakan”, “pelepasan konteks manusia” ini, berkaitan erat dengan kenyataan bahwa semakin lama orang semakin condong pada pendekatan fungsional terhadap hukum pidana, dimana yang menjadi pusat perhatian adalah makna sosial dan normatif dari suatu tindakan, yaitu apakah si tersangka telah memainkan peranan sosialnya secara tepat atau tidak.¹²⁰

Berkaitan dengan subjek hukum pidana korporasi dapat ditemukan bahwa di dalam UUPK ada kemungkinan hal tersebut dapat terjadi, hal tersebut dapat kita ditafsirkan di dalam bunyi pasal 1 angka 3, yaitu:

“Pelaku usaha adalah setiap orang perseorangan atau badan hukum baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.”

Selanjutnya definisi pelaku usaha tersebut kita kaitkan dengan aturan yang mengatur masalah unsur pidananya di dalam UUPK. Berbicara mengenai pemidanaan maka akan berkaitan erat dengan keberadaan sanksi. Sanksi pidana diatur di dalam pasal 61 hingga pasal 63 UUPK. Berdasarkan bunyi pasal 61 UUPK, secara jelas memperlihatkan suatu bentuk pertanggungjawaban pidana yang dapat diminta tidak hanya kepada pengurusnya saja tetapi kepada perusahaannya juga. Bunyi pasal tersebut, adalah sebagai berikut;

Pasal 61

“Penuntutan pidana dapat dilakukan terhadap pelaku usaha dan/atau pengurusnya”.¹²¹

¹²⁰ Miru A & Yodo S. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2005. Hlm. 283.

¹²¹ Indonesia. *Undang-undang Perlindungan Konsumen*. UU No.8 Tahun 1999. LN No.42 Tahun 1999, TLN No.3821.

Melalui ketentuan pasal tersebut dapat disimpulkan bahwa perusahaan dinyatakan sebagai salah satu subjek hukum pidana.

Berikutnya penulis akan menjabarkan bentuk sanksi apa saja yang dapat dikenakan kepada pelaku usaha yang diatur di dalam pasal 62 UUPK, adalah sebagai berikut:

Pasal 62

- (1) Pelaku usaha yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8, Pasal 9, Pasal 10, Pasal 13 ayat (2), Pasal 15, Pasal 17 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf e, ayat (2) dan Pasal 18 dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima tahun atau pidana denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).
- (2) Pelaku usaha yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11, Pasal 12, Pasal 13 ayat (1), Pasal 14, Pasal 16, dan Pasal 17 ayat 91) huruf d dan huruf f dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau pidana denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (3) Terhadap pelanggaran yang mengakibatkan luka berat, sakit berat, cacat tetap, atau kematian diberlakukan ketentuan pidana yang berlaku.¹²²

Berdasarkan aturan di atas maka yang menjadi pertanyaan adalah apakah semua jenis sanksi pidana dapat dikenakan kepada pelaku usaha dalam hal ini adalah korporasi? Mengingat korporasi sebagai subjek hukum pidana bukan sebagai manusia tetapi sebagai *rechtspersoon*, maka sanksi pidana yang dapat dikenakan atas tindak pidana yang dilakukan hanyalah dalam bentuk sanksi pidana yang berupa pidana denda, sekalipun perbuatan pidana yang terjadi mengakibatkan konsumen luka berat, sakit berat, cacat tetap bahkan hingga meninggal dunia. Untuk memperjelasnya penulis mengambil contoh yang dapat dilihat dalam tulisan

¹²² *Ibid.*

Strien¹²³, yang mengemukakan putusan pengadilan Leeuwarden 1987 berkenaan dengan perbuatan pidana yang dilakukan sebuah rumah sakit yang mengakibatkan meninggalnya pasien rumah sakit tersebut. Atas perbuatan pidana ini, rumah sakit dikenakan hukuman membayar denda sebesar 25.000 gulden. Dalam kasus ini, peristiwa diawali oleh seorang montir sewaktu memperbaiki alat narcose, menukarkan gas oksigen dengan sambungan gas “tertawa” dan atas perbuatan itu seorang pasien mendapatkan gas “tertawa” dan bukan gas oksigen, akibatnya pasien tersebut meninggal dunia. Dalam pemeriksaan di pengadilan terbukti bahwa di rumah sakit tersebut, peralatan (operasi) diperlakukan dengan sangat ceroboh. Hampir tidak ada kontrol atas pemeliharaan peralatan, tidak ditemukan adanya instruksi yang jelas tentang cara pelaksanaan reparasi alat-alat yang rusak dan selain itu kepala bagian pemeliharaan alat, kurang mengontrol apa yang dilakukan para montir terhadap alat-alat tersebut. Lebih dari itu, di rumah sakit ini juga terbukti menggunakan peralatan narcose yang tidak lagi tercatat di bagian administrasi, sehingga alat-alat seperti ini tidak lagi dikontrol dan mendapatkan “service” secara teratur. Sidang pengadilan memutuskan, bahwa tidak saja montir tersebut bersalah, tetapi juga seluruh rumah sakit bertanggung jawab atas meninggalnya pasien tersebut.

Bedasarkan ilustrasi di atas dan bila dikaitkan dengan korporasi sebagai pembuat, maka penulis berkesimpulan sanksi pidana yang dikenal dalam UUPK ada 2 (dua) tingkatan, yaitu sanksi pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau pidana denda paling banyak sebesar Rp. 2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah) dan sanksi pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau pidana denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Ketentuan Pasal 62 ini juga memberlakukan dua aturan hukum sesuai tingkat pelanggaran yang dilakukan oleh pelaku usaha, yaitu pelanggaran

¹²³ A.L.J. Van Strien. *Badan Hukum Sebagai Pelaku Tindak Pidana Lingkungan, dalam Schiffmeister, D., Kekhawatiran Masa Kini (Pemikiran Mengenai Hukum Pidana Lingkungan Hidup dalam Teori & Praktek)*. Terjemahan: Tristam R Moeliono. Bandung: Citra Aditya Bakti, 1994. Hlm. 266-267.

mengakibatkan luka berat, sakit berat, cacat tetap, atau kematian diberlakukan ketentuan hukum pidana sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) berdasarkan pada ayat (3), sementara di luar dari tingkat pelanggaran tersebut berlaku ketentuan pidana dalam Undang-undang Perlindungan Konsumen (Pasal 63 ayat (1) dan ayat (2) UUPK).

Khusus menyangkut istilah pelanggaran yang dipergunakan dalam rumusan Pasal 62, khususnya Pasal 62 ayat (3) masih perlu ditinjau kembali karena akibat-akibat dari pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 62 ayat (3) tersebut, di dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) dikualifikasi sebagai kejahatan.

Sanksi pidana yang berupa denda sebagaimana dikemukakan di atas, dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) termasuk dalam jenis hukuman pokok sebagaimana dapat dilihat dalam Pasal 10 yang menentukan bahwa:

Hukuman-hukuman ialah:

a. Hukuman-hukuman pokok

1. Hukuman mati,
2. Hukuman penjara,
3. Hukuman kurungan,
4. Hukuman denda.

b. Hukuman-hukuman tambahan:

1. Pencabutan hak-hak tertentu,
2. Perampasan barang tertentu,
3. Pengumuman keputusan hakim.

Menjadi masalah apabila sanksi pidana berupa denda yang dijatuhkan atas perbuatan pidana yang dilakukan pelaku usaha berbadan hukum, hanya dipandang sekedar “ongkos” sebagaimana halnya ongkos yang harus dikeluarkan dalam rangka operasional produksi suatu perusahaan. Mengenai hal ini lebih jelasnya dikemukakan oleh Susanto bahwa, melihat praktek penegakan hukum terhadap pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan korporasi, agaknya bagi korporasi,

pelanggaran hukum hanya dipandang sekedar ongkos, yakni biaya atau pengurangan dari keuntungan “melalui denda” yang dikalkulasikan dan diperhitungkan sebelumnya dengan cara yang sama seperti halnya dengan setiap ongkos yang harus dikeluarkan untuk menghasilkan dan memasarkan produk dari korporasi yang bersangkutan.¹²⁴

Adanya sanksi pidana (denda) yang dipandang sekedar ongkos operasional produksi atau pemasaran seperti itu, akan mengakibatkan perusahaan sebagai subjek hukum pidana tidak menjadi jera atau sanksi pidana (denda) yang dimaksud tidak mengubah perilaku perusahaan yang dimaksud. Akibatnya perbuatan pidana dapat selalu berulang. Jika dalam hal ini pemberlakuan sanksi pidana denda saja terjadi, dan masih belum cukup istimewa sanksi denda yang dimaksud jumlahnya kecil sehingga harus ada pertimbangan terhadap kemungkinannya memberikan sanksi tambahan sebagaimana diatur di dalam Pasal 63 UUPK.

Pasal 63

“Terhadap sanksi pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 62, dapat dijatuhkan hukuman tambahan, berupa:

- a. Perampasan barang tertentu;
- b. Pengumuman keputusan hakim;
- c. Pembayaran ganti rugi;
- d. Perintah penghentian kegiatan tertentu yang menyebabkan timbulnya kerugian konsumen;
- e. Kewajiban penarikan barang dari peredaran; atau
- f. Pencabutan izin usaha.¹²⁵

Bila kita telaah lebih lanjut di dalam pasal 63 di atas khususnya di dalam butir c dimana jenis hukuman tambahannya adalah pembayaran ganti rugi.

¹²⁴ Susanto, IS. *Kejahatan Korporasi*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 1995. Hlm. 30.

¹²⁵ Indonesia. *Op. Cit.*

Pengaturan masalah ganti rugi di dalam sanksi pidana merupakan suatu bentuk inkonsistensi pembentuk undang-undang. Sebagaimana diketahui bahwa ganti kerugian merupakan kajian dari hukum perdata dan bukan hukum pidana.

4.3.2 Hak dan Kewajiban Konsumen

Telah dijelaskan sebelumnya bahwa keberadaan Undang-undang Perlindungan Konsumen seperti dua sisi mata uang. Dimana satu sisi keberadaan UUPK untuk melindungi kepentingan konsumen dan di sisi yang lainnya keberadaan UUPK juga untuk melindungi kepentingan pelaku usaha. UUPK tidak hanya mencantumkan hak-hak dan kewajiban-kewajiban dari konsumen, melainkan juga hak-hak dan kewajiban-kewajiban dari pelaku usaha. Namun, terlihat bahwa hak yang diberikan kepada konsumen (yang diatur di dalam pasal 4) lebih banyak dibandingkan dengan hak pelaku usaha (yang dimuat dalam pasal 6), dan kewajiban pelaku usaha (dalam pasal 7) lebih banyak dari kewajiban konsumen (yang termuat dalam pasal 5).

Signifikansi pengaturan hak-hak konsumen melalui Undang-undang merupakan bagian dari implementasi sebagai suatu negara kesejahteraan, karena undang-undang Dasar 1945 di samping sebagai konstitusi politik juga dapat disebut konstitusi ekonomi, yaitu konstitusi yang mengandung ide negara kesejahteraan yang tumbuh berkembang karena pengaruh sosialisme sejak abad Sembilan belas.¹²⁶

¹²⁶ Jimly, Asshiddiqie. *Undang-undang Dasar 1945: Konstitusi Negara Kesejahteraan dan Realitas Masa Depan*. Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar Tetap Madya. Jakarta: Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 1998.

Berikut ini adalah hak dan kewajiban konsumen yang diberikan/dibebankan oleh Undang-undang tentang Perlindungan Konsumen, ditetapkanlah 9 (Sembilan) hak konsumen, yaitu:¹²⁷

1. Hak atas kenyamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
2. Hak untuk memilih barang dan/jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
3. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
5. Hak untuk mendapatkan advokasi perlindungan konsumen secara patut;
6. Hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan konsumen;
7. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
8. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
9. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undang lainnya.

Hak-hak konsumen yang di atas merupakan pedoman yang lahir dari deklarasi perlindungan konsumen di Amerika Serikat, yang kemudian diadopsi oleh PBB pada tahun 1985 berbentuk pedoman-pedoman bagi Upaya Perlindungan Konsumen (*Guidelines for Consumer Protection*). Karena Indonesia merupakan bagian dari anggota PBB maka panduan tersebut diadopsi ke dalam hukum positif kita.

¹²⁷ Abdul H Barkatulah. *Hukum Perlindungan Konsumen: Kajian Teoritis dan Perkembangan Pemikiran*. Bandung: Nusa Media, 2008. Hlm. 23.

Dari Sembilan butir hak konsumen yang dijabarkan, terlihat bahwa masalah kenyamanan, keamanan dan keselamatan konsumen merupakan hal yang paling pokok dan utama dalam perlindungan konsumen. Barang dan/atau jasa yang penggunaannya tidak memberikan kenyamanan terlebih lagi yang tidak aman atau membahayakan keselamatan konsumen jelas tidak layak untuk diedarkan dalam masyarakat.

Selain memperoleh hak-hak tersebut, sebagai keseimbangan maka konsumen juga diwajibkan untuk:

1. Membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan;
2. Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa;
3. Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati;
4. Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

Itu dimaksudkan agar konsumen sendiri dapat memperoleh hasil yang optimum atas perlindungan dan/atau kepastian hukum bagi dirinya.

4.3.3 Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha

Untuk menciptakan kenyamanan berusaha bagi para pelaku usaha dan sebagai keseimbangan atas hak-hak yang diberikan kepada konsumen, kepada para pelaku usaha diberikan hak sebagaimana diatur pada Pasal 6 UUPK.

Berikut adalah hak dan kewajiban yang diberikan/dibebankan oleh Undang-undang Perlindungan Konsumen kepada pelaku usaha:

1. Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;

2. Hak untuk mendapatkan perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik;
3. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen;
4. Hak untuk rehabilitasi nama baik apabila tidak terbuka secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
5. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Menyangkut hak pelaku usaha yang tersebut pada huruf b,c dan d, sesungguhnya merupakan hak-hak yang lebih banyak berhubungan dengan pihak aparat pemerintah dan/atau Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen/Pengadilan dalam tugasnya melakukan penyelesaian sengketa. Melalui hak-hak tersebut diharapkan perlindungan konsumen tidak mengabaikan kepentingan pelaku usaha. Kewajiban konsumen dan hak-hak pelaku usaha yang disebutkan pada huruf b,c, dan d tersebut adalah kewajiban konsumen mengikuti upaya penyelesaian sengketa.

