

Pertanggung Jawaban Pidana Korporasi Terhadap Kelalaian Penerbangan yang Mengakibatkan Kematian

Rahmat Hidayat¹, Hasbuddin Khalid², Mohammad Arif³

¹Fakultas Hukum, Universitas Muslim Indonesia

² Fakultas Hukum, Universitas Muslim Indonesia

³ Fakultas Hukum, Universitas Muslim Indonesia

^arahmataprian027@gmail.com

Abstract:

This study examines the Criminal Liability of Corporations for Aviation Negligence Resulting in Death. This study uses a normative research method, research conducted with an approach to legal norms or substances, legal principles, legal theory, legal arguments and comparative law. The results of the study indicate that the criminal liability of corporations for negligence resulting in loss of life is that the corporation is responsible in other words that criminal acts in the field of aviation are considered to be committed by the corporation if the crime is committed by a person acting for and/or on behalf of the corporation or for the benefit of the corporation, corporate liability is imprisonment and fines for its managers based on Article 441 of Law No. 1 of 2009 and the Board of Directors of civil airline companies can be criminally liable in the event of a plane crash that results in fatalities because the board of directors is an important organ in the company, in accordance with Article 1 number 5 of the PT Law which states that the board of directors as a company organ has the authority and full responsibility for managing the company for the benefit of the company. Any director who is proven to have neglected to carry out their duties or intentionally committed an aviation crime should be punished. Writing recommendations: (1) For the government, Law Number 1 of 2009 concerning Aviation, as a legal umbrella in the aviation sector, must be implemented in its entirety as it should be. Therefore, aviation crimes must be resolved according to criminal law; (2) In order for criminal penalties to be on target, it is necessary to update the aviation law by clearly stating which directors must be punished and what actions are prohibited in detail to clarify the limits of criminal liability of directors and other managers.

Keywords: Criminal Liability, Corporations, Aviation Negligence

Abstrak:

Penelitian ini mengkaji tentang Pertanggung Jawaban Pidana Korporasi Terhadap Kelalaian Penerbangan Yang Mengakibatkan Kematian. Penelitian ini menggunakan metode penelitian penelitian normatif, penelitian yang dilakukan dengan pendekatan pada norma atau substansi hukum, asas hukum, teori hukum, dalil-dalil hukum dan perbandingan hukum. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kelalaian yang mengakibatkan hilangnya nyawa yaitu bahwa korporasi bertanggung jawab dengan kata lain bahwa 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, pertanggungjawaban korporasi yaitu pidana penjara dan denda terhadap pengurusnya berdasarkan Pasal 441 UU No. 1 Tahun 2009 dan Direksi perusahaan maskapai penerbangan sipil dapat bertanggungjawab secara pidana apabila terjadi kecelakaan pesawat yang menimbulkan korban jiwa karena direksi merupakan organ penting dalam perusahaan, sesuai dengan Pasal 1 angka 5 UU PT yang menegaskan, direksi sebagai organ perseroan berwenang dan bertanggung jawab penuh atas pengelolaan perseroan untuk kepentingan perseroan. Setiap direksi yang terbukti lalai menjalankan tugasnya atau sengaja dalam melakukan tindak pidana penerbangan seharusnya dipidana. Rekomendasi penulisan : (1) Bagi pemerintah bahwa Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, sebagai payung hukum di bidang penerbangan harus diterapkan secara keseluruhan sebagai mana semestinya. Sehingga, tindak pidana penerbangan harus diselesaikan sesuai jalur hukum pidana; (2) BAgar

pemidanaan tepat sasaran, perlu kiranya dilakukan pembaharuan undang-undang penerbangan dengan menyatakan jelas pengurus yang mana yang harus dipidana serta perbuatan apa saja yang dilarang secara rinci supaya jelas mengenai batas pertanggungjawaban pidana direksi dan pengurus lainnya.

Kata Kunci: *Pertanggung Jawaban Pidana, Korporasi, Kelalaian Penerbangan*

PENDAHULUAN

Pengaturan terkait transportasi udara internasional sebenarnya telah diatur dalam perjanjian internasional berupa konvensi dan protokol. Perjanjian dan protokol tersebut sudah ditandatangani oleh sejumlah negara yang telah menghadiri pertemuan dan menyepakati konvensi dan protokol tersebut. Tiap negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional mempunyai hak membuat peraturan perundang-undangan yang berlaku di negaranya sendiri, termasuk Indonesia. Undang-undang dan peraturan tersebut memberikan pengawasan terhadap operasional angkutan udara domestik atau internasional.¹

Secara historis, Konvensi Chicago 1944 yang merupakan gabungan Konvensi Paris 1919 (*Convention Relating to The Regulation of Aerial Navigation*) yang ditandatangani oleh 27 negara dan Konvensi Liberia Amerika 1929 yang merupakan perjanjian antar negara Amerika Latin merupakan dasar hukum dapat dilakukannya penuntutan terhadap maskapai apabila terjadi kecelakaan pengangkutan udara. Selain itu, adanya Konvensi Warsawa 1929 telah menjadi titik munculnya prinsip *presumption of liability* dan *limitation of liability* dalam hukum pengangkutan udara, yang pada prinsipnya mengatur bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang.²

Secara realistis, pesawat terbang dengan teknologi yang ada sekarang ditambah dengan bandar udara yang sudah berteknologi maju dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan pesawat terbang. Pesawat terbang tidak terlepas dari kemungkinan adanya kecelakaan. Dalam dunia aviasi ada dua pengertian yaitu kecelakaan (*accident*) dan kejadian (*incident*). Namun, disisi lain banyak hal yang tak bisa dihindari seperti mesin yang malfungsi, perubahan cuaca ekstrim secara drastis dan juga hal-hal yang diluar kendali manusia. Dalam penyelenggaraan pengangkutan udara tentunya akan memiliki resiko yang akan berdampak secara hukum. Aturan hukum berperan. sangat penting bagi individu dan badan hukum saat mengalami suatu permasalahan.³

Di setiap pengadaan pengangkutan udara yang dilakukan oleh perusahaan maskapai pasti mempunyai resiko kerugian yang sangat besar karena diakibatkan oleh kecelakaan, yang dimana kecelakaan tersebut akan berakibat pada konsekuensi hukum. Risiko ini erat hubungannya dengan penggantian kerugian kepada para korban jasa pengangkutan oleh perusahaan maskapai penerbangan yang mengalami kerugian sebagai pertanggungjawaban hukum (*legal liability*) ke pengguna jasa penerbangan dari perusahaan maskapai penerbangan.⁴

¹ Agus Pramono, 2015, *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Jakarta: Ghalia Indonesia, hal. 17

² Mangara Pasaribu, 2016, *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang dan Barang Milik Penumpang Dalam Jasa Pengangkutan Udara*, Jurnal Mercatoria, Volume. 9 Nomor. 1, hal. 36

³ Dermawan Ari, 2020, *Urgensi Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jurnal Of Law, Volume. 3 Nomor. 1, hal. 81

⁴ Dwipayana, *et.al*, 2020, *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Eksistensi Penumpang*, Jurnal Analogi Hukum, Volume. 2 Nomor. 1, hal. 70

Perlindungan akan keselamatan pengguna jasa angkutan pesawat terbang dijalankan dengan aturan keselamatan penerbangan yang berlaku. Hal tersebut akan sangat erat kaitannya dengan aturan perlindungan konsumen terhadap pengguna jasa/penumpang transportasi udara komersil, yaitu semua perusahaan yang bergerak dibidang penerbangan diharuskan untuk melakukan antisipasi atas semua kemungkinan yang dapat mencelakai pengguna jasanya.⁵

Keselamatan kegiatan penerbangan adalah hasil gabungan seluruh faktor-faktor antara lain: personil sumber daya manusia, faktor kelayakan pesawat terbang, kegiatan penerbangan, badan-badan yang mengatur penerbangan, serta sarana penerbangan. Tiap penyelenggaraan operasional kendaraan pengangkut udara pastinya berisiko menimbulkan kerugian secara material ataupun tidak bersifat material. Akibatnya, kecelakaan pesawat terbang tersebut memiliki dampak hukum. Hal tersebut utamanya memiliki kaitan dengan permasalahan seperti penyelesaian penggantian rugi kepada korban atau pengguna jasa dari perusahaan pengangkutan udara yang merugi sebagai pertanggungjawaban hukum (*legal liability*) dari perusahaan penerbangan komersil tersebut. Prinsip tanggung jawab yang di gunakan yakni *strict liability* (tanggungjawab mutlak), yang berarti bahwa pengangkut bertanggungjawab mutlak tanpa perlu dibuktikan kesalahannya.

Kelayakan udara merupakan unsur yang sangat penting karena dapat mengetahui tentang syarat minimal terhadap kondisi kelayakan fisik pesawat udara dan komponen-komponen yang menjamin tingkat keselamatan penerbangan karena penyebab kejadian kecelakaan pesawat tidak terbatas hanya karena *Human Error*, namun ada sebab lain yang bisa mengakibatkan terjadinya kecelakaan pesawat yaitu resiko cacat produk.⁶

Mengingat perusahaan merupakan sebuah wadah yang tidak dapat dikenakan pidana badan, tentu saja perusahaan memiliki pengurus yang dapat dipidana. Pidanaan terhadap direksi pada suatu korporasi tidak lepas dari pro dan kontra pidanaan korporasi. Adapun kasus kecelakaan pesawat yang diselesaikan melalui ranah pidana adalah kasus dimana *pilot/copilot* yang dimintakan pertanggungjawabannya sebagai orang yang bertanggungjawab langsung (*dader*) selama penerbangan, bukan direksi penerbangan.⁷

Perhatian penulis tertuju kepada kecelakaan pesawat, yang mana tidak ada kecelakaan yang diselesaikan secara pidana. Seluruhnya diselesaikan secara administratif dan perdata, seperti membayar ganti rugi kepada koban selamat atau keluarga korban yang meninggal dunia, padahal undang-undang telah mengatur mengenai ketentuan pidana tindak pidana penerbangan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Sebagaimana prinsip utama dalam penegakan hukum pidana yang optimal didasarkan pada tentang maksimalisasi kesejahteraan sosial (*to maximize social welfare*).

METODE

⁵ I Made Adelphi, *et.al*, 2022, Pertanggung Jawaban Perusahaan Maskapai Penerbangan Terhadap Konsumen, Jurnal Kertha Wicara, Volume. 11 Nomor. 6, hal. 5

⁶ Yulianto Arif, 2014, Meningkatkan Kualitas Pelayanan Jasa Penerbangan Indonesia Paska Insiden Kecelakaan Pesawat Terbang, Jurnal Dinamika Manajemen, Volume. 1 Nomor. 1, hal. 4

⁷ Erman R, 2018, Konsep Dan Perkembangan Pemikiran Tentang Tanggung Jawab Sosial Perusahaan, Jurnal Hukum Ius Quia Iustum, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Volume. II, Nomor. 15, hal. 223.

Tipe Penelitian ini menggunakan Metode penelitian yang akan digunakan dalam penulisan ini adalah penelitian normatif. Penulis akan melakukan penelitian berdasarkan penelitian hukum dengan melalui berbagai bahan kepustakaan. Penelitian hukum yang dimaksud adalah penelitian di bidang hukum yang dilatar belakangi oleh adanya kesenjangan antara *das sollen* dengan *das sein*. Jenis dan Sumber Hukum yaitu Bahan Hukum Primer, dan Bahan Hukum Sekunder. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, yang mana metode ini mencakup teknik-teknik yang digunakan untuk mengumpulkan bahan hukum yang ada yaitu dalam kepustakaan berupa pemikiran dan teori. Pada penyusunan tesis ini digunakan metode pengumpulan bahan hukum melalui buku-buku perpustakaan dan dokumentasi serta ulasan-ulasan para pemikir yang berhubungan dengan objek pembahasan dan disklasifikasi menurut sumber untuk dikaji secara komperehensif. Sedangkan dalam pengelolaan bahan hukum maupun analisis bahan hukum yang digunakan adalah metode kualitatif merupakan tata cara penelitian yang menghasilkan bahan hukum deskriptif analitis, yaitu apa yang dinyatakan oleh sasaran penelitian yang bersangkutan secara tertulis atau lisan, dan perilaku yang nyata. Demikian hasilnya akan bersifat deskriptif analisis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Terhadap Kelalaian Penerbangan Yang Mengakibatkan Kematian

Sebagaimana diketahui KUHP tidak mengenal korporasi sebagai subjek hukum. Salah satu indikasi yang dipakai adalah adanya Pasal 59 dalam buku I KUHP yang menyatakan “Dalam hal menentukan hukuman karena pelanggaran terhadap pengurus, anggota salah satu pengurus, atau komisari, mak hukuman tidak dijatuhkan atas pengurus atau komisaris, jika nyata bahwa pelanggaran itu telah terjadi di luar tanggungannya” Jadi dalam pasal tersebut tidak mengancamkan pidana kepada orang yang tidak melakukan tindak pidana.⁸

Hal ini berkaitan dengan asas kesalahan (*geen starf zonder schuld*), batas kemampuan bertanggungjawab dan bentuk pertanggungjawaban pidana. Dalam tindak pidana korporasi muncul permasalahan yang lebih kompleks mengingat bahwa Tindak pidana korporasi adalah tindak terorganisir. Korporasi merupakan istilah yang biasa digunakan oleh para ahli hukum pidana dan kriminologi untuk menyebut apa yang dalam bidang hukum lain khususnya dalam bidang perdata sebagai badan hukum atau dalam Bahasa Belanda disebut *rechtspersoon*. Dalam hukum pidana positif konsep korporasi mempunyai makna yang lebih luas dari pengertian badan hukum. Dalam tindak pidana pencucian uang korporasi diartikan sebagai kumpulan orang dan/atau kekayaan yang terorganisir baik merupakan badan hukum maupun bukan badan hukum. Pengertian tersebut berarti lebih luas dari pengertian badan hukum dalam konsep hukum perdata. Atau dapat dikatakan bahwa setiap badan hukum merupakan korporasi, tetapi tidak semua korporasi merupakan badan hukum, karena ada korporasi-korporasi yang bukan merupakan badan hukum yaitu kumpulan yang terorganisir dari orang dan atau kekayaan yang bukan merupakan badan hukum, misalnya perseroan firma.⁹

⁸ Romli Atmasasmita, 2020, *Globalisasi & Kejahatan Bisnis*, Jakarta: Kencana, hlm. 75

⁹ Harris, Freddy dan Teddy Anggoro, 2020, *Hukum Perseroan Terbatas: Kewajiban*

Munculnya fenomena kejahatan tidak hanya dilakukan oleh orang pribadi namun juga dilakukan badan hukum atau dalam bentuk korporasi menjadi perhatian internasional. Pertemuan tingkat dunia dalam kongres ke empat PBB (*United Nations*) pada Tahun 1970 tentang pencegahan kejahatan di Genewa dibicarakan juga perubahan bentuk dan dimensi kejahatan yang salah satunya adalah dalam bentuk *Crime and Bussines* yaitu kejahatan yang bertujuan mendapatkan keuntungan material melalui kegiatan dalam bidang usaha (*buissines*) atau industri yang pada umumnya dilakukan secara terorganisasi dan dilakukan oleh mereka yang mempunyai kedudukan terpandang dalam masyarakat. Yang termasuk dalam kejahatan ini antara lain berhubungan dengan pencemaran lingkungan, perlindungan konsumen dan dalam bidang perbankan, disamping kejahatan-kejahatan lainnya yang bisa dikenal dengan “*organized crime; white collar crime*”.¹⁰

Kejahatan yang dilakukan korporasi begitu profesional dengan struktur organisasi yang begitu luas, menjadi ruang yang potensial munculnya kejahatan sehingga sulit untuk diberikan batasan apakah yang dilakukan korporasi sebagai kejahatan ataukah tidak. Dalam perkembangannya kejahatan dilakukan secara terorganisir dalam perwujudan korporasi, banyak istilah atau pengertian kejahatan korporasi sering terjadi kerancuan dalam membedakan mana sebenarnya kejahatan korporasi baik dari pelaku maupun karakteristik dari kejahatan tersebut. Maka untuk memperjelas masalah tersebut, bisa dijelaskan dengan beberapa batasan pengertian kejahatan kaitannya dengan korporasi diantaranya adalah;¹¹

1. *Crime for Corporation*

Merupakan kejahatan korporasi yang dilakukan untuk kepentingan korporasi itu sendiri bukan untuk kepentingan individu atau pelaku. Ini dilakukan oleh organ korporasi (pengurus) semata-mata hanya untuk keuntungan korporasi.

2. *Crime Againt Corporation*

Kejahatan yang dilakukan untuk kepentingan individu yang sering dilakukan oleh pekerja korporasi (*employee crime*) terhadap korporasi tersebut, misalnya penggelapan dana perusahaan oleh pejabat atau karyawan dari korporasi itu sendiri.

3. *Criminal Corporation*

Korporasi yang sengaja dikendalikan untuk melakukan kejahatan, kedudukan korporasi disini hanya sebagai sarana untuk melakukan kejahatan, korporasi hanya sebagai topeng dari tujuan jahatnya.

Tindak pidana kejahatan dewasa ini perkembangannya tidak hanya dilakukan dari mereka yang memiliki penyakit sosial dan penyakit pribadi, akan tetapi mereka juga dari kalangan pelaku bisnis yang terorganisir dalam suatu korporasi. Seperti halnya manusia perusahaan-perusahaan yang masing-masing memiliki kepentingan tersebut haruslah diatur agar kepentingan-kepentingan tersebut tidak saling bertabrakan dan merugikan. Maka, diperlukanlah hukum untuk mengatur kepentingan-kepentingan tersebut.¹²

Pemberitahuan oleh Direksi, Jakarta: Ghalia Indonesia, hlm. 49

¹⁰ Barda Nawawi Arif, 2014, Kebijakan Legislatif dalam Penanggulangan Kejahatan dengan Pidana Penjara, Badan Penerbit UNDIP, Semarang. hal.13

¹¹ Setiyono; 2002, Kejahatan Korporasi-Analisa Viktimologis dan Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Indonesia, Penerbit Averroes Press, Malang. hal. 16-18.

¹² Rodliyah, Any Suryani, 2020, Konsep Pertanggung Jawaban Pidana Korporasi dalm Sistem Hukum Pidana, Jurnal Kompilasi Hukum Islam, Vol. 5 Nomor. 1, hlm. 195

Hal inilah yang pada awalnya menimbulkan permasalahan tersendiri di masyarakat. Di dalam hukum perdata dikenal adanya dua subjek hukum yakni orang dan badan hukum. Sementara hukum pidana mengalami perdebatan apakah badan hukum termasuk dalam subjek hukum. Konsep *Strict Liability* menganggap bahwa korporasi bertanggungjawab atas perbuatan yang secara fisik dilakukan oleh pemegang saham, pengurus, agen, wakil atau pegawainya. Di bidang hukum pidana, “*strict liability*” berarti niat jahat atau “*mens rea*” tidak harus dibuktikan dalam kaitan dengan satu atau lebih unsur yang mencerminkan sifat melawan hukum atau “*actus reus*”, meskipun niat, kecerobohan atau pengetahuan mungkin disyaratkan dalam kaitan dengan unsur-unsur tindak pidana yang lain. Menurut Barda Nawawi, teori tersebut dapat disebut juga dengan doktrin pertanggungjawaban pidana yang ketat menurut Undang-undang atau “*Strict liability*” Kerangka pemikiran ini merupakan konsekuensi dari korporasi sebagai subjek hukum, yaitu dalam hal korporasi melanggar atau tidak memenuhi kewajiban tertentu yang disyaratkan oleh undang-undang, maka subjek hukum buatan tersebut harus bertanggungjawab secara pidana.¹³

Dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana Indonesia (KUHP), belum dikenal adanya ketentuan pidana yang menetapkan subjek hukum buatan (*rechtspersoon*) atau korporasi, sebagai subjek yang dapat dikenakan pidana. Hal ini terlihat dalam ketentuan umum KUHP yang menyebutkan berlakunya peraturan perundang-undangan Indonesia bagi setiap orang. Terminologi lain yang dipakai dalam KUHP, adalah “warga negara” sebagaimana disebutkan dalam Pasal 5 KUHP, yang pada intinya menetapkan berlakunya peraturan perundang-undangan Indonesia bagi warga negara Indonesia yang melakukan kejahatan tertentu, di luar wilayah Indonesia. Namun demikian, dalam perkembangannya, korporasi kemudian menjadi subjek hukum dalam rumusan ketentuan pidana. Berikut ini adalah contoh dimana suatu undang-undang khusus, mengatur mengenai korporasi sebagai subjek tindak pidana, tetapi yang dapat dipertanggungjawabkan hanya pengurusnya : ¹⁴

1. Undang~Undang Nomor 1 Tahun 1951 (Undang-Undang Kerja);
2. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1951 (Undang-Undang Kecelakaan);
3. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1951 (Undang-Undang Pengawasan Perburuhan);
4. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1951 (UndangUndang Senjata Api);
5. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1953 (Undang-Undang Pembukaan Apotek);
6. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1957 (UndangUndang Penyelesaian Perburuhan);
7. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1958 (Undang-Undang Penempatan Tenaga Asing);
8. Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 (UndangUndang Penerbangan);
9. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1964 (Undang-Undang Telekomunikasi; berubah menjadi Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1989);
10. Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1981 (Undang-Undang Wajib Lapori Ketenagakerjaan);
11. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1981 (Undang-Undang Metrologi Legal);
12. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1982 (Undang-Undang Wajib Lapori Perusahaan).

¹³ *Ibid*, hlm. 198

¹⁴ Susanto I.S., 2015, *Kejahatan Korporasi*, BP-Undip, Semarang, hlm. 58.

13. Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1992 (Perbankan; diganti Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1998).

Ketetapan untuk meminta pertanggungjawaban korporasi dalam bentuk pertanggungjawaban pengurusnya juga dapat dilihat pada ketentuan Pasal 46 ayat (2) Undang-undang Nomor 7 Tahun 1992 *jo* Undang-Undang Nomor 6 tahun 2023: “ Dalam hal kegiatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan oleh badan hukum yang berbentuk perseroan terbatas, perserikatan, yayasan atau koperasi, maka penuntutan terhadap badan-badan dimaksud dilakukan baik terhadap mereka yang memberi perintah melakukan perbuatan itu atau yang bertindak sebagai pimpinan dalam perbuatan itu atau terhadap keduanya.” Dari rumusan pasal tersebut, jelas bahwa para pengurus yang berwenang untuk memberikan perintah kepada bawahannya dalam korporasi perbankan tersebut, yang nantinya dapat dipertanggungjawabkan secara pidana.¹⁵

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan *jo* Undang-Undang Nomor 6 tahun 2023, pada Pasal 1 angka 55 secara jelas mengartikan setiap orang sebagai orang perorangan atau korporasi, dengan kata lain korporasi adalah subjek hukum (*rechtssubject*) dalam tindak pidana penerbangan, termasuk didalamnya korporasi maskapai penerbangan sipil yang tersirat pada Pasal 1 angka 20 yang merumuskan makna dari badan usaha angkutan udara sebagai badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi yang digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran. Dengan diakuinya korporasi sebagai subjek tindak pidana dalam undang-undang penerbangan, berarti korporasi dianggap mampu melakukan tindak pidana dan dapat dipertanggungjawabkan perbuatannya dalam hukum pidana (*corporate criminal responsibility*).¹⁶

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 *jo* Undang-Undang Nomor 6 tahun 2023 menitikberatkan tindak pidana penerbangan pada 2 hal, yaitu *pertama* tindak pidana administrasi dan *kedua* tindak pidana mengenai keamanan dan keselamatan penumpang, barang dan atau kargo. Tindak pidana administrasi adalah tindak pidana yang berhubungan dengan pelanggaran izin atau lisensi. Artinya “hak” untuk melakukan segala kegiatan penerbangan muncul dari adanya “izin” dari pejabat yang berwenang, namun jika tidak ada “izin”, maka tindakan tersebut melahirkan “tindak pidana” yang disebut tindak pidana penerbangan. Kemudian, tindak pidana keamanan dan keselamatan penumpang, barang dan atau kargo adalah tindak pidana dimana tidak dipenuhinya standar operasional keamanan dan keselamatan. Tindak pidana tidak harus dalam bentuk perbuatan yang dilarang, tetapi juga berupa pengabaian kewajiban hukum untuk bertindak (*delik omisi*).¹⁷

Undang-undang penerbangan Pasal 441 s/d Pasal 443 adalah pasal khusus yang mengatur mengenai pertanggungjawaban korporasi pada tindak pidana penerbangan. Pasal-pasal itu menyebut secara langsung bahwa dalam hal korporasi sebagai pelaku tindak pidana penerbangan, akan dikenakan pidana penjara dan pidana denda kepada pengurusnya dengan pemberatan 3 (tiga) kali pidana denda dari yang ditentukan pada bab XXII tentang Ketentuan

¹⁵ Prakoso, Djoko, 2013, Tindak Pidana Penerbangan di Indonesia, Jakarta: Ghalia Indonesia, hlm. 35

¹⁶ *Ibid*, hlm. 36

¹⁷ Wiradipradja, E. Saefullah, 2016, Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia, Jurnal Hukum Bisnis Vol 2 Nomor 5, hlm. 37

Pidana. Ketika maskapai penerbangan menjadi pelaku tindak pidana penerbangan, tidak dimungkinkan pidananya berupa pidana badan (penjara) saja sama seperti pidana untuk manusia (*naturlijk persoon*).¹⁸

Kecelakaan pesawat tentu memiliki keterkaitan dengan faktor penyebab kecelakaan pesawat itu sendiri. K. Martono berpendapat bahwa terdapat berbagai faktor penyebab kecelakaan seperti faktor manusia (*man*), pesawat terbang itu sendiri (*machine*), lingkungan (*environment*), penggunaan pesawat udara (*mission*) dan pengelolaan (*management*) yang diuraikan sebagai berikut:¹⁹

1. Faktor manusia. Faktor manusia biasanya yang dimintakan pertanggungjawabannya 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, antara lain teknisi, awak pesawat terbang, pengawas lalu lintas, maupun tenaga operasi.
2. Pesawat terbang. Disamping manusia, pesawat terbang juga dapat keletihan, oleh karena itu, setiap pesawat terbang (*machine*) sejak dari awal desain sampai dengan pelaksanaan perawatan, penyimpanan dan pengoperasiannya harus dilakukan dengan peraturan yang berlaku.
3. Masalah lingkungan. Masalah lingkungan juga merupakan salah satu faktor kecelakaan baik bersifat alamiah maupun perbuatan manusia. Faktor lingkungan yang bersifat alamiah seperti angin yang datang 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 diantara apron bandar udara tujuan.

Dilain sisi, ada juga yang berpendapat bahwa sebab-sebab kecelakaan pesawat adalah:²⁰

1. Faktor manusia;
2. Faktor material (pesawat udara);
3. Faktor media; dan
4. Faktor terorisme

Sehubungan dengan itu, adapun unsur atau aspek hukum pidana dari tindak pidana penerbangan adalah:²¹

1. Dari segi subjek.
2. Dari segi unsur kesalahan, baik dolus maupun culpa
3. Dari segi akibat, yaitu kecelakaan menyebabkan matinya orang.

Adapun pasal yang berhubungan dengan tindak pidana penerbangan yang akibat kecelakaan menyebabkan kematian yaitu Pasal 406, pada Pasal tersebut Unsur yang pertama adalah unsur

¹⁸ *Ibid*

¹⁹ K. Martono, 2015, Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Bandung, Mandar Maju, hlm. 47

²⁰ *Ibid*, hlm. 48

²¹ *Ibid*

subjek yaitu pembuat dan yang bertanggungjawab. Pada pasal ini terdapat frasa “setiap orang”, yang berarti maskapai penerbangan sipil sebagai korporasi dapat menjadi subjek tindak pidana pada pasal ini. Kemudian unsur kesalahannya adalah mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan. Maskapai penerbangan pasti tahu pesawat mana saja yang sudah memiliki sertifikat laikudara. Selain itu akibat dari mengoperasikan pesawat terbang yang belum laikudara adalah membahayakan keselamatan dan keamanan yang dapat dijangkau oleh rasio manusia. Sehingga sebenarnya, pengoperasian pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan dilakukan dengan sengaja. Unsur selanjutnya yang harus terpenuhi adalah akibat yang ditimbulkan oleh perbuatan tersebut yaitu kematian seseorang dan kerugian harta benda. Pasal ini tidak memuat frasa “kecelakaan pesawat” sebagai sebab kematian seseorang tersebut, tetapi dapat dimengerti bahwa mengoperasikan pesawat yang tidak laikudara dan menimbulkan kematian seseorang tentulah karena terjadi “kecelakaan pesawat”.²²

Hukum pidana mengenal istilah *dolus* dan *culpa*, *dolus* yang berarti kesengajaan dan *culpa* yang berarti kelalaian. Pengertian kelalaian di dalam pasal-pasal dalam KUHP sendiri tidak ada yang memberikan definisi. Para ahli hukum mencoba mendefinisikan pengertian kelalaian dan merumuskan apa yang merupakan unsur-unsur yang membentuk kelalaian atau kealpaan. Usaha-usaha ini dimaksudkan agar para praktisi hukum mempunyai pedoman yang cukup jelas tentang unsur-unsur kealpaan/kelalaian dan dapat mengarahkan alat-alat buktinya untuk membuktikan telah terjadinya kealpaan/kelalaian yang telah didakwakan. *Culpa* atau kelalaian, dibagi atas 2 (dua) jenis yakni :Kesalahan kasar, *grave schuld* atau *culpa lata*; dan Kesalahan ringan, *lichte schuld* atau *culpa levis*. Dalam konteks hukum, "*culpa lata*" dan "*culpa levis*" merujuk pada tingkat kelalaian atau kealpaan yang berbeda. *Culpa lata* adalah kelalaian berat, sedangkan *culpa levis* adalah kelalaian ringan. *Culpa Lata* (Kelalaian Berat) Merupakan bentuk kelalaian yang sangat jelas dan mudah terlihat, di mana pelaku tidak menunjukkan tingkat kehati-hatian yang wajar dalam situasi tertentu. Ini bisa dianggap sebagai kelalaian yang disengaja atau hampir disengaja, di mana pelaku tidak mempedulikan akibat dari tindakannya. *Culpa Levis* (Kelalaian Ringan) Merupakan bentuk kelalaian yang lebih halus, di mana pelaku kurang berhati-hati dalam situasi tertentu, tetapi tidak sampai pada tingkat kelalaian berat. Ini bisa dianggap sebagai kurangnya kehati-hatian yang wajar dalam situasi tertentu, tetapi bukan karena kesengajaan atau kelalaian yang mencolok.²³

Sebagaimana dalam kecelakaan maskapai Sriwijaya Air SJ182 yang berangkat dari Jakarta ke Pontianak jatuh di Laut Jawa di lepas Kepulauan Seribu pada 9 Januari 2021. Dalam kecelakaan pesawat Sriwijaya Air, 62 orang tewas, termasuk 50 penumpang dan 12 awak kabin dan Maskapai penerbangan Sriwijaya Air bertanggung jawab atas korbannya. Ada beberapa faktor yang berkontribusi pada kecelakaan pesawat Sriwijaya Air, **Faktor Pertama**, KNKT mengatakan ada masalah pada sistem kemudi otomatis (*autothrottle*). Sebelum pesawat itu jatuh, ada sejumlah laporan soal kerusakan *throttle* yang ditindaklanjuti dengan memperbaiki dan mengganti komponennya. Tapi tahapan perbaikan itu belum mencapai mekanikal. Dalam penerbangan itu, gangguan pada sistem *throttle* ini ternyata tidak dipantau dengan baik oleh

²² Prakoso, Djoko, 2013, Tindak Pidana Penerbangan di Indonesia, Jakarta: Ghalia Indonesia, hlm. 89

²³ Aprianto J Muhaling, 2019. Kelalaian Yang Mengakibatkan Matinya Orang Menurut Perundang – Undangan Yang Berlaku. Jurnal *Lex Crimen*, Vol. VII No. 3, hlm. 30

pilot. Kemudian **Faktor Ke-dua**, KNKT meyakini bahwa gangguan pada sistem mekanikal itu menyebabkan tuas dorong pengatur tenaga mesin (*thrust level*) di sisi kanan tidak bergerak mundur sesuai permintaan sistem autopilot. Sebagai kompensasinya, tuas dorong di sisi kiri pun terus bergerak mundur untuk menghasilkan jumlah tenaga mesin sesuai permintaan sistem autopilot. Perbedaan tenaga mesin pada sisi kanan dan kiri, yang disebut sebagai asimetri itu, membuat pesawat miring dan berbelok ke kiri. **Faktor Ke-tiga** terjadinya kecelakaan pesawat Boeing 737-500 sebetulnya memiliki sistem *Cruise Thrust Split Monitor* (CTSM) yang berfungsi menonaktifkan *auto throttle* untuk mencegah perbedaan tenaga mesin yang lebih besar. CTSM semestinya bisa aktif apabila *flight spoiler* di bagian sayap (perangkat yang berfungsi mengurangi daya dorong pesawat) membuka lebih dari 2,5 derajat selama minimum satu detik. Saat itu, CTSM terlambat berfungsi karena spoiler menyampaikan nilai yang lebih rendah kepada sistem, sehingga asimetri yang terjadi semakin besar. Ada masalah pada penyetelan spoiler tersebut namun penyetelan spoiler itu tidak pernah dilakukan di Indonesia sejak pesawat Boeing 737-500 beroperasi pada 2012. **Faktor Ke-empat** adalah kepercayaan pilot kepada sistem otomatis. Pada kondisi itu, pilot tidak menyadari adanya perubahan posisi *thrust level*, indikator mesin, dan perubahan sudut putar pesawat, diindikasikan bahwa karena adanya rasa percaya [pilot] kepada sistem otomatisasi, atau sering disebut sebagai *complacency*, yakin bahwa ‘autopilot sudah diatur, arahnya ke kanan, ketinggian sudah diatur maka semuanya bergerak sesuai yang diinginkan. Kemudian **Faktor Ke-lima** adalah “*confirmation bias*”. Ketika pesawat berbelok ke kiri dari yang semestinya ke kanan, kemudi justru miring ke kanan. Itu menimbulkan asumsi pilot bahwa pesawat belok ke kanan sesuai yang diharapkan. Setelah itu, pesawat yang tadinya miring ke kanan berubah menjadi mendatar, dan miring ke kiri. Kemudian muncul peringatan bahwa pesawat sudah miring lebih dari 35 derajat ke kiri. Karena sudah berkurang monitoring-nya, posisi kemudi miring ke kanan, ini menimbulkan persepsi bahwa pesawatnya miring berlebih ke kanan, sehingga tindakan pemulihannya kurang sesuai, pesawatnya sudah miring ke kiri, kemudinya dimiringkan ke kiri karena asumsinya pesawat ini miring ke kanan. **Faktor Ke-enam** yang memicu kecelakaan itu adalah belum adanya *upset prevention and recovery training* (UPRT). Pelatihan itu semestinya bisa membekali pilot mencegah pesawat terbang dalam kondisi *upset*, yakni kondisi di mana parameter penerbangan tidak lagi normal seperti yang dialami oleh Sriwijaya Air. Saat itu belum ada aturan tentang *Upset Prevention and Recovery Training* akhirnya berpengaruh pada pelatihan yang diberikan maskapai di Indonesia.²⁴

Berdasarkan hal tersebut menurut penulis investigasi yang dilaporkan oleh KNKT yang menyimpulkan bahwa tidak berfungsinya dengan baik akibat adanya gangguan yang terjadi pada sistem *autothrottle* tidak dapat menggerakkan *thrust lever* kanan akibat adanya gaya gesek (kesat) atau gangguan lain pada bagian mekanikal *thrust lever* kanan, sehingga menimbulkan kecelakaan. Adapun upaya yang telah dilakukan oleh pihak maskapai Sriwijaya Air untuk memperbaiki tetapi upaya tersebut tidak menyentu bagian mekanikalnya. Tahapan perbaikan sistem *autothrottle* yang telah dilakukan akan tetapi belum mencapai bagian mekanikalnya.

²⁴ Nurcahyo. 2022. Kecelakaan Sriwijaya Air SJ 182, <https://www.bbc.com/indonesia/articles/c4n71nxj0w1o#:~:text=Sebelumnya KNKT pada Kamis> (10,dipantau dengan benar oleh pilot. diakses pada 28 Juli 2025.

Selanjutnya menurut penulis Kecelakaan pesawat Sriwijaya Air SJ 182 di Laut Jawa disebabkan oleh kelalaian maskapai saat melakukan pengecekan pesawat dan kesalahan pilot dan awak kapal, termasuk kurang teliti dalam memantau sistem, yang mengakibatkan sistem tidak berfungsi, yang pada akhirnya menyebabkan kecelakaan. Hal ini termasuk kelalaian yang menyebabkan korban jatuh, yang akan dikenakan hukuman Pasal 359 KUHP dengan hukuman penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun. Sehingga berdasarkan faktor-faktor yang berkontribusi dalam kecelakaan pesawat Sriwijaya Air menurut analisis penulis bahwa hal tersebut merupakan *Culpa Levis* (Kelalaian Ringan) dimana pelaku kurang berhati-hati dalam situasi tertentu, tetapi tidak sampai pada tingkat kelalaian berat. Ini bisa dianggap sebagai kurangnya kehati-hatian yang wajar dalam situasi tertentu, tetapi bukan karena kesengajaan atau kelalaian yang mencolok.

Mengenai pertanggungjawabannya, Pasal 441 ayat (2) undang-undang penerbangan menyebutkan bahwa dalam hal tindak pidana di bidang penerbangan dilakukan oleh suatu korporasi maka penyidikan, penuntutan, dan pemidanaan dilakukan terhadap korporasi dan/atau pengurusnya. Artinya, dimungkinkan korporasi saja, pengurus saja, atau kedua-duanya. Dalam ketentuan pidana undang-undang penerbangan, jenis sanksi pidana ada 2 (dua) jenis, yaitu pidana penjara dan pidana denda yang diformulasikan kedalam 4 (empat) bentuk yaitu bentuk tunggal, bentuk alternatif, bentuk kumulatif dan bentuk alternatif - kumulatif.²⁵

Tetapi pada perumusan sanksi pidana undang-undang penerbangan, pasal-pasal yang akibat kecelakaan pesawat mengakibatkan kematian yang dilakukan oleh korporasi hanya menggunakan bentuk kumulatif yaitu pidana penjara dan pidana denda dijatuhkan bersamaan Pasal yang memenuhi unsur kecelakaan yang menyebabkan kematian oleh korporasi maskapai penerbangan sipil yaitu hanya Pasal 406 dengan pidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun *dan* denda paling banyak Rp2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah) jika mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi standar kelaikudaraan. Pasal 443 Undang-undang penerbangan menyebut bahwa 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 pada pasal ketentuan pidana. Berarti, pasal 406 dijatuhkan kepada maskapai penerbangan sipil, selain pengurus dipidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun *dan* denda paling banyak Rp2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah) kepada korporasi juga dibebankan pidana denda paling banyak Rp7.500.000.000,00 (tujuh miliar lima ratus juta rupiah).²⁶

Menurut penulis sebagai pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kelalaian yang mengakibatkan hilangnya nyawa yaitu bahwa korporasi bertanggung jawab secara pidana tidak dijelaskan secara detail dan tidak terlalu dibedakan dengan subjek hukum perorangan (manusia). Pasal 441 Ayat (1) menyebutkan “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..”, pasal tersebut menunjukan bahwa Undang-Undang Penerbangan tidak detail merumuskan tindak pidana yang seperti apa yang dilakukan atas nama korporasi dan lain sebagainya tersebut. Pasal 443

²⁵ Musa, 2015, Analisa Tanggung jawab Pengangkut Udara Terhadap Penumpang, Mimbar Hukum Vol. 22 No. 2, hlm. 74

²⁶ *Ibid*

menyebutkan “..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”. Korporasi tetap dapat dipidana dengan pidana penjara dan pidana denda, pidana penjara dan denda bagi para pengurusnya dan pidana denda kepada korporasinya dengan pemberatan tiga kali dari denda yang dirumuskan dalam Bab ketentuan pidana Undang-Undang Penerbangan. Pertanggungjawaban korporasi tersebut sesuai dengan doktrin pertanggungjawaban mutlak (*strict liability*) yang dapat dijadikan sebagai pendekatan hukum dalam meminta pertanggungjawaban kepada korporasi.

B. Pertanggungjawaban Pidana Direksi Korporasi Terhadap Kelalaian Penerbangan Yang Mengakibatkan Kematian

Menurut Simons, tindak pidana adalah suatu tindakan atau perbuatan yang diancam dengan pidana oleh undang-undang, bertentangan dengan hukum dan dilakukan dengan kesalahan oleh seseorang yang mampu bertanggung jawab. Barang siapa yang melakukan perbuatan pidana diancam dengan pidana tertentu yang telah ditentukan dalam ketentuan perundang-undangan.²⁷ Dasar dari adanya perbuatan pidana adalah asas legalitas, sedangkan dasar dari dapat dipidananya seseorang adalah kesalahan, yang berarti seseorang tidak mungkin dipertanggungjawabkan dan dijatuhi pidana kalau tidak mempunyai kesalahan. Setiap sistem hukum modern seharusnya mengadakan pengaturan tentang bagaimana mempertanggungjawabkan orang yang telah melakukan tindak pidana. Pada umumnya baik di negara-negara *civil law* maupun *common law*, pertanggungjawaban pidana dirumuskan secara negatif.²⁸

Pertanggungjawaban pidana dipandang ada, kecuali ada alasan-alasan penghapusan pidana tersebut. Dengan kata lain, *criminal liability* dapat dilakukan sepanjang pembuat tidak memiliki *defence* (alasan penghapus pidana) ketika melakukan tindak pidana itu. Konsep demikian itu membentuk keseimbangan antara hak terdakwa dan penuntut umum, dan hak menyangkal dan mengajukan pembelaan dari terdakwa. Dipertanggungjawabkannya seseorang dalam hukum pidana berarti dipidana. Dengan demikian, konsep pertanggungjawaban pidana merupakan syarat-syarat yang diperlukan untuk mengenakan pidana terhadap seorang pembuat tindak pidana.²⁹

Kecelakaan pesawat terbang (*Aircraft accident*) adalah suatu kejadian atau peristiwa yang berhubungan dengan pengoperasian pesawat udara yang berlangsung antara waktu setiap orang masuk kedalam pesawat udara (*boarding*) dengan maksud terbang sampai saat semua orang telah debarkasi yang mana:³⁰

1. Orang meninggal dunia atau luka parah sebagai akibat berada dalam pesawat udara atau langsung menyentuh bagian pesawat udara, termasuk bagian-bagian terpisah pesawat udara atau semburan langsung mesin jet pesawat udara, kecuali luka parah

²⁷ E.Y. Kanter dan S.R. Sianturi, 2012, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Jakarta: Stora Grafika, hal. 208

²⁸ Chairul Huda, 2016, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, Jakarta: Kencana, hal. 63

²⁹ Zainal Abidin, 2017, *Hukum Pidana I*, Jakarta: Sinar Grafika, hal. 260

³⁰ Erman, *Op.Cit*

tersebut secara alamiah, timbul sendiri, atau ditimbulkan oleh orang lain atau luka parah penumpang gelap yang bersembunyi diluar daerah yang tersedia untuk para penumpang atau awak pesawat udara.

2. Pesawat udara mengalami kerusakan atau kegagalan struktur yang berpengaruh terhadap kekuatan struktural, kinerja, atau karakteristik penerbangan pesawat udara dan memerlukan perbaikan besar atau penggantian komponen yang bersangkutan, kecuali untuk kegagalan mesin atau kerusakan apabila terbatas pada logam penutup mesin pesawat udaranya atau variasinya.
3. Pesawat udara hilang dan tidak dapat ditemukan sama sekali.

Subjek hukum ada dua yaitu orang dan badan hukum. Berdasarkan Pasal 1 angka 55 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, direksi merupakan subjek hukum yang disebut sebagai orang (*natuurlijk persoon*). Undang-undang, disatu pihak telah memberikan kewenangan kepada direksi untuk menjalankan perseroan, tetapi dilain pihak dibalik itu undang-undang memberikan pula tanggung jawab kepada direksi atas kewenangan yang telah diberikan oleh undang-undang sebagaimana dipertegas dalam Pasal 97 ayat (3) UU No. 40 Tahun 2007 tentang PT, setiap anggota direksi bertanggung jawab penuh secara pribadi atas kerugian perseroan apabila yang bersangkutan bersalah atau lalai menjalankan tugasnya.³¹

Jadi perseroan diurus, dikelola atau di manage oleh Direksi. Hal ini ditegaskan dalam beberapa ketentuan, seperti:

1. Pasal 1 angka 5 UU PT yang menegaskan, Direksi sebagai organ perseroan berwenang dan bertanggung jawab penuh atas pengurusan perseroan untuk kepentingan perseroan,
2. Pasal 92 ayat (1) UU PT mengemukakan, direksi menjalankan pengurusan perseroan untuk kepentingan perseroan.

Pengaturan mengenai pertanggungjawaban direksi ini dapat kita temui dalam Pasal 97 ayat (2) UU PT, yang diwajibkan melaksanakan pengurusan perseroan adalah setiap anggota direksi perseroan, oleh karena itu setiap anggota direksi bertanggungjawab penuh terhadap pelaksanaan pengurusan perseroan.³²

Kecelakaan pesawat sudah sering sekali kita dengar dalam pemberitaan-pemberitaan media cetak maupun media elektronik namun KUHP dan Undang –undang penerbangan belum mengatur secara pasti tentang ketentuan pidana yang menetapkan Direksi sebagai orang yang dapat dipidana dalam perusahaan. Menurut Hanafi, semakin besar dan semakin banyak bidang usaha sebuah perusahaan, maka besar kemungkinan bahwa perusahaan tersebut akan menghindar dari tanggung jawab.³³

Penerapan pertanggungjawaban terhadap direksi suatu perusahaan sesuai peraturan akan menciptakan suatu kondisi bagi mereka untuk taat kepada hukum. Pertanggungjawaban derivatif, secara terminologi, berasal dari pertanggungjawaban perusahaan itu sendiri. Oleh sebab itu, haruslah dicari terlebih dahulu pertanggungjawaban perusahaan itu sehingga tidak ada penyangkalan, barulah direkturnya dapat dimintai pertanggungjawaban secara pribadi.³⁴

³¹ Rudhi Prasetya, 2014, *Perseroan Terbatas*, Jakarta: Sinar Grafika, hal. 22

³² Rudhi Prasetya, *Op.Cit*

³³ *Ibid*

³⁴ Chairul Huda, *Op.Cit*

Oleh karena itu, yang dipertanggungjawabkan setiap orang yaitu tindak pidana penerbangan yang telah dilakukannya. Akan tetapi tidak selalu setiap orang yang melakukan tindak pidana penerbangan dapat dipidana, karena untuk memenuhi syarat agar dapat dipertanggungjawabkannya setiap orang atas tindak pidana yang dilakukan harus adanya unsur kesalahan sebagai wujud rasa keadilan. Dirasakan tidak adil apabila setiap orang dijatuhi pidana padahal sama sekali tidak bersalah. Adanya unsur kesalahan dalam pertanggung jawaban pidana inilah yang dalam hukum pidana dikenal sebagai asas kesalahan, yakni asas tiada pidana tanpa kesalahan.³⁵

Memang UU PT menyebutkan direksi bertanggung jawab secara terbatas sepanjang tindakan tersebut berada dalam wewenang (*intra vire*). Namun, pertanggungjawaban dapat dimintakan kepada pengurus jika tindakan pengurus tersebut merupakan tindakan diluar kewenangan (*intra vires*), yang bertentangan dengan hukum dan tindakan itu menimbulkan kerugian bagi perseroan.³⁶

Menurut penulis jika suatu kecelakaan pesawat terjadi bagaimanapun perusahaan tidak dapat dipidana (pidana badan) karena tidak mempunyai fisik. Yang mendapat keuntungan yang paling besar dari suatu kegiatan perusahaan penerbangan adalah pemegang saham, jika memidanakan direksi hal ini sungguh melanggar hati kemanusiaan, meskipun dalam aturannya direksi yang menjalankan kepengurusan sehari-hari namun bagaimanapun yang paling diuntungkan disini adalah para pemegang saham. Pemegang saham dalam perusahaan selama ini tidak pernah menjadi sorotan jika terjadi suatu kecelakaan pesawat, yang dikenakan pidana hanya pilot, kapten, navigator, dan lain sebagainya. Keuntungan yang diperoleh perusahaan dan kerugian yang dialami oleh masyarakat dapat sedemikian besarnya, sehingga tidak akan mungkin seimbang bilamana hanya direksi yang dijatuhi sanksi pidana. Undang-undang belum mengatur tentang pemidanaan pemegang saham penerbangan. Selain itu penegak hukum juga kesulitan karena kelalaian yang dilakukan oleh direksi seringkali dikaitkan dengan perdata yaitu perbuatan melawan hukum bukan tindak pidana. Jika secara hukum terbukti karyawan melakukan tindak pidana dan oleh karena kesalahannya sendiri terjadi kecelakaan pesawat maka yang bertanggung jawab adalah karyawan yang bersangkutan, tidak bisa tanggung jawabnya dilimpahkan kepada direksi apabila tidak terbukti melakukan kesalahan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Keseimpulan pada penulisan ini adalah bahwa korporasi bertanggung jawab dengan kata lain bahwa 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, pertanggungjawaban korporasi yaitu pidana penjara dan denda terhadap pengurusnya berdasarkan Pasal 441 UU No. 1 Tahun 2009. Dan Direksi perusahaan maskapai penerbangan sipil dapat bertanggungjawab secara pidana apabila terjadi kecelakaan pesawat yang menimbulkan korban jiwa karena direksi merupakan organ penting dalam perusahaan, sesuai dengan Pasal 1 angka 5 UU PT yang menegaskan, direksi sebagai organ perseroan berwenang dan bertanggung jawab penuh atas pengurusan perseroan untuk kepentingan perseroan. Setiap direksi yang terbukti lalai menjalankan

³⁵ Musa, *Op.Cit*, hal. 80

³⁶ *Ibid*

tugasnya atau sengaja dalam melakukan tindak pidana penerbangan seharusnya dipidana. Saran dalam penulisan adalah Bagi pemerintah bahwa Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, sebagai payung hukum di bidang penerbangan harus diterapkan secara keseluruhan sebagai mana semestinya. Sehingga, tindak pidana penerbangan harus diselesaikan sesuai jalur hukum pidana. Dan agar pemidanaan tepat sasaran, perlu kiranya dilakukan pembaharuan undang-undang penerbangan dengan menyatakan jelas pengurus yang mana yang harus dipidana serta perbuatan apa saja yang dilarang secara rinci supaya jelas mengenai batas pertanggungjawaban pidana direksi dan pengurus lainnya.

UNGKAPAN TERIMA KASIH

Kepada seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu dalam tulisan ini, Penulis ucapkan banyak terima kasih atas bantuan dan kebersamaannya. Akhirnya Penulis mengharap semoga dengan hadirnya jurnal ini dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu dan teknologi menuju yang lebih baik lagi. Semoga Allah SWT, senantiasa memberkati dan merahmati segala aktivitas keseharian sebagai suatu ibadah disisi-Nya. Aamiin.

REFERENSI

- (1) Agus Pramono, 2015, Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa, Jakarta: Ghalia Indonesia
- (2) Aprianto J Muhaling, 2019. KeLalaian Yang Mengakibatkan Matinya Orang Menurut Perundang – Undangan Yang Berlaku. Jurnal *Lex Crimen*, Vol. VII No. 3
- (3) Barda Nawawi Arif, 2014, Kebijakan Legislatif dalam Penanggulangan Kejahatan dengan Pidana Penjara, Badan Penerbit UNDIP, Semarang.
- (4) Chairul Huda, 2016, Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan, Jakarta: Kencana
- (5) Dwipayana, *et.al*, 2020, Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Eksistensi Penumpang, Jurnal *Analogi Hukum*, Volume. 2 Nomor. 1
- (6) Erman R, 2018, Konsep Dan Perkembangan Pemikiran Tentang Tanggung Jawab Sosial Perusahaan, Jurnal *Hukum Ius Quia Iustum*, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Volume. II, Nomor. 15
- (7) Dermawan Ari, 2020, Urgensi Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jurnal *Of Law*, Volume. 3 Nomor. 1
- (8) Harris, Freddy dan Teddy Anggoro, 2020, Hukum Perseroan Terbatas: Kewajiban
- (9) I Made Adelphi, *et.al*, 2022, Pertanggung Jawaban Perusahaan Maskapai Penerbangan Terhadap Konsumen, Jurnal *Kertha Wicara*, Volume. 11 Nomor. 6
- (10) Mangara Pasaribu, 2016, Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang dan Barang Milik Penumpang Dalam Jasa Pengangkutan Udara, Jurnal *Mercatoria*, Volume. 9 Nomor. 1
- (11) K Martono, 2015, Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Bandung, Mandar Maju
- (12) Musa, 2015, Analisa Tanggung jawab Pengangkut Udara Terhadap Penumpang, *Mimbar Hukum* Vol. 22 No. 2,

- (13) Nurcahyo. 2022. Kecelakaan Sriwijaya Air SJ 182, [https://www.bbc.com/indonesia/articles/c4n71nxj0w1o#:~:text=Sebelumnya KNKT pada Kamis \(10,dipantau dengan benar oleh pilot. diakses pada 28 Juli 2025](https://www.bbc.com/indonesia/articles/c4n71nxj0w1o#:~:text=Sebelumnya KNKT pada Kamis (10,dipantau dengan benar oleh pilot. diakses pada 28 Juli 2025)
- (14) Prakoso, Djoko, 2013, Tindak Pidana Penerbangan di Indonesia, Jakarta: Ghalia Indonesia
- (15) Rodliyah, Any Suryani, 2020, Konsep Pertanggung Jawaban Pidana Korporasi dalam Sistem Hukum Pidana, Jurnal Kompilasi Hukum Islam, Vol. 5 Nomor. 1
- (16) Romli Atmasasmita, 2020, Globalisasi & Kejahatan Bisnis, Jakarta: Kencana
- (17) Setiyono; 2002, Kejahatan Korporasi-Analisa Viktimologis dan Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Indonesia, Penerbit Averroes Press, Malang
- (18) Susanto I.S., 2015, Kejahatan Korporasi, BP-Undip, Semarang
- (19) Wiradipradja, E. Saefullah, 2016, Tanggung Jawab Perusahaan Penerbangan Terhadap Penumpang Menurut Hukum Udara Indonesia, Jurnal Hukum Bisnis Vol 2 Nomor 5,

- (20) E Y. Kanter dan S.R. Sianturi, 2012, Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya, Jakarta: Stora Grafika
- (21) Yulianto Arif, 2014, Meningkatkan Kualitas Pelayanan Jasa Penerbangan Indonesia Paska Insiden Kecelakaan Pesawat Terbang, Jurnal Dinamika Manajemen, Volume. 1 Nomor. 1
- (22) Zainal Abidin, 2017, Hukum Pidana I, Jakarta: Sinar Grafika,