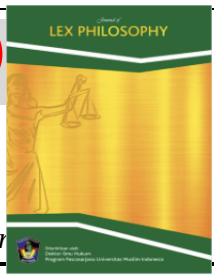
Journal of Lex Philosophy (JLP)
Volume 5, Nomor 2, Desember 2024
P-ISSN: 2722-1237, E-ISSN: 2722-2020
Website: http: pasca-umi.ac.id/index.php/jlp
This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International Licer



Politik Hukum Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Pesawat Udara yang Disebabkan oleh Kesalahan Pemandu Lalu Lintas Udara

Muh. Adhitya Wiratama[1], Sufirman Rahman[2], Hardianto Djanggih[2]

[1]*Magister Ilmu Hukum, Universitas Muslim Indonesia*
[2]*Fakultas Hukum, Universitas Muslim Indonesi*
[*]*Koresponden Penulis, E-mail*: adhitya.wiratama@umi.ac.id

Submitted: 2 Nopember 2024; Revised: 6 Desember 2024; Accepted: 8 Desember 2024

ABSTRAK
Tujuan penelitian menganalisis politik hukum pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan pesawat udara yang disebabkan oleh kesalahan pemandu lalu lintas udara. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian normative. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) politik hukum pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan pesawat udara yang disebabkan oleh kesalahan pemandu lalu lintas udara meliputi kebijakan legislasi pidana dan kebijakan pertanggungjawaban hukum pidana, dan (2) bentuk-bentuk kecelakaan pesawat udara yang disebabkan oleh kesalahan pemandu lalu lintas udara meliputi pemberian instruksi yang salah atau tidak jelas, kegagalan memantau jalur penerbangan dan halangan di landasan pacu, ketidakpatuhan terhadap prosedur standar, penggunaan teknologi yang kurang optimal, serta faktor pendidikan dan pelatihan yang tidak memadai.

Kata Kunci: *Kecelakaan; Pesaswat Udara; Lalu Lintas Udara*

ABSTRACT
The research objective is to analyze the legal politics of criminal liability for aircraft accidents caused by air traffic control errors. The research method used is normative research. The results of the research show that: (1) the legal politics of criminal liability for aircraft accidents caused by air traffic control errors include criminal legislation policies and criminal law accountability policies, and (2) forms of aircraft accidents caused by traffic control errors. Air traffic includes giving incorrect or unclear instructions, failure to monitor flight paths and obstacles on the runway, non-compliance with standard procedures, use of less than optimal technology, as well as inadequate education and training factors.

Keywords: *Accident; Aircraft; Air traffic*

PENDAHULUAN

Keselamatan penerbangan adalah prioritas utama dalam industri penerbangan global. Otoritas penerbangan dan maskapai penerbangan di seluruh dunia terus berusaha untuk memperketat standar keselamatan dan mengurangi risiko kecelakaan pesawat udara (Poerwanto & Mauidzoh, 2016). Layanan maskapai penerbangan penumpang adalah transportasi teraman di dunia. Dengan satu kematian penumpang per 7,1 juta penumpang udara. Asosiasi Transportasi Udara Internasional (ICAO) melaporkan bahwa tingkat kecelakaan penerbangan global adalah satu kecelakaan untuk setiap 1,6 juta penerbangan, meningkat sebesar 42 persen sejak tahun 2000. Namun, di Indonesia, tantangan dalam menjaga keselamatan penerbangan menjadi semakin nyata (Mahfirah, *et, al,* 2021).

Indonesia menjadi salah satu negara dengan kecelakaan pesawat terbanyak (Lucyana, *et, al,* 2022). Sejak tahun 1967 sampai 2021 sudah banyak sekali kecelakaan pesawat udara yang terjadi di Indonesia. Sedangkan menurut *Aviation Safety Network* mencatat sejak tahun 1931 sampai dengan 2023 telah terjadi 451 kasus kecelakaan pesawat Indonesia dengan memakan 3.277 korban jiwa. Kejadian ini tidak hanya berkaitan dengan tanggung jawab teknisi penerbangan semata, melainkan dipengaruhi oleh tiga faktor utama yaitu manusia, mesin, dan media. Faktor manusia mencakup kesiapan teknisi penerbangan. Faktor mesin merujuk pada kondisi pesawat itu sendiri, sementara faktor media melibatkan kondisi alam seperti cuaca, medan, ketinggian, dan angin. Menurut *Federal Aviation Administration* (FAA), tiga faktor utama penyebab kecelakaan pesawat adalah cuaca, kondisi teknis pesawat, dan faktor manusia (Angin & Bunahri, R2023). Kecelakaan pesawat sering kali disebabkan oleh interaksi kompleks antara faktor manusia dan penyebab lainnya. Di antara kecelakaan tersebut, tidak jarang di Indonesia diakibatkan kesalahan manusia (*Human Error).* (Rochmat & Martha, 2021).

Human error atau kesalahan manusia merujuk pada tindakan atau kelalaian individu yang dapat berakibat hukum, baik disengaja maupun tidak. Dalam profesi seperti pemandu lalu lintas udara, kesalahan manusia bisa terjadi karena berbagai faktor yang saling berkaitan. Kelelahan adalah penyebab utama, akibat *shift* kerja yang panjang dan tidak teratur, mengurangi kewaspadaan dan kemampuan mengambil keputusan cepat dan tepat. Stres juga berperan besar, dipicu oleh tanggung jawab tinggi dan kebutuhan menangani situasi kritis di bawah tekanan waktu. Kesalahan teknis seperti malfungsi peralatan komunikasi dan navigasi atau desain sistem yang tidak ergonomis dapat menyebabkan kebingungan atau kesalahan operasional. Lingkungan kerja yang tidak mendukung, seperti kebisingan, juga meningkatkan risiko kesalahan. Selain itu, faktor organisasi seperti kebijakan dan prosedur yang tidak jelas atau beban kerja berlebihan berkontribusi signifikan terhadap human error dalam pengendalian lalu lintas udara.

Pemandu Lalu Lintas Udara berperan penting dalam keselamatan lalu lintas udara. Pemandu Lalu Lintas Udara bertanggung jawab mengontrol pergerakan pesawat di udara dan di sekitar bandara, memastikan keselamatan penerbangan dengan memantau, mengarahkan, dan memberikan instruksi kepada pilot untuk menjaga jarak dan menghindari tabrakan (Nuriansyah, 2024). Semua personil penerbangan, khususnya Pemandu Lalu Lintas Udara, harus memiliki sertifikasi pelayanan lalu lintas udara sesuai dengan Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan,

Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan, Bab VI tentang Navigasi Penerbangan, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 87 Tahun 2021 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 69 mengenai Lisensi, Rating, Pelatihan, dan Kecakapan Personel Navigasi Penerbangan (Indriani, *et, al,* 2023).

Untuk mencapai tujuan penerbangan, Pemandu Lalu Lintas Udara harus secara khusus mampu menangani interaksi antara manusia dan perangkat mekanis sambil memberikan arahan atau saran kepada pilot untuk menjaga jarak vertikal dan horizontal antara pesawat dan menghindari tabrakan pesawat. Oleh karena itu, pengontrol lalu lintas udara perlu melakukan beberapa fungsi secara bersamaan, seperti berpikir, mendengarkan, dan berbicara. Berdasarkan wawancara dan studi literatur jenis *error* pada ATC adalah *Communication error*, *Procedure error*, *instruction error*. Kesalahan semacam ini dapat memiliki konsekuensi serius, bahkan fatal, jika tidak diatasi dengan tepat (Agustini, 2016).

Meskipun demikian, Pemandu Lalu Lintas Udara biasanya tidak dihukum pidana atas kesalahan yang berpotensi fatal. Secara umum, hukum pidana mempertimbangkan berbagai faktor termasuk kecerobohan, kelalaian, atau kesalahan manusia dalam merumuskan tanggung jawab. Dalam konteks ini, pemandu lalu lintas udara, sebagai individu yang bertanggung jawab mengatur arus lalu lintas udara, memiliki peran krusial dalam menjaga keselamatan penerbangan (Hamid, *et, al,* 2023). Namun, adanya pertanyaan serius ketika kesalahan (*human error)* terjadi dan menyebabkan kecelakaan. Menurut E. Suherma dalam artikel "Suatu Sistem Tanggung Jawab Yang Adil Bagi Indonesia", disebutkan bahwa korban kecelakaan pesawat di Indonesia mengalami dua kali penderitaan. Penderitaan pertama disebabkan oleh kecelakaan pesawat itu sendiri, sementara penderitaan kedua timbul karena kekosongan dalam hukum udara di Indonesia. Istilah "kekosongan" di sini tidak berarti tidak adanya peraturan hukum yang mengatur, tetapi merujuk pada kurangnya ketentuan yang jelas mengenai tanggung jawab pengangkut, baik dalam lingkup hukum udara nasional maupun internasional.

Meski kesalahan sistem pemandu lalu lintas udara jarang terjadi pada sistem saat ini. Bahkan kecelakaan pesawat terkait pemandu lalu lintas udara jarang terjadi. Namun demikian, lebih dari 90% kesalahan sistem yang terjadi berasal dari kesalahan manusia dalam memperhatikan, menilai dan berkomunikasi oleh pengontrol. Meskipun Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan membawa perubahan signifikan terkait pemeriksaan personel penerbangan yang melanggar etika atau hukum pidana, Pasal 359 menyatakan bahwa "Hasil Investigasi tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan." Artinya, meskipun investigasi dapat mengungkap kesalahan manusia sebagai penyebab kecelakaan, hasil tersebut tidak bisa langsung dijadikan bukti di pengadilan. Hal ini menciptakan kekosongan hukum dan tantangan bagi korban kecelakaan pesawat dan keluarga mereka dalam mencari keadilan dan mendapatkan ganti rugi yang pantas atas kerugian yang diderita.

Kecelakaan pesawat udara sering melibatkan kesalahan manusia, terutama pemandu lalu lintas udara, yang menyebabkan kerugian besar. Meskipun Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009 mengatur investigasi, Pasal 359 menyatakan hasilnya tidak bisa

dijadikan bukti di pengadilan, menciptakan kekosongan hukum dan keraguan dalam keadilan. Idealnya, hukum harus memungkinkan penggunaan hasil investigasi sebagai bukti untuk memberikan keadilan dan ganti rugi kepada korban. Regulasi perlu disesuaikan untuk meningkatkan akuntabilitas, transparansi serta memberikan rekomendasi agar terwujudnya pertanggungjawaban pidana (Sembiring & Njatrijani, 2024).

METODE PENELITIAN

Dalam penulisan penelitian tesis ini pendekatan yang digunakan adalah pendekatan normatif yang berorientasi pada pendekatan terhadap berbagai norma-norma peraturan perundang-undangan. Pendekatan penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan. Pendekatan perundang-undangan adalah pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang ditangani. Dalam pendekatan perundang-undangan, peneliti perlu memahami hierarki dan prinsip-prinsip dasar dalam regulasi. Menurut definisi dalam Undang-Undang RI Nomor 10 Tahun 2004, peraturan perundang-undangan adalah aturan tertulis yang dibentuk oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang dan mengikat secara umum, mencakup legislasi dan regulasi. Dengan kata lain, pendekatan perundang-undangan menggunakan legislasi dan regulasi sebagai landasan utama

PEMBAHASAN

Politik Hukum Pertanggungjawaban Pidana terhadap Kecelakaan Pesawat Udara Yang Disebabkan Oleh Kesalahan Pemandu Lalu Lintas Udara

Politik hukum pertanggungjawaban pidana adalah suatu konsep yang mencakup kebijakan dan prinsip-prinsip yang ditetapkan oleh negara untuk menentukan kondisi-kondisi di mana seseorang dapat dinyatakan bertanggung jawab secara pidana atas tindakan atau perbuatannya. Konsep ini tidak hanya sekadar menetapkan kapan seseorang bisa dianggap bersalah secara hukum, tetapi juga melibatkan bagaimana proses penentuan kesalahan itu dilaksanakan dan apa saja unsur-unsur yang harus dipenuhi agar seseorang dapat dikenai sanksi pidana.

Dalam kerangka politik hukum ini, negara memainkan peran sentral dalam mengarahkan seluruh tahapan yang terkait dengan hukum pidana, mulai dari proses perumusan undang-undang, penerapan aturan-aturan hukum, hingga penegakan hukum itu sendiri. Politik hukum ini memberikan panduan yang jelas tentang siapa yang dapat dijerat oleh hukum pidana, dasar-dasar hukum apa yang digunakan untuk menjustifikasi penjatuhan hukuman, serta bagaimana mekanisme penegakan hukum dijalankan oleh aparat penegak hukum seperti polisi, jaksa, dan hakim. Dengan kata lain, politik hukum pertanggungjawaban pidana berfungsi sebagai kerangka kerja yang menghubungkan antara kebijakan negara dalam bidang hukum dengan pelaksanaan hukum pidana di lapangan, memastikan bahwa proses penjatuhan hukuman dilakukan secara adil dan sesuai dengan prinsip-prinsip hukum yang telah ditetapkan.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan tidak secara eksplisit mengatur mengenai pertanggungjawaban pidana yang dapat dikenakan kepada seorang Pengatur Lalu Lintas Udara. Dalam undang-undang ini, penekanan utama

lebih pada ketentuan administratif dan peraturan terkait pelanggaran administrasi yang dilakukan oleh Pemandu Lalu Lintas Udara. Secara spesifik, undang-undang ini mengatur syarat-syarat administratif yang harus dipenuhi serta prosedur yang harus diikuti oleh Pemandu Lalu Lintas Udara untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku. Meskipun ada ketentuan mengenai pelanggaran administratif, tidak ada ketentuan khusus yang mengatur bentuk pertanggungjawaban pidana untuk tindakan-tindakan yang mungkin dilakukan oleh seorang Pengatur Lalu Lintas Udara (Saily, Peilouw & Hanafi, 2022).

Sementara itu, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Peraturan Hukum Pidana, yang sering disebut sebagai Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), tidak secara eksplisit mengatur tentang pertanggungjawaban pidana bagi pemandu lalu lintas udara. Dalam KUHP, meskipun terdapat berbagai ketentuan mengenai tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana secara umum, tidak ada pasal khusus yang menjelaskan pertanggungjawaban pidana untuk pemandu lalu lintas udara.

Apabila merujuk pada Bab XXIX A dalam KUHP, yang mencakup ketentuan mengenai kejahatan penerbangan dan kejahatan terhadap sarana serta prasarana penerbangan—terdapat pasal-pasal mulai dari Pasal 479a hingga Pasal 479r—meskipun bab ini membahas tentang berbagai tindak pidana yang berkaitan dengan penerbangan, termasuk pelanggaran terhadap sarana dan prasarana penerbangan, bab tersebut tidak menjelaskan secara spesifik mengenai pertanggungjawaban pidana yang secara langsung ditujukan kepada pemandu lalu lintas udara. Dengan kata lain, ketentuan dalam bab ini lebih fokus pada tindak pidana yang mungkin terjadi dalam konteks penerbangan secara umum, bukan pada pertanggungjawaban pidana individu pemandu lalu lintas udara.

Meskipun Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) mengatur mengenai pertanggungjawaban pidana dalam konteks kejahatan terhadap nyawa serta menyebabkan kematian atau luka-luka akibat kelalaian, terdapat potensi konflik dengan ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Khususnya, dalam Bab XVI mengenai Investigasi dan Penyelidikan Lanjutan Kecelakaan Pesawat Udara, Pasal 359 ayat 1 menyebutkan bahwa hasil investigasi tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan.

Ketentuan ini menunjukkan bahwa hasil investigasi kecelakaan pesawat udara tidak dapat dijadikan dasar dalam proses hukum untuk menentukan pertanggungjawaban pidana. Dengan kata lain, meskipun ada kemungkinan adanya *human error* yang berkontribusi pada kecelakaan pesawat udara, pemandu lalu lintas udara tidak dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana berdasarkan hasil investigasi tersebut. Hal ini menciptakan sebuah situasi di mana, meskipun ketentuan KUHP mengatur tentang tanggung jawab pidana atas kelalaian yang menyebabkan kerugian, peraturan dalam Undang-Undang Penerbangan secara khusus menghalangi penggunaan hasil investigasi sebagai dasar hukum untuk pertanggungjawaban pidana.

Situasi ini berimplikasi bahwa pemandu lalu lintas udara mungkin tidak dapat dikenakan sanksi pidana dalam kasus kecelakaan pesawat udara yang disebabkan oleh kesalahan manusia, dikarenakan adanya batasan dalam penggunaan hasil

investigasi untuk proses peradilan. Ketentuan ini menciptakan perbedaan signifikan antara peraturan pidana umum dan regulasi khusus dalam penerbangan.

Berdasarkan penelitian penulis, terdapat celah dalam regulasi politik hukum pertanggungjawaban pidana bagi Pemandu Lalu Lintas Udara di Indonesia, khususnya dalam sektor penerbangan. Meskipun Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) mengatur tanggung jawab pidana bagi individu yang menyebabkan kematian atau luka akibat kelalaian, tidak ada ketentuan khusus yang mengatur tanggung jawab pidana ATC dalam pelaksanaan tugasnya. Ini menciptakan kesenjangan hukum yang signifikan, terutama dalam memastikan mekanisme pertanggungjawaban yang jelas bagi ATC jika terjadi kecelakaan pesawat akibat kelalaian mereka.

Penelitian juga menunjukkan bahwa Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan lebih menekankan aspek administratif dan tidak memberikan perhatian yang cukup pada pertanggungjawaban pidana bagi ATC. Meskipun undang-undang ini mengatur sanksi administratif untuk pelanggaran yang dilakukan oleh ATC, tidak ada ketentuan spesifik yang mengatur tentang pidana. Situasi ini menjadi problematis ketika terjadi kecelakaan pesawat yang mungkin disebabkan oleh kesalahan manusia dari pihak ATC, karena tidak ada dasar hukum yang jelas untuk menuntut pertanggungjawaban pidana.

Lebih jauh, penulis menyoroti bahwa Pasal 359 ayat 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 menyatakan bahwa hasil investigasi kecelakaan pesawat tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan. Meskipun *human error*, termasuk yang dilakukan oleh ATC, dapat berkontribusi pada kecelakaan, hasil investigasi tidak bisa digunakan untuk menuntut pertanggungjawaban pidana. Ini menciptakan konflik antara ketentuan KUHP yang mengatur kelalaian yang menyebabkan kerugian dan ketentuan undang-undang penerbangan yang menghalangi penggunaan hasil investigasi dalam proses hukum.

Penulis berargumen bahwa situasi ini menunjukkan perlunya reformasi dalam politik hukum pertanggungjawaban pidana di sektor penerbangan. Diperlukan kebijakan hukum yang lebih komprehensif dan harmonis antara peraturan pidana umum dan regulasi khusus di bidang penerbangan agar keadilan dapat terjamin dan ATC dapat dimintai pertanggungjawaban apabila terjadi kesalahan yang merugikan keselamatan penerbangan.

Terdapat beberapa komponen utama dalam Politik Hukum Pertanggungjawaban Pidana terhadap Kecelakaan Pesawat Udara Yang Disebabkan Oleh Kesalahan Pemandu Lalu Lintas Udara, yaitu :

1. Kebijakan Legislasi Pidana

Kebijakan legislasi pidana adalah bagian dari kebijakan hukum yang berfokus pada upaya merancang, menyusun, dan mengatur norma - norma hukum pidana dalam peraturan perundang-undangan. Tujuannya adalah untuk mewujudkan sistem hukum pidana yang efektif, adil, dan relevan dengan perkembangan masyarakat. Kebijakan ini menjadi salah satu bagian penting dalam politik hukum, yang menentukan arah dan dasar pembentukan serta penerapan hukum pidana.

Kebijakan legislasi pidana dalam konteks politik hukum pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan pesawat udara yang disebabkan oleh kesalahan dari

pemandu lalu lintas udara adalah proses yang melibatkan penyusunan dan pembentukan undang-undang untuk mengatur tindakan-tindakan yang dikategorikan sebagai tindak pidana serta menentukan jenis-jenis sanksi yang akan diberlakukan. Politik hukum memainkan peran krusial dalam mengarahkan kebijakan ini, dengan mempertimbangkan berbagai faktor, termasuk apakah tindakan tertentu, seperti penyebaran informasi palsu (hoax), perlu dikriminalisasi atau tidak.

Politik hukum berfungsi sebagai panduan dalam menentukan arah dan fokus kriminalisasi. Ini termasuk bagaimana menghadapi permasalahan sosial yang berkembang, seperti kecelakaan pesawat udara yang disebabkan oleh kesalahan. Sebagai contoh, dalam kasus kecelakaan pesawat, politik hukum perlu mempertimbangkan apakah kesalahan manusia dalam pengendalian lalu lintas udara harus dikenakan sanksi pidana, serta bagaimana sanksi tersebut akan dirumuskan dalam undang-undang untuk mencegah kejadian serupa di masa depan.

Kebijakan legislasi pidana dalam konteks politik hukum pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan pesawat udara yang disebabkan oleh kesalahan pemandu lalu lintas udara adalah proses kompleks yang mengatur bagaimana hukum pidana diterapkan pada kasus kecelakaan penerbangan yang melibatkan kesalahan manusia. Ini mencakup beberapa aspek penting:

a. Penetapan Kategori Tindak Pidana

Kebijakan legislasi pidana menentukan apakah kesalahan manusia yang menyebabkan kecelakaan pesawat dikategorikan sebagai tindak pidana. Faktor-faktor seperti tingkat kelalaian, kesalahan prosedural, dan dampak dari kecelakaan tersebut akan dipertimbangkan untuk menentukan apakah ada unsur pidana dalam kejadian tersebut.

Unsur-unsur tindak pidana adalah elemen-elemen yang harus terpenuhi agar suatu tindakan dapat dianggap sebagai tindak pidana. Unsur-unsur ini terbagi menjadi dua kategori utama, yaitu unsur objektif atau materiil dan unsur subjektif atau mental. Unsur objektif berkaitan dengan tindakan fisik atau perbuatan yang dilakukan oleh pelaku, yang meliputi tindakan nyata yang melanggar hukum (*actus reus*), akibat dari tindakan tersebut seperti kerugian atau kematian, serta hubungan sebab-akibat antara perbuatan dan akibat yang ditimbulkan (kausalitas). Sedangkan unsur subjektif melibatkan keadaan mental atau niat pelaku saat melakukan tindak pidana, yang mencakup kesengajaan (*dolus*) di mana pelaku secara sadar melanggar hukum untuk mencapai akibat tertentu, kelalaian (*culpa*) yang menyebabkan tindak pidana terjadi karena kurang hati-hati, serta motif yang mendorong tindakan pelaku, meskipun motif tidak selalu menjadi penentu adanya tindak pidana.

Dalam konteks politik hukum, pertanggungjawaban pidana atas kecelakaan pesawat udara yang disebabkan oleh kesalahan dari pemandu lalu lintas udara memerlukan penetapan kategori tindak pidana yang teliti dan berdasarkan berbagai pertimbangan hukum. Penetapan kategori tindak pidana ini menjadi langkah krusial karena akan menentukan apakah tindakan atau kelalaian yang terjadi dapat diklasifikasikan sebagai perbuatan pidana yang dapat dikenai sanksi hukum.

- Peran Politik Hukum dalam Penetapan Kategori Tindak Pidana

Politik hukum berperan dalam mengarahkan bagaimana hukum pidana harus diaplikasikan dalam situasi-situasi spesifik seperti kecelakaan pesawat udara yang diakibatkan oleh kesalahan. Politik hukum memandu pembuat undang-undang untuk mempertimbangkan apakah kelalaian yang dilakukan oleh pemandu lalu lintas udara, yang menyebabkan kecelakaan, harus dikategorikan sebagai tindak pidana. Pertimbangan ini termasuk dampak sosial dari kecelakaan, keadilan bagi korban dan keluarga mereka, serta kebutuhan untuk menjaga keselamatan penerbangan secara umum. Misalnya, politik hukum dapat memutuskan bahwa kelalaian berat yang menyebabkan kecelakaan besar harus dikategorikan sebagai tindak pidana untuk mencegah kejadian serupa di masa depan dan memperkuat akuntabilitas dalam pengelolaan lalu lintas udara.

- Unsur Objektif dalam Penetapan Tindak Pidana

Dalam penetapan kategori tindak pidana, unsur objektif atau materiil harus terpenuhi. Unsur ini berkaitan dengan tindakan atau kelalaian fisik yang dilakukan oleh pemandu lalu lintas udara. Perbuatan *(actus reus)* seperti tidak menginformasikan pesawat secara tepat waktu mengenai perubahan cuaca yang kritis atau kegagalan dalam memberikan instruksi yang benar dapat menjadi dasar untuk menilai adanya unsur objektif tindak pidana. Selain itu, akibat dari tindakan tersebut, seperti jatuhnya pesawat atau hilangnya nyawa, juga menjadi bagian dari unsur objektif yang harus dipenuhi untuk menetapkan tindak pidana. Hubungan kausalitas antara tindakan atau kelalaian pemandu dan kecelakaan harus jelas, artinya harus terbukti bahwa kesalahan manusia tersebut langsung menyebabkan kecelakaan.

- Unsur Subjektif dalam Penetapan Tindak Pidana

Unsur subjektif, atau keadaan mental pelaku *(mens rea),* juga harus dipertimbangkan dalam penetapan tindak pidana. Dalam kasus human error oleh pemandu lalu lintas udara, unsur subjektif mencakup apakah tindakan tersebut dilakukan dengan kesengajaan *(dolus)* atau kelalaian *(culpa).* Jika pemandu bertindak dengan kelalaian, seperti mengabaikan prosedur standar karena merasa terlalu percaya diri atau tidak memperhatikan informasi kritis yang diterima, maka unsur subjektif ini dapat dijadikan dasar untuk pertanggungjawaban pidana. Keputusan politik hukum dalam hal ini harus menentukan apakah tingkat kelalaian tersebut cukup parah untuk dianggap sebagai tindak pidana yang memerlukan hukuman.

- Unsur Tambahan dan Konteks Kelembagaan

Selain unsur objektif dan subjektif, politik hukum juga harus mempertimbangkan unsur tambahan seperti melawan hukum (*unlawfulness*) dan unsur formalitas lainnya. Dalam konteks ini, tindakan atau kelalaian yang melanggar peraturan penerbangan yang berlaku tanpa alasan yang sah dapat dikategorikan sebagai melawan hukum. Hal ini juga dapat mencakup kegagalan institusi dalam memberikan pelatihan yang memadai atau tidak memperbarui prosedur operasional standar sesuai dengan perkembangan teknologi atau perubahan lingkungan kerja.

- Implikasi Penetapan Kategori Tindak Pidana

Penetapan kategori tindak pidana dalam kasus kesalahan pemandu lalu lintas udara membawa implikasi yang signifikan. Jika kesalahan manusia tersebut dikategorikan sebagai tindak pidana, hal ini akan memberikan dasar hukum bagi penuntutan

pidana dan penerapan sanksi. Sanksi yang diterapkan dapat berupa hukuman penjara, denda, atau sanksi lainnya yang bertujuan untuk menegakkan keadilan, memberikan efek jera, serta mendorong perbaikan dalam sistem pengelolaan lalu lintas udara. Di sisi lain, ada juga pertimbangan untuk tidak mengkriminalisasi semua kesalahan manusia, terutama dalam situasi yang sangat kompleks, karena hal tersebut bisa mengarah pada beban yang berlebihan bagi individu dan bisa menghambat pelaksanaan tugas yang efektif di lapangan.

Penetapan kategori tindak pidana dalam kasus kesalahan Pemandu Lalu Lintas Udara memiliki implikasi hukum dan profesional yang serius. Kesalahan yang dilakukan Pemandu Lalu Lintas Udara, terutama yang menyebabkan kecelakaan fatal, dapat dianggap sebagai tindak pidana jika terbukti melanggar standar operasional atau menyebabkan kerugian besar. Implikasi ini bisa mencakup dakwaan terhadap kelalaian profesional atau bahkan kriminalisasi, tergantung pada tingkat keparahan kesalahan dan dampaknya. Penetapan tindak pidana juga mempengaruhi akuntabilitas sektor penerbangan dan mendorong peningkatan standar pelatihan serta kepatuhan prosedur.

2. Kebijakan Politik Hukum

Politik hukum juga harus memperhatikan dampak sosial dari penerapan hukum pidana dalam kasus-kasus ini. Menghukum pemandu lalu lintas udara secara pidana mungkin dianggap sebagai upaya untuk memberikan keadilan bagi korban dan keluarganya. Namun, hal ini juga dapat menimbulkan efek negatif, seperti menurunkan moral dan kepercayaan diri para pemandu lalu lintas udara lainnya, serta mengakibatkan kekurangan tenaga kerja yang berkualitas di sektor tersebut.

Selain itu, politik hukum juga harus mempertimbangkan kebutuhan untuk melindungi keselamatan publik. Dalam konteks ini, kebijakan hukum pidana harus dirancang untuk mencegah terulangnya kecelakaan serupa di masa depan, bukan hanya melalui penghukuman, tetapi juga melalui perbaikan sistem pengawasan dan manajemen risiko dalam penerbangan. Keselamatan publik harus menjadi prioritas utama, dan politik hukum harus mendorong pengembangan regulasi yang memperkuat mekanisme pencegahan, serta memastikan bahwa semua pihak yang terlibat dalam operasi penerbangan bertindak sesuai dengan standar keselamatan yang tinggi.

Kebijakan politik hukum dalam kasus kesalahan pemandu lalu lintas udara berfokus pada regulasi yang mengatur tanggung jawab, standar operasional, dan perlindungan hukum bagi Pemandu Lalu Lintas udara. Kebijakan ini bertujuan untuk menciptakan keseimbangan antara meningkatkan keselamatan penerbangan dan melindungi Pemandu Lalu Lintas udara dari kriminalisasi berlebihan dalam situasi yang melibatkan kesalahan manusia. Penekanan pada pelatihan, kepatuhan terhadap standar internasional, dan penerapan sanksi administratif serta pidana secara proporsional menjadi bagian penting dari pendekatan politik hukum ini.

Pendekatan hukum ini juga mendorong reformasi regulasi dan pengawasan untuk memastikan bahwa sistem manajemen lalu lintas udara dilengkapi dengan teknologi serta sumber daya yang memadai agar kesalahan manusia dapat diminimalisir.

3. Penentuan Sanksi

Jika kesalahan dari Pemandu Lalu Lintas Udara yang menyebabkan kecelakaan pesawat dikategorikan sebagai tindak pidana, kebijakan legislasi pidana akan berperan dalam menentukan jenis sanksi yang sesuai. Sanksi-sanksi tersebut bisa berupa hukuman penjara, denda, atau sanksi administratif, tergantung pada tingkat kesalahan dan dampak yang dihasilkan. Dalam hal ini, kebijakan pidana harus mempertimbangkan berbagai tujuan sanksi, apakah ditujukan untuk pencegahan, pembalasan, atau rehabilitasi.

- **Sanksi Preventif**

Sanksi preventif bertujuan untuk mencegah terulangnya kesalahan yang sama di masa depan. Dalam konteks ini, kebijakan legislasi pidana dapat melibatkan tindakan seperti peningkatan pelatihan dan pengawasan terhadap pemandu lalu lintas udara, serta penerapan protokol keselamatan yang lebih ketat. Fokus dari sanksi ini bukan hanya pada individu pelaku, tetapi juga pada peningkatan sistem keseluruhan untuk mengurangi risiko kecelakaan di masa mendatang. Misalnya, kebijakan dapat mengatur standar kerja yang lebih baik, termasuk batasan jam kerja untuk mengurangi kelelahan yang sering kali menjadi penyebab kesalahan manusia.

- **Sanksi Retributif**

Sanksi retributif bertujuan untuk memberikan hukuman yang setimpal dengan kesalahan yang dilakukan, sesuai dengan prinsip keadilan retributif. Dalam kasus kesalahan manusia yang menyebabkan kecelakaan fatal, kebijakan pidana mungkin akan menetapkan hukuman penjara atau denda yang berat sebagai bentuk balasan atas kelalaian yang terjadi. Tujuan dari sanksi ini adalah untuk menegakkan keadilan bagi korban dan keluarganya, serta untuk menunjukkan bahwa kelalaian dalam tugas yang kritis tidak akan ditoleransi.

- **Sanksi Rehabilitatif**

Sanksi rehabilitatif berfokus pada pemulihan dan perbaikan pelaku, dengan harapan mereka tidak akan mengulangi kesalahan yang sama. Dalam kasus kesalahan manusia oleh pemandu lalu lintas udara, sanksi rehabilitatif dapat melibatkan pelatihan ulang, pengawasan ketat, atau program-program yang dirancang untuk meningkatkan kemampuan kerja dan kesejahteraan mental para pemandu. Kebijakan ini didasarkan pada pemahaman bahwa kesalahan manusia sering kali merupakan hasil dari kondisi sistemik yang mempengaruhi individu, sehingga rehabilitasi dapat lebih efektif dalam jangka panjang dibandingkan dengan hukuman semata.

- **Pertimbangan Kebijakan**

Saat merumuskan kebijakan legislasi pidana dalam kasus ini, pembuat kebijakan harus mempertimbangkan keseimbangan antara memberikan keadilan bagi korban, mencegah kesalahan serupa di masa depan, serta memulihkan dan merehabilitasi pelaku. Selain itu, dampak sosial dari penerapan sanksi juga harus diperhitungkan, termasuk bagaimana sanksi tersebut dapat memengaruhi moral dan profesionalisme dalam industri penerbangan.

Ketika kesalahan dari pemandu lalu lintas udara dikategorikan sebagai tindak pidana, kebijakan politik hukum dalam konteks ini akan memainkan peran penting dalam mengatur pertanggungjawaban pidana. Undang-Undang No. 1 Tahun 2009

tentang Penerbangan dan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) menetapkan bahwa kesalahan atau kelalaian pemandu lalu lintas udara yang menyebabkan kecelakaan pesawat dapat dianggap sebagai tindak pidana, terutama jika terbukti adanya unsur kesengajaan atau kelalaian yang fatal. Hal ini mencerminkan perlunya kebijakan hukum yang memastikan bahwa keselamatan penerbangan adalah prioritas, termasuk memberikan sanksi bagi pelaku yang lalai

c. Proses Hukum dan Penegakan

Setelah kebijakan legislasi diterapkan, proses hukum dalam kasus kesalahan Pemandu Lalu Lintas Udara yang mengakibatkan kecelakaan pesawat akan melibatkan beberapa tahap utama untuk menentukan tanggung jawab pidana. Proses ini mencakup penyelidikan, penuntutan, dan persidangan, dengan tujuan memastikan bahwa tindakan yang diambil sesuai dengan prinsip keadilan dan hukum yang berlaku.

Tahap pertama adalah penyelidikan, yang dilakukan oleh otoritas yang berwenang seperti Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) di Indonesia atau lembaga serupa di negara lain. Tujuan penyelidikan adalah mengumpulkan bukti dan menentukan penyebab kecelakaan. Dalam hal ini, penyelidikan akan menilai apakah kesalahan pemandu lalu lintas udara disebabkan oleh faktor pribadi, seperti kelalaian atau kurangnya keterampilan, atau oleh faktor sistemik, seperti kelelahan akibat jam kerja yang panjang atau kekurangan pelatihan.

- Jika hasil penyelidikan menunjukkan bahwa kesalahan manusia dari pemandu lalu lintas udara merupakan penyebab utama kecelakaan, kasus tersebut akan dilanjutkan ke tahap penuntutan. Jaksa penuntut umum akan mengevaluasi bukti yang ada untuk menentukan apakah ada dasar yang cukup untuk mengajukan tuntutan pidana. Penuntutan bertujuan untuk membawa kasus ke pengadilan untuk diadili secara terbuka dan adil, dengan mempertimbangkan semua bukti yang relevan.
- Pada tahap persidangan, pengadilan akan memeriksa bukti yang telah dikumpulkan dan mendengarkan argumen dari jaksa penuntut umum serta pembela. Proses ini melibatkan penilaian oleh hakim atau juri untuk menentukan apakah pemandu lalu lintas udara bersalah atas tuduhan yang dikenakan. Jika terbukti bersalah, pengadilan akan menetapkan jenis dan berat sanksi yang akan dijatuhkan, sesuai dengan kebijakan legislasi pidana yang berlaku. Sanksi tersebut bisa berupa hukuman penjara, denda, atau sanksi administratif, tergantung pada tingkat kesalahan dan dampaknya.
- Selain proses hukum, penting untuk memiliki mekanisme pengawasan dan evaluasi guna memastikan bahwa sanksi yang diberikan efektif dan adil. Ini melibatkan penilaian berkala oleh otoritas terkait untuk memastikan bahwa hukuman yang dijatuhkan mencapai tujuannya, seperti mencegah kesalahan serupa di masa depan dan melindungi keselamatan publik. Mekanisme ini juga memastikan bahwa hak-hak pelaku dihormati selama proses hukum dan memberikan peluang untuk rehabilitasi jika diperlukan.

Proses hukum dalam kasus kesalahan oleh Pemandu Lalu Lintas Udara yang mengakibatkan kecelakaan pesawat melibatkan beberapa tahap utama untuk menentukan tanggung jawab pidana. Penyelidikan dilakukan oleh otoritas yang berwenang seperti Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) di Indonesia,

dengan tujuan mengumpulkan bukti dan menentukan penyebab kecelakaan. Hasil penyelidikan akan menilai apakah kesalahan pemandu lalu lintas udara disebabkan oleh faktor pribadi atau sistemik, seperti kelalaian atau kurangnya keterampilan, atau kelelahan akibat jam kerja yang panjang atau kekurangan pelatihan. Jika hasil penyelidikan menunjukkan kesalahan manusia, kasus tersebut akan dilanjutkan ke tahap penuntutan, di mana jaksa penuntut umum akan mengevaluasi bukti untuk menentukan apakah ada dasar yang cukup untuk mengajukan tuntutan pidana.

Dengan menerapkan proses hukum yang komprehensif dan memperkuat sistem pertanggungjawaban, keselamatan penerbangan dapat ditingkatkan secara signifikan. Penyelidikan yang teliti, penuntutan yang adil, dan persidangan yang transparan adalah kunci dalam memastikan keadilan dan proporsionalitas dalam proses penegakan hukum. Selain itu, mekanisme pengawasan dan evaluasi yang efektif juga penting untuk memastikan sanksi yang diberikan efektif dan adil, serta mencegah kesalahan serupa di masa depan.

4. Dampak dan Pencegahan

Selain penerapan sanksi pidana terhadap kesalahan pada pemandu lalu lintas udara yang menyebabkan kecelakaan pesawat, kebijakan legislasi juga harus mempertimbangkan langkah-langkah pencegahan untuk mengurangi risiko kecelakaan di masa depan. Ini penting untuk mengatasi akar penyebab kesalahan dan meningkatkan keselamatan penerbangan secara keseluruhan. Langkah-langkah preventif ini meliputi pelatihan tambahan, revisi prosedur operasional, dan peningkatan pengawasan. Penentuan Unsur Pertanggungjawaban Pidana.

- **Pelatihan Tambahan**

Pelatihan tambahan dirancang untuk memperbarui dan meningkatkan keterampilan pemandu lalu lintas udara serta memastikan mereka dapat menangani situasi yang kompleks dengan efektif. Pelatihan ini sering kali mencakup simulasi situasi darurat, teknik komunikasi yang lebih baik, dan penggunaan teknologi terbaru. Tujuan dari pelatihan tambahan adalah untuk mengurangi kemungkinan kesalahan manusia dengan memastikan bahwa pemandu lalu lintas udara memiliki pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan untuk melakukan tugas mereka dengan baik.

- **Revisi Prosedur Operasional**

Revisi prosedur operasional melibatkan peninjauan dan pembaruan protokol kerja untuk memastikan bahwa mereka mencerminkan praktik terbaik dan menanggapi risiko yang teridentifikasi. Prosedur yang diperbarui dapat mencakup perubahan dalam cara kerja sehari-hari, penyesuaian jadwal kerja untuk mengurangi kelelahan, dan penerapan teknologi baru untuk membantu pemandu lalu lintas udara. Dengan memperbarui prosedur operasional, organisasi dapat mengurangi potensi kesalahan yang disebabkan oleh prosedur yang ketinggalan zaman atau tidak efektif.

Dalam hukum pidana, pertanggungjawaban pidana seseorang umumnya didasarkan pada dua unsur utama, yaitu kesalahan *(culpa*) dan niat jahat (*mens rea*). Politik hukum berperan signifikan dalam menentukan bagaimana ketat atau longgarnya penerapan kedua unsur ini dalam suatu sistem hukum pidana. Selain itu, politik hukum juga mempengaruhi aturan-aturan yang berkaitan dengan pengecualian pertanggungjawaban pidana, misalnya dalam situasi pembelaan diri atau kondisi darurat. Oleh karena itu, peran politik hukum dalam penentuan unsur

pertanggungjawaban pidana adalah krusial dalam memastikan keadilan dan proporsionalitas dalam proses penegakan hukum.

Langkah-langkah pencegahan terhadap *human error* dalam pengelolaan lalu lintas udara sangat penting untuk meningkatkan keselamatan penerbangan. Pelatihan tambahan bagi pemandu lalu lintas udara harus dilakukan secara berkala untuk memperbarui keterampilan dan pengetahuan mereka, termasuk simulasi situasi darurat dan penggunaan teknologi terbaru, yang bertujuan mengurangi kesalahan manusia. Selain itu, revisi prosedur operasional perlu dilakukan untuk memastikan bahwa protokol kerja mencerminkan praktik terbaik dan mengatasi risiko yang teridentifikasi, seperti penyesuaian jadwal kerja untuk mengurangi kelelahan. Dalam konteks hukum pidana, pertanggungjawaban pidana terkait *human error* ini harus mempertimbangkan dua unsur utama, yaitu kesalahan *(culpa*) dan niat jahat (*mens rea*), di mana politik hukum berperan penting dalam penegakan aturan ini. Penulis berpendapat bahwa dengan menerapkan langkah-langkah pencegahan yang komprehensif dan memperkuat sistem pertanggungjawaban, keselamatan penerbangan dapat ditingkatkan secara signifikan.

Berdasarkan hasil penelitian penulis, kebijakan legislasi pidana terkait kecelakaan pesawat yang disebabkan oleh kesalahan manusia perlu ditinjau secara menyeluruh. Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa sanksi yang diterapkan tidak hanya adil, tetapi juga efektif dalam mencegah kesalahan di masa depan. Penelitian ini menunjukkan bahwa penetapan kategori tindak pidana harus didasarkan pada analisis mendalam terhadap unsur objektif dan subjektif. Tindakan fisik pemandu lalu lintas udara harus dapat dibuktikan sebagai penyebab kecelakaan, dan penting untuk menilai tingkat kelalaian atau kesengajaan dalam tindakan tersebut untuk menentukan kelayakan penerapan sanksi pidana.

Selain itu, kebijakan politik hukum harus menjaga keseimbangan antara keselamatan penerbangan dan perlindungan pemandu lalu lintas udara dari kemungkinan kriminalisasi yang berlebihan. Penilaian yang cermat tentang efektivitas sanksi pidana, dibandingkan dengan langkah-langkah pencegahan seperti pelatihan dan perbaikan sistem, sangat penting. Hal ini untuk memastikan bahwa pendekatan yang diambil tidak hanya berfokus pada hukuman, tetapi juga pada upaya pencegahan yang lebih konstruktif.

Lebih lanjut, penelitian ini menyoroti bahwa penentuan sanksi harus mempertimbangkan tiga aspek utama: preventif, retributif, dan rehabilitatif. Sanksi preventif harus diarahkan pada pencegahan kesalahan di masa depan melalui pelatihan yang lebih baik dan prosedur yang lebih ketat. Sanksi retributif berfungsi untuk memberikan keadilan kepada korban, sementara sanksi rehabilitatif penting untuk memulihkan pelaku melalui program pelatihan ulang, sehingga mencegah terulangnya kesalahan yang sama.

Akhirnya, proses hukum yang mencakup penyelidikan, evaluasi, dan sidang di pengadilan harus dilaksanakan dengan adil dan transparan. Pelatihan berkelanjutan dan revisi prosedur operasional merupakan langkah kunci untuk mengurangi kesalahan manusia. Selain itu, mekanisme pengawasan yang efektif diperlukan untuk mengevaluasi penerapan sanksi dan memastikan sistem pertanggungjawaban bekerja secara optimal, sehingga keselamatan penerbangan dapat terjaga secara berkelanjutan.

5. Kebijakan Pertanggungjawaban Hukum Pidana

a. Pengertian Kebijakan Pertanggungjawaban Hukum Pidana

Kebijakan pertanggungjawaban hukum pidana merujuk pada keputusan dan pendekatan yang diambil oleh negara dalam menentukan siapa yang bertanggung jawab secara hukum atas tindak pidana yang dilakukan dan bagaimana pertanggungjawaban tersebut dijalankan. Kebijakan ini berhubungan dengan bagaimana suatu perbuatan yang melanggar hukum dikenakan sanksi atau hukuman, serta prinsip-prinsip yang mendasari penerapan sanksi tersebut.

Bertanggung jawab atas sesuatu perbuatan pidana berarti yang bersangkutan secara sah dapat dikenai pidana karena perbuatan itu. pidana dapat dikenakan secara sah berarti bahwa untuk tindakan itu telah ada aturannya dalam suatu sistem hukum tertentu, dan sistem hukum itu berlaku atas perbuatan itu. Dengan singkat dapat dikatakan bahwa tindakan ini dibenarkan oleh sistem hukum tersebut.

Kebijakan pertanggungjawaban hukum pidana dapat dipandang dari dua sisi utama, yaitu pertanggungjawaban materiil dan pertanggungjawaban formil. Kedua aspek ini sangat penting dalam rangka memastikan bahwa seseorang yang melakukan tindak pidana dapat diadili dan diberikan hukuman yang adil, sesuai dengan aturan hukum yang berlaku. Pertanggungjawaban materiil berhubungan dengan esensi dari tindak pidana itu sendiri, yaitu mengenai perbuatan yang dilakukan oleh seseorang yang dinilai melawan hukum. Dalam hal ini, ada beberapa elemen penting yang harus dipenuhi untuk membentuk pertanggungjawaban materiil. Salah satu elemen utama adalah adanya perbuatan melawan hukum atau yang dikenal dengan istilah *actus reus. Actus reus* merupakan tindakan atau perilaku yang secara objektif melanggar ketentuan hukum pidana, baik itu berupa perbuatan aktif (melakukan sesuatu yang dilarang) atau perbuatan pasif (tidak melakukan sesuatu yang diwajibkan oleh hukum). Tanpa adanya tindakan yang secara jelas dan nyata melanggar hukum, seseorang tidak dapat dipertanggungjawabkan secara materiil atas suatu tindak pidana.

Selain itu, unsur lain yang penting dalam pertanggungjawaban materiil adalah adanya kesalahan atau niat jahat yang disebut dengan istilah *mens rea*. Ini mengacu pada keadaan mental atau sikap batin pelaku pada saat melakukan perbuatan pidana. Dalam banyak sistem hukum pidana, mens rea dibedakan menjadi dua kategori besar, yaitu kesengajaan dan kelalaian. Kesengajaan berarti pelaku secara sadar melakukan tindakan yang melanggar hukum dan memahami konsekuensinya, sedangkan kelalaian berarti pelaku tidak berhati-hati atau gagal memperhatikan sesuatu yang semestinya diperhatikan, yang kemudian menimbulkan akibat pidana. Penting untuk dicatat bahwa, dalam banyak kasus pidana, seseorang hanya dapat dianggap bersalah secara materiil jika keduanya, actus reus dan mens rea, terpenuhi. Ini memastikan bahwa seseorang tidak dapat dihukum hanya karena melakukan perbuatan tertentu tanpa adanya kesalahan dalam sikap mentalnya. Terakhir, harus ada hubungan kausalitas antara tindakan pelaku dan akibat yang timbul dari tindakan tersebut. Artinya, perbuatan pidana yang dilakukan oleh pelaku harus secara langsung menyebabkan akibat yang menjadi objek dari penuntutan hukum, misalnya, dalam kasus pembunuhan, harus ada bukti bahwa tindakan pelaku menyebabkan kematian korban.

Di sisi lain, pertanggungjawaban formil berfokus pada tata cara atau prosedur hukum yang harus dipenuhi dalam proses penegakan hukum pidana. Ini melibatkan aturan formal yang mengatur bagaimana proses hukum dimulai dan dijalankan, mulai dari tahap penyelidikan, penyidikan, hingga putusan pengadilan. Prosedur hukum yang benar merupakan kunci untuk memastikan bahwa keadilan ditegakkan dan hak-hak pihak yang terlibat, terutama tersangka atau terdakwa, dihormati. Salah satu prinsip utama dalam pertanggungjawaban formil adalah asas praduga tak bersalah, yang menyatakan bahwa seseorang harus dianggap tidak bersalah sampai terbukti bersalah di pengadilan. Asas ini memberikan perlindungan penting bagi individu terhadap kemungkinan penyalahgunaan kekuasaan oleh aparat penegak hukum. Tanpa adanya asas ini, seseorang bisa dengan mudah dijatuhi hukuman sebelum ada bukti yang cukup kuat yang diajukan di pengadilan.

Selain itu, pertanggungjawaban formil juga mencakup hak-hak terdakwa selama proses hukum berlangsung. Misalnya, terdakwa memiliki hak atas bantuan hukum selama proses persidangan, yang memberikan akses kepada penasihat hukum untuk membela hak-haknya di pengadilan. Hal ini diatur dengan jelas dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), yang juga mengatur tentang prosedur lain seperti penangkapan, penahanan, penyitaan, dan penggeledahan. Semua tindakan tersebut harus dilakukan sesuai dengan aturan yang ada, agar proses hukum berjalan secara sah dan adil. Kesalahan prosedural dapat berakibat pada batalnya tuntutan atau hukuman yang dijatuhkan, karena hal tersebut dianggap melanggar hak-hak hukum dari terdakwa. Oleh karena itu, pertanggungjawaban formil memberikan fondasi bagi sistem peradilan pidana yang berfungsi dengan baik, di mana setiap tindakan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum harus memenuhi persyaratan formal yang ditetapkan oleh undang-undang.

Dengan demikian, pertanggungjawaban materiil dan pertanggungjawaban formil saling melengkapi dalam proses penegakan hukum pidana. Pertanggungjawaban materiil memastikan bahwa unsur-unsur tindak pidana terpenuhi secara substansial, sementara pertanggungjawaban formil menjaga agar setiap proses penegakan hukum berjalan sesuai dengan prosedur yang telah diatur, melindungi hak-hak individu, dan memastikan keadilan ditegakkan.

b. Tujuan Kebijakan Pertanggungjawaban Hukum Pidana

Kebijakan pertanggungjawaban hukum pidana memiliki beberapa tujuan yang krusial dalam rangka menciptakan sistem hukum yang efektif dan adil. Berikut adalah penjelasan mengenai tujuan-tujuan tersebut:

1. Menegakkan Keadilan

Salah satu tujuan utama dari kebijakan pertanggungjawaban hukum pidana adalah menegakkan keadilan. Ini berarti bahwa setiap pelanggar hukum harus menerima sanksi yang sesuai dengan tingkat kesalahan yang telah dilakukan. Keadilan dalam konteks ini tidak hanya berarti hukuman yang diberikan, tetapi juga mencakup perlakuan yang adil terhadap semua pihak yang terlibat, termasuk pelanggar dan korban. Dengan demikian, penerapan sanksi yang proporsional akan memberikan pengakuan atas hak-hak korban dan menghindari ketidakpuasan masyarakat terhadap sistem hukum. Keadilan ini juga berfungsi untuk menjaga integritas dan

kepercayaan masyarakat terhadap lembaga hukum, sehingga masyarakat merasa dilindungi dan terjamin hak-haknya.

2. Pencegahan Kejahatan

Tujuan lain yang sangat penting dari kebijakan ini adalah untuk mencegah terjadinya kejahatan di masa depan. Melalui penerapan sanksi yang tegas, diharapkan dapat memberikan efek jera baik kepada pelanggar maupun masyarakat umum. Efek jera ini akan berfungsi sebagai pengingat bahwa setiap tindakan kriminal akan diikuti dengan konsekuensi hukum yang serius. Dengan demikian, masyarakat akan lebih cenderung untuk menghormati hukum dan menghindari perilaku yang dapat merugikan diri sendiri maupun orang lain. Kebijakan ini diharapkan dapat mengurangi tingkat kejahatan dan menciptakan lingkungan yang lebih aman bagi semua orang.

3. Rehabilitasi

Selain menegakkan keadilan dan mencegah kejahatan, kebijakan pertanggungjawaban hukum pidana juga memiliki tujuan rehabilitasi. Rehabilitasi bertujuan untuk membantu pelanggar hukum memperbaiki diri dan kembali ke dalam masyarakat sebagai individu yang produktif dan bertanggung jawab. Proses rehabilitasi ini dapat meliputi program pendidikan, pelatihan keterampilan, serta dukungan psikologis. Dengan memberikan kesempatan untuk berubah, kebijakan ini tidak hanya berfokus pada hukuman, tetapi juga pada pemulihan individu. Hal ini diharapkan dapat mengurangi kemungkinan pelanggaran ulang dan mendorong reintegrasi pelanggar ke dalam masyarakat dengan cara yang positif.

c. Prinsip-prinsip dalam Kebijakan Pertanggungjawaban Hukum Pidana

Kebijakan pertanggungjawaban hukum pidana didasarkan pada sejumlah prinsip fundamental yang menjadi dasar bagi penerapan hukum. Berikut adalah penjelasan lebih lanjut mengenai prinsip-prinsip tersebut:

1. Prinsip Legalitas (*Nullum Crimen, Nulla Poena Sine Lege*)

Prinsip legalitas, yang dikenal dengan istilah *nullum crimen, nulla poena sine lege*, menegaskan bahwa tidak ada suatu tindakan yang dapat dianggap sebagai kejahatan dan tidak ada sanksi yang dapat diterapkan tanpa adanya ketentuan hukum yang jelas sebelumnya. Ini berarti bahwa individu tidak dapat dihukum atas tindakan yang tidak diatur oleh undang-undang sebagai kejahatan. Prinsip ini bertujuan untuk melindungi individu dari penegakan hukum yang sewenang-wenang dan memberikan kepastian hukum. Dengan adanya prinsip ini, masyarakat dapat mengetahui dengan jelas batasan-batasan yang ditetapkan oleh hukum, sehingga mereka dapat bertindak sesuai dengan norma-norma yang berlaku tanpa rasa takut akan hukuman yang tidak adil.

2. Prinsip Keadilan

Prinsip keadilan merupakan pilar penting dalam kebijakan pertanggungjawaban hukum pidana. Setiap individu berhak mendapatkan perlakuan yang adil dalam seluruh proses hukum, termasuk hak untuk membela diri. Prinsip ini menekankan bahwa semua orang, tanpa memandang status sosial, ekonomi, atau latar belakang, harus diperlakukan secara setara di hadapan hukum. Dalam konteks ini, keadilan juga mencakup perlindungan terhadap hak-hak korban, serta kesempatan bagi

pelanggar untuk menjelaskan posisinya dan mengajukan pembelaan. Dengan menerapkan prinsip keadilan, sistem hukum berusaha untuk memastikan bahwa keputusan yang diambil mencerminkan integritas dan objektivitas, serta mampu menjaga kepercayaan masyarakat terhadap lembaga penegak hukum.

3. Prinsip Proporsionalitas

Prinsip proporsionalitas menegaskan bahwa sanksi yang diberikan kepada pelanggar harus seimbang dan sesuai dengan beratnya tindak pidana yang dilakukan. Ini berarti bahwa hukuman harus mempertimbangkan faktor-faktor seperti tingkat keparahan tindakan kriminal, niat pelanggar, dan dampak yang ditimbulkan pada korban serta masyarakat. Prinsip ini bertujuan untuk mencegah penerapan hukuman yang berlebihan dan memastikan bahwa sanksi yang dijatuhkan tidak hanya adil, tetapi juga efektif dalam memberikan efek jera. Dengan demikian, prinsip proporsionalitas memainkan peran penting dalam menjaga keseimbangan antara perlindungan masyarakat dan hak-hak individu.

d. Unsur – unsur kesalahan yang bisa dipidana dan tidak bisa dipidana

Unsur kesalahan dalam hukum pidana merupakan elemen penting untuk menentukan apakah seseorang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu perbuatan pidana. Kesalahan mengacu pada keadaan mental atau sikap batin seseorang ketika melakukan perbuatan yang melanggar hukum. Tanpa adanya kesalahan, seseorang tidak dapat dimintai pertanggungjawaban pidana, sesuai dengan asas "*nullum crimen sine culpa*" (tidak ada kejahatan tanpa kesalahan).

Dalam konteks kecelakaan pesawat udara yang disebabkan oleh kesalahan pemandu lalu lintas udara, unsur-unsur kesalahan yang dapat dipidana atau tidak dapat dipidana sangat bergantung pada situasi spesifik dan evaluasi hukum terhadap perbuatan tersebut.

Berdasarkan penelitian penulis bahwa dalam unsur kesalahan yang bisa dipidana ketika terjadi kecelakaan pesawagt udara adalah:

1. Kemampuan Bertanggung Jawab

Kemampuan Bertanggung Jawab adalah elemen kunci dalam menentukan apakah seseorang dapat dimintai pertanggungjawaban pidana atas tindakan atau kelalaiannya. Dalam tugas pemandu lalu lintas udara, kemampuan ini mencakup kondisi fisik dan mental yang prima agar mereka dapat menjalankan tugas sesuai standar operasional. ATC harus memiliki konsentrasi tinggi, kemampuan visual yang baik, serta stamina yang cukup untuk menangani tekanan kerja. Kelelahan kronis, sakit, atau efek samping obat-obatan dapat menurunkan kemampuan pengambilan keputusan yang tepat. Apabila kelelahan tersebut disebabkan oleh jam kerja yang tidak wajar tanpa mitigasi dari institusi, tanggung jawab hukum terhadap ATC dapat menjadi lebih ringan.

Selain kondisi fisik, **kesehatan mental** ATC juga menjadi faktor penting. Mereka harus bebas dari gangguan psikologis seperti depresi, kecemasan akut, atau tekanan kerja yang berlebihan, yang dapat memengaruhi kemampuan mereka dalam memahami situasi dan membuat keputusan rasional. Misalnya, jika ATC menghadapi tekanan berat akibat lingkungan kerja yang tidak mendukung, kualitas pengambilan keputusan mereka mungkin terganggu. Faktor eksternal seperti

kerusakan sistem navigasi atau komunikasi juga dapat memengaruhi kemampuan bertanggung jawab. Dalam situasi di mana alat bantu kerja tidak memadai, tanggung jawab hukum dapat dialihkan atau dibagi dengan institusi yang menyediakan fasilitas tersebut.

Contoh kasus menggambarkan bagaimana kemampuan bertanggung jawab diterapkan. Jika seorang ATC dalam kondisi fisik dan mental yang sehat secara sadar melanggar prosedur operasional standar (SOP) hingga menyebabkan kecelakaan, maka ia dapat dimintai pertanggungjawaban pidana. Sebaliknya, jika seorang Pemandu Lalu Lintas udara mengalami serangan panik mendadak akibat insiden di luar kendalinya, seperti kebakaran di ruang kontrol, dan hal ini memengaruhi pengambilan keputusannya, maka ia dapat dianggap tidak memiliki kemampuan bertanggung jawab penuh pada saat itu. Dengan demikian, kemampuan bertanggung jawab Pemandu Lalu Lintas udara sangat dipengaruhi oleh kondisi internal dan eksternal yang relevan, yang menentukan apakah tindakan atau kelalaian mereka dapat dikenai sanksi pidana.

2. Adanya Kesengajaan (*dolus*) atau Kelalaian (*culpa*)

Adanya unsur kesengajaan (dolus) atau kelalaian (culpa) merupakan faktor penting dalam menentukan tanggung jawab pidana pemandu lalu lintas. Kesengajaan terjadi apabila Pemandu Lalu Lintas udara secara sadar melakukan tindakan yang melanggar aturan, meskipun ia mengetahui risiko yang dapat timbul dari tindakannya. Misalnya, memberikan informasi yang salah kepada pilot dengan sengaja, meskipun menyadari bahwa hal itu dapat berujung pada kecelakaan. Dalam kasus seperti ini, kesadaran dan niat buruk untuk melanggar menjadi dasar tanggung jawab pidana.

Sebaliknya, **kelalaian** terjadi ketika Pemandu Lalu Lintas udara gagal menjalankan tugasnya dengan kehati-hatian yang diperlukan, meskipun tidak ada niat untuk menimbulkan akibat buruk. Kelalaian dapat berupa tindakan yang kurang hati-hati atau pengabaian kewajiban yang semestinya dilakukan. Contohnya adalah jika Pemandu Lalu Lintas udara gagal membaca data radar dengan benar atau memberikan izin pendaratan tanpa memeriksa kondisi landasan terlebih dahulu. Tindakan ini mencerminkan kurangnya perhatian atau pengabaian terhadap standar operasional yang bertujuan menjaga keselamatan penerbangan.

Contoh konkret dari kelalaian adalah saat Pemandu Lalu Lintas udara mengabaikan informasi penting pada radar yang menunjukkan adanya pesawat lain di jalur yang sama, sehingga terjadi tabrakan di udara. Dalam hal ini, Pemandu Lalu Lintas udara tidak berniat menyebabkan kecelakaan, tetapi kelalaiannya dalam melaksanakan tugas mengakibatkan situasi yang berbahaya. Perbedaan antara kesengajaan dan kelalaian terletak pada adanya niat sadar untuk melanggar dalam kesengajaan, sementara pada kelalaian, tindakan terjadi karena kurangnya perhatian terhadap kewajiban. Kedua kondisi ini menjadi dasar untuk menentukan tingkat kesalahan dan jenis hukuman yang sesuai.

3. Tidak adanya alasan pembenar

Tidak adanya alasan pembenar menunjukkan bahwa kesalahan yang dilakukan oleh pemandu lalu lintas udara tidak dilandasi oleh situasi yang dapat membenarkan tindakannya secara hukum. Alasan pembenar biasanya melibatkan

situasi darurat di mana tindakan tertentu dilakukan untuk melindungi kepentingan yang lebih besar atau mencegah bahaya yang lebih besar. Dalam konteks ini, apabila seorang Pemandu Lalu Lintas udara membuat kesalahan tanpa ada keadaan mendesak yang mengharuskannya mengambil keputusan sulit, maka perbuatannya tidak dapat dibenarkan secara hukum.

Sebagai contoh, kesalahan Pemandu Lalu Lintas udara yang disebabkan oleh pengabaian tugas rutin, seperti tidak memeriksa radar atau memberikan izin pendaratan tanpa memperhatikan kondisi landasan, tidak dapat dianggap sebagai tindakan untuk melindungi kepentingan yang lebih besar. Kesalahan semacam ini menunjukkan pengabaian tanggung jawab, bukan hasil dari upaya mengatasi keadaan darurat yang mendesak. Dalam kasus seperti ini, Pemandu Lalu Lintas udara bertindak di luar batas kewajiban profesionalnya tanpa justifikasi yang sah, sehingga tetap dapat dimintai pertanggungjawaban pidana.

Sebaliknya, apabila kesalahan terjadi karena Pemandu Lalu Lintas udara harus mengambil tindakan mendesak dalam situasi yang mengancam keselamatan, seperti berusaha menghindari tabrakan udara dengan memberikan instruksi cepat, maka tindakannya dapat dipertimbangkan sebagai tindakan pembenar. Dalam hal ini, Pemandu Lalu Lintas udara bertindak untuk melindungi kepentingan yang lebih besar, yaitu keselamatan penerbangan secara keseluruhan. Namun, jika tidak ada kondisi seperti itu dan kesalahan hanya terjadi karena kelalaian atau pengabaian, maka tidak ada dasar pembenar yang dapat digunakan untuk mengurangi tanggung jawab hukum. Hal ini menegaskan pentingnya menilai setiap situasi berdasarkan fakta dan yang melatarbelakangi Pemandu Lalu Lintas udara.

4. Tidak adanya alasan pemaaf

Tidak adanya alasan pemaaf menunjukkan bahwa pemandu lalu lintas udara tidak berada dalam situasi yang dapat menghapus kesalahan subjektifnya. Alasan pemaaf biasanya berkaitan dengan kondisi pribadi pelaku, seperti adanya tekanan luar biasa, ancaman, atau keadaan lain di luar kendalinya yang membuatnya tidak dapat bertindak sesuai standar yang diharapkan. Dalam konteks ini, apabila seorang Pemandu Lalu Lintas udara membuat kesalahan tanpa tekanan atau pengaruh yang signifikan, maka tindakannya tetap dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana.

Sebagai contoh, apabila Pemandu Lalu Lintas udara memberikan instruksi yang salah kepada pilot tanpa adanya paksaan, ancaman, atau keadaan darurat yang menghalanginya untuk bertindak dengan benar, maka perbuatannya tidak dapat dimaafkan. Kesalahan yang murni berasal dari kelalaian pribadi, seperti gagal memantau radar atau mengabaikan prosedur operasional standar (SOP), menunjukkan bahwa pelaku memiliki kapasitas untuk bertindak benar tetapi memilih untuk tidak melakukannya. Dalam kasus seperti ini, tidak ada justifikasi untuk menghilangkan tanggung jawab pidananya.

Sebaliknya, jika kesalahan terjadi karena Pemandu Lalu Lintas udara berada di bawah tekanan luar biasa, seperti ancaman fisik dari pihak lain atau situasi darurat ekstrem yang benar-benar tidak dapat diatasi, maka tindakan tersebut dapat dipertimbangkan sebagai alasan pemaaf. Misalnya, jika seorang Pemandu Lalu Lintas udara dipaksa mengambil keputusan yang salah karena ancaman kekerasan dari pihak tertentu, maka tindakannya mungkin dapat dimaafkan secara hukum.

Namun, apabila tidak ada faktor semacam itu, maka kesalahan tetap menjadi tanggung jawab penuh Pemandu Lalu Lintas udara. Hal ini menegaskan bahwa alasan pemaaf hanya berlaku dalam situasi tertentu yang melibatkan tekanan atau pengaruh signifikan yang tidak dapat dihindari.

Kemudian penelitian penulis bahwa pemandu lalu lintas udara yang bisa tidak bisa dipidana ketika terjadi kecelakaan pesawagt udara adalah:

1. Tidak adanya kemampuan bertanggungjawab

Tidak adanya kemampuan bertanggung jawab merujuk pada situasi di mana pemandu lalu lintas udara tidak dapat dimintai pertanggungjawaban atas tindakannya karena faktor medis atau mental yang mengganggu kemampuannya untuk berpikir jernih dan membuat keputusan rasional. Dalam konteks ini, kondisi medis atau gangguan mental yang dialami oleh Pemandu Lalu Lintas udara dapat mengurangi kemampuan mereka untuk menjalankan tugas dengan penuh tanggung jawab, yang pada gilirannya mempengaruhi kewajiban hukum mereka. Jika kondisi ini terjadi, maka pertanggungjawaban pidana atas kesalahan atau kelalaian yang dilakukan dapat dipertanyakan.

Salah satu contoh yang sering terjadi adalah **kelelahan akut** yang dialami oleh Pemandu Lalu Lintas udara setelah bekerja dalam waktu yang sangat lama tanpa istirahat yang cukup. Kelelahan ini dapat menghambat konsentrasi dan kemampuan Pemandu Lalu Lintas udara dalam memproses informasi yang penting untuk memastikan keselamatan penerbangan. Misalnya, jika seorang ATC mengalami kelelahan ekstrem, ia mungkin tidak dapat mengenali potensi bahaya atau kesalahan dalam sistem radar, yang akhirnya dapat menyebabkan kesalahan instruksi atau pengambilan keputusan yang tidak tepat. Dalam kasus seperti ini, meskipun secara teknis ia melakukan kesalahan, Pemandu Lalu Lintas udara mungkin dianggap tidak sepenuhnya bertanggung jawab karena ketidakmampuan fisik dan mental yang diakibatkan oleh kondisi kelelahan.

Contoh lain adalah **gangguan mental atau kondisi psikologis**, seperti serangan panik, yang bisa terjadi tiba-tiba selama bertugas. Kondisi seperti ini dapat menyebabkan Pemandu Lalu Lintas udara kehilangan kontrol atas pikirannya, yang menghambat kemampuan untuk melakukan penilaian yang rasional dalam situasi kritis. Sebagai contoh, jika seorang Pemandu Lalu Lintas udara mengalami serangan panik yang mendalam saat menerima instruksi yang kompleks atau situasi darurat, ia mungkin tidak dapat memberikan instruksi yang tepat kepada pilot, yang dapat mengarah pada kecelakaan. Dalam hal ini, meskipun Pemandu Lalu Lintas udara mungkin melakukan kesalahan, kondisi mental atau fisiknya yang terganggu dapat menjadi faktor yang mengurangi kemampuannya untuk bertanggung jawab atas perbuatannya.

2. Adanya alasan pembenar

Adanya alasan pembenar dalam hukum pidana merujuk pada situasi di mana tindakan yang dilakukan, meskipun salah, dianggap sah karena dilakukan untuk melindungi kepentingan yang lebih besar atau untuk menghindari bahaya yang lebih serius. Dalam konteks pemandu lalu lintas udara ini berarti bahwa meskipun kesalahan dilakukan dalam memberikan instruksi, perbuatan tersebut dapat dibenarkan karena dilakukan untuk mencegah kerugian atau bahaya yang lebih

besar. Alasan pembenar ini memberikan pembelaan hukum terhadap tindakan yang dilakukan dengan niat baik untuk menghindari kecelakaan atau kerusakan lebih lanjut.

Contoh yang jelas adalah ketika seorang Pemandu Lalu Lintas udara memberikan instruksi pendaratan di landasan yang tidak sesuai dengan prosedur yang berlaku, tetapi tindakan tersebut diambil untuk menghindari tabrakan udara yang lebih berbahaya. Dalam situasi ini, meskipun keputusan tersebut tidak sesuai dengan prosedur operasional standar, Pemandu Lalu Lintas udara dapat membenarkan tindakannya dengan alasan bahwa ia bertindak untuk menghindari risiko yang lebih besar, seperti tabrakan pesawat yang dapat menimbulkan korban jiwa dan kerusakan lebih parah. Hal ini menunjukkan bahwa tindakan yang tampaknya salah bisa dibenarkan jika motivasinya adalah untuk melindungi keselamatan lebih banyak orang. Namun, **alasan pembenar** ini hanya berlaku jika tindakan yang diambil secara proporsional dan sesuai dengan prinsip kehati-hatian yang diperlukan dalam situasi darurat. Artinya, Pemandu Lalu Lintas udara harus menunjukkan bahwa ia benar-benar memiliki pilihan terbatas dan bahwa instruksi yang diberikan adalah yang paling aman dalam kondisi darurat tersebut. Keputusan ini harus dapat dipertanggung jawabkan, dan bila terbukti bahwa tidak ada bahaya besar yang dihindari, maka alasan pembenar ini tidak dapat diterima. Dengan demikian, penggunaan alasan pembenar akan sangat bergantung pada situasi konkret dan evaluasi menyeluruh terhadap niat dan tindakan yang diambil oleh Pemandu Lalu Lintas udara.

3. Adanya alasan pemaaf

Adanya alasan pemaaf dalam konteks hukum pidana merujuk pada kondisi di mana seseorang tidak dapat dipertanggungjawabkan atas kesalahan yang dilakukannya karena ia berada dalam situasi yang di luar kendalinya. Alasan ini memberikan pembebasan dari pertanggungjawaban pidana karena kesalahan atau kelalaian yang dilakukan bukan disebabkan oleh niat jahat atau kelalaian yang disengaja, melainkan oleh faktor eksternal yang tidak dapat dihindari. Dalam hal ini, meskipun pemandu lalu lintas udara melakukan kesalahan, ia tidak dapat dianggap bertanggung jawab secara penuh karena situasi yang dihadapinya tidak memungkinkan untuk mengambil keputusan yang tepat.

Sebagai contoh, apabila kesalahan pemandu lalu lintas udara terjadi karena instrumen pengawasan radar yang rusak dan pemandu tidak diberitahu sebelumnya tentang kerusakan tersebut, maka pemandu dapat diberi alasan pemaaf. Dalam situasi ini, pemandu tidak dapat memastikan kondisi yang diperlukan untuk menjalankan tugas dengan benar, yaitu melalui radar yang berfungsi dengan baik. Jika pemandu tidak diberi informasi yang jelas mengenai kerusakan alat tersebut, maka ia tidak dapat bertanggung jawab penuh atas kesalahan yang terjadi, karena ia tidak memiliki kendali atas kerusakan yang terjadi pada sistem tersebut

Alasan pemaaf ini memberikan pembelaan hukum bagi pemandu lalu lintas udara karena kesalahan yang dilakukan bukan disebabkan oleh kelalaian atau kekurangannya dalam menjalankan tugas, melainkan oleh kegagalan sistem atau peralatan yang tidak dapat dia kendalikan. Namun, untuk diterima, alasan pemaaf ini harus dilengkapi dengan bukti bahwa pemandu benar-benar tidak mengetahui adanya kerusakan atau kekurangan dalam peralatan yang digunakan. Jika terbukti

bahwa ada kelalaian dalam memeriksa peralatan atau mengantisipasi masalah, alasan pemaaf ini tidak dapat diterima dan pemandu tetap dapat dimintai pertanggungjawaban atas kesalahannya.

4. Tidak adanya kesengajaan dan kelalaian

Tidak adanya kesengajaan atau kelalaian merujuk pada keadaan di mana tindakan atau kesalahan yang dilakukan oleh seseorang, dalam hal ini pemandu lalu lintas udara, bukan karena niat jahat *(dolus)* atau kelalaian *(culpa),* melainkan disebabkan oleh faktor-faktor eksternal yang tidak dapat diprediksi atau dikendalikan. Dalam hal ini, pemandu tidak memiliki kontrol atas peristiwa atau kondisi yang menyebabkan kesalahan, dan tidak dapat dipersalahkan atas apa yang terjadi. Situasi semacam ini menyoroti bahwa tindakan yang dilakukan bukan karena kelalaian atau kesengajaan, tetapi karena kondisi yang tidak dapat diketahui atau dipengaruhi oleh pemandu.

Sebagai contoh, jika kesalahan terjadi akibat data navigasi yang salah dari sistem otomatis, di mana pemandu tidak memiliki kesempatan untuk memverifikasi akurasi data tersebut, maka perbuatan ini tidak dapat dianggap sebagai kelalaian atau kesengajaan. Pemandu bergantung pada sistem otomatis untuk memberikan informasi yang tepat, dan jika sistem tersebut gagal atau memberikan data yang tidak akurat tanpa pemberitahuan sebelumnya, pemandu tidak dapat disalahkan atas kesalahan tersebut. Dalam hal ini, kesalahan terjadi karena ketergantungan pada teknologi yang memiliki cacat yang tidak dapat diprediksi atau dideteksi oleh pemandu dalam waktu yang cukup untuk menghindari kecelakaan.

Dalam konteks hukum pidana, **tidak adanya kesengajaan atau kelalaian** ini berarti bahwa pemandu tidak dapat dimintai pertanggungjawaban atas kesalahan yang diakibatkan oleh faktor luar kendali. Namun, untuk membuktikan bahwa faktor eksternal benar-benar tidak dapat diprediksi atau dikendalikan, penyelidikan mendalam harus dilakukan untuk menilai apakah ada kesalahan sistemik atau kekurangan dalam prosedur yang menyebabkan peristiwa tersebut. Jika ditemukan bahwa sistem yang digunakan sudah diketahui memiliki kelemahan atau bahwa prosedur tidak memadai untuk mengatasi masalah yang muncul, maka alasan ini tidak dapat diterima dan pertanggungjawaban pidana masih dapat diterapkan.

Hubungan antara kesalahan yang bisa dipidana dan yang tidak bisa dipidana terletak pada kondisi tertentu yang memengaruhi pertanggungjawaban pidana pemandu lalu lintas udara. Kesalahan yang dapat dipidana terjadi jika pemandu lalu lintas udara memiliki kemampuan untuk bertanggung jawab atas tindakannya, bertindak dengan kesengajaan atau kelalaian, dan tidak ada alasan pembenar atau pemaaf yang menghapuskan sifat pidana dari perbuatannya. Dalam situasi ini, pemandu dianggap memiliki kesadaran penuh terhadap risiko yang ditimbulkan dan mengabaikan kewajiban untuk mencegah kecelakaan. Oleh karena itu, kesalahan ini memenuhi unsur-unsur yang dapat dikenakan sanksi pidana.

Di sisi lain, kesalahan yang tidak bisa dipidana terjadi ketika pemandu tidak memiliki kemampuan bertanggung jawab, atau jika ada alasan pembenar atau pemaaf yang sah secara hukum. Alasan pembenar, seperti melakukan tindakan untuk menghindari bahaya yang lebih besar, atau alasan pemaaf, seperti kondisi darurat yang di luar kendali pemandu, dapat menghilangkan tanggung jawab

pidana. Jika pemandu tidak dalam kondisi fisik atau mental yang memadai untuk mengambil keputusan yang tepat, atau jika faktor eksternal menghalangi kemampuannya untuk bertindak sesuai prosedur, maka tindakannya tidak dapat dianggap sebagai kesalahan pidana.

Kesimpulannya, dalam setiap kasus kecelakaan yang melibatkan pemandu lalu lintas udara, penting untuk melakukan evaluasi komprehensif terhadap seluruh konteks dan faktor-faktor yang mempengaruhi tindakan pemandu. Ini termasuk menganalisis kondisi fisik dan mental pemandu, situasi kerja di ruang kontrol, serta bukti teknis yang ada, seperti kelayakan sistem navigasi yang digunakan. Evaluasi yang cermat akan memastikan apakah tindakan pemandu memