

**PENERAPAN ASAS CULPABILITAS DAN IMPLIKASI YURIDISNYA
TERHADAP PENENTUAN RUANG LINGKUP PERTANGGUNG-JAWABAN
PIDANA KORPORASI ATAS TINDAK PIDANA DI BIDANG PENERBANGAN**

***APPLICATION OF THE PRINCIPLE OF CULPABILITY AND ITS JURIDICAL
IMPLICATIONS FOR DETERMINING THE SCOPE OF CORPORATE
CRIMINAL LIABILITY FOR CRIMINAL ACTS IN THE AVIATION SECTOR***

¹Sulis Setyowati, ²R.A. Diah Irianti Permana Sari

^{1,2}Fakultas Hukum, Universitas Pamulang

E-mail:^{a)} lismadiun2014@gmail.com¹, dosen02430@unpam.ac.id²

ABSTRACT

Criminal offenses in the field of administration, in relation to the determination of negligence (culpa) and criminal liability for crimes in the field of aviation must be carried out in depth. Criminal acts in the field of aviation, namely crimes committed on board an aircraft in flight can endanger the safety of passengers, property, and the plane itself. Included in this criminal act is the illegal control of aircraft (hijacking). Apart from that, there are certain other actions, perhaps those that violate criminal law or not, but violate order and discipline in aircraft which also endanger the safety of passengers, property and aircraft in flight. This research is a normative legal research with analytical descriptive analysis. This study aims to find and analyze the application of the culpability principle in the practice of handling criminal cases in the aviation sector in Indonesia and to find the position and parameters and the concept of the culpability principle in determining the scope of corporate criminal liability for aviation crime and its juridical implications.

Keywords: *Principle of Culpability, Corporate Criminal Liability, Aviation Crime*

ABSTRAK

Kebijakan hukum pidana dalam merumuskan ketentuan pidana dalam perundang-undangan pidana di bidang administrasi, hubungannya dengan penentuan kelalaian (*culpa*) dan pertanggung-jawaban pidana terhadap tindak pidana dibidang penerbangan harus dilakukan secara mendalam. Tindak pidana dibidang penerbangan yaitu tindak pidana yang dilakukan di dalam pesawat yang sedang *in flight* dapat membahayakan keselamatan penumpang, harta benda dan pesawat itu sendiri. Termasuk dalam tindak pidana ini adalah penguasaan pesawat udara secara melawan hukum (*hijacking*). Selain itu ada beberapa perbuatan tertentu lainnya, mungkin itu perbuatan yang melanggar hukum pidana atau bukan, tetapi melanggar tata tertib dan disiplin dalam pesawat udara yang juga membahayakan keselamatan penumpang, harta benda dan pesawat udara dalam penerbangan. Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif dengan analisis deskriptif analitis. Penelitian ini bertujuan untuk menemukan dan menganalisis penerapan asas culpabilitas dalam praktik penanganan perkara tindak pidana di bidang penerbangan di Indonesia dan untuk menemukan kedudukan dan parameter serta konsep asas culpabilitas terhadap penentuan ruang lingkup pertanggung-jawaban pidana korporasi atas tindak pidana di bidang penerbangan dan implikasi yuridisnya.

Keywords: **Asas Culpabilitas, Pertanggung-jawaban Pidana Korporasi, Tindak Pidana di Bidang Penerbangan**

PENDAHULUAN

Kebijakan penegakan hukum pidana dalam penerapan Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, apabila dikaitkan dengan kasus – kasus kecelakaan penerbangan di Indonesia belum berjalan dengan baik, hal ini bisa dilihat dalam Pasal 1 angka 49 yang mengatur pengertian keamanan

penerbangan (*aviation security*). Dari ketentuan pasal tersebut, keamanan penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas dan prosedur. Terhadap kasus kecelakaan pesawat terbang di Indonesia, Pasal 1 angka 49 mengenai keamanan penerbangan peraturan tersebut tidak dijalankan sebagaimana mestinya, semisal kecelakaan Air Asia semestinya pihak perusahaan penerbangan dijatuhi hukuman pidana, karena adanya suatu kelalaian dari pihak perusahaan yang melakukan jam penerbangan diluar jam terbang dan terdapat kerusakan pada sistim di dalam pesawat. Atas kelalaian yang dilakukan oleh perusahaan mengakibatkan salah satu faktor kecelakaan pesawat tersebut, faktanya pihak perusahaan tidak dihukum sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku. Masyarakat yang menjadi pengguna jasa penerbangan seharusnya mendapat perlindungan supaya tercipta keselamatan dan keamanan penerbangan yang tidak mengakibatkan kecelakan pesawat.¹

Berdasarkan beberapa permasalahan pokok dapat dirumuskan sebagai berikut: 1) bagaimanakah penerapan asas culpabilitas dalam praktik penanganan perkara tindak pidana di bidang penerbangan di Indonesia?; 2) bagaimanakah kedudukan dan parameter serta konsep asas culpabilitas terhadap penentuan ruang lingkup pertanggung-jawaban pidana korporasi atas tindak pidana di bidang penerbangan dan implikasi yuridisnya?

METODE PENELITIAN

John Ibrahim menyebutkan bahwa penelitian hukum normatif sebagai suatu prosedur penelitian ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normatifnya.² Disamping itu, penelitian ini menggunakan beberapa pendekatan³ yaitu pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).

¹ K. Martono, *Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009*, Mandar Maju, Bandung, 2009, hlm. 74.

² John Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Banyumedia Publishing, 2006, hlm. 57.

³ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana, 2006, hlm. 35

Spesifikasi dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif dengan menggunakan teknik analisis deskriptif analitis, yaitu melukiskan fakta-fakta dengan data sekunder berupa bahan hukum primer, sekunder dan tertier.⁴

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penerapan Asas Culpabilitas dalam Praktik Penanganan Perkara Tindak Pidana di Bidang Penerbangan di Indonesia

Bidang penerbangan di Indonesia yang mengalami kondisi kritis karena para pengelola regulasi dan operator tidak merupakan orang-orang yang hanya mengutamakan keselamatan penerbangan dari pada kepentingan suatu kelompok tertentu yang diuntungkan oleh regulasi penerbangan yang ada. Jadi, keselamatan penerbangan sangat memprihatinkan. Ketentuan Pasal 441 ayat (1) Undang-Undang No 1. Tahun 2009 tentang Penerbangan, dijelaskan bahwa : “tindak pidana penerbangan dianggap dilakukan oleh korporasi apabila tindak pidana tersebut dilakukan oleh orang yang bertindak untuk dan/atau atas nama korporasi, baik berdasarkan hubungan kerja maupun hubungan lain, bertindak dalam lingkup korporasi tersebut, baik sendiri maupun bersama-sama.”

Permasalahan ini lebih jauh dapat dilihat sebagai bentuk perumusan ketentuan pidana dalam perundang-undangan pidana dibidang administrasi, terhadap penentuan ruang lingkup pertanggung-jawaban pidana korporasi masih menyisakan masalah dalam proses penegakannya seperti diuraikan dalam kasus⁵ dibawah ini :

1. Kasus Kecelakaan Air Asia. Kecelakaan pesawat Air Asia QZ8501 rute Surabaya Singapura di Selat Karimata, Kalimantan Tengah, dengan korban yang cukup besar, yakni 155 penumpang dan 7 awak. Aspek hukum pidana selalu dilupakan dalam melihat kecelakaan pesawat udara.⁶
2. Kasus Lion Air. Penerbangan maskapai berlogo kepala singa merah itu mengalami kabin beku. Hal itu membuat pesawat harus turun di bandara sebelum mencapai

⁴Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta: Rajawali, 1986, hlm. 14-15, Lihat juga C. F. G. Sunaryati Hartono, *Penelitian Hukum di Indonesia pada Akhir Abad Ke-20*, Bandung : Alumni, 1994, hlm. 134.

⁵ Sri Susanti S Muhtar, Anthon F. Susanto, Yesmil Anwar, *Kebijakan Penanggulangan Tindak Pidana Penerbangan di Indonesia Berdasarkan Perspektif Sosiologi Hukum*, Program Studi Magister Ilmu Hukum Pidana, Fakultas Pascasarjana Universitas Pasundan, Bandung, Indonesia, <http://repository.unpas.ac.id/27991/.../Sri%20Susanti%20S%20Muhtar.do>, diunduh 1-6-2019, jam 07.00 WIB.

⁶ *Ibid.*

tujuan. Dua penerbangan tersebut adalah JT 772 Jakarta-Makassar pada Senin, 21 Desember 2016 dan JT 571 Surabaya-Jakarta Selasa, 22 Desember 2015. Pesawat setelah lepas landas dari Bandara Soekarno-Hatta mendapat keluhan dari penumpang di deretan kursi 9, 10, 11, dan 12 yang merasakan merasakan suhu AC terlalu dingin.⁷

3. Kasus Citylink. Pilot Citylink Indonesia diduga mabuk saat sebelum melakukan penerbangan. Dugaan itu dilihat dari rekaman video yang tersebar di media sosial, pilot saat itu tidak melakukan pemeriksaan kesehatan di klinik bandara, tetapi langsung menuju ke pesawat udara. Kemudian, pelanggaran selanjutnya yakni, maskapai telah mempersilahkan penumpang untuk naik ke pesawat udara, tetapi awak pesawat udara tidak lengkap. Selain itu, pilot juga tidak melakukan *briefing* kepada awak yang bertugas saat itu dan pengumuman yang dilakukan pilot sebelum melakukan penerbangan juga tidak sesuai prosedur. Atas kejadian tersebut pihak citylink mendapat teguran secara tertulis, juga mencabut lisensi dari pilot tersebut. Sertifikat kesehatan juga dicabut oleh Balai Kesehatan Penerbangan.⁸
4. Kasus Candaan Bom di Maskapai Lion Air Flight JT 687, dengan tersangka Frantinus Nirigi (FN). Tim penasihat hukum kasus candaan bom di maskapai Lion Air Flight JT 687 yang diwakili Marcelina Lin dalam siaran pers yang diterima Antara di Pontianak, pada hari Jumat 1-6-2018, dengan tersangka Frantinus Nirigi (FN), mengharapkan adanya pemeriksaan serius dari penyidik PPNS Kemenhub terhadap kru maskapai tersebut yang terdiri dari kapten pilot, pilot, kopilot, dan seluruh awak kabin. Kru pesawat yang harus diperiksa adalah kapten pilot, pilot, kopilot, dan seluruh awak kabin Lion Air Flight JT 687 tanggal 28 Mei 2018. "Karena awak kabin yang menyebabkan kepanikan dan kekacauan dalam pesawat sehingga menimbulkan korban luka. Dan Kapten Pilot bertanggung-jawab memastikan keamanan penerbangan."⁹

Penyelesaian kasus dibidang penerbangan itu, hanya orangnya saja atau pengurusnya saja yang diproses hukum. Melihat tindak pidana yang dilakukan tersangka semestinya dilakukan penyelidikan untuk menentukan jenis tindak pidana

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*

⁹ Bilal Ramadhan, *Pengacara Candaan Bom Minta Kru Lion Air Diperiksa Serius*, <https://www.republika.co.id/berita/nasional/daerah/18/06/01/p9mxkx330-pengacara-candaan-bom-minta-kru-lion-air-diperiksa-serius>, diunduh 1-6-2019, Jam 09.25 WIB.

dibidang penerbangan yang merupakan kejahatan korporasi (*corporate crime*) karena dilakukan dalam lingkup korporasi dan untuk kepentingan korporasi atau kejahatan yang dilakukan oleh subyek orang. Dari keempat perkara tersebut tidak ada penuntutan terhadap korporasi tetapi hanya kepada orang atau pengurus saja. Semestinya merujuk aturan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, memberi kewenangan untuk menuntut dan mengadili korporasi yang kedudukannya sebagai subjek tindak pidana.

Dikarenakan pertanggung-jawaban pidana atas kecelakaan pesawat sebenarnya bisa dikenakan terhadap 3 (tiga) pihak yaitu pengelola bandar udara, maskapai penerbangan dan awak pesawat secara individu. Berdasarkan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, mengenai sanksi pidana terhadap pihak yang bertanggung jawab terhadap kecelakaan telah diatur dalam ketentuan pasal 401 - pasal 443 dalam UU tersebut. Misalnya, seperti dituliskan pada Pasal 411: "Setiap orang dengan sengaja menerbangkan atau mengoperasikan pesawat udara yang membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang, dan/atau penduduk atau merugikan harta benda milik orang lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp 500.000.000.¹⁰ Sebagai tambahan, ada juga sanksi administratif berupa pembekuan sertifikat, dan/atau pencabutan sertifikat dari setiap pelanggar tersebut, seperti diatur dalam pasal 53 sendiri.¹¹ Ketentuan pasal yang bisa diberlakukan dalam kasus Lion Air dengan menerapkan Pasal 438 ayat (1) Undang-Undang No. 1 Tahun 2009: "Kapten penerbang yang sedang bertugas yang mengalami keadaan bahaya atau mengetahui adanya pesawat udara lain yang diindikasikan sedang menghadapi bahaya dalam penerbangan, tidak memberitahukan kepada unit pelayanan lalu lintas penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 354 sehingga berakibat terjadinya kecelakaan pesawat udara dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 8 (delapan) tahun."

Pada ketentuan Pasal 438 ayat (2), apabila mengakibatkan kematian, maka hukuman pidananya adalah pidana penjara selama 10 (sepuluh) tahun. ehadap dengan maskapai penerbangan dapat dikenakan Pasal 441 dijelaskan bahwa: "Tindak pidana di

¹⁰ Tim Riset CNBC Indonesia, *Jika Terbukti Lalai, Ini Sanksi yang Bisa Menimpa Lion Air*, <https://www.cnbcindonesia.com/.../jika-terbukti-lalai-ini-sanksi->, diunduh 1-6-2019, jam 10.00 WIB.

¹¹ *Ibid.*

bidang penerbangan dianggap dilakukan oleh korporasi apabila tindak pidana tersebut dilakukan oleh orang yang bertindak untuk dan/atau atas nama korporasi atau untuk kepentingan korporasi, baik berdasarkan hubungan kerja maupun hubungan lain, bertindak dalam lingkungan korporasi tersebut, baik sendiri maupun bersama-sama.”

Oleh karena itu, kesalahan (*culpa*) kapten pesawat/personil yang menyebabkan kecelakaan pesawat dan kematian, dapat dituntut pertanggung-jawaban pidananya ke korporasi. Bagaimanapun juga tugas dan kewenangan yang dilakukan oleh kapten/personel yang bertindak atas nama korporasi atau kepentingan finansial korporasi.¹² Hukuman pidana diatur dengan ketentuan Pasal 443 bahwa: “Dalam hal tindak pidana di bidang penerbangan dilakukan oleh suatu korporasi, selain pidana penjara dan denda terhadap pengurusnya, pidana yang dapat dijatuhkan terhadap korporasi berupa pidana denda dengan pemberatan 3 (tiga) kali dari pidana denda yang ditentukan dalam bab ini”.

Berdasarkan ketentuan pasal tersebut, setidaknya korporasi juga perlu mendapatkan denda setidaknya 3 (tiga kali) lipat dari kesalahan yang dilanggar. Seandainya yang dilanggar adalah pasal 411, maka denda pada Lion Air setidaknya sebesar Rp. 1,5 triliun rupiah! Itu belum menghitung sanksi penjara bagi pengurus yang bertanggung-jawab. Sebagai tambahan, Kementerian Perhubungan juga telah mengeluarkan perintah audit terhadap PT. Lion Mentari Airlines (sebagai pemegang sertifikat *Air Operator Certificate/AOC*) dan PT Batam Aero Technic (sebagai pemegang sertifikat *Approval Maintenance Organization/AMO*), pasca insiden jatuhnya Lion Air JT 610. AOC adalah sertifikat izin terbang yang diberikan kepada maskapai maskapai yang mengoperasikan pesawat berkapasitas di atas 30 tempat duduk. Sedangkan AMO adalah sertifikat persetujuan pengoperasian perusahaan *maintenance* pesawat. Apabila terbukti melakukan kesalahan, maka sanksi administratif tambahan dari mulai pembekuan, denda, hingga pencabutan sertifikat, harus diterima oleh pemegang sertifikat AOC dan AMO.¹³ Mengenai sanksi-sanksi tersebut diatur juga dengan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 78 Tahun 2017 tentang

¹² *Ibid.*

¹³ *Ibid.*

Pengenaan Sanksi Administratif terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di bidang Penerbangan, sesuai dengan pelanggaran yang dilakukan.¹⁴

Kedudukan dan Parameter serta Konsep Asas Culpabilitas Terhadap Penentuan Ruang Lingkup Pertanggung-jawaban Pidana Korporasi atas Tindak Pidana di Bidang Penerbangan dan Implikasi Yuridisnya

Indonesia melakukan pencegahan dalam menanggulangi tindak pidana penerbangan dengan mengesahkan Undang-Undang No.4 Tahun 1976 yang memperluas berlakunya KUHP terhadap tindak pidana penerbangan. Dalam KUHP melalui Undang-Undang No. 4 Tahun 1976 diatur suatu tindakan karena kealpaan yang menyebabkan tanda atau alat untuk penganaman penerbangan hancur, rusak, terambil atau pindah atau tidak dapat bekerja atau menyebabkan kekeliruan terpasangnya tanda atau alat untuk penganaman penerbangan sehingga mengakibatkan kecelakaan pesawat udara diatur dalam ketentuan Pasal 479 a sampai dengan d KUHP. Kemudian direvisi dengan Undang-Undang No.15 Tahun 1992, berikutnya diberlakukan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan , yang mengatur tindak pidana yang potensial terjadi selama dalam penerbangan yang dilakukan oleh awak pesawat, penumpang, dan dari kondisi pesawat itu sendiri. Ketentuan pidana diatur dalam ketentuan Pasal 401 - Pasal 443 Undang-Undang No.1 Tahun 2009.

Menurut Sunaryati Hartono¹⁵, kecenderungan semakin banyaknya perundang-undangan di bidang administrasi yang memuat sanksi pidana, menunjukkan negara sangat berkepentingan terhadap bidang-bidang administrasi yang berimplikasi terhadap pencapaian kesejahteraan masyarakat. Sementara itu, penelitian yang dilakukan Philipus M. Hadjon terhadap himpunan perundang-undangan Republik Indonesia atas dasar susunannya menurut sistem *Engelbrech*¹⁶ pada tahun 1987, menunjukkan sebanyak 88 (delapan puluh delapan) diantaranya merupakan aturan hukum administrasi.¹⁷ Sementara itu, Barda Nawawi Arief mengidentifikasi produk legislatif periode 1985-

¹⁴Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 78 Tahun 2017 tentang Pengenaan Sanksi Administratif terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan.

¹⁵Sunaryati Hartono, *Politik Hukum Menuju Satu Sistem Hukum Nasional*, Bandung: Alumni, Cetakan Pertama, 1991, hlm. 118-119.

¹⁶Ramli Hutabarat dkk, *Himpunan Peraturan Perundang-undangan Republik Indonesia Menurut Sistem Engelbrech I*, Jakarta, Ichtiar Baru van Hoeve, 2006, hlm. vi-vii.

¹⁷Philipus M. Hadjon, dkk, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia (Introduction to the Indonesia Administrative Law)*, Yogyakarta, Gadjah Mada University Press, 2002, hlm. 35.

1994 dalam sebuah penelitiannya menunjukkan terdapat 29 (dua puluh sembilan) produk perundang-undangan yang memuat bab “ketentuan pidana”.¹⁸ Namun demikian, menurut Barda Nawawi Arief, hukum pidana administrasi merupakan perwujudan dari kebijakan menggunakan hukum pidana sebagai sarana untuk menegakkan/melaksanakan hukum administrasi atau merupakan bentuk fungsionalisasi/operasionalisasi atau implementasi hukum pidana di bidang hukum administrasi.¹⁹

Peristiwa terjadi tentunya tidak terlepas dari kemajuan dan perubahan paradigma masyarakat dalam menyikapi berbagai perubahan yang terjadi dalam masyarakat. Dalam masyarakat modern yang semakin majemuk, semakin meningkat pula kebutuhan untuk merumuskan kaidah-kaidah hukum yang diperlukan itu ke dalam berbagai perangkat aturan hukum tertulis yang berlaku umum (perundang-undangan).²⁰ Aturan hukum tertulis yang berjuan untuk menjamin stabilitas dalam hubungan-hubungan hukum antar warga masyarakat, sehingga prediktabilitas dalam implementasinya sangat menentukan bagi terjaga dan terpeliharanya stabilitas hubungan-hubungan hukum tersebut.

Perumusan ketentuan pidana dalam hukum pidana administrasi khususnya dibidang penerbangan masih belum ada keserasian dan keselarasan antara upaya penegakan hukum pidana dengan sarana hukum pidana yang hanya membebankan pertanggung-jawaban pidana korporasi dengan ganti kerugian dan/atau kompensasi kepada penumpang sebagai korban. Sedangkan kelalaian (*culpa*) oleh kapten penerbang yang mengakibatkan kecelakaan pesawat serta tindak pidana di bidang penerbangan hanya dibebankan kepada pertanggung-jawaban pidana individual dan belum beralih menjadi pertanggung-jawaban pidana korporasi.

Van Hamel membagi *culpa* atas dua jenis, yaitu :²¹ kurang melihat ke depan yang perlu, dan kurang hati-hati yang perlu. Yang pertama terjadi jika terdakwa tidak membayangkan secara cepat atau sama sekali tidak membayangkan akibat yang akan terjadi. Yang kedua, misalnya ia menarik picu pistol karena mengira tidak ada isinya

¹⁸Barda Nawawi Arief, *Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan dan Pengembangan Hukum pidana*, cetakan ke 1, Jakarta, Citra Aditya Bhakti, 1998, hlm. 39-40.

¹⁹Barda Nawawi Arief, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Bandung, Citra Aditya Bhakti, Cetakan Kedua, 2010, hlm. 15.

²⁰Bernard Arief Sidharta, *Ilmu Hukum Indonesia: Upaya Pengembangan Ilmu Hukum Sistemik Yang Responsif Terhadap Perubahan Masyarakat*, Yogyakarta, Genta Publishing, 2013, hlm. 23.

²¹ Andi Hamzah, *Hukum Pidana Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika, 2017, hlm. 123.

(padahal ada). Vos mengkritik pembagian Van Hamel mengenai *culpa (schuld)* ini dengan mengatakan bahwa tidak ada batas yang tegas antara kedua bagian tersebut. Ketidakhati-hatian itu sering timbul karena kurang melihat kedepan. Oleh karena itu, Vos membuat pembagian juga, yaitu kalau Van Hamel membedakan dua jenis *culpa* maka vos membedakan dua unsur (element) *culpa* itu. Pertama, ialah terdakwa dapat melihat kedepan yang akan terjadi. Kedua ketidakhati-hatian (tidak dapat dipertanggung-jawabkan) perbuatan yang dilakukan (atau pengabaian) atau dengan kata lain harus ada perbuatan yang tidak boleh atau tidak dengan cara demikian dilakukan.²²

Menurut Vos²³ selanjutnya, “dapat melihat ke depan suatu akibat” merupakan syarat subjektif (pembuat harus dapat melihat ke depan), misalnya seorang anak kecil yang memindahkan wisel rel kereta api sehingga kereta api keluar rel, tidaklah ia bersalah (*culpa*) jika ia tau apa wisel kereta api itu. Akan tetapi *culpa* itu adapula segi objektifnya, yaitu sudah dilakukan perbuatan, dikatakan pembuat dapat melihat ke depan akibatnya jika seharusnya ia telah perkirakan. Ia sebagai orang normal dari sekelompok orang yang dapat melihat akibat itu. Jadi, seorang professional dipandang lebih dapat melihat kedepan dibanding orang awam. Disini perbuatan tersebut masih dapat dipertanggung-jawabkan. Jadi, untuk dipandang sebagai *culpa*, masih harus ada unsur kedua, yaitu pembuat berbuat sesuatu yang lain daripada seharusnya ia lakukan. Maksud Vos ialah masih harus ada unsur kedua, yaitu kurang hati-hati.²⁴ Dengan demikian, kelalaian (*culpa*) dari pilot penerbang yang menyebabkan kecelakaan pesawat dapat berpindah pertanggung-jawaban pidananya menjadi pertanggung-jawaban pidana oleh korporasi.

KESIMPULAN

1. Kesalahan berupa kelalaian (*culpa*) kapten pesawat/personil yang menyebabkan kecelakaan pesawat dan kematian, dapat dituntut pertanggung-jawaban pidananya ke korporasi. Berdasarkan teori pertanggung-jawaban pidana korporasi memiliki implikasi terhadap perumusan ketentuan pidana korporasi dalam perundang-undangan pidana, penuntutan dan penjatuhan pidana terhadap korporasi dalam praktik peradilan pidana agar sesuai dengan karakteristik korporasi.

²² *Ibid.*, hlm. 124.

²³ *Ibid.*, hlm. 124.

²⁴ *Ibid.*, hlm. 124.

2. Implikasi dari perumusan ketentuan pidana terhadap korporasi yang tidak sesuai dengan karakteristik korporasi, tentunya akan berdampak terhadap penegakan hukum dalam praktik peradilan pidana serta menyulitkan efektivitas pemidanaan terhadap korporasi.

SARAN

Undang–Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, seyogyanya dilaksanakan secara optimal dengan memberikan ketegasan sanksi pidana maksimal kepada para pihak yang menyebabkan gangguan keselamatan penerbangan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] K. Martono, *Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009*, Mandar Maju, Bandung, 2009.
- [2] John Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Banyumedia Publishing, 2006.
- [3] Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana, 2006, hlm. 35
- [4] Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta: Rajawali, 1986.
- [5] C. F. G. Sunaryati Hartono, *Penelitian Hukum di Indonesia pada Akhir Abad Ke-20*, Bandung : Alumni, 1994.
- [5] Sri Susanti S Muhtar, Anthon F. Susanto, Yesmil Anwar, *Kebijakan Penanggulangan Tindak Pidana Penerbangan di Indonesia Berdasarkan Perspektif Sosiologi Hukum*, Program Studi Magister Ilmu Hukum Pidana, Fakultas Pascasarjana Universitas Pasundan, Bandung, Indonesia, <http://repository.unpas.ac.id/27991/.../Sri%20Susanti%20S%20Muhtar.do>, diunduh 1-6-2019, jam 07.00 WIB.
- [6] Bilal Ramadhan, *Pengacara Candaan Bom Minta Kru Lion Air Diperiksa Serius*, <https://www.republika.co.id/berita/nasional/daerah/18/06/01/p9mxkx330-pengacara-candaan-bom-minta-kru-lion-air-diperiksa-serius>, diunduh 1-6-2019, Jam 09.25 WIB.
- [7] Tim Riset CNBC Indonesia, *Jika Terbukti Lalai, Ini Sanksi yang Bisa Menimpa Lion Air*, <https://www.cnbcindonesia.com/.../jika-terbukti-lalai-ini-sanksi->, diakses 1-6-2019, jam 10.00 WIB.
- [7] Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 78 Tahun 2017 tentang Pengenaan Sanksi Administratif terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan.
- [8] Sunaryati Hartono, *Politik Hukum Menuju Satu Sistem Hukum Nasional*, Bandung: Alumni, Cetakan Pertama, 1991.
- [9] Ramli Hutabarat dkk, *Himpunan Peraturan Perundang-undangan Republik Indonesia Menurut Sistem Engelbrech I*, Jakarta, Ichtar Baru van Hoeve, 2006.
- [10] Philipus M. Hadjon, dkk, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia (Introduction to the Indonesia Administrative Law)*, Yogyakarta, Gadjah Mada University Press, 2002.
- [11] Barda Nawawi Arief, *Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan dan Pengembangan Hukum pidana*, cetakan ke 1, Jakarta, Citra Aditya Bhakti, 1998.
- [12] Barda Nawawi Arief, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Bandung, Citra Aditya Bhakti, Cetakan Kedua, 2010.
- [13] Bernard Arief Sidharta, *Ilmu Hukum Indonesia: Upaya Pengembangan Ilmu Hukum Sistemik Yang Responsif Terhadap Perubahan Masyarakat*, Yogyakarta, Genta Publishing, 2013.
- [14] Andi Hamzah, *Hukum Pidana Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika, 2017.
- [15] Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.