

**PEMBERLAKUAN KETENTUAN PIDANA BAGI
KORPORASI AKIBAT MENGOPERASIKAN
PESAWAT UDARA YANG TIDAK MEMENUHI
STANDAR KELAIKUDARAAN¹**

Oleh : Theo Julian Rorong²

Nontje Rimbing³

Anna S. Wahongan⁴

ABSTRAK

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimanakah pemberlakuan ketentuan pidana bagi korporasi akibat mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan dan bagaimanakah ketentuan-ketentuan hukum di bidang penerbangan mengatur agar pesawat udara memenuhi standar kelaikudaraan di mana dengan metode penelitian hukum normatif disimpulkan: 1. Pemberlakuan ketentuan pidana bagi korporasi akibat mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 443. 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 XXII yang mengatur tentang Ketentuan Pidana. 2. Ketentuan-ketentuan hukum di bidang penerbangan mengatur agar pesawat udara memenuhi standar kelaikudaraan dengan cara setiap pesawat udara yang dioperasikan wajib memenuhi standar kelaikudaraan apabila telah memiliki sertifikat kelaikudaraan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian kelaikudaraan. Sertifikat Kelaikudaraan terdiri atas: sertifikat kelaikudaraan standar; dan sertifikat kelaikudaraan khusus.

Kata kunci: korporasi; kelaikudaraan;

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pemberlakuan ketentuan pidana bagi korporasi akibat mengoperasikan pesawat

udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan merupakan upaya penegakan hukum untuk menjamin pelaksanaan ketentuan-ketentuan hukum di bidang penerbangan yang telah mengatur agar pesawat udara yang dioperasikan wajib memenuhi standar kelaikudaraan.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah pemberlakuan ketentuan pidana bagi korporasi akibat mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan?
2. Bagaimanakah ketentuan-ketentuan hukum di bidang penerbangan mengatur agar pesawat udara memenuhi standar kelaikudaraan?

C. Metode Penelitian

Penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka.

PEMBAHASAN

A. Pemberlakuan Ketentuan Pidana Bagi Korporasi Akibat Mengoperasikan Pesawat Udara Yang Tidak Memenuhi Standar Kelaikudaraan

Korporasi ialah kumpulan orang dan/atau kekayaan yang terorganisasi baik merupakan badan hukum maupun bukan badan hukum.⁵ Badan hukum ialah suatu badan yang ada karena hukum dan memang diperlukan keberadaannya sehingga disebut *legal entity*, oleh karena itu disebut *artificial person* atau manusia buatan atau *person in law* atau *legal person/rechtpersoon*.⁶

Subjek hukum ialah setiap makhluk yang berwenang untuk memiliki, memperoleh dan menggunakan hak serta kewajiban dalam lalu lintas hukum. Penjelasan, subjek hukum mempunyai kedudukan dan peranan yang sangat penting di dalam bidang hukum, khususnya hukum keperdataan karena subjek hukum itulah nantinya yang dapat mempunyai wewenang hukum. Dalam literatur hukum, terdapat dua macam subjek hukum, yaitu manusia dan badan hukum.⁷

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 17071101228

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Doktor Ilmu Hukum

⁵ Rocky Marbun, Deni Bram, Yuliasara Isnaeni dan Nusya A., *Op.Cit.* hlm. 169.

⁶ *Ibid*, hlm. 30.

⁷ *Ibid*, hlm. 299.

Badan hukum, korporasi' *rechtspersoon*; *legal person* ialah badan atau usaha yang mempunyai identitas sendiri, kekayaan sendiri terpisah dari kekayaan anggota. Dulu hanya menjadi subjek hukum perdata, sekarang menjadi subjek hukum pidana juga.⁸ Badan hukum ialah badan atau perkumpulan yang dalam lalu lintas hukum diakui sebagai subjek hukum seperti; perseoran, yayasan, lembaga dan sebagainya.⁹ Badan usaha ialah perusahaan berbentuk badan hukum yang menjalankan jenis usaha bersifat tetap, terus-menerus dan didirikan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, serta bekerja dan berkedudukan dalam Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.¹⁰

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (Hubud) Kementerian Perhubungan mengintensifkan pengawasan kepatuhan terhadap aturan keselamatan penerbangan selama masa libur Natal dan Tahun Baru (Nataru), melalui *rampcheck* yang dimulai pada 15 Desember 2018 sampai 10 Januari 2019. Di hari pertama 2019, para Inspektur Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang terdiri dari personel Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKPPU) dan Kantor Otoritas Bandara (OBU) Wilayah I sampai dengan X tetap mengadakan *rampcheck* terhadap pesawat udara.¹¹

Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Polana B. Pramesti menjelaskan bahwa fokus utama dalam operasional penerbangan adalah aspek keselamatan dan keamanan. Untuk itu, *rampcheck* terus dilakukan. Pada 1 Januari, sebanyak 103 pesawat telah di-*rampcheck* sehingga total *rampcheck* yang telah dilakukan berjumlah 2.092 inspeksi dengan total jumlah diperiksa 546 registrasi pesawat. Hari pertama 2019, meskipun libur, tidak menyurutkan semangat para inspektur untuk melakukan inspeksi. Sejak 15 Desember, sudah 2.092 kali

inspeksi yang dilakukan terhadap 546 pesawat di 36 bandara, jelas Polana. Tak hanya soal teknis fisik pesawat, Polana menyatakan pihaknya juga memeriksa kesiapan *crew* pesawat. Baik yang bertugas di kabin maupun kokpit.¹²