Selanjutnya, sebagai konsekuensi dari hak konsumen yang telah disebutkan pada uraian terdahulu, maka kepada pelaku usaha dibebankan pula kewajiban-kewajiban sebagai mana diatur dalam Pasal 7 UUPK, sebagai berikut:

Kewajiban Pelaku Usaha adalah:

1. Beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya;
2. Memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa, serta memberikan penjelasan penggunaan, perbaikan, dan pemeliharaan;
3. Memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur, serta tidak diskriminatif;
4. Menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku;

5. Memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu, serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau diperdagangkan;
6. Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau jasa penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Bila ditelaah lebih lanjut, jelas bahwa kewajiban-kewajiban tersebut merupakan manifestasi hak konsumen dalam sisi lain yang ditargetkan untuk menciptakan budaya tanggung jawab, pada diri para pelaku usaha.

4.3.4 Larangan Bagi Pelaku Usaha Khususnya yang Berkaitan dengan Usaha Jasa Penerbangan.

Larangan mengenai kelayakan produk, baik itu berupa barang dan/atau jasa pada dasarnya berhubungan erat dengan karakteristik dan sifat dari barang dan/atau jasa yang diperdagangkan tersebut. Kelayakan produk tersebut merupakan “standar minimum” yang harus dipenuhi atau dimiliki oleh suatu barang dan/atau jasa tertentu sebelum barang dan/atau jasa tersebut diperdagangkan untuk dikonsumsi oleh masyarakat. Berkaitan dengan jasa penerbangan yang disebut dengan penerbangan yang layak adalah penerbangan yang sesuai dengan tujuan penerbangan yang diatur di dalam pasal 3 UU penerbangan. Di dalam pasal tersebut masalah keselamatan dan keamanan merupakan prioritas yang utama sehingga dua hal tersebut disebutkan sebagai 2 hal pertama dari bagian tujuan penerbangan.

Masalah keselamatan dan keamanan diatur secara khusus di dalam Peraturan Presiden Nomor 3 tahun 2001 tentang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan. Di pasal 1 disebutkan maksud dari keamanan dan keselamatan, yaitu sebagai berikut:

Pasal 1 butir (1),(2), dan (3)

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

1. Keamanan dan keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi untuk mewujudkan penerbangan dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan.
2. Keamanan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum.
3. Keselamatan penerbangan adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya.¹²⁸

Di peraturan pemerintah Nomor 3 tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan penerbangan juga diatur beberapa “standar minimum” yang harus dipenuhi agar suatu penerbangan dapat dikategorikan layak, hal tersebut sejalan dengan apa yang diatur didalam UUPK.

Di dalam pasal 8 UUPK dijabarkan beberapa larangan bagi pelaku usaha. Namun berkaitan dengan jasa penerbangan maka larangan yang mempunyai kaitan erat adalah, larangan tersebut meliputi kegiatan:

1. Pelaku usaha dilarang memproduksi dan/atau memperdagangkan barang dan/atau jasa yang:
 - a. Tidak memenuhi atau tidak sesuai dengan standar yang dipersyaratkan dan ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - b. Tidak sesuai dengan ukuran, takaran, timbangan, dan jumlah dalam hitungan menurut ukuran yang sebenarnya;
 - c. Tidak sesuai dengan kondisi, jaminan, keistimewaan atau kemanjuran sebagaimana dinyatakan dalam label, etiket, atau keterangan barang dan/atau jasa tersebut;

¹²⁸ Indonesia. *Op. Cit.*

- d. Tidak sesuai dengan mutu, tingkatan, komposisi, proses pengelolaan, gaya mode, atau penggunaan tertentu sebagaimana dinyatakan dalam label atau keterangan barang dan/atau jasa tersebut;
- e. Tidak sesuai dengan janji yang dinyatakan dalam label, etiket, keterangan, iklan, atau promosi penjualan barang dan/atau jasa tertentu;
- f. Tidak memasang label atau membuat penjelasan barang yang memuat nama barang, ukuran, berat/isi bersih atau neto, komposisi, aturan pakai, tanggal pembuatan, akibat sampingan, nama dan alamat pelaku usaha, serta keterangan lain untuk penggunaan yang menurut ketentuan harus dipasang/dibuat;
- g. Tidak mencantumkan informasi dan/atau petunjuk penggunaan barang dalam bahasa Indonesia sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

Secara garis besar larangan yang dikenakan dalam pasal 8 Undang-undang tersebut dapat kita bagi ke dalam dua larangan pokok, yaitu:

1. Larangan mengenai produk itu sendiri, yang tidak memenuhi standar yang layak untuk dipergunakan atau dipakai atau dimanfaatkan oleh konsumen;
2. Larangan mengenai ketersediaan informasi yang tidak benar, dan tidak akurat, yang menyesatkan konsumen.

4.3.5 Mekanisme Penggunaan Instrumen Hukum Pidana

Putusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) yang sudah tidak mungkin lagi diajukan:¹²⁹

¹²⁹ Yusuf, Shofie. *Penyelesaian Sengketa Konsumen Menurut Undang-undang Perlindungan Konsumen (UUPK)-Teori dan Praktek Penegakan Hukum*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2003. Hlm. 124.

1. Upaya hukum keberatan oleh pelaku usaha sesuai ketentuan Undang-undang Perlindungan Konsumen (UUPK) dan peraturan perundang-undangan pelaksanaannya dan
2. Ternyata pelaku usaha tidak menjalankannya secara sukarela meskipun putusan dimaksud (Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) telah dimintakan penetapan fiat eksekusinya kepada pengadilan negeri di tempat konsumen yang dirugikan maka menurut Pasal 56 ayat (4) Undang-undang Perlindungan Konsumen (UUPK), BPSK menyatakan putusan) kepada penyidik untuk dilakukan penyidikan sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

Menurut Pasal 56 ayat (5) UUPK, putusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) itu merupakan bukti permulaan yang cukup bagi penyidik untuk melakukan penyidikan. Selanjutnya Yusuf Shofie berpendapat dari ketentuan Pasal 56 ayat (4) dan ayat (5) UUPK tersebut bahwa tidak mematuhi putusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) yang sudah tidak mungkin lagi mengajukan keberatan dan telah dimintakan *fiat eksekusi*, merupakan salah satu tindak pidana di bidang perlindungan konsumen.¹³⁰ Norma hukum ini dapat menjadi salah satu upaya penghormatan terhadap lembaga peradilan, dalam hal ini Pengadilan Negeri. Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) memang bukan lembaga peradilan. Ia merupakan lembaga *quasi rechtspraak*, namun putusannya baru dapat dieksekusi setelah Pengadilan Negeri mengeluarkan fiat eksekusi.

Penyidik sebagaimana dimaksud Pasal 56 ayat (4) dan ayat (5) Undang-undang Perlindungan Konsumen (UUPK) dalam kerangka Undang-undang Hukum Acara Pidana yang berlaku (Undang-undang Nomor 8 tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana), yaitu:

1. Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, dan

¹³⁰ *Ibid.* Hlm. 124-125.

2. Pejabat Pegawai Negeri Sipil di Lingkungan Departemen Perindustrian dan Departemen Perdagangan Republik Indonesia.

Kewenangan yang dimiliki Penyidik Pejabat Pegawai Negeri Sipil (Penyidik PNS) tersebut (Pasal 59 ayat (2) UUPK), yaitu:

1. Melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan atau keterangan berkenaan dengan tindak pidana di bidang perlindungan konsumen;
2. Melakukan pemeriksaan terhadap orang atau badan hukum yang diduga melakukan tindak pidana di bidang perlindungan konsumen;
3. Meminta keterangan dan bahan bukti dari orang lain atau badan hukum sehubungan dengan peristiwa tindak pidana di bidang perlindungan konsumen;
4. Melakukan pemeriksaan atas pembukuan, catatan, dan dokumen lain berkenaan dengan tindak pidana di bidang perlindungan konsumen;
5. Melakukan pemeriksaan di tempat tertentu yang diduga terdapat bahan bukti serta melakukan penyitaan terhadap barang hasil pelanggaran yang dapat dijadikan bukti dalam perkara tindak pidana di bidang perlindungan konsumen;
6. Meminta bantuan ahli dalam rangka pelaksanaan tugas penyidikan tindak pidana di bidang perlindungan konsumen.

Kewenangan Penyidik Pejabat Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dilaksanakan dengan berkoordinasi dengan penyidik POLRI. Koordinasi penting dilakukan dalam 2 (dua) hal. Pertama, penyidik Pejabat Pegawai Negeri Sipil (PPNS) memberitahukan:

1. Dimulainya penyidikan; dan
2. Hasil penyelidikan kepada penyidik POLRI.

Pemberitahuan butir (1) dalam praktek lazim disebut Surat Pemberitahuan Dilakukannya Penyidikan (SPDP). Sedangkan pemberitahuan butir (2) dapat berupa:

1. Cukupnya bukti sehingga perkara tindak pidana di bidang perlindungan konsumen yang bersangkutan diteruskan pada tingkat penuntutan; atau

2. Tidak cukupnya bukti sehingga perlu dikeluarkan perintah penghentian penyidikan.

Kedua, penyampaian hasil penyelidikan kepada Penuntut Umum dilakukan melalui Penyidik POLRI. Jadi, proses penuntutan tindak pidana di bidang perlindungan konsumen sama halnya dengan yang lazim dilakukan dalam perkara pidana biasa. Yang berbeda adalah pada proses penyidikan. Pada proses penyidikan, peran penyidik Pejabat Pegawai Negeri Sipil (PPNS) sangat penting karena dianggap memiliki keahlian khusus sehingga harus diberikan wewenang khusus (Pasal 59 ayat (1) dan ayat (2) UUPK).

Hal-hal lainnya menyangkut penggunaan instrumen hukum pidana berlaku ketentuan-ketentuan yang termuat dalam UU No.8 tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana sepanjang tidak dilakukan penyimpangan-penyimpangan di dalam Undang-undang Perlindungan Konsumen (UUPK).

4.4 Kasus Tambolaka (Adam Air)

Dari beberapa kasus kecelakaan Pesawat Udara yang terjadi di Indonesia dari tahun 2002 hingga tahun 2007 berdasarkan data yang kami peroleh, ada beberapa kasus yang mengindikasikan keterlibatan perusahaan penerbangan. Atas setiap kasus kecelakaan yang terjadi, dilakukanlah proses investigasi oleh badan yang berwenang dalam hal ini adalah Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). Namun hasil investigasi dari KNKT tidak bisa dijadikan alat bukti untuk dilakukan bukti awal dalam dilakukannya penyidikan. Hal ini disebabkan berdasarkan hukum udara internasional bahwa proses investigasi yang dilakukan oleh KNKT hanya semata-mata untuk mencegah terjadinya kecelakaan dengan sebab yang sama bukan untuk mencari pertanggungjawaban terhadap kecelakaan tersebut.

Dalam sejarah penegakan hukum penerbangan khususnya hukum pidana memang baru pada kasus kecelakaan Garuda GA-200 yang terjadi di Yogyakarta, 7

Maret 2007 lalu, untuk pertama kali dilakukan proses penyidikan. Menurut Israfulhayat¹³¹, melalui wawancara yang penulis lakukan beliau berpendapat bahwa “tidak pernahnya digunakan instrumen hukum pidana dalam suatu kasus kecelakaan pesawat udara berkaitan dengan adanya aturan dalam hukum internasional yang melarang adanya kriminalisasi kecelakaan penerbangan dan tidak diperbolehkannya hasil investigasi dari KNKT untuk dijadikan alat bukti sebagai bukti awal dilakukannya penyidikan”. Berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana korporasi, beliau berpendapat bahwa “aturan yang mengatur masalah penerbangan yaitu Undang-undang Penerbangan tidak mengenal subjek hukum pidana korporasi”.

Bila dikaitkan dengan tujuan hukum khususnya hukum pidana yang diungkapkan oleh Bentham, tentunya alasan di atas tidaklah mendasar. Seperti dijelaskan sebelumnya bahwa penggunaan hukum pidana menurut pandangan fungsional dititikberatkan pada penilaian apakah sanksi pidana itu dapat menciptakan kondisi yang lebih baik. Sejalan dengan pandangan utilitarian¹³², pandangan ini melihat bahwa ketertiban umum (*public order*) sebagai sarana perlindungan masyarakat. Dengan demikian pembenaran penggunaan hukum pidana bukanlah karena orang melakukan kejahatan, melainkan supaya orang tidak melakukan kejahatan.

Atas dasar tersebutlah penggunaan instrumen hukum pidana lebih dititikberatkan kepada tindakan pencegahan agar tingkat kecelakaan pesawat udara

¹³¹ Beliau adalah Bagian Hukum – Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

¹³² Muladi dan Arief mengemukakan butir-butir pandangan utilitarian (teori relative atau teori tujuan) sebagai berikut: a. tujuan pidana adalah pencegahan (*prevention*); b. pencegahan bukan tujuan akhir, tetapi hanya sebagai sarana untuk mencapai tujuan yang lebih tinggi, yaitu: kesejahteraan rakyat; c. hanya pelanggaran-pelanggaran hukum yang dapat dipersalahkan kepada si pelaku saja (misal karena sengaja atau lupa) yang memenuhi syarat untuk adanya pidana; d. pidana harus ditetapkan berdasar tujuannya sebagai alat untuk pencegahan kejahatan; e. pidana melihat ke muka (bersifat prospektif); pidana dapat mengandung unsure pencelaan, tetapi baik unsur pencelaan maupun unsur pembalasan tidak dapat diterima apabila tidak membantu pencegahan kejahatan untuk kepentingan kesejahteraan masyarakat. Muladi dan Barda Nawawi Arief. *Op. Cit.* Hlm. 17.

dapat ditekan walaupun apabila kecelakaan tetap terjadi hukum tetap ditegakkan. Hal tersebut sesuai dengan asas yang ada di dalam KUHAP yaitu “perlakuan sama di muka hukum tanpa diskriminasi”.

Selanjutnya dalam penelitian ini berkaitan dengan objek penelitian penulisan hukum ini yaitu kecelakaan pesawat udara yang diindikasikan adanya keterlibatan perusahaan penyedia jasa penerbangan kami memilih kasus Maskapai Penerbangan Adam Air yang pesawatnya mengalami kehilangan arah. Alasan kami memilih kasus ini karena sangat “kental” sekali keterlibatan dari maskapai penerbangan (Adam Air) yang mengakibatkan terjadinya pendaratan darurat di Tambolaka. Berikut kami jabarkan kronologis kasus tersebut.

4.4.1 Kronologis Peristiwa

Pada tanggal 11 Februari 2006, Pesawat Boeing 737-300 milik maskapai penerbangan Adam Air lepas landas dari Bandara Soekarno Hatta pada pukul 06.30 WIB dengan tujuan Makasar. Setelah 20 menit terbang pesawat tersebut mengalami kerusakan pada sistem navigasi dan sistem komunikasinya (*Inersial Reference System*). Inersial Reference System (IRS) berfungsi memberi masukan data ke sistem outopilot.

Lebih dari satu jam pesawat tersebut terbang tanpa arah, dan melenceng sekitar 525 kilometer dari tujuannya. Pesawat tersebut dipiloti oleh Tri Nusiyogo dan copilot Ahmad Deny Syaifuddin. Sekitar pukul 10.45 WITA, radar Bandar udara kecil di Tambolaka Sumba Barat, Nusa Tenggara Timur menangkap sebuah “*unidentified flying object*”. Pesawat tersebut sempat berputar-putar sebanyak tiga kali sehingga memutuskan untuk mendarat. Keputusan untuk mendarat sempat membuat otoritas bandara khawatir karena panjang lintasan Tambolaka hanya sepanjang 1800 meter sedangkan pesawat jenis boeing 737-300 membutuhkan runway minimal 2.200 meter.

Setelah berhasil mendarat dengan selamat, menurut prosedur apabila sebuah pesawat yang mengalami insiden seharusnya terlebih dahulu dilakukan investigasi oleh Komite Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT) dan Departemen Perhubungan dalam hal ini adalah Dinas Sertifikasi Kelaikan Udara (DSKU). Setelah proses investigasi selesai maka direktorat Perhubungan Udara akan mengeluarkan *flight Approval* (FA) sebagai izin untuk memindahkan pesawat tersebut. Namun yang terjadi setelah mendapat perbaikan dari teknisi Bandara Ngurah Rai, pada minggu(12/2/06) pukul 10.00 WITA, pesawat tersebut diterbangkan dari Bandara Tambolaka menuju Bandara Hasanuddin.

Tindakan memindahkan pesawat tersebut dilakukan tanpa adanya FA dari Direktorat Perhubungan Udara. Hal inilah yang menyebabkan beberapa pihak mengindikasikan adanya maksud dari operator penerbangan (Adam Air) untuk menutupi kesalahan. Seperti menurut Martono, aturan tersebut dimaksudkan agar tim investigasi dapat segera melakukan investigasi untuk mengetahui penyebab insiden, “kalau posisi pesawat sudah berubah, berarti sudah ada yang diperbaiki, kalau sudah diperbaiki, berarti ada perubahan alat-alat pada pesawat, sehingga penyebab yang dicari pun tidak akan ditemukan”.¹³³

4.4.2 Analisa Kasus

Berdasarkan kronologis peristiwa yang telah diungkapkan di atas ada beberapa tindakan yang menurut aturan yang ada dikategorikan sebagai pelanggaran. Aturan pertama yang dilanggar adalah Undang-undang nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan. Menurut pengamat Hukum Penerbangan Kamis Martono, pada Pasal 34 Ayat 2 Undang-undang Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan diatur bahwa tidak dibenarkan untuk mengubah letak pesawat udara sebelum dilakukan investigasi, kecuali untuk menyelamatkan penumpang.¹³⁴

¹³³ Kompas. Adam Air Langgar UU Penerbangan. 14 Februari 2006.

¹³⁴ *Ibid.*

Berdasarkan fakta tersebut, Pemerintah melalui Departemen Perhubungan menganggap Adam Air telah melakukan pelanggaran serius karena menerbangkan pesawat udara yang telah mengalami insiden. Seharusnya, pesawat yang telah mengalami insiden tidak diperbolehkan terbang sebelum dilakukan investigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) maupun Departemen Perhubungan (Dephub).

Kenyataannya, tanpa menunggu tim investigasi datang pesawat tersebut langsung diperbaiki di tempat dan secara tergesa-gesa kemudian diterbangkan menuju Makasar. Hal ini, disamping menyalahi aturan juga membahayakan sekali karena landasan Tambolaka tidak memenuhi persyaratan untuk lepas landas (*take off*) dan pendaratan (*landing*) pesawat sejenis B-737.

Dengan diterbangkannya pesawat udara tersebut, maka rekaman kejadian yang ada di dalam kotak hitam (terdiri dari *cockpit voice recorder* dan *flight data recorder*) menjadi terhapus karena alat itu hanya merekam data untuk 30 menit terakhir dari pelaksanaan penerbangan. Akibatnya, tim investigasi tidak dapat memperoleh data akurat dari kejadian sesungguhnya.

Aturan lain yang dilanggar adalah Undang-undang tentang Perlindungan Konsumen. Pelanggaran terhadap UUPK ditujukan kepada pelaku usaha (maskapai penerbangan) dalam hal ini Adam Air. Adam Air dianggap melanggar aturan kelaikan udara dengan menerbangkan pesawat Boeing 737-300 registrasi PK-KKE setelah mengalami kerusakan di bagian *Internal Reference System* (IRS).

Kerusakan di IRS yang memberi masukan data ke sistem outopilot sehingga menyebabkan pesawat udara terbang tanpa arah dan akhirnya mendarat di Tambolaka. Tindakan tetap menerbangkan pesawat yang tidak memenuhi kelaikan terbang dapat dikategorikan sebagai pelanggaran pasal 8 ayat (1), UUPK, disebutkan disana:

Pasal 8

- (1) “Pelaku usaha dilarang memproduksi dan/atau memperdagangkan barang dan/atau jasa yang:
- a. Tidak memenuhi atau tidak sesuai standar yang dipersyaratkan dan ketentuan peraturan perundang-undangan.”¹³⁵

Jo

Pasal 16

Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan

“Dilarang menerbangkan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain.”¹³⁶

Seperti telah dijelaskan sebelumnya bahwa setiap konsumen berhak atas kenyamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa (Pasal 4 butir (a) UUPK). Pelanggaran pasal tersebut di dalam UUPK dapat dikenakan sanksi pidana yang selanjutnya di atur di dalam pasal 62 Ayat (1) UUPK, yaitu:

Pasal 62

- (1) Pelaku usaha yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8, Pasal 9, Pasal 10, Pasal 13 ayat (2), Pasal 15, Pasal 17 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf e, ayat (2) dan Pasal 18 dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima tahun atau pidana denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).¹³⁷

¹³⁵ Indonesia. *Op. Cit.*

¹³⁶ Indonesia. *Undang-undang Penerbangan*. UU No.15 Tahun 1992. LN No.53 Tahun 1992, TLN No.3481.

¹³⁷ *Ibid.*

Selanjutnya apabila pelanggaran tersebut menyebabkan korban luka bahkan kematian maka di ayat (3) pasal 62 UUPK, disebutkan sebagai berikut:

Pasal 62

(4) Terhadap pelanggaran yang mengakibatkan luka berat, sakit berat, cacat tetap, atau kematian diberlakukan ketentuan pidana yang berlaku.¹³⁸

Telah dijabarkan beberapa aturan yang dapat dikenakan atas pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan Adam Air selaku operator penerbangan. Namun dikarenakan fokus penulisan ini berkaitan dengan tindak pidana yang dilakukan korporasi, maka aturan yang penulis tekankan adalah UUPK karena subjek hukum pidana di dalam UUPK selain manusia alamiah (*natuurlijk persoon*) juga mengenal Korporasi yang di dalam UUPK disebut sebagai pelaku usaha.

Kenyataan yang terjadi juga bahwa maskapai Adam Air adalah salah satu perusahaan jasa penerbangan yang menerapkan sistem *Low Cost Carrier*. Berkaitan dengan kenyataan itu maka studi YLKI tahun 2003 tentang Dampak Banting Harga bagi Konsumen Penerbangan mengindikasikan banyak kelemahan dan dugaan berkurangnya layanan keselamatan dari operator seakan mendapatkan pembenaran. Kerusakan total sistem navigasi dan sistem komunikasi pesawat itu amat layak dipertanyakan. Sebuah pesawat terbang modern seyogianya telah dilengkapi sistem navigasi dan sistem komunikasi berlapis, simultan dan independen. Kerusakan pada lapis tertentu, biasanya, secara simultan langsung digantikan oleh lapis sistem yang lain, dan begitu selanjutnya. Dalam hal ini sangat terlihat bahwa adanya kelalaian dari manajemen perusahaan dalam hal melakukan perawatan. Telah dijelaskan sebelumnya bahwa masalah perawatan pesawat merupakan salah satu unsur yang menjadi perhatian dari perlindungan bagi konsumen khususnya menyangkut masalah keselamatan.

¹³⁸ *Ibid.*

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Fungsionalisasi hukum pidana sebagaimana diusulkan Muladi di bab sebelumnya, memang relevan dengan situasi dan kondisi aktivitas ekonomi pada era perdagangan bebas ini. Teori pelaku fungsional yang dikemukakan B.V.A Roling sejalan dengan ide fungsionalisasi hukum pidana. Menurut teori ini, sebagian besar delik tidak hanya dapat dilakukan pribadi kodrati, tetapi juga oleh korporasi sehubungan dengan fungsinya dalam masyarakat.¹³⁹

Sanksi pidana yang diatur di dalam UUPK, dalam batas-batas tertentu dipandang sepadan dengan kebutuhan untuk melindungi dan mempertahankan kepentingan-kepentingan lebih 200 juta konsumen Indonesia yang secara khusus telah dirumuskan sebagai hak-hak konsumen dalam UUPK (pasal 4 UUPK). Dari sinilah kita dapat mengetahui bahwa hukum pidana sebagai sarana perlindungan masyarakat (*social defence*) digunakan untuk mewujudkan kepentingan-kepentingan masyarakat.¹⁴⁰ Penggunaan instrumen hukum pidana diperkirakan akan mewarnai penegakan UUPK, ketika pemerintah mulai konsisten dengan jargon-jargon penegakan hukum. Dalam konteks ini, pendekatan hukum pidana tidak lagi semata-mata *ultimum remedium*, melainkan *primum remedium*.

Studi oleh Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) tahun 2003 tentang Dampak Banting Harga Bagi Konsumen Penerbangan mengindikasikan

¹³⁹Van Bemmelen, J.M. *Hukum Pidana 1: Hukum Pidana Material Bagian Umum* (Diterjemahkan oleh Hasnan). Bandung: Binacipta, 1987. Hlm. 235.

¹⁴⁰ Kepentingan-kepentingan masyarakat itu, yaitu: 1. Pemeliharaan tertib masyarakat, 2. Perlindungan masyarakat dari kejahatan, kerugian atau bahaya-bahaya yang tidak dapat dibenarkan, yang dilakukan orang lain, 3. Pemasyarakatan kembali (resosialisasi) apra pelanggar hukum, 4. Pemeliharaan/pemantapan integritas pandangan-pandangan dasar tentang keadilan sosial, martabat kemanusiaan dan keadilan sosial. Muladi dan Arief, Barda Nawawi. Loc Cit. Hlm. 166.

banyak kelemahan dan dugaan berkurangnya layanan keselamatan dari operator. Data ini juga diperkuat laporan ICN (2002) menyatakan bahwa harga murah ini ternyata dikompensasi dengan menurunnya mutu layanan, dalam hal ini mutu *tangible*.¹⁴¹ Hal tersebut dapat membuktikan bahwa dampak penerapan sistem “*low cost carrier*” oleh beberapa maskapai penerbangan bagi konsumen penerbangan, mengindikasikan adanya hubungan dengan tingginya kasus kecelakaan pesawat udara yang terjadi akhir-akhir ini.

Berdasarkan hasil penelitian yang sesuai dengan rumusan masalah sebagaimana telah diuraikan dalam bab-bab terdahulu, penulis menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pada dasarnya UUPK sebagai payung hukum perlindungan konsumen di Indonesia mengakui subjek hukum pidana korporasi, hal tersebut dapat ditafsirkan dalam pendefinisian dari pelaku usaha yang termasuk di dalamnya adalah korporasi. Ditambah lagi dengan memungkinkannya pelaku usaha (korporasi) dilakukan tindakan penuntutan, hal tersebut diatur di dalam Pasal diatur di dalam pasal 61 UUPK. Selanjutnya di Pasal 62, memberlakukan dua aturan hukum sesuai tingkat pelanggaran yang dilakukan oleh pelaku usaha, yaitu pelanggaran mengakibatkan luka berat, sakit berat, cacat tetap, atau kematian diberlakukan ketentuan hukum pidana sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP), sementara di luar dari tingkat pelanggaran tersebut berlaku ketentuan pidana tersebut dalam Undang-undang Perlindungan Konsumen. Jika menurut pertimbangan hakim pemberian sanksi pidana denda saja, masih belum cukup teristimewa sanksi denda yang dimaksud jumlahnya kecil maka tidak menutup kemungkinannya dapat diberikannya sanksi tambahan sebagaimana diatur di dalam Pasal 63 UUPK. Berkaitan dengan objek penelitian dalam penulisan ini adalah pertanggungjawaban pidana penyedia jasa penerbangan terhadap

¹⁴¹ Tragedi Lion Air dan Rendahnya Tanggung Jawab Operator. *Warta Konsumen*, Januari 2005. Hlm. 1.

kecelakaan pesawat udara maka apabila ditemukan suatu indikasi adanya keterlibatan perusahaan penerbangan terlibat maka dimungkinkannya perusahaan penerbangan dimintai pertanggungjawabannya.

2. Pengaturan instrumen hukum pidana yang mengenal pertanggungjawaban pidana korporasi di dalam UUPK tidak sepenuhnya jelas. Undang-undang ini juga belum memberikan ketentuan mengenai persyaratan bahwa suatu tindak pidana dapat ditentukan sebagai tindak pidana yang dilakukan oleh suatu korporasi. Dalam undang-undang ini belum dengan tegas terlihat ajaran apa yang digunakan dalam membebaskan pertanggungjawaban pidana kepada korporasi. Juga menyangkut istilah pelanggaran yang digunakan dalam rumusan Pasal 62 UUPK, khususnya Pasal 62 ayat (3) masih perlu ditinjau kembali karena akibat-akibat dari pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (2) tersebut, di dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) dikualifikasi sebagai kejahatan.

5.2 Saran

1. Sebaiknya segera dibentuk suatu hukum pidana nasional yang mengenal subjek hukum pidana korporasi seperti yang sudah diatur di dalam RKUHP. Hal ini sangatlah penting berkaitan dengan payung hukum pidana saat ini dalam hal ini adalah KUHP belum mengenal subjek hukum pidana korporasi. Begitu juga dengan undang-undang pidana formal dalam hal ini Undang-undang No.8 tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana yang belum mengatur mengenai tata cara petugas penegak hukum dalam hal pemeriksaan terhadap keterlibatan korporasi sebagai pelaku tindak pidana.
2. Sebaiknya segera dibentuk undang-undang yang mengatur masalah penerbangan secara khusus yang juga mengenal pertanggungjawaban pidana korporasi. Hal ini perlu dilakukan karena undang-undang penerbangan yang ada mengalami

keterbatasan apabila adanya indikasi keterlibatan penyedia jasa penerbangan dalam suatu kecelakaan pesawat udara. UU penerbangan sudah tidak bisa lagi menjawab tuntutan perkembangan masyarakat modern saat ini apalagi disertai dengan pesatnya pertumbuhan dunia transportasi udara di Indonesia.

3. Sebaiknya dibentuk suatu penyempurnaan terhadap Undang-undang Perlindungan Konsumen saat ini khususnya berkaitan dengan tanggungjawab pidana pelaku usaha (korporasi). Seperti yang telah diungkapkan di atas sebelumnya atas beberapa kritik atau hal-hal apa saja yang perlu diatur dalam rangka pendayagunaan hukum pidana dalam penanggulangan kecelakaan pesawat udara.



DAFTAR REFERENSI

1. Buku

- Allen, Michael J. *Textbook on Criminal Law*. Great Britain: Blackstone Press Limited, 1977.
- Barda Nawawi, Arief. *Sari Kuliah Perbandingan Hukum Pidana*. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2002.
- , Arief. *Perbandingan Hukum Pidana*. Jakarta: Rajawali Pers, 1990.
- Barkatulah, Abdul H. *Hukum Perlindungan Konsumen: Kajian Teoritis dan Perkembangan Pemikiran*. Bandung: Nusa Media, 2008.
- Bassiouni, M. Cherif. *Substantive Criminal Law*. 1978.
- Dirdjosisworo, Soedjono. *Hukum Pidana Indonesia dan Gelagat Kriminalitas Masyarakat Pasca Industri*, Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar Pada FH UNPAR, Bandung, 1991.
- Frank dan Lynch. *Corporate Crime, Corporate Violence. A Primer*. New York: Harrow and Heston, 1992.
- Fleming, J.G. *The Law of Tort*. 5th edition, 1997.
- Friedman. *Law in a Changing society*. London: Stevens & Sons Limited, 1959.
- Hamzah, Andi. *Kejahatan di Bidang Ekonomi dan Cara Penanggulangannya*, Makalah. Jakarta: 1994.
- Hamzah, Hatrik. *Azas Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana Indonesia (Strict Liability dan Vicarious Liability)*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1996.
- Hasssan Shadily. *Sosiologi untuk Masyarakat Indonesia*. Jakarta: Pembangunan, 1958.
- Kanter dan Sianturi. *Asas-asas Hukum Pidana Di Indonesia Dan Penerapannya*. Jakarta: Alumni AHM-PTHM. 1982.
- Little dan Savoline. *Corporation Criminal Liability in Canada: the Criminalization of Occupational Health & Safety Offences*. Fillion Wakely Thorup Angeletti LLP. Management Labour Lawyers. 2002.

- Logman, Loebby. *Pertanggungjawaban Pidana bagi Korporasi dalam Tindak Pidana Lingkungan Hidup*. Jakarta: Kantor Meneg KLH, 1989.
- Low, Peter W. *Criminal Law*. Revised First Edition. West Publishing Co. St. Paul, Minn. 1990.
- Martono, Kamis. *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional bagian pertama*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007.
- . *Introduction to The International and National Air Law*. Jakarta: Joint Law Socialisation between Department of Law nad Human Right and Indonesian Aviation Study Institute, 2005.
- Miru A & Yodo S. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2005.
- Muladi dan Priyatno. *Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana, cetakan peratama*. Bandung: Bagian Penerbitan Sekolah Tinggi Hukum Bandung, 1981.
- Muladi dan Barda Nawawi Arief. *Teori-teori dan Kebijakan Pidana*. Bandung: Alumni, 1992.
- . *Bunga Rampai Hukum Pidana*. Bandung: alumni, 1992.
- . *Lembaga Pidana Bersyarat*. Bandung: Alumni, 1985.
- . *Hak Asasi Manusi, Politik dan Sistem Peradilan Pidana*. Semarang: Badan Penerbitan Universitas Diponegoro, 2002.
- Nasution, Az. *Konsumen dan Hukum*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1995.
- . *Sekilas Hukum Perlindungan Konsumen, Hukum dan Pembangunan*. Desember 1986.
- . *Hukum Perlindungan Konsumen: Suatu Pengantar*. Jakarta: Diadit Media, 2002.
- Oughton dan Lowry. *Textbook on Consumer Law*. London: Blackstone Press Ltd, 1997.
- Priyatno, Dwidja. *Kebijakan Legislasi tentang Sistem Pertanggungjawaban Pidana Korporasi di Indonesia*. Bandung: CV. Utomo, 2004.
- Pound Roscoe. *Interpretations of Legal History*. Florida, USA: WM. W. Gaunt & sons, Inc, 1986.
- R. Firth. *Ciri-Ciri dan Alam Hidup Manusia*. Bandung: van Hoeve.

- Rahardjo Satjipto. *Sosiologi Hukum: Perkembangan Metode, dan Pilihan Masalah*. Surakarta: Muhammadiyah University Press. 2002.
- Remmelink Jan. *Hukum Pidana: Komentar atas Pasal-Pasal Terpenting dari Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Padanannya dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama. 2003.
- Robert Lowe dan Geoffrey Woodroffe. *Consumer Law and Practise*. London: Sweet & Maxwell, 1999.
- Ryan Cristopher. *Criminal Law*, 5th Edition. London: Blackstone Press Limited, 1998.
- Reksodiputro, Mardjono. *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Tindak Pidana Korporasi*. Semarang: FH UNDIP, 1989.
- . *Hak Asasi Manusia dalam Sistem Peradilan Pidana*. Jakarta: Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum (d/h Lembaga Kriminologi Universitas Indonesia), 1999.
- Sahetapy. *Kejahatan Korporasi*. Surabaya: Eresco. 1994.
- Setiyono. *Kejahatan Korporasi: Analisis Viktimologis dan Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Indonesia*. Malang: Bayumedia Publishing. 2005.
- Shofie, Yusuf. *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002.
- . *Penyelesaian Sengketa Konsumen Menurut Undang-undang Perlindungan Konsumen (UUPK)-Teori dan Praktek Penegakan Hukum*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2003.
- Sjahdeni, Sutan Remy. *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*. Jakarta: Grafiti Pers, 2006.
- Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- . *Ringkasan Metode Penelitian Hukum Empiris*. Cet. I. Jakarta : Ind.Hill.Co, 1990.
- Subekti dan Tjitrosoedibio, *Kamus Hukum*. Jakarta: Pradnya Paramita, 1983.
- Sudarto. *Hukum dan Hukum Pidana*. Bandung: Alumni, 1981.
- . *Kapita Selektta Hukum Pidana*. Bandung: Alumni, 1986.

- Sudikno, Mertokusumo. *Penemuan Hukum: Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty, 1996.
- Suriaatmadja, Toto Tohir. *Masalah dan Aspek Hukum dalam Pengangkutan Udara Nasional*. Bandung: Mandar Maju, 2006.
- Susanto, IS. *Kejahatan Korporasi*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 1995.
- Sutandyo, Wignjosebroto. *Hukum Paradigma: Metode dan Dinamika Masalahnya*. Jakarta: Lembaga Studi dan Advokasi Masyarakat (ELSAM), 2002.
- Susanto, IS. *Kejahatan Korporasi*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 1995.
- an Strien, A.L.J. *Badan Hukum Sebagai Pelaku Tindak Pidana Lingkungan, dalam Schffmeister, D., Kekhawatiran Masa Kini (Pemikiran Mengenai Hukum Pidana Lingkungan Hidup dalam Teori & Praktek)*. Terjemahan: Tristam R Moeliono, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994.
- Van Bemmelen, J.M. *Hukum Pidana 1: Hukum Pidana Material Bagian Umum (Diterjemahkan oleh Hasnan)*. Bandung: Binacipta, 1987.
- Verschoor, Diederiks. *An Introduction to Air Law*. Netherland: Kluwer Law and Taxation Publishers, 1998.

2. Makalah

- Barda Nawawi, Arief. *Sistem Peradilan Pidana Sebagai Faktor Kriminogen*. Makalah ini disampaikan pada Penataran Kriminologi Tentang Perkembangan Kausa Kejahatan. Di Fh Undip, Semarang. 25-26 Oktober 1988.
- Daniel, Cf. Donnely. "Aircraft Crashworthiness Plaintiff's Viewpoint", dan Gt Whitehead, Jr. "Some Comments on Crashworthiness". *Journal of Air Law and Commerce*, vol 42, 1976, number 2.
- Muladi. *Fungsionalisasi Hukum Pidana di dalam Kejahatan yang Dilakukan oleh Korporasi*. Makalah disampaikan pada Seminar Hukum Nasional Kejahatan Korporasi, diselenggarakan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 23-24 Nopember 1989.
- , *Prinsip-prinsip Dasar Hukum Pidana Lingkungan Dalam Kaitannya Dengan Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997, dalam Jurnal Hukum Pidana dan*

Kriminologi, Volume I/NOmor 1/1998. Bandung: ASPEHUPIKI dan Citra Aditnya Bakti, 1998.

-----. *Fungsionalisasi Hukum Pidana dalam Tindak Pidana Lingkungan Hidup*. Makalah disampaikan di Fakultas Hukum Universitas Udayana, Denpasar. 15 September 1990.

-----. *Korban Kejahatan Korporasi*. Makalah disampaikan pada Penataran Nasional Hukum Pidana dan Kriminologi, disampaikan di Fakultas Hukum Unieversitas Diponegoro, Semarang. 3-15 Desember 1995.

Prasetyo, Rudi. *Perkembangan Korporasi Dalam Proses Modernisasi Dan Penyimpangan-penyimpangannya*. Makalah disampaikan pada Seminar Nasional Kejahatan Korporasi di FH UNDIP. Semarang, 22-24 November, 1998.

Purba, Umar Zen. *Perlindungan Konsumen: Sendi-sendi Pokok Pengaturan, Hukum dan Pembangunan*, 1992:4, Tahun XXII, Agustus 1992.

-----. *Perlindungan Konsumen: Sendi-sendi Pokok Pengaturan*. *Majalah Hukum dan Pembangunan*, 1992:4, Tahun XXII, Agustus 1992.

Rajagukguk, Erman. *Peranan Hukum di Indonesia: Menjaga Persatuan, Memulihkan Ekonomi dan Memperluas Kesejahteraan Sosial*. Pidato disampaikan dalam rangka Dies Natalis dan Peringatan Tahun Emas Universitas Indonesia (1950-2000), Kampus UI Depok, 5 Februari 2000.

Reksodiputro Mardjono. *Tindak Pidana Korporasi dan Pertanggungjawabannya: Perubahan Wajah Pelaku Kejahatan di Indonesia*. Makalah disampaikan pada Dies Natalis Ke-47 Perguruan Tinggi Ilmu Kepolisian Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia, Jakarta, 17 Juni 1993.

Simatupang, Ruth. *Keselamatan Transportasi Nasional: Pengalaman Indonesia*. Makalah disampaikan pada Seminar Kriminalisasi Kecelakaan Pesawat Udara. Jakarta, 28 Februari 2008.

3. Perundang-undangan

Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP)

Undang-undang 8 tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana

Undang-undang 5 tahun 1992 tentang Penerbangan

Undang-undang 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Rancangan Kitab Undang-undangn Hukum Pidana

Rancangan Undang-undang Penerbangan

4. Artikel

Priyatna, Abdurrasyid. (1997, Mei), Setiap Kecelakaan Pesawat Harus Diselidiki. *Majalah Angkasa No.8.*

YLKI. (2003, November). Survey YLKI: Dampak Banting Harga Jasa Penerbangan bagi Konsumen. *Warta Konsumen.*

YLKI. (2005, November). Tragedi Lion Air dan Rendahnya Tanggung Jawab Operator. *Warta Konsumen.*

Redaksi. (2006, Februari 20). *Ungkap Tuntas "Tambolaka". Koran Tempo.*

Redaksi. (2006, Februari 14). Adam Air Dinilai Melanggar. *Media Indonesia.*

Aprianto, Anton. (2006, April 7). Navigasi Pesawat Adam Air yang Nyasar Sudah Lama Bermasalah. *Koran Tempo.*

Redaksi. (2006, Februari 18). Polisi Bisa Selidiki Kasus Penerbangan Adam Air. *Kompas.*

Redaksi. (2006, April 14). Adam Air Langgar UU Penerbangan. *Kompas.*

5. Internet

13 Mei 2008. <www.ICAO.int>

Redaksi. Kasus Adam Air, Sebaiknya Saling Menahan Diri. 22 April 2008. <<http://www.angkasaonline.com/public/print/17/12/188.htm>>.

6. Wawancara

Insrafulhayat. (2008, Februari 12). Personal Interview.

Wenas, Frans. (2008, Februari 18). Personal Interview.

Diran, Oentarjo. (2008, Februari 28). Personal Interview.

Capt. Adhy Gunawan. (2008, Februari 28). Personal Interview.



Pulang kampung dengan naik pesawat terbang? Ah, rasanya bukan hal yang mustahil untuk saat ini; sekalipun kondisi perekonomian katanya belum pulih benar. Kondisi memang sudah berubah. Pesawat terbang yang dulunya hanya dinaiki para kalangan yang "berpunya" (*the have*) saja, kini para pembantu rumah tangga (*baby sitter*) pun tak canggung lagi naik "burung besi" itu.

Pasalnya, kini tarif pesawat tidak berbeda jauh dengan harga/tarif kereta api/bus eksekutif. Malah, kalau dihitung-hitung, lebih menguntungkan dan lebih murah dengan berpesawat terbang. Lebih cepat, nyaman, dan tidak mengeluarkan rupiah lagi. Bayangkan, kalau menggunakan bus ke Medan, lebih dari 3 hari 3 malam kita "terpanggang" di jalan. Atau, dengan *Argo Angrek* ke Surabaya, minimal harus ditempuh dengan 11 jam perjalanan. Dengan pesawat, cukup "1 jam dan lima menit", kata sang pramugari. Ke Medan, dengan pesawat, cukuplah "1 jam dan 50 menit". Jauh sekali selisihnya bukan?

Kendati begitu, gejala seperti ini jangan dianggap tanpa masalah. Boleh jadi, untuk sementara konsumen cukup dibuat "manja" dengan persaingan

bebas di sektor penerbangan. Hak-hak konsumen, untuk jangka pendek, bisa terpenuhi; hak untuk memilih, hak atas informasi, hak atas layanan yang nyaman, dan dengan harga yang wajar pula.

Gejala persaingan bebas di tarif pesawat terbang, harus dilihat dengan cara pandang yang kritis dan utuh (multi dimensi). Bukan sekedar dampak kepada konsumen, tetapi juga bagaimana "masa depan" moda transportasi lain (darat/laut) yang terkena efek langsung dari perang tarif pesawat. Fenomena inilah yang nampaknya belum "mendapatkan perhatian konkrit dari Pemerintah (Departemen Perhubungan); sebagai regulator di sektor transportasi.

Sesuai dengan kompetensinya,

YLKI melihat kasus perang tarif pesawat dari sisi konsumen, benarkah akan menguntungkan konsumen dalam jangka panjang? Karena itulah, YLKI melakukan survei/riset, dengan tujuan untuk melihat keuntungan yang dapat diperoleh konsumen dengan adanya kompetisi usaha di bidang transportasi udara. Riset ini terbagi menjadi dua bagian. Bagian pertama, adalah studi literatur dampak kompetisi terhadap akses, keterjangkauan dan ketersediaan layanan jasa transportasi udara bagi konsumen. Data sekunder diperoleh dari instansi Pemerintah terkait, seperti, Dirjen Perhubungan Udara Dephub, dan sumber-sumber relevan lainnya. Seperti wawancara serta Focus Group Diskusi (1 September 2003) yang melibatkan operator

Tabel 1. Pertumbuhan Penumpang dan Frekwensi Penerbangan 2002 dan 2003 Pada Rute Pilihan

Rute Penerbangan	Prediksi Pertumbuhan Penumpang 2003 (%)	Frekwensi/Minggu		Perubahan Frekwensi (%)
		2002	2003	
Jakarta – Balikpapan	23.02	259	319	23.17
Jakarta – Batam	20.76	63	105	66.67
Jakarta – Denpasar	5.81	98	63	-35.71
Jakarta – Medan	36.01	112	140	25.00
Jakarta – Pontianak	36.02	92	100	8.70
Jakarta – Surabaya	37.95	63	70	11.11
Jakarta – Yogyakarta	76.08	81	66	-18.52
Rata-rata	33.66	768	863	12.37

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara RI. *) Januari – Juni 2003.

udara, wakil pemerintah, KPPU, konsumen serta LSM pemerhati masalah UU Anti Monopoli dan transportasi udara. Bagian kedua, adalah studi mengenai preferensi konsumen jasa transportasi udara, yang dilakukan melalui polling yang berhasil menjangkau 508 responden

secara random.

Akses bagi Konsumen

Dari perspektif konsumen, akses terhadap layanan jasa penerbangan dapat berupa akses

adalah informasi dari mulut ke mulut dari mereka yang berpengalaman.

Semakin ketatnya kompetisi telah membuat operator berlomba-lomba mendekati konsumen dengan berbagai cara. Akhir-akhir ini iklan jasa penerbangan marak menghiasi media massa. Harian Media Indonesia bahkan mempunyai rubrik khusus "Iklan Penerbangan Anda". Iklan-iklan ini umumnya dipasang oleh travel biro atau agen maskapai masing-masing, yang memuat informasi tentang rute, jadwal penerbangan, bahkan tipe pesawat. Banyak juga yang mencantumkan harga jual tiket, sembari menawarkan diskon dan hadiah besar-besaran.

terhadap informasi mengenai produk dan akses terhadap produk. Dengan kemajuan teknologi yang ada saat ini, akses konsumen terhadap informasi penerbangan hampir tidak terbatas. Saluran distribusi yang tersedia dalam mengakses informasi antara lain: travel biro, iklan di mass media, kantor pemasaran maskapai penerbangan dan website, internet, telepon selular. Dan yang tidak kalah penting

Meningkatnya akses terhadap jasa layanan penerbangan akibat kebijakan kompetisi tampak pada makin bervariasinya pilihan maskapai penerbangan, jenis pesawat (jet, non jet), banyaknya jumlah tempat duduk, frekuensi penerbangan per hari, dan variasi pilihan jam penerbangan. Tabel 1 menggambarkan peningkatan akses konsumen terhadap jasa layanan penerbangan hanya dalam kurun waktu satu tahun. Konsumen diuntungkan dengan semakin fleksibelnya kebutuhan jasa penerbangan dapat terpenuhi. Konsumen dapat memilih jasa penerbangan yang paling sesuai dengan kebutuhan terbangnya.

TELAAH

Tabel 2. Perbandingan Tarif Dan Waktu Tempuh Angkutan Udara Dengan Kereta Api (2002)

Rute Dari Jakarta Ke	TARIF		PERBEDAAN		WAKTU TEMPUH		Perbedaan Waktu
	Kereta Eksekutif	Udara (Ekonomi)	HARGA	%	Kereta Eksekutif	Udara (Ekonomi)	
Yogyakarta	150,000	367,000	(217,000)	-145%	7:50	0:50	7:00
Surabaya	250,000	404,000	(154,000)	-62%	9:00	1:00	8:00

Sumber: Paparan Usulan Tarif Referensi Penumpang Angkutan Niaga Dalam Negeri Kelas Ekonomi Dephub DiJen Pertubangan Udara, 11 April, 2003

Selain rute Jakarta-Denpasar dan Jakarta-Yogyakarta, rute-rute lainnya memperlihatkan adanya peningkatan frekwensi penerbangan per minggu. Secara keseluruhan, Tabel 1 menunjukkan peningkatan frekwensi penerbangan setiap minggu yang dilakukan oleh maskapai penerbangan sebesar 12,37%. Menurunnya frekwensi penerbangan pada rute Jakarta-Yogyakarta dan Denpasar yang disertai dengan tetap meningkatnya jumlah pemakai jasa menunjukkan adanya penggantian tipe pesawat yang lebih besar kapasitas angkutnya dibandingkan kapasitas tahun

sebelumnya.

Keterjangkauan Konsumen

Dampak kompetisi antar operator yang paling konsumen rasakan adalah dalam soal harga atau tarif. Operator baru menawarkan harga 40-60% lebih rendah dari harga batas bawah yang ditetapkan oleh Pemerintah. Akibatnya banyak orang beralih dari pengguna transportasi darat/laut menjadi pengguna transportasi udara. Tajarnya kompetisi tarif dalam negeri ini

disebabkan juga oleh lesunya penerbangan luar negeri sehingga pemain yang biasanya melayani dua jenis rute ini kini berkonsentrasi pada rute dalam negeri.

Tabel 2 menggambarkan dampak langsung kompetisi antar operator jasa transportasi udara terhadap penurunan jumlah pengguna jasa angkutan darat. Untuk rute gemuk seperti Jakarta-Yogyakarta atau Jakarta-Surabaya penurunan pengguna dari periode 2001 ke periode 2002 mencapai 10.5%.

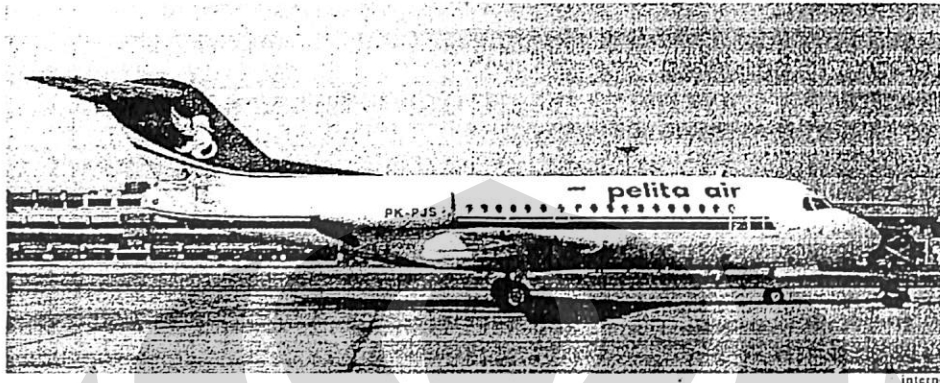
Untuk rute-rute pilihan seperti

Tabel 3. Perubahan Tarif Penerbangan 2002 dan 2003 Pada Rute Pilihan

Rute	Perubahan (%)			
	Penumpang	Tarif		
		Minimum	Rata-rata	Maksimum
Jakarta – Balikpapan	23.02	-16.34	-33.22	-37.28
Jakarta – Batam	20.76	-25.38	-26.70	-26.48
Jakarta – Denpasar	5.81	-20.30	-20.03	-27.24
Jakarta – Medan	36.01	-27.97	-24.95	-18.45
Jakarta – Pontianak	36.02	-34.38	-39.93	-34.99
Jakarta – Surabaya	37.95	-36.67	-35.73	-45.46
Jakarta – Yogyakarta	76.08	-33.19	-37.39	-37.40
Rata-rata	33.66	-27.75	-31.14	-32.47

Sumber: DiJen Perhubungan Udara RI. *) Januari – Juni 2003

TELAAH



yang tercantum pada Tabel 3, pada 2002 dan 2003 secara umum terjadi penurunan tarif sebesar 32.5%, atau harga tiket pada 2003 nilainya hanya 2/3 dari harga tiket pada tahun sebelumnya (harga sudah dikoreksi terhadap nilai inflasi yang terjadi pada Juni 2003). Dengan kata lain dengan nilai uang yang sama pada 2002, pada 2003 konsumen dapat mengkonsumsi jasa angkutan udara

50 persen lebih banyak dari pada 2002. Dengan demikian, daya beli konsumen meningkat 50 persen pada 2003 dibandingkan 2002.

Persaingan yang cukup ketat antar operator melalui iklan di berbagai media massa tampak pada ilustrasi berikut. *Lion Air* adalah operator yang terkenal paling gencar

menawarkan tarif "super rendah" dibandingkan operator lainnya. Sejak beroperasinya *Lion Air*, pada periode 2000 terjadi penurunan harga yang signifikan, terutama harga tiket GIA. Penetrasi *Lion Air* ke rute yang sebelumnya dilayani Garuda Indonesia telah menyebabkan penurunan tarif GIA (secara nominal) sebesar rata-rata 25 persen.

Tabel 4. Jumlah dan Rute Domestik tahun 2002 dan 2003

No	Rute Dalam Negeri	Maskapai Penerbangan	Jumlah Maskapai	Jumlah Maskapai
			2002	2003
1	Ternate	Bouraq, Lion Air	1	2
2	Sorong	Pelita Air, Merpati, Lion Air	1	3
3	Palembang	Garuda, Bouraq, Lion Air	1	3
4	Palangkaraya	Garuda, Merpati, Trigana	1	3
5	Merauke	Cartenz Papua Airlines, Merpati	1	2
6	Luwuk	Bouraq	1	
7	Labuhanharjo	Airmark Indonesia	1	
8	Kupang	Pelita Air, Merpati, Batavia Air, Star	2	4
9	Kendari	Pelita Air, Citylinks	1	2
10	Jambi	Pelita Air, Batavia, Mandala	1	3
11	Gorontalo	Bouraq, Lion Air	1	2
12	Bima	Airmark Indonesia	1	
13	Banda Aceh	Garuda, Seulawah, Jatayu Air	1	3
14	Ambon	Kartika, Mandala, Lion Air	1	3
			15	30

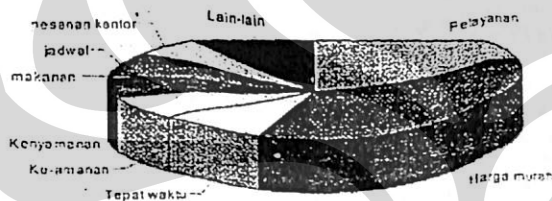
Sumber ICN 13 Mei, 2003. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Cetak miring merupakan maskapai penerbangan yang melayani pada tahun belakangan

Akibatnya, *income* GIA menurun, dan memaksa perusahaan milik negara ini untuk menjalankan berbagai efisiensi agar tetap bertahan pada kualitas yang sama. Hal ini membuktikan, kompetisi dapat mendorong terciptanya efisiensi di tingkat produksi yang pada gilirannya akan

menjanjikan pemasukan pendapatan yang lebih baik. Masalahnya, ini merupakan ancaman bagi ketersediaan layanan jasa di rute non-gemuk. Potensi ancaman ini diantisipasi oleh Menteri Perhubungan dengan penerapan beberapa instrumen, seperti (1) *route*

konsumen jasa layanan penerbangan didominasi oleh segelintir golongan masyarakat saja, yaitu mereka yang berdaya beli cukup baik, dan persentasenya tidak besar. Kini, karena harga semakin terjangkau oleh kalangan yang lebih luas, maka profil konsumen jasa ini kemungkinan juga berubah. Berdasarkan hasil *polling*, diketahui bahwa sebagian besar responden adalah usia produktif antara 34-54 tahun (46 persen) dan dengan tingkat pengeluaran antara 2-4 juta per bulan (47 persen), tingkat pendidikan sarjana (64 persen) serta berstatus pegawai swasta dan profesional (74 persen). Sebanyak 41 persen responden mengaku pengguna pesawat udara minimal sebulan sekali (*frequent flyer*). Gambaran umum tentang pengguna jasa angkutan udara adalah adalah pria dalam usia produktif dan berpendidikan cukup dengan tingkat pendapatan di atas rata-rata pendapatan per kapita penduduk Indonesia.

Gambar 1. Faktor-faktor yang Menentukan Pilihan Konsumen terhadap Jasa Transportasi Udara



berdampak pada peningkatan layanan dan kepuasan konsumen.

Ketersediaan

Meningkatnya akses layanan jasa transportasi udara (makin banyaknya frekuensi penerbangan dan jumlah tempat duduk) tidak serta-merta menjamin ketersediaan layanan tersebut secara merata di seluruh Indonesia, mengingat banyak tempat-tempat di Indonesia yang memiliki kendala geografis yang tinggi. Setiap operator berusaha untuk merebut pangsa pasar sebesar-besarnya pada rute gemuk karena

management, yaitu mengaktifkan kembali *route-rute* yang sudah mati dan (2) mengenakan kewajiban bagi operator untuk melayani rute kurus tertentu setelah diberi kesempatan untuk menikmati rute gemuk selama beberapa saat. Tabel 4 ini menunjukkan semakin baiknya akses dan ketersediaan jasa layanan transportasi udara secara kuantitas di Indonesia.

Siapa Konsumen Jasa Penerbangan?

Hingga beberapa tahun lalu,

Dalam hal preferensi konsumen, mayoritas responden menganggap bahwa tarif murah, pelayanan yang baik dan ketepatan waktu merupakan faktor-faktor yang sangat penting dalam pertimbangan mereka mengkonsumsi jasa angkutan udara. Setelah itu adalah kenyamanan, keamanan/keselamatan penerbangan. Makanan bukan faktor yang mempengaruhi preferensi konsumen. Selain itu pilihan maskapai penerbangan yang mereka tumpangi

Tabel 5. Perusahaan Penerbangan Yang Paling Sering Dinaiki dan Rata-rata Pengeluaran per bulan

Yang paling sering dinaiki	Rata-rata pengeluaran per bulan					Total
	< 2 juta	2 s/d 3 juta	3 s/d 4 juta	4 s/d 5 juta	> 5 juta	
Garuda	70	67	41	19	33	230
Lion	45	30	16	8	8	107
Batavia	11	10	4	5	1	31
Merpati	27	21	7	2	3	60
Lainnya	28	33	9	6	4	80
Total	181	161	77	40	49	508

TELAAH

lebih didasarkan atas pertimbangan harga daripada pertimbangan prestise (gambar 1). Meskipun demikian, proporsi terbesar responden dalam survei ini (45 persen) adalah penumpang pesawat Garuda Indonesia (Tabel 5). Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pilihan mereka terbang dengan Garuda Indonesia bukan disebabkan karena keinginan untuk memenuhi alasan prestise, melainkan karena pertimbangan rasional ekonomis. Ada dugaan mereka yang bepergian dengan perusahaan penerbangan ini umumnya dibiayai oleh instansinya atau perusahaannya karena berkaitan dengan bidang pekerjaan mereka. Hal ini dibuktikan dari tingkat pengeluaran mereka (sebagai indikator pendapatan), dimana 60 persen dari penumpang Garuda Indonesia ini mengaku mempunyai pengeluaran per bulan kurang dari Rp 3 juta.

Harga Rendah, Konsumen Untung?

Pertanyaan kritis konsumen seharusnya muncul bila menghadapi serbuan produk berharga murah yang terkesan menguntungkan konsumen: Apakah harga murah yang dibayar konsumen menjamin keberlanjutan ketersediaan produk di pasar? Apakah harga murah yang diterima hari ini juga akan berlangsung hingga hari-hari ke depan? Apakah keuntungan konsumen ini harus dibayar dengan mengorbankan kualitas layanan yang artinya mengorbankan segi keamanan produk dan keselamatan konsumen?

Di paragraf terdahulu terungkap, keterlibatan faktor eksternal dari kondisi penerbangan Internasional dianggap faktor prediktor kuat pencetus kompetisi di rute domestik. Jadi, kecenderungan yang berlaku saat ini diduga hanya merupakan kejadian sesaat. Pada dasarnya semua regulasi pemerintah harus diarahkan untuk

meningkatkan efisiensi, menurunkan harga, yang semua itu akan berdampak positif pada perekonomian makro. Di sisi lain, ICN (2002) melaporkan bahwa harga murah ini ternyata dikompensasi dengan menurunnya mutu layanan, dalam hal ini mutu *tangible*.

Dilaporkan sebesar 70 persen dari 172 unit pesawat yang disurvei dari 17 maskapai penerbangan yang ada di Indonesia tidak memenuhi standar internasional. Misalnya, pesawat model jaman dahulu (model lama) menghasilkan polusi suara yang tidak dapat ditolerir lagi oleh peraturan penerbangan internasional yang terkini. Pesawat-pesawat seperti ini dibeli (disewa) oleh maskapai Indonesia semata-mata karena harganya murah (tidak memiliki nilai ekonomis berarti lagi di negara asalnya). Jalan keluar dari situasi ini ada di tangan Menteri Perhubungan. Misalnya adalah Keputusan Menteri Perhubungan untuk melengkapi pesawat tua dengan alat peredam polusi udara seharga 1 juta dolar AS per buah. Menhub menganjurkan agar peraturan ini diterapkan bertahap demi mempertahankan keberlangsungan operator penerbangan. Kebijakan yang sama juga berlaku untuk kebutuhan memperlengkapi pesawat-pesawat yang diproduksi sebelum tahun 1990-an dengan sebuah instrumen berharga US\$ 300.000 per buahnya.

Pertumbuhan/perkembangan yang baik di industri transportasi udara ini yang diakibatkan adanya kompetisi, menurut Menhub Agum Gumelar, masih tergolong persaingan yang sehat. Menhub menyatakan, kemudahan ijin operasi akan diteruskan demi membuka lebar-lebar peluang pasar dalam kerangka globalisasi pasar. Namun, harus disadari, kenalkan jumlah penumpang dan pengunjung bandara harus memperhitungkan daya dukung bandara, baik di sektor *ground service* (parkir mobil, lalu lintas bus antar-jemput Damri dan taksi, keamanan dan keterlibatan dalam dan sekitar bandara)

untuk penumpang maupun layanan lain bagi pengantar/penjemput. Pengabaian standar penerbangan internasional—walaupun dilakukan dengan dalih demi keberlangsungan layanan di dalam negeri, akan menimbulkan kesulitan jangka panjang yang mungkin tak terduga.

Memang, program liberalisasi, termasuk privatisasi dapat mendorong peran swasta dalam perekonomian, asalkan tidak meninggalkan kepentingan yang lebih besar, yaitu kepentingan masyarakat pengguna. Joseph E Stiglitz (2002)—yang dikutip oleh Tony Prasetyantono (Kompas 13/08/03) bertutur, "Saya hanya percaya kepada privatisasi, jika privatisasi ini mendorong efisiensi di pihak produsen dan menurunkan harga di tingkat konsumen". Inilah yang agak sulit dipraktekkan.

 TIM PENELITI YLKI

KRIPING KORBAN

Bisnis Indonesia 16 Februari 2006

Adam Air wajib perbaiki manajemen dalam tujuh hari

BISNIS INDONESIA

JAKARTA: Departemen Perhubungan memberi batas waktu tujuh hari kepada PT Adam SkyConnection (Adam Air)—sejak surat teguran keras dilayangkan— untuk memperbaiki personel dan manajemen maskapai.

Ultimatum tujuh hari tersebut berarti akan berakhir pada Jumat, 24 Februari mengingat surat teguran keras yang disampaikan Dephub dikirimkan pada 16 Februari. Artinya, pada hari tersebut Adam Air harus sudah menyelesaikan kewajiban perbaikan manajemen dan personel sesuai yang diminta.

Ditjen Perhubungan Udara Moh. Iksan Tatang mengatakan bila teguran itu tak diindahkan sertifikat operator pesawat udara (*Air Operation Certificate/AOC*) milik Adam Air akan dicabut.

"Kalau tujuh hari mereka tidak mengindahkan ini dan tidak ada upaya perbaikan dan sebagainya kami cabut AOC-nya. Jadi itu prosedurnya," ujarnya, kemarin.

Tatang mengatakan Adam Air diminta membuat surat pernyataan tertulis mematuhi Undang-Undang (UU) No.15/1992 tentang Penerbangan dan memperbaiki manajemen dengan mengganti personel Company Aviation Safety Officer (CASO).

Selain itu, lanjutnya, Adam Air diharapkan memperbaiki personel dan awak pesawat yang menerbangkan pesawat B 737-300 dari Bandara Tambolako, NTT menuju Bandara Hasanuddin Makassar tanpa izin. Mereka juga dinilai melanggar prosedur karena saat itu tidak menunggu terlebih dahulu pemeriksaan kelaikan pesawat. "Saya kira seperti itu dan saya tidak ingin masalah ini ke luar dari track-nya."

Adam Air dianggap melanggar aturan kelaikan udara dengan menerbangkan pesawat Boeing 737-300 registrasi PK-KKE setelah mengalami kerusakan di bagian *inertial reference system* (IRS).

Kerusakan di IRS yang memberi masukan data ke sistem *autopilot* sehingga menyebabkan pesawat terbang tanpa arah dan akhirnya mendarat darurat di Bandara Tambolako, Nusa Tenggara Timur pada 11 Februari lalu.

AOC sendiri merupakan tanda bukti terpenuhinya standar dan prosedur dalam pengoperasian pesawat udara oleh perusahaan angkut-

an udara niaga nasional yang dikeluarkan Ditjen Perhubungan Udara.

Personel Adam Air yang memegang posisi kunci pada kasus penerbangan tanpa pemeriksaan kelaikan, tandasnya, lisensi pilot komersial juga dibekukan selama 90 hari sejak peristiwa itu. "Kami meminta izin *laisson* dikembalikan kepada Ditjen Perhubungan Udara."

Serahkan ke Polisi

Ditjen Perhubungan Udara, paparnya, menyerahkan sepenuhnya penyidikan kasus dugaan pelanggaran UU Penerbangan oleh Adam Air tersebut kepada Kepolisian, mengingat instansinya hanya sebagai regulator yang menegakkan aturan. "Kalau ada dampak pidananya nanti aparat yang berwenang untuk menyidik kasus itu," kata Tatang.

Tatang mengakui Ditjen Perhubungan Udara telah mengeluarkan surat izin terbang (*flight approval/FA*) bernomor 02494/11.02 pada 11 Februari kepada pesawat Adam Air registrasi PK-KKE, namun masih secara lisan.

Meski demikian, ungkapnya, FA tersebut harus dilakukan melalui penyelidikan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan kelaikan udara dari Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara.

"Itu untuk kru dan teknisi Adam Air, yang sebelumnya izin FA kepada dua pesawat evakuasi untuk membawa penumpang supaya tidak bermalam."

Menurut Tatang, Ditjen Perhubungan Udara sebelumnya telah mengirimkan surat teguran keras secara resmi ke manajemen Adam Air pada 16 Februari lalu terkait pelanggaran penerbangan pesawat DHI 782.

Saat ini, tandasnya, pihaknya belum menerima respons tertulis dari Adam Air sehingga otoritas CASO dikembalikan kepada Ditjen Perhubungan Udara selaku regulator.

Sebelumnya, Vice President Communication PT Adam SkyConnection Dave Laksono mengakui terjadi kesalahan prosedur penerbangan dari Bandara Tambolako, Nusa Tenggara Timur, ke Bandara Hasanuddin, Makassar.

Penerbangan yang dilakukannya merupakan tindakan darurat untuk mengamankan penumpang dan pesawat. "Kami menerima segala bentuk teguran dari pihak regulator atas kekhilafan itu. Tindakan tersebut merupakan langkah darurat untuk mengamankan personel kami serta penumpang dan aset Adam Air," kata ujarnya. (01) redaksi@bisnis.co.id

Kabut Kelam Dunia Penerbangan Kita

Oleh CHAPPY HAKIM

Hari Sabtu lalu terjadi suatu peristiwa yang sangat membahayakan dalam penerbangan. Sebuah pesawat Boeing 737-300 dari Jakarta, berputar-putar selama lebih dari tiga jam tanpa arah yang jelas untuk kemudian secara kebetulan menemukan landasan Tambolaka dan mendarat dengan kondisi landasan pacu (*runway*) yang tidak memenuhi syarat.

Sungguh peristiwa yang sangat membahayakan nyawa lebih dari seratus penumpang. Dengan bantuan Yang Maha Kuasa, pesawat, awak pesawat, dan seluruh penumpang selamat.

Sesuai aturan, seharusnya pesawat tetap berada di tempat kejadian sampai tim penyelidik selesai memperoleh data-data yang diperlukan bagi penyelidikan penyebab terjadinya peristiwa itu. Tim penyelidik dari pihak berwajib seyogianya segera datang, melihat pesawat, memeriksa kondisi peralatan di pesawat, menanyakan kepada awak pesawat, serta mengumpulkan juga keterangan dari penumpang, saksi mata, otoritas pelabuhan udara, dan sebagainya.

Seharusnya pesawat segera dikurung dengan semacam *police line* untuk memudahkan penyelidikan. Dalam hal ini, penyelidikan tidaklah bertujuan untuk mencari-cari kesalahan seseorang, namun lebih untuk mengetahui secara cermat penyebab peristiwa tersebut. Hal ini nantinya akan sangat berguna bagi upaya menghindari kejadian serupa di masa datang.

Kenyataannya, tanpa menunggu tim investigasi datang, pesawat tersebut langsung diperbaiki di tempat dan secara tergesa-gesa kemudian diterbangkan menuju Makassar. Hal ini, di samping menyalahi aturan, juga membahayakan sekali karena landasan Tambolaka tidak memenuhi persyaratan untuk lepas landas (*take off*) dan pendaratan (*landing*) pesawat sejenis B-737.

Akibat lainnya, penyelidikan terhadap penyebab terjadinya peristiwa yang membahayakan itu menjadi tidak bisa dilakukan. Peralatan navigasi yang katanya tidak berfungsi telah diganti, demikian pula kerusakan akibat memaksakan pendaratan di landasan pacu yang pendek telah diperbaiki dengan cepat.

Lebih parah lagi, dengan diterbangkannya pesawat itu, maka rekaman kejadian yang ada di

cockpit voice recorder dan *flight data recorder*) menjadi terhapus karena alat itu hanya merekam data untuk 30 menit terakhir dari pelaksanaan penerbangan. Maka, tim investigasi tak dapat memperoleh data akurat dari kejadian sesungguhnya.

Yang parah lagi, evakuasi penumpang dan barang dengan menggunakan pesawat B-737-200. Pesawat ini, menurut ketentuan pada *operation manual*-nya, jelas tidak diperkenankan dioperasikan pada landasan sependek Tambolaka. Demikian pula ketentuan yang berlaku pada Aerodrome Tambolaka yang hanya memenuhi syarat dapat diperuntukkan bagi pesawat yang lebih kecil dari B-737.

Tidak bisa dibayangkan, bagaimana B-737-200 itu mendapatkan izin lepas landas dan pendaratan di Tambolaka. Bagaimana mereka mengisi *flight plan*-nya untuk destinasi Tambolaka yang tidak memenuhi syarat didarati? Siapa bertanggung jawab jika terjadi sesuatu dengan pesawat itu?

Pada kenyataannya mereka berhasil mengoperasikan B-737-200 dan B-737-300 di landasan sependek Tambolaka. Untuk keadaan darurat pastilah itu dapat dimaklumi, tetapi dalam kondisi tidak darurat, hal ini patut dipertanyakan. Dapat dipastikan, mereka lepas landas tidak dengan prosedur normal dan juga dapat dipastikan, bila pada saat lepas landas mengalami satu mesin mati atau terganggu, pesawat akan jatuh terempas ke tanah. Benar-benar suatu pelaksanaan evakuasi yang *nyerempet* bahaya, tindakan sangat riskan, mempertaruhkan nyawa banyak orang.

Pertanyaan besar di sini, begitu bebaskan melaksanakan operasi penerbangan di negara kita ini? Di manakah tanggung jawab sosial kita yang bergerak di dunia penerbangan?

Sungguh kasihan masyarakat luas pengguna jasa angkutan udara yang tidak mengetahui bahwa pelaksanaan operasi penerbangan ternyata tidak harus tunduk pada rambu-rambu yang ada. Rambu-rambu berupa ketentuan dan peraturan yang bertujuan mengawasi dan menjaga agar penerbangan dapat berlangsung dengan aman dan nyaman. Itulah semua kabut kelam dari dunia penerbangan kita. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), di manakah dikau gerangan berada?

CHAPPY HAKIM

Penerbang dan Mantan KSAU

Kabut Kelam Dunia Penerbangan Kita

Oleh CHAPPY HAKIM

Hari Sabtu lalu terjadi suatu peristiwa yang sangat membahayakan dalam penerbangan. Sebuah pesawat Boeing 737-300 dari Jakarta, berputar-putar selama lebih dari tiga jam tanpa arah yang jelas untuk kemudian secara kebetulan menemukan landasan Tambolaka dan mendarat dengan kondisi landasan pacu (*runway*) yang tidak memenuhi syarat.

Sungguh peristiwa yang sangat membahayakan nyawa lebih dari seratus penumpang. Dengan bantuan Yang Maha Kuasa, pesawat, awak pesawat, dan seluruh penumpang selamat.

Sesuai aturan, seharusnya pesawat tetap berada di tempat kejadian sampai tim penyelidik selesai memperoleh data-data yang diperlukan bagi penyelidikan penyebab terjadinya peristiwa itu. Tim penyelidik dari pihak berwajib seyogianya segera datang, melihat pesawat, memeriksa kondisi peralatan di pesawat, menanyakan kepada awak pesawat, serta mengumpulkan juga keterangan dari penumpang, saksi mata, otoritas pelayaran udara, dan sebagainya.

Seharusnya pesawat segera dikurung dengan semacam *police line* untuk memudahkan penyelidikan. Dalam hal ini, penyelidikan tidaklah bertujuan untuk mencari-cari kesalahan seseorang, namun lebih untuk mengetahui secara cermat penyebab peristiwa tersebut. Hal ini nantinya akan sangat berguna bagi upaya menghindari kejadian serupa di masa datang.

Kenyataannya, tanpa menunggu tim investigasi datang, pesawat tersebut langsung diperbaiki di tempat dan secara tergesa-gesa kemudian diterbangkan menuju Makassar. Hal ini, di samping menyalahi aturan, juga membahayakan sekali karena landasan Tambolaka tidak memenuhi persyaratan untuk lepas landas (*take off*) dan pendaratan (*landing*) pesawat sejenis B-737.

Akibat lainnya, penyelidikan terhadap penyebab terjadinya peristiwa yang membahayakan itu menjadi tidak bisa dilakukan. Peralatan navigasi yang katanya tidak berfungsi telah diganti, demikian pula kerusakan akibat memaksakan pendaratan di landasan pacu yang pendek telah diperbaiki dengan cepat.

Lebih parah lagi, dengan diterbangkannya pesawat itu, maka rekaman kejadian yang ada di dalam kotak hitam (terdiri dari

cockpit voice recorder dan *flight data recorder*) menjadi terhapus karena alat itu hanya merekam data untuk 30 menit terakhir dari pelaksanaan penerbangan. Maka, tim investigasi tak dapat memperoleh data akurat dari kejadian sesungguhnya.

Yang parah lagi, evakuasi penumpang dan barang dengan menggunakan pesawat B-737-200. Pesawat ini, menurut ketentuan pada *operation manual*-nya, jelas tidak diperkenankan dioperasikan pada landasan sependek Tambolaka. Demikian pula ketentuan yang berlaku pada Aerodrome Tambolaka yang hanya memenuhi syarat dari diperuntukkan bagi pesawat yang lebih kecil dari B-737.

Tidak bisa dibayangkan, bagaimana B-737-200 itu mendapatkan izin lepas landas dan pendaratan di Tambolaka. Bagaimana mereka mengisi *flight plan*-nya untuk destinasi Tambolaka yang tidak memenuhi syarat didarati? Siapa bertanggung jawab jika terjadi sesuatu dengan pesawat itu?

Pada kenyataannya mereka berhasil mengoperasikan B-737-200 dan B-737-300 di landasan sependek Tambolaka. Untuk keadaan darurat pastilah itu dapat dimaklumi, tetapi dalam kondisi tidak darurat, hal ini patut dipertanyakan. Dapat dipastikan, mereka lepas landas tidak dengan prosedur normal dan juga dapat dipastikan, bila pada saat lepas landas mengalami satu mesin mati atau terganggu, pesawat akan jatuh terempas ke tanah. Benar-benar suatu pelaksanaan evakuasi yang *nyerempet* bahaya, tindakan sangat riskan, memperlaruhkan nyawa banyak orang.

Pertanyaan besar di sini, begitu bebaskan melaksanakan operasi penerbangan di negara kita ini? Di manakah tanggung jawab sosial kita yang bergerak di dunia penerbangan?

Sungguh kasihan masyarakat luas pengguna jasa angkutan udara yang tidak mengetahui bahwa pelaksanaan operasi penerbangan ternyata tidak harus tunduk pada rambu-rambu yang ada. Rambu-rambu berupa ketentuan dan peraturan yang bertujuan mengawasi dan menjaga ugar penerbangan dapat berlangsung dengan aman dan nyaman. Itulah semua kabut kelam dari dunia penerbangan kita. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), di manakah dikau gerangan berada?

CHAPPY HAKIM

Penerbang dan Mantan KSAU

KLIPING KORAN



- Bisnis Indonesia
- Kompas
- Koran Tempo
- The Jakarta Post
- Warta Kota
- Media Indonesia
-
- Lain-lain :

- Jan
 - Feb
 - Mar
 - Apr
 - Mei
 - Jun
 - Jul
 - Agt
 - Sep
 - Okt
 - Nop
 - Des
- 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 Tahun 200

Ungkap Tuntas 'Tambolaka'

Terbang bebas di ketinggian sawang tanpa-pandom-tanpa-sistem-komunikasi tentulah merupakan pengalaman mengerikan, sekaligus absurd. Paling tidak, itulah yang dirasakan sebagian penumpang—dan semua awak—pesawat Boeing 737-300 milik maskapai penerbangan Adiam Air Sabtu dua pekan lalu.

Lepas landas dari Bandara Soekarno-Hatta pada pukul 06.20 WIB dengan tujuan Makassar, kapal terbang itu rusak total sistem navigasi dan sistem komunikasinya setelah 20 menit mengangkasa. Pesawat raib dari layar radar.

Nun di Tambolaka, bandar udara kecil di Sumba Barat, Nusa Tenggara Timur, sekitar pukul 10.45 waktu lokal, sebuah "unidentified flying object" mengitari langit tiga kali sebelum mendarat. Seantero pangkalan geger seketika. Pesawat B737-300 membutuhkan runway minimal 2.200 meter untuk mendarat dan lepas landas. Tambolaka baru punya 1.800 meter.

Lebih dari satu jam pesawat itu mengembara tanpa arah, dan melenceng sekitar 525 kilometer dari tujuannya. Dari perbandingan waktu dan jarak bisa disimpulkan bahwa pesawat berbelok kian-kemari sebelum menemukan Tambolaka.

Waktu yang lebih dari satu jam itu merupakan saat paling kritis bagi pesawat ini dan seisi lambungnya. Lebih dari satu jam melakukan "penerbangan buta" (*blind flight*) menjadikan pesawat

ini terbuka untuk bahaya apa saja, dari bertabrakan dengan pesawat lain sampai ditembak oleh pesawat militer yang tidak mengenalinya. Apalagi jika diingat wilayah terbangnya juga merupakan jalur penerbangan internasional.

Pendaratan yang dilakukan oleh pilot B737-300 itu pun, sebetulnya, bukanlah "pendaratan darurat"—jika menggunakan istilah yang tepat. Dalam pendaratan darurat, penerbang biasanya tahu di mana ia mendarat. Pada kejadian kemarin, sang pilot bahkar, menyangka sudah tiba di atas Makassar. Dengan kata lain, itulah "pendaratan buta", yang jauh lebih berisiko daripada pendaratan darurat.

Kerusakan total sistem navigasi dan sistem komunikasi pesawat itu amat layak dipertanyakan. Sebuah pesawat terbang masa kini seyogianya dilengkapi sistem navigasi dan sistem komunikasi berlapis, simultan, dan independen. Kerusakan pada lapis tertentu, biasanya, secara simultan langsung digantikan oleh lapis sistem yang lain, dan begitu selanjutnya.

Dengan 25 perusahaan penerbangan reguler dan 12 perusahaan penerbangan carter yang melayani penumpang transportasi udara di Tanah Air pada saat ini, hendaklah masalah keamanan penerbangan mendapat perhatian maksimal. "Peristiwa Tambolaka", termasuk "evakuasi" pesawat yang terkesan amat terburu-buru, harus dielusut tuntas dan dibuat terang duduk perkaranya.

Sanksi yang dijanjikan otoritas penerbangan atas pihak yang bertanggung jawab, betapapun beratnya, tetap merupakan aspek "akibat", bukan aspek "sebab"—yang bermuara pada upaya menangkal. Padahal, siapa pun tahu, menangkal jauh lebih efisien ketimbang mengatasi bencana. ●

KLIPING KORAN



- Bisnis Indonesia Kompas Koran Tempo The Jakarta Post
 Warta Kota Media Indonesia Lain-lain :

- Jan Feb Mar Apr Mei Jun Jul Agt Sep Okt Nop Des

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14/15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 Tahun 200

PENERBANGAN

Adam Air Dinilai Melanggar

JAKARTA (Media): Langkah maskapai penerbangan Adam Air menerbangkan kembali pesawat Boeing 737-300 yang tersasar di Bandara Tambolaka, Nusa Tenggara Timur (NTT) ke Makassar, Sulawesi Selatan, dinilai pelanggaran serius.

Pasalnya, penerbangan yang dilakukan pesawat tersebut tidak mendapat persetujuan Departemen Perhubungan dan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT).

"Ini merupakan pelanggaran serius karena tidak sesuai ketentuan. Kita akan berikan sanksi kepada mereka," ungkap Dirjen Perhubungan Udara Dephub Mksan Tatang usai rapat pimpinan jajaran Dephub di Jakarta, kemarin.

Seperti diberitakan, pesawat dengan 145 penumpang dan pilot Tri Nusiyogo itu, tinggal landas dari Bandara Soekarno-Hatta menuju Bandara Hasanuddin pada Sabtu (11/2) pukul 06.20 WIB, dan 20 menit kemudian kehilangan orientasi atau terbang tanpa arah karena diduga sistem navigasi pesawat bermasalah sehingga mendarat daru-

rat di Bandara Tambolaka itu.

Namun, pada Minggu (12/2) pukul 10.00 Wita, pesawat itu diterbangkan dari Bandara Tambolaka menuju Bandara Hasanuddin setelah sejumlah teknisi dari Bandara Ngurah Rai memperbaikinya. Perjalanan tersebut diawaki oleh pilot Kapten Ade Salmiar yang juga Direktur Operasi Adam Air.

Tatang menilai langkah ini merupakan pelanggaran serius. Sebab, pesawat yang mengalami insiden seharusnya terlebih dulu dicek oleh DSKU (Direktorat Sertifikasi Kelayakan Udara) Dephub dan KNKT sebelum terbang kembali. Kenyataannya sebelum pesawat tersebut diperiksa, pilot yang ditengarai sebagai direktur operasional maskapai tersebut sudah menerbangkannya.

"Padahal, petugas dari DSKU dan KNKT sudah ada di Denpasar sejak Sabtu (11/2) malam bersama dengan petugas dari Adam Air. Namun pada Minggu pagi mereka ditinggal para awak Adam Air," ungkapnya.

Tatang menuturkan, ketika pi-

haknya menanyakan kepada pilot mengapa pesawat tersebut sudah diterbangkan, para kru Adam Air beralasan sudah memperoleh *flight approval* (izin terbang) dari Direktorat Perhubungan Udara.

Namun, tambahnya, FA tersebut diberikan dengan persyaratan, yaitu pesawat harus dicek terlebih dulu. "Tapi orang Adam Air-nya bilang pengecekan tidak perlu dilakukan. Sebab katanya, kerusakannya ringan," ujarnya.

Ketika dimintai tanggapannya, Vice President of Communication Adam Air Dave Laksone mengatakan pihaknya belum bisa memberikan komentar terkait dengan insiden tersebut. "Kita akan adakan jumpa pers besok (hari ini)," katanya ketika dihubungi melalui selulernya, kemarin malam.

Pada kesempatan yang sama, Ketua KNKT Setyo Raharjo mengatakan, langkah yang dilakukan pilot Adam Air melanggar prosedur. "Kok, bisa pesawatnya belum diperiksa tapi terbang begitu saja," katanya. (Che/Ant/E-1)

Kerinci 7 April '06

Navigasi Pesawat Adam Air yang Nyasar Sudah Lama Bermasalah

Pemilik memaksa pilot terbang.

JAKARTA — Pesawat Boeing 737-300 Adam Air yang nyasar ke Tambolaka, Nusa Tenggara Timur, pada 11 Februari 2005, ternyata bermasalah sejak dulu.

Hal itu diungkapkan Sultan Salahudin, salah satu mantan pilot Adam Air, menjelang sidang di Pengadilan Negeri Jakarta Barat kemarin. Sutan dan 16 mantan pilot digugat oleh PT AdamSky Connection, pengelola Adam Air, membayar ganti rugi materil Rp 100 juta dan US\$ 15 ribu (sekitar Rp 136,6 juta) serta ganti rugi imateril Rp 3

millar per orang.

Adam Air menggugat karena menilai para pilot mundur sebelum masa kontraknya, yang bervariasi antara 4 tahun dan 8 tahun, habis. Padahal perusahaan telah mengeluarkan biaya latihan hingga mereka mendapatkan izin terbang.

Sutan mengaku terpaksa mundur karena sering dipaksa pemilik perusahaan menerbangkan pesawat yang tak layak terbang seperti Boeing 737-300 yang nyasar itu. "Unit komputer untuk navigasi pesawat itu ada yang rusak," ka-

ta Sutan.

Karena kerusakan itulah pilot Tri Nusiyogo dan kopilot Ahmad Deny Syaifuddin terpaksa mendaratkan pesawat di Tambolaka. Padahal mereka seharusnya mendarat di Makassar, Sulawesi Selatan.

Sutan mengatakan pernah dipaksa menerbangkan pesawat itu pada 6 Mei 2005 dari Jakarta ke Padang. Ia menolak karena, menurut standar penerbangan, pilot tak boleh menerbangkan pesawat semacam itu sebelum ada toleransi yang menyatakan perbaikan kerusakan bisa ditun-

da. Toleransi itu dikeluarkan Departemen Perhubungan.

Namun, salah satu pemilik maskapai, yang menurut peraturan tidak boleh memerintah langsung pilot menerbangkan pesawat, tetap ngotot. Dia bahkan membuat surat perintah yang hanya ditulis dengan tangan. Sutan tetap menolak. Ketika surat dari Departemen Perhubungan akhirnya keluar, barulah Sutan mau menerbangkannya. Tak tahan oleh kejadian semacam itu, Sutan dan 16 pilot lainnya mengundurkan diri dari Adam Air pada 23 Mei 2005.

Menurut Sutan, Komite Nasional Keselamatan Penerbangan sebetulnya tidak sulit meneliti masalah ini, "Tinggal dicek saja log book-nya, apakah kerusakannya sudah diperbaiki."

Juru bicara Adam Air, Lisa Anastasia, membantah pernyataan Sutan. "Itu tidak benar. Tapi sebaiknya Pak Dave yang bicara," ujarnya. Dave Laksuno adalah Direktur Komunikasi PT AdamSky Connection Airlines dan putra Ketua DPR Agung Laksono, yang juga memiliki saham di Adam Air.

Hingga berita ini diturunkan, Dave belum dapat dihubungi. Namun, pada 24 Maret lalu, dia pernah menyangkal pernyataan mantan pilotnya. Ia mengatakan perusahaannya selalu memenuhi seluruh persyaratan kelaikan terbang dari Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara.

Dave mengaku tidak mengerti apa alasannya menuding keselamatan penerbangan Adam Air buruk. Dia menyarankan, jika hal itu benar-benar terjadi, sebaiknya mereka melapor ke Departemen Perhubungan. ● BARDI JANI/AP/REDA

KLIPIING KORAN



Bisnis Indonesia Kompas Koran Tempo The Jakarta Post
 Warta Kota Media Indonesia Lain-lain :

Jan Feb Mar Apr Mei Jun Jul Agt Sep Okt Nop Des

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 Tahun 2006

REKORAN TAN DARURAT

Polisi Bisa Selidiki Kasus Penerbangan AdamAir

JAKARTA, KOMPAS — Aparat kepolisian bisa menyelidiki kasus penerbangan pesawat AdamAir dari Bandara Tambolaka, Sumba Barat, menuju Bandara Hassanudin, Makassar pada Minggu (12/2) sebelum diteliti Komite Nasional Keselamatan Transportasi atau KNKT. Kasus itu tergolong tindakan pidana, sebab melanggar Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Perhubungan.

"Kalau berkaitan dengan tindakan pidana, kami persilakan

kepada aparat berwenang (polisi) untuk melakukan tindak lanjut dari kasus itu. Kami dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tidak memiliki wewenang untuk menindaklanjuti masalah pelanggaran hukum. Kami hanya dapat memberikan sanksi administratif kepada manajemen AdamAir," kata Direktur Jenderal (Dirjen) Perhubungan Udara Departemen Perhubungan M Iksan Tatang di Jakarta, Jumat (17/2).

Menurut Tatang, saat dikabarkan tentang pendaratan darurat

pesawat AdamAir yang terbang dari Jakarta tujuan Makassar di Bandara Tambolaka langsung diterjunkan tim KNKT. Tim tersebut berangkat dari Jakarta menuju Denpasar pada Sabtu sore. Namun, tak ada pesawat menuju Tambolaka. Tim itu lalu menginap di Bali. Keesokan harinya, ketika hendak terbang menuju Tambolaka, tiba-tiba dilaporkan bahwa pesawat AdamAir sudah terbang menuju Makassar. Penerbangan ke Tambolaka dibatalkan, lalu tim KNKT langsung

ke Makassar guna meneliti pesawat tersebut.

"Terhadap pelanggaran itu kami telah memberi peringatan keras. Kami juga menarik otorisasi dari personel bagian operasi yang ditetapkan AdamAir. Bahkan, kami pun mewajibkan manajemen AdamAir membuat pernyataan resmi untuk melakukan perbaikan," tegas Tatang.

Tentang kemungkinan Dephub mengadukan manajemen AdamAir kepada polisi berkaitan dengan kasus pidananya, Tatang

mengatakan, hal itu tidak mungkin dilakukan karena Dephub dan Polri sama-sama pemerintah. "Apabila ada masyarakat yang mau mengadukan kasus pidana itu kepada polisi, ya silakan".

Ketua Komisi V DPR Achmad Muqowam menengarai, penerbangan ke Makassar tanpa diketahui KNKT itu sebagai upaya menghilangkan barang bukti. "Pihak berwenang harus berani dan segera menindak tegas manajemen AdamAir, siapa pun dia," ujar Muqowam. (JAN)

KLIPING KORAN



- Bisnis Indonesia Kompas Koran Tempo The Jakarta Post
 Warta Kota Media Indonesia
 Lain-lain :

- Jan Feb Mar Apr Mei Jun Jul Agt Sep Okt Nop Des

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 Tahun 200:

AdamAir Langgar UU Penerbangan

Pemerintah Beri Sanksi dan Cabut Lisensi Pilot

JAKARTA, KOMPAS — Pemindahan pesawat AdamAir 737-300 yang mendarat darurat di Bandara Tambolaka, Kabupaten Sumba Barat, Nusa Tenggara Timur, ke Bandara Hasanuddin Makassar, melanggar aturan. Pemerintah akan memberikan surat peringatan kepada manajemen AdamAir dan memberikan sanksi kepada pilot.

PEBABAT KECELAKAAN

- Pendaratan darurat AdamAir dianggap melanggar peraturan UU Penerbangan Nomor 15 Tahun 1992. Bentuk pelanggaran, memindahkan letak pesawat udara sebelum dilakukan investigasi
- Adanya pelanggaran serius tersebut pemerintah akan memberikan sanksi kepada Maskapai AdamAir dan Lisensi pilot yang menerbangkan pesawat Boeing 737-300 terancam dicabut
- Melanggar aturan keselamatan penerbangan internasional maupun di dalam negeri.

"Bukan tidak mungkin, masalah ini akan berdampak pada surat izin usaha perusahaan," kata Direktur Jenderal Perhubungan Udara Mohammad Iksan Tatang, Senin (13/2) di Jakarta.

Menurut Pengamat Hukum Penerbangan Kamis Martono, pada Pasal 34 Ayat 2 Undang-undang Penerbangan Nomor 15 Tahun 1992 diatur bahwa tidak diperbolehkan untuk mengubah letak pesawat udara sebelum dilakukan investigasi, kecuali untuk menyelamatkan penumpang.

Oleh sebab, kata Tatang, pemerintah menganggap Adam Air telah melakukan pelanggaran serius karena menerbangkan pesawat yang telah mengalami insiden. Seharusnya, pesawat yang telah mengalami insiden tidak diperbolehkan terbang sebelum dilakukan investigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) maupun Departemen Perhubungan (Dephub).

"Penerbangan dari Bandara Tambolaka ke Makassar adalah penerbangan yang tak berizin dan sangat membahayakan. Meski pesawat sampai tujuan dengan selamat, tetap saja hal itu melanggar aturan," ujarnya menegaskan.

Ketua KNKT Setio Rahardjo mengatakan, kasus AdamAir itu merupakan insiden yang sangat serius. Selain itu, penerbangan pesawat setelah mengalami insiden melanggar aturan keselamatan penerbangan internasional maupun di dalam negeri.

"Pesawat tidak boleh terbang setelah insiden. Apalagi ini insiden yang sangat serius," ujar Setio Rahardjo.

Lisensi pilot dicabut

Tatang menambahkan, Dephub akan mencabut lisensi pilot yang menerbangkan pesawat tersebut dari Tambolaka ke Makassar. Dengan insiden itu Indonesia bisa terancam digugat oleh masyarakat Internasional karena penerbangan liar tersebut. Ini karena wilayah udara Indonesia juga digunakan penerbangan internasional.

Menurut Tatang, selain akan memberikan sanksi pada AdamAir maupun pilotnya, Dephub juga akan menyelidiki staf Dephub yang telah memberikan izin terbang. "Kami akan menyelidiki dulu, apakah dia dipaksa memberikan izin atau bagaimana."

Sebelumnya, Direktur Komunikasi AdamAir Dave Laksono menyatakan, pemindahan pesawat itu dilakukan karena pihaknya sudah mendapatkan persetujuan izin terbang. "Kru kami tidak mungkin berani memindahkan pesawat itu tanpa persetujuan izin terbang," katanya.

Akan tetapi, menurut Tatang, ada kesalahpahaman komunikasi yang terjadi antara Dephub dan manajemen AdamAir. Ditegaskan, Dephub tidak pernah mengeluarkan persetujuan terbang (*flight approval/FA*) untuk pesawat Boeing 737-300 yang men-

"Kami hanya mengeluarkan dua FA, yakni untuk pesawat Trigana ATR-42 dan pesawat Boeing 737-200 milik AdamAir. Kedua pesawat tersebut kami berikan FA untuk evakuasi penumpang ke Makassar," kata Tatang.

Penyebab kecelakaan

Menurut Martono, aturan tersebut dimaksudkan agar tim investigasi dapat segera melakukan investigasi untuk mengetahui penyebab insiden. "Kalau posisi pesawat sudah berubah, berarti sudah ada yang diperbaiki. Kalau sudah diperbaiki, berarti ada perubahan alat-alat pada pesawat, sehingga penyebab yang dicari pun tidak akan ditemukan," kata Martono.

Dia mengungkapkan, dalam setiap peristiwa insiden ataupun kecelakaan pesawat, pihak maskapai seharusnya bersikap terbuka dan tidak berupaya menutupi. "Harus dipahami, hasil investigasi bukan untuk menyalahkan pihak tertentu, tetapi sebagai pembelajaran." (OTW)

KLEIPING KORAN



- Bisnis Indonesia** **Kompas** **Koran Tempo** **The Jakarta Post**
 Warta Kota **Media Indonesia** **Lain-lain :**

Jan Feb Mar Apr Mei Jun Jul Agt Sep Okt Nov Des
 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 Tahun 200

Insiden Adam Air Bisa Berakibat Fatal

Yang bertanggung jawab pilot, direktur operasi, dan direktur teknis.

JAKARTA — Direktur Direktorat Sertifikasi Kelaikanan Udara Departemen Perhubungan Christian Bisara menilai kasus pendaratan darurat Adam Air pada Sabtu lalu sebagai insiden serius. Menurut dia, kejadian itu dapat mengakibatkan kecelakaan fatal. Seandainya ada unsur kesengajaan, kata dia, pilotnya bisa dikenai pasal pidana. "Tapi, kalau tidak ada unsur kesengajaan, pilotnya akan di-grounded dan lisensinya bisa dicabut," kata Christian kepada *Tempo* di Jakarta kemarin.

Rabu lalu, Komite Nasional Keselamatan Transpor-

tasi mengumumkan hasil investigasi awal mengenai kasus ini. Menurut Komite, Tri Nusiogo, pilot Boeing 737-300 Adam Air tersebut, tidak sadar pesawatnya sudah menyimpang jauh dari jalur karena alat navigasi tidak berfungsi. Pesawat rute Jakarta-Makassar itu akhirnya mendarat di Bandar Udara Tambolaka, Sumba, Nusa Tenggara Timur.

Masih menurut Christian, insiden itu bisa saja terjadi akibat program pemeliharaan pesawat oleh manajemen Adam Air tidak benar atau bisa juga akibat kesalahan. "Tapi sementara ini laporan-

nya adalah kerusakan dan kesalahan sistem navigasi," ujarnya. Tentang ini, kata dia lagi, bisa saja komponen alat navigasi itu memang rusak. Kemungkinan lain, pilot salah dalam mengoperasikan alat. "Maka laporan kerusakan pada sistem navigasi tersebut akan diselidiki dengan saksama," kata Christian. Dia membenarkan, bila alat navigasi rusak, ada sistem cadangan. "Tapi mungkin juga kedua-duanya rusak," tuturnya.

Ketika didesak siapa yang paling bertanggung jawab dalam kasus ini, Christian mengemukakan, yang bertanggung jawab adalah pilot, di-

rektur operasi, dan direktur teknis maskapai bersangkutan serta pejabat keselamatan penerbangan dan *quality assurance manager*. "Kami sudah memanggil mereka semua," ujarnya.

Sedangkan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi Setio Rahardjo berpendapat prosedur pendaratan darurat Adam Air sudah benar. "Ini langkah untuk menyelamatkan penumpang," kata Setio. Saat ini, kata dia, pemeriksaan terhadap pilot dan kopilot pesawat itu sedang berlangsung.

Namun, Setio juga menegaskan bahwa Komite melakukan investigasi bukan untuk mencari kesalahan pilot. Yang akan diselidiki adalah aspek-aspek yang berkaitan dengan segi operasional, seperti mencari penyebab terjadinya insiden, agar kejadian serupa tidak terulang.

Komite, masih kata Setio, akan memeriksa apa yang terjadi selama pesawat terbang dari Jakarta hingga mendarat darurat di Tambolaka. Sedangkan pemeriksaan peristiwa perjalanan dari Tambolaka kembali ke Makassar pada Minggu merupakan wewenang Direktorat Sertifikasi Kelaikanan Udara Departemen Perhubungan.

● BERITA SUARA