Kegiatan *rampcheck* pada 22 bandara dilakukan oleh inspektur Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKPPU) dan Otoritas Bandar Udara (OBU) antara lain Soekarno Hatta, Halim Perdanakusuma Jakarta, Husein Sastranegara Bandung, Supadio Pontianak, Kualanamu Medan, Hang Nadim Batam, Ahmad Yani Semarang, Adi Sucipto Yogyakarta, Juanda Surabaya, El Tari Kupang, Zainuddin Ambul Madjid Lombok, I Gusti Ngurah Rai Bali, Sultan Hasanuddin-Makassar, Sultan Mahmud Badaruddin II- Palembang, Sultan Aji Muhammad Sulaiman Balikpapan, Juwata Tarakan, Sam Ratulangi-Manado, Jalaluddin Gorontalo, Pattimura Ambon, Dominique Edward Osok Sorong, Mozes Kilangin Timika dan Sentani Jayapura.¹³

Rampcheck pada 14 bandara lainnya dilakukan oleh inspektur OBU antara lain Syamsuddin Noor Banjarmasin, Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru, Tjilik Riwuk Palangkaraya, Minangkabau Padang, Depati Amir Pangkal Pinang, Adi Soemarmo Solo, Sultan Thaha Jambi, Mutiara Sis Al Jufri Palu, Sultan Babullah Ternate, Sultan Iskandar Muda Banda Aceh, Fatmawati Bengkulu, Raden Inten II Lampung, Haluoleo Kendari, Frans Kasiepo Biak dan RH Fisabilillah Tanjung Pinang. Polana menuturkan, *rampcheck* merupakan kegiatan yang rutin dilakukan untuk memastikan pesawat telah memenuhi syarat kelaikudaraan. "*Rampcheck* ada yang rutin kami lakukan dan terjadwal. Ada pula yang dilakukan saat *peak season* seperti pada saat musim angkutan udara Lebaran, liburan sekolah, serta libur Natal dan Tahun Baru (Nataru).¹⁴

Berdasarkan tipe pesawat, Boeing B737-800NG merupakan tipe pesawat yang paling banyak diperiksa yaitu 140 registrasi pesawat, kemudian Airbus A320-200 dengan 122 registrasi pesawat, dan ATR 72-500/600 dengan 73 registrasi pesawat. Sementara berdasarkan

⁸ Andi Hamzah, *Terminologi Hukum Pidana*, (Editor) Tarmizi, Ed. 1. Cet. 1. Sinar Grafika, Jakarta, 2008. hlm. 17.

⁹ Sudarsono, *Kamus Hukum*, Cetakan Keenam, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2009. hlm. 41.

¹⁰ Rocky Marbun, Deni Bram, Yuliasara Isnaeni dan Nusya A., *Op.Cit*, hlm. 31.

¹¹ <https://rmco.id/kategori-berita/government-action>. Awali 2019, Inspektur Dirjen Hubud Rampcheck 103 Pesawat. Diakses 12/01/2020 9:36 Wita.

¹² *Ibid*.

¹³ *Ibid*.

¹⁴ *Ibid*.

operator, pesawat milik Garuda Indonesia merupakan pesawat terbanyak dengan 131 registrasi pesawat, Lion Air dengan 112 registrasi pesawat, dan Wings Air 60 registrasi pesawat.¹⁵

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pasal 406 ayat:

- (1) Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).
- (2) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menimbulkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).
- (3) Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kematian seseorang dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah).

Jika dilihat dari lokasi *rampcheck*, Bandara Hang Nadim Batam telah melaksanakan 153 jumlah pemeriksaan dengan 105 registrasi pesawat, Bandara Hasanudin Makasar dengan 141 jumlah pemeriksaan dan 117 registrasi pesawat, serta Bandara Soekarno Hatta dengan 128 jumlah pemeriksaan dan 108 registrasi pesawat. Pesawat-pesawat yang telah diperiksa itu, semuanya memenuhi syarat kelaikudaraan. Baik itu dari lisensi pilot, *engineering*, kabin, dan lainnya. Semoga dengan semakin ketatnya pengawasan yang kami lakukan melalui *rampcheck* ini, dapat meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan. Bagi kami, 2 hal tersebut merupakan yang utama dalam industri penerbangan". Menurut ketentuan Annex 19 tentang Safety Management System dari Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), keselamatan penerbangan merupakan tanggung jawab semua *stakeholder* penerbangan. Untuk itu, semua *stakeholder*

penerbangan diharapkan bersatu dan bekerja sama, dalam mematuhi dan melaksanakan aturan. Sehingga, keselamatan penerbangan nasional tetap tinggi dan terjaga di tahun yang baru ini dan seterusnya.¹⁶

Pemeriksaan intensif dilakukan oleh inspektur Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara di Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKPPU) Ditjen Perhubungan Udara dan Kantor-kantor Otoritas Bandar Udara. Hal tersebut disampaikan Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi saat konferensi pers Penanganan Kecelakaan Pesawat Lion Air JT610, di Kantor Pusat Kementerian Perhubungan, Jakarta, Kamis (1/11/2018). Kantor Otoritas Bandar Udara di seluruh Indonesia akan melakukan ramp check secara mendalam mencakup: indikasi repetitive problems, pelaksanaan troubleshooting, kesesuaian antara prosedur dan implementasi pelaksanaan aspek kelaikudaraan dan juga kelengkapan peralatan (equipment) untuk melakukan troubleshooting. Hasil ramp check ini kemudian akan dilaporkan kepada DKPPU Ditjen Perhubungan Udara.¹⁷

Setelah menerima laporan, DKPPU Ditjen Perhubungan Udara akan melihat pesawat mana yang perlu untuk ditindaklanjuti dengan pemeriksaan yang lebih intensif. Pemeriksaan yang dilakukan meliputi aspek kemampuan manajemen pihak operator dalam menangani permasalahan teknis dan kemampuan kompetensi dan kualifikasi SDM yang melakukan maintenance/engineer di operator. Apabila ditemukan masalah teknis yang belum dapat diselesaikan mengacu kepada manual pabrik pembuat pesawat, maka Ditjen Perhubungan Udara akan memberhentikan sementara operasional pesawat tersebut sampai dengan proses penyelesaian masalah teknis diselesaikan, ucap Menhub mengutip dari laman resmi Kemenhub. Sementara itu, terkait pemeriksaan khusus yang telah dilakukan sejak Senin 29 Oktober 2018 lalu oleh DKPPU Ditjen Perhubungan Udara, terhadap pesawat yang berjenis sama dengan pesawat Lion Air JT 610, yaitu Boeing 737-8 MAX, menyatakan bahwa semua pesawat dengan jenis tersebut dinyatakan laik terbang. Hasil

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷<https://m.inilah.com/> Inilah Target Pemeriksaan Kelayakan Pesawat Udara. Diakses 12/01/2020 9:42 Wita.

¹⁵ *Ibid.*

pemeriksaan menemukan bahwa inspeksi rutin terhadap pesawat dilaksanakan sesuai dengan jadwal, komponen yang terpasang semuanya tidak ada yang melewati batas umur pakai, tidak ditemukan gangguan teknis pada airspeed dan altimeter system selama 3 bulan terakhir serta semua waktu penundaan waktu perbaikan gangguan teknis pada pesawat udara (deferred maintenance items) masih dalam batasan waktu yang ditentukan sesuai prosedur Minimum Equipment List (MEL).¹⁸

Saat ini terdapat 11 unit pesawat jenis Boeing 737-8 MAX yang dioperasikan oleh 2 maskapai nasional, yaitu sebanyak 10 unit dioperasikan oleh Lion Air dan 1 unit dioperasikan oleh maskapai Garuda Indonesia. Pemeriksaan sebelas pesawat itu, didapati hasil bahwa inspeksi rutin dalam proses pelaksanaan komponen terpasang semua tidak ada melewati batas umur dan tidak ditemukan gangguan teknis. Namun demikian, evaluasi ini akan diteruskan ke KNKT dan kita akan berdiskusi dengan Boeing yang dalam satu dua hari ini akan kesini, sebut Menhub. Kementerian Perhubungan melalui Surat Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor AU.1441/KUM/DJU/X/2018 telah meminta kepada Direktur Utama PT. Lion Mentari Airlines untuk membebastugaskan sementara anggota direksi dan personel Lion Air terkait kecelakaan pesawat JT610. Adapun direksi dan personel yang diminta untuk dibebastugaskan yaitu Director of Maintenance and Engineering, Quality Control Manager, Fleet Maintenance Management Manager, dan Release Engineer PK-LQP. Tujuan membebastugaskan sementara personel tersebut adalah agar yang bersangkutan dapat lebih fokus dalam mendukung proses investigasi KNKT. Selanjutnya, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara juga membekukan lisensi Aircraft Maintenance Engineers Licence (AMEL) dari keempat personil pesawat udara dimaksud untuk jangka waktu 120 hari kalender, kata Menhub. Selanjutnya guna menjaga terpenuhinya aspek kelaikudaraan pengoperasian pesawat Lion Air, Direktur Utama PT. Lion Mentari Airlines diminta menunjuk Pejabat Pengganti Director of

Maintenance and Engineering dan Quality Control Manager.¹⁹

Dalam ilmu hukum pidana, istilah tindak pidana adalah terjemahan dari bahasa Belanda *Strafbaarfiet* yang merupakan istilah resmi dalam *Wetboek Van Starfrecht* yang telah diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia dengan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) yang masih berlaku di Indonesia sampai saat ini.²⁰

Di samping istilah tindak pidana, juga dikenal beberapa istilah lain yaitu perbuatan pidana, peristiwa pidana dan delik, namun demikian perbedaan-perbedaan tersebut tidaklah mempunyai arti yang mendasar. Menurut Mardani, pada hakikatnya yang terjadi adalah perbedaan pemakaian kata, sedangkan maksudnya satu sama lain tidaklah berbeda. Oleh karena itu, penulis perlu mengemukakan definisi dari tiap-tiap istilah tersebut.²¹

Menurut Prof. Dr. Wirjono Prodjodikoro, bahwa tindak pidana adalah suatu perbuatan yang pelakunya dapat dikenakan hukum pidana. Prof. Moelyanto, SH, menggunakan istilah perbuatan pidana, yaitu perbuatan yang oleh aturan hukum pidana dilarang dan diancam dengan pidana, barangsiapa yang melanggar larangan tersebut.²²

Mr. Tresna menggunakan istilah peristiwa pidana, yaitu suatu perbuatan manusia yang bertentangan dengan undang-undang atau peraturan perundang-undangan lainnya, terhadap perbuatan mana yang diadakan tindakan hukum, sedangkan Drs. C.S.T. Kansil. SH, menggunakan istilah delik, yaitu perbuatan yang melanggar undang-undang yang dilakukan dengan sengaja oleh orang yang dapat dipertanggungjawabkan.²³

Menurut Terminologi Hukum Pidana, Tindak pidana: *delik, delict; delikt; offence*, yaitu: perbuatan yang dilarang atau diancam dengan pidana oleh undang-undang.²⁴ Kata delik berasal dari bahasa latin, yakni *delictum*. Dalam bahasa Jerman disebut *delict*, dalam bahasa Perancis disebut *delit* dan dalam bahasa

¹⁹*Ibid.*

²⁰Mardani, *Penyalahgunaan Narkoba Dalam Perspektif Hukum Islam Dan Hukum Pidana Nasional*, Ed. 1, PT. RajaGrafindo, Jakarta, 2008, hlm. 59.

²¹*Ibid.*

²²*Ibid.* hlm. 59-60.

²³*Ibid.* hlm. 59-60.

²⁴Andi Hamzah, *Op.Cit.*, hlm. 164.

¹⁸*Ibid.*

Belanda disebut *delict*. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, arti delik diberi batasan sebagai berikut: “perbuatan yang dapat dikenakan hukuman karena merupakan pelanggaran terhadap undang-undang tindak pidana”.²⁵

Delik, *delict*, *delikt*, *strafbaar feit*, *offence*, *criminal act*: “istilah yang umum dipakai dalam perundang-undangan Indonesia ialah “tindak pidana” suatu istilah yang sebenarnya tidak tepat, karena delik itu dapat dilakukan berbuat atau bertindak yang disebut pengabaikan (Belanda: *nalaten*; Inggris: *negligence*) perbuatan yang diharuskan.²⁶ Oleh karena itu orang Belanda memakai istilah *strafbaarfeit* yang jika diterjemahkan harfiah berarti peristiwa yang dapat dipidana. Dipakai istilah *feit* maksudnya meliputi perbuatan dan pengabaian.²⁷ Delik narkotika dan psikotropika, *narcotics delict en psyhotropic delict*: delik yang melanggar undang-undang narkotika dan psikotropika.²⁸

Motivasi dari korporasi untuk mendapatkan keuntungan yang sebesar-besarnya merupakan dorongan yang kuat, sehingga seringkali di dalam memutuskan strategi dan operasi niaganya secara langsung atau tidak langsung mengarah pada keterlibatan atau melibatkan diri dalam kejahatan. Millar, dalam bukunya *White Collar Crime* menyatakan bahwa kejahatan korporasi terbagi dalam (empat) kategori yaitu:

1. Kejahatan perusahaan (*corporate crime*), yakni pelakunya adalah kalangan eksekutif dengan melakukan kejahatan untuk kepentingan korporasi dalam mencapai keuntungan;
2. Kejahatan yang pelakunya adalah para pejabat atau birokrat yang melakukan kejahatan untuk kepentingan dan atas persetujuan atau perintah negara;
3. Kejahatan malpraktik atau dikategorikan *professional occupational crime*, pelakunya adalah kalangan profesional seperti; dokter, psikiater, akuntan dan adjuster serta

berbagai profesi lainnya yang memiliki kode etik profesi;

4. Perilaku yang menyimpang yang dilakukan oleh pengusaha, pemilik modal yang tidak tinggi status sosial ekonominya.²⁹

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pasal 441 ayat:

- (1) Tindak pidana di 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.
- (2) Dalam hal tindak pidana di bidang penerbangan dilakukan oleh suatu korporasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) maka penyidikan, penuntutan, dan pemidanaan dilakukan terhadap korporasi dan/atau pengurusnya.

Pasal 442. Dalam hal panggilan terhadap korporasi, maka pemanggilan untuk menghadap dan penyerahan surat panggilan disampaikan kepada pengurus di tempat pengurus berkantor, di tempat korporasi itu beroperasi, atau di tempat tinggal pengurus.

Pasal 443. 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.

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) melalui Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKPPU) mengapresiasi atas terjalannya kembali Kerja Sama Manajemen (KSM) antara Sriwijaya Group dan Garuda Indonesia Group. Dengan begitu dapat dipastikan kalau Sriwijaya Air dapat melayani penumpangnya kembali dengan aman. Direktur Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara Kemenhub, Capt. Avirianto mengatakan untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan, DKPPU sebagai regulator akan selalu melakukan pengawasan secara rutin kepada semua

²⁵Leden Marpaung, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika. Cetakan Kedua, Desember, 2005, Jakarta, hlm. 7

²⁶Andi Hamzah, *Op.Cit*, hlm. 47.

²⁷*Ibid*, hlm. 48.

²⁸*Ibid*, hlm 52.

²⁹Muhadar, Edi Abdullah dan Husni Thamrin, *Perlindungan Saksi & Korban Dalam Sistem Peradilan Pidana*, Putra Media Nusantara, Surabaya, 2009.hlm. 174.

maskapai yang dimiliki oleh Sriwijaya Air Group.³⁰

Sampai hari ini pesawat Sriwijaya Air yang sebelumnya dinyatakan tidak beroperasi akan kembali melayani penumpang. Hal tersebut karena GMF Aero Asia berkomitmen untuk senantiasa memberikan kebutuhan teknis layanan operasional Sriwijaya Air Group," menurut Capt Avirianto dalam siaran persnya di Jakarta, Kamis (3/10/2019). Ia juga menegaskan bahwa dengan adanya jaminan dari GMF Aero Asia tersebut maka calon penumpang tidak perlu khawatir lagi, sebab semua pesawat dari Sriwijaya Air telah dapat digunakan. Tidak hanya dengan GMF Aero Asia saja, untuk menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan, DKPPU juga melakukan inspeksi kelaikan pesawat dengan menerjunkan sejumlah inspektur yang resmi dan kompeten. Seperti yang diketahui bahwa Garuda Indonesia Group menyepakati komitmen bersama untuk terus melanjutkan KSM dengan pemegang saham Sriwijaya Air Group. Kesepakatan bersama ini sejalan dengan komitmen awal sinergi KSM dalam memperkuat kinerja operasi Sriwijaya Air Group sekaligus mendukung terbentuknya ekosistem industri penerbangan yang sehat. Direktur Utama GMF AeroAsia, Tazar Marta Kurniawan menyampaikan bahwa pihaknya akan terus mendukung layanan operasional penerbangan Sriwijaya Group. Sejalan dengan komitmen seluruh pihak dalam mengedepankan aspek keselamatan penerbangan, GMF Aero Asia berkomitmen untuk senantiasa memberikan kebutuhan teknis layanan operasional Sriwijaya Air Group.³¹

B. Ketentuan-Ketentuan Hukum Di Bidang Penerbangan Mengatur Agar Pesawat Udara Memenuhi Standar Kelaikudaraan

Berdasarkan data Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKPPU) Kementerian Perhubungan setengah jumlah pesawat Sriwijaya Air Group dinyatakan tidak laik terbang. Kita kan pengawasan ketat setiap hari, dari 30 pesawat yang terbang cuma 12, berarti sistem kontrol kita dari Sriwijaya bagian

quality-nya sudah grounded 18 pesawat," menurut Direktur Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara Kementerian Perhubungan Avirianto di Jakarta, Senin (30/9/2019).³² Dirinya mengungkapkan dalam menginspeksi kelaikan pesawat, pihaknya melibatkan sejumlah inspektur yang resmi dan kompeten. Pernyataan tersebut terkait status operasional Sriwijaya Air yang saat ini masih beroperasi, namun dalam pengawasan DKUPPU Kemenhub. Jadi memang pemerintah itu tidak sewenang-wenang, jadi beri keleluasaan ke mereka untuk bisa sadar diri kalau memang tidak mampu dia berhentikan sendiri.³³

Sejumlah direksi Sriwijaya Air sendiri sudah mengajukan surat rekomendasi kepada Direktur Utama Sriwijaya Air Jefferson Jauwena untuk menghentikan sementara operasional maskapai tersebut karena dinilai sudah tidak memenuhi kelaikan, baik dari segi teknis, operasional maupun finansial. Namun, surat tersebut tidak diperhatikan hingga berujung pada pengunduran diri dua direksi, yaitu Direktur Operasi Sriwijaya Air Captain Fajar Semiarto dan Direktur Teknik Romdani Ardali Adang. Menanggapi hal itu, Avirianto menunggu keputusan Sriwijaya hingga Rabu, 2 Oktober 2019 terkait kelanjutan operasional, apabila tidak ada tindakan, maka Kemenhub akan mengambil keputusan. Pokoknya itu nanti setelah tanggal 2 Oktober kita rapat, Sriwijaya berubah apa tidak. Kalau memang berubah kita abaikan, kalau dia tidak berubah makin menurun kita ambil keputusan untuk menghentikan operasi atau segala macam.³⁴

Meningkatnya pembangunan dan perkembangan ekonomi yang begitu pesat saat ini, sebagai akibat dari kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi di satu sisi telah membawa dampak yang positif bagi kehidupan masyarakat. Kemajuan pembangunan itu sendiri dari sisi lain juga telah membawa dampak yang negatif bagi masyarakat yakni dengan memberikan peluang atas munculnya korporasi-korporasi yang di dalam menjalankan usahanya secara sadar atau tidak sadar telah melakukan kejahatan yang mengancam

³⁰<https://pontas.id/Kemenhub: Pesawat Sriwijaya Air Group Laik Terbang. Diakses 12/01/2020 9:38>.

³¹ *Ibid.*

³²<http://indonews.id/Kemenhub Sebut Setengah Dari Pesawat Sriwijaya Air Sudah Tidak Laik Terbang. Diakses 12/01/2020 9:45>.

³³ *Ibid.*

³⁴ *Ibid.*

keselamatan bangsa, disebabkan banyaknya penyimpangan perilaku korporasi yang bersifat merugikan masyarakat dalam berbagai bentuk yang berskala luas.³⁵

Seiring dengan berjalannya waktu, pesatnya pertumbuhan ekonomi dunia yang mengarah kepada era globalisasi telah memberikan peluang akan tumbuhnya perusahaan-perusahaan transnasional untuk memainkan peranannya. Peran korporasi tersebut sering dirasakan bahkan banyak mempengaruhi sektor-sektor kehidupan masyarakat. Dampak yang dirasakan tersebut dapat bersifat positif dan negatif, namun dampak yang bersifat negatif yang lebih sering terjadi dan dirasakan saat ini.³⁶

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, mengatur mengenai kelaikan pesawat udara. Pasal 34 ayat:

- (1) Setiap pesawat udara yang dioperasikan wajib memenuhi standar kelaikudaraan.
- (2) Pesawat udara yang telah memenuhi standar kelaikudaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberi sertifikat kelaikudaraan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian kelaikudaraan.

Pasal 35. Sertifikat Kelaikudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 ayat (2) terdiri atas:

- a. sertifikat kelaikudaraan standar; dan
- b. sertifikat kelaikudaraan khusus.

Pasal 36. Sertifikat kelaikudaraan standar diberikan untuk pesawat terbang kategori transpor, normal, kegunaan (*utility*), aerobatik, komuter, helikopter kategori normal dan transpor, serta kapal udara dan balon berpenumpang.

Pasal 37 ayat:

- (1) Sertifikat kelaikudaraan standar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 terdiri atas:
 - a. sertifikat kelaikudaraan standar pertama (*initial airworthiness certificate*) yang diberikan untuk pesawat udara pertama kali dioperasikan oleh setiap orang; dan
 - b. sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (*continous airworthiness certificate*) yang diberikan untuk pesawat udara setelah sertifikat kelaikudaraan standar

pertama dan akan dioperasikan secara terus menerus.

- (2) Untuk memperoleh sertifikat kelaikudaraan standar pertama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, pesawat udara harus:
 - a. memiliki sertifikat pendaftaran yang berlaku;
 - b. melaksanakan proses produksi dari rancang bangun, pembuatan komponen, pengetesan komponen, perakitan, pemeriksaan kualitas, dan pengujian terbang yang memenuhi standar dan sesuai dengan kategori tipe pesawat udara;
 - c. telah diperiksa dan dinyatakan sesuai dengan sertifikat tipe atau sertifikat validasi tipe atau sertifikat tambahan validasi Indonesia; dan
 - d. memenuhi persyaratan standar kebisingan dan standar emisi gas buang.
- (3) Untuk memperoleh sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, pesawat udara harus:
 - a. memiliki sertifikat pendaftaran yang masih berlaku;
 - b. memiliki sertifikat kelaikudaraan yang masih berlaku;
 - c. melaksanakan perawatan sesuai dengan standar perawatan yang telah ditetapkan;
 - d. telah memenuhi instruksi kelaikudaraan yang diwajibkan (*airworthiness directive*);
 - e. memiliki sertifikat tipe tambahan apabila terdapat penambahan kemampuan pesawat udara;
 - f. memenuhi ketentuan pengoperasian; dan
 - g. memenuhi ketentuan standar kebisingan dan standar emisi gas buang.

Pasal 38, Sertifikat kelaikudaraan khusus diberikan untuk pesawat udara yang penggunaannya khusus secara terbatas (*restricted*), percobaan (*experimental*), dan kegiatan penerbangan yang bersifat khusus.

Pasal 39. Setiap orang yang melanggar ketentuan standar kelaikudaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa:

- a. peringatan;
- b. pembekuan sertifikat; dan/atau
- c. pencabutan sertifikat.

³⁵ Mahmud Mulyadi dan Feri Antoni Surbakti, *Op. Cit*, hlm. 1.

³⁶ *Ibid*, hlm. 2.

Pasal 40. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan prosedur untuk memperoleh sertifikat kelaikudaraan dan pemberian sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri.

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan tetap melakukan pengecekan kelaikan *ramp check* untuk memastikan bahwa semua pesawat laik terbang. Polana B Pramesti Direktur Jenderal Perhubungan Udara mengatakan, para inspektur penerbangan baik dari Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat udara (DKUPPU) dan inspektur penerbangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah I-X tetap melakukan *ramp check* pada Hari Raya. Hingga perayaan Lebaran, kami tidak berhenti untuk melakukan *ramp check*. Untuk memastikan bahwa bahwa pesawat dalam keadaan laik terbang, hal itu ditekankan karena aspek keselamatan dalam dunia penerbangan merupakan hal utama, *no go item*," ujar Polana, dilansir *Antara*, Rabu (5/6/2019).³⁷

Ramp check pesawat telah dilakukan sebanyak 1.411 dengan 474 pesawat yang teregistrasi. Pengecekan dilakukan oleh Inspektur Penerbangan kelaikudaraan baik inspektur kelaikudaraan, operasi penerbangan, keselamatan kabin dan operator pesawat. Di tempat terpisah, Capt. Avirianto Direktur Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara memaparkan, tipe pesawat yang diperiksa berjumlah 1.411 jenis pesawat di antaranya tipe Airbuss A330, ATR 42, ATR 72, Boeing 737-300, Boeing 737-500, Boeing 737-800 NG, Boeing 737-900 ER, Boeing 777, Cessna 208B, CRJ 1000, DHC-6, Dornier 328, serta Embraer Phenom 505.³⁸

Hasil *ramp check* berdasarkan operator penerbangan ada sebanyak 19 yaitu Airfast Indonesia, Asi Pujiastuti, Aviastar Mandiri, Batik Air, Citilink Indonesia, Garuda Indonesia, Hefilift Indonesia, Indonesia Air Asia, Indonesia Air Asia Extra, Lion Air, NamAir, Pelita Air, Sriwijaya Air, TransNusa Aviation, Travel Express Aviation Service, Tri MG, Travira Air, Trigana Air, Wings Air. *Ramp check* telah dilakukan di 37 bandar udara secara random. Paling banyak dilakukan di Bandar Udara Soekarno-Hatta Cengkareng

sebanyak 84 pesawat yang di *rampcheck* dari 74 pesawat yang teregister, untuk Bandar Udara Hang Nadim Batam (BTH) sebanyak 66 pesawat berhasil di *ramp check* dari 58 pesawat yang teregister, disusul Bandar Udara Internasional Kualanamu sebanyak 60 pesawat dilakukan *ramp check* dari 50 jumlah pesawat yang teregister.

Status *ramp check* sampai dengan 5 Juni pukul 12.00 WIB registrasi pesawat yang di *ramp check* sebanyak 474 pesawat teregister, sedangkan sampai saat ini ada 24 pesawat teregister yang belum di *ramp check* dan 44 pesawat melaksanakan 'maintenance' di hanggar, menurut Avirianto.³⁹

Kejahatan korporasi merupakan ancaman yang signifikan terhadap kesejahteraan masyarakat meningkat kehadiran dari perusahaan meresap dalam berbagai kegiatan di masyarakat kita, dan dampak dari tindakan mereka pada kelompok yang lebih luas yang dipengaruhi oleh tindakan individu, potensi bahaya ekonomi dan fisik yang disebabkan oleh korporasi besar.⁴⁰

Melihat fenomena inilah, muncul tuntutan akan pertanggungjawaban korporasi (*corporate liability*) di bidang hukum pidana. kejahatan korporasi bukan tidak dikenal oleh ahli hukum Indonesia. Menurut Mardjono Reksodiputro, ada dua hal yang harus diperhatikan dalam menentukan tindak pidana korporasi, yaitu sebagai berikut:

1. Perbuatan pengurus (atau orang lain) yang harus dikonstruksikan sebagai perbuatan korporasi dan kedua tentang kesalahan pada korporasi. Menurutnya hal yang pertama untuk dikonstruksikan perbuatan pengurus adalah juga perbuatan korporasi sehingga digunakanlah asas identifikasi. Dengan asas tersebut, perbuatan pengurus atau pegawai suatu korporasi, diidentifikasi (dipersamakan) dengan perbuatan korporasi untuk sendiri;
2. Selama ini, dalam ilmu hukum pidana gambaran tentang pelaku tindak pidana sering dikaitkan dengan perbuatan yang secara fisik dilakukan oleh pembuat (*fysieke dader*) tetapi hal ini dapat diatasi dengan ajaran "pelaku fungsional" (*functionele dader*). Setelah kita dapat membuktikan

³⁷https://m.suarasurabaya.net/app/tag/ramp_check.

Kemhub Tetap Lakukan *Ramp check* Saat Lebaran. Diakses 12/01/2020 9:48.

³⁸ *Ibid*.

³⁹ *Ibid*.

⁴⁰ Muhammad Yamin, *Op . Cit*, hlm. 89-90.

bahwa perbuatan pengurus atau pegawai korporasi itu dalam lalu lintas masyarakat berlaku sebagai perbuatan korporasi yang bersangkutan, kesalahan (*dolus* atau *culpa*) mereka harus dianggap sebagai kesalahan korporasi.⁴¹

Korporasi ialah kumpulan orang dan/atau kekayaan yang terorganisasi baik merupakan badan hukum maupun bukan badan hukum.⁴² Badan hukum ialah suatu badan yang ada karena hukum dan memang diperlukan keberadaannya sehingga disebut legal entity.⁴³ Badan hukum ialah badan atau perkumpulan yang dalam lalu lintas hukum diakui sebagai subjek hukum seperti perseroan, yayasan, lembaga dan sebagainya.⁴⁴

Korporasi juga termasuk badan hukum (*rechtspersoon*) yaitu dengan menunjuk pada adanya suatu badan yang diberi status sebagai subjek hukum, disamping subjek hukum yang berwujud manusia alamiah (*natuurlijk persoon*). Selanjutnya korporasi mulai memasuki lingkup hukum pidana sebagai subjek hukum sejak munculnya fenomena-fenomena kejahatan korporasi.⁴⁵ Korporasi sebagai subjek hukum tidak hanya menjalankan kegiatannya sesuai dengan prinsip ekonomi (mencari keuntungan yang sebesar-besarnya), tetapi juga mempunyai kewajiban untuk mematuhi peraturan hukum di bidang ekonomi yang digunakan pemerintah guna mewujudkan kesejahteraan masyarakat dan keadilan sosial.⁴⁶

Korporasi banyak memberikan kontribusi bagi perkembangan suatu negara, terutama di bidang ekonomi, tetapi korporasi juga tidak jarang menciptakan dampak negatif dari aktivitas seperti pencemaran lingkungan, memanipulasi pajak, eksploitasi terhadap buruh dan penipuan. Oleh karenanya dampak tersebut yang telah menjadikan hukum sebagai pengatur dan pengayom masyarakat harus memberikan

perhatian dan pengaturan terhadap aktivitas korporasi tersebut.⁴⁷

Kejahatan korporasi sebenarnya merupakan kejahatan yang bersifat organisatoris, terjadi dalam konteks hubungan di antara dewan direktur, eksekutif dan manager di satu pihak dan di antara pihak. Anatomi kejahatan korporasi sangat kompleks yang bermuara pada motif-motif ekonomis. Motif-motif ekonomis tersebut tersebar pada spektrum yang sangat luas. Kejahatan korporasi pada umumnya diperankan oleh orang-orang yang berstatus sosial tinggi dengan memanfaatkan kesempatan dan jabatan tertentu serta dengan cara kolektif dengan modus operandi yang halus yang sukar dibandingkan dengan kejahatan yang dilakukan dengan secara individu.⁴⁸

Korporasi dewasa ini merupakan bentuk organisasi bisnis yang paling penting. Korporasi berkembang menjadi institusi tidak saja dalam dunia bisnis yang mencari keuntungan, melainkan juga sebagai bentuk organisasi publik dan swasta yang tujuannya semata-mata tidak hanya untuk mencapai keuntungan. Korporasi telah tumbuh menjadi konsep yang canggih dalam kerjasama dan pengumpulan modal. Berbeda dengan aktivitas ekonomi masyarakat primitif yang hanya dilakukan secara individual atau paling jauh antar kelompok keluarga, korporasi dihimpun dengan mengikutsertakan pihak ketiga bahkan melampaui batas-batas negara.⁴⁹

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pemberlakuan ketentuan pidana bagi korporasi akibat mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 443. 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

⁴¹*Ibid*, hlm. 90.

⁴²Rocky Marbun, Deni Bram, Yuliasara Isnaeni dan Nusya A., *Kamus Hukum Lengkap (Mencakup Istilah Hukum & Perundang-Undangan Terbaru*, Cetakan Pertama, Visimedia, Jakarta. 2012.hlm. 169.

⁴³ *Ibid*, hlm. 30.

⁴⁴ Sudarsono, *Kamus Hukum*, Rineka Cipta, Cetakan 6. Jakarta, 2009.hlm. 41.

⁴⁵ Muhammad Yamin, *Tindak Pidana Khusus*, Cet. 1. Pustaka Setia, Bandung, 2012, hlm. 89.

⁴⁶Alvi Syahrin, *Beberapa Isu Hukum Lingkungan Kepidananaan*, Cetakan Revisi, PT. Sofmedia, Jakarta, 2009, hlm.59.

⁴⁷Mahmud Mulyadi dan Feri Antoni Surbakti, *Op.Cit.* hlm. 17-18.

⁴⁸*Ibid*, hlm. 23.

⁴⁹*Ibid*, hlm. 21.

(tiga) kali dari pidana denda yang ditentukan dalam Bab XXII yang mengatur tentang Ketentuan Pidana.

2. Ketentuan-ketentuan hukum di bidang penerbangan mengatur agar pesawat udara memenuhi standar kelaikudaraan dengan cara setiap pesawat udara yang dioperasikan wajib memenuhi standar kelaikudaraan apabila telah memiliki sertifikat kelaikudaraan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian kelaikudaraan. Sertifikat Kelaikudaraan terdiri atas: sertifikat kelaikudaraan standar; dan sertifikat kelaikudaraan khusus.

B. Saran

1. Pelaksanaan pemberlakuan ketentuan pidana bagi korporasi akibat mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan dikenakan 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. Penyidikan, penuntutan, dan pemidanaan dilakukan terhadap korporasi dan/atau pengurusnya. Hal ini dimaksudkan untuk memberikan efek jera bagi pengurus korporasi dan bagi pihak lain merupakan peringatan untuk tidak melakukan perbuatan yang sama.
2. Pelaksanaan ketentuan-ketentuan hukum di bidang penerbangan yang mengatur agar pesawat udara memenuhi standar kelaikudaraan wajib diterapkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk menjaga agar terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan khususnya pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur penerbangan.

- Yamin Muhammad, *Tindak Pidana Khusus*, Cet. 1. Pustaka Setia, Bandung, 2012.
- Poerwanto Eko dan Uyuunul Maudizoh. Analisis Kecelakaan Penerbangan Di Indonesia Untuk Peningkatan Keselamatan Penerbangan. *Jurnal Angkasa*. Volume Viii, Nomor 2, November 2016.
- Lestari Mona, Annisa Rahmawaty, Fenny Etrawati, Nova Apriza Cahyani, Shinta Dwi Kasih, Masayu Gemala Rabiah dan Reza Ardians. Persepsi Risiko Penumpang Pesawat Terbang. *Jurnal Kesehatan*. ISSN 1979-7621 (Print). ISSN 2620-7761 (Online). Vol. 11. No. 2. Desember 2018.
- Mahmud Marzuki Peter, *Penelitian Hukum*, Edisi Pertama Cetakan ke-2, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2006.
- Soekanto Soerjono dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta. 1995.
- Suratman dan H. Philips Dillah, *Metode Penelitian Hukum*. Alfabeta, Bandung. 2015.
- Marbun Rocky, Deni Bram, Yuliasara Isnaeni dan Nusya A., *Kamus Hukum Lengkap (Mencakup Istilah Hukum & Perundang-Undangan Terbaru)*, Cetakan Pertama, Visimedia, Jakarta. 2012.
- Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Edisi Revisi, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 2008.
- Hamzah Andi, *Terminologi Hukum Pidana*, (Editor) Tarmizi, Ed. 1. Cet. 1. Sinar Grafika, Jakarta, 2008.
- Marpaung Leden, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika. Cetakan Kedua, Jakarta, 2005.
- Mahrus Ali, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, Cetakan Pertama, Sinar Grafika, Jakarta, 2011.
- Yamin Muhammad, *Tindak Pidana Khusus*, Cet. 1. Pustaka Setia, Bandung, 2012.
- Mulyadi Mahmud dan Feri Antoni Surbakti, *Politik Hukum Pidana Terhadap Kejahatan Korporasi*, Cetakan Pertama, PT. Sofmedia, Jakarta, 2010.
- Muladi dan Dwidja Priyatno, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2010.
- Prodjodikoro Wirjono, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia*, PT. Refika Aditama, Cetakan Keempat, Bandung, Februari 2011.
- Syamsuddin Aziz, *Tindak Pidana Khusus*, (Editor) Tarmizi, Ed. 1. Cet.1, Sinar Grafika, Jakarta, 2011.

DAFTAR PUSTAKA

Syahrin Alvi, *Beberapa Isu Hukum Lingkungan Kependanaan*, Cetakan Revisi, PT. Sofmedia, Jakarta, 2009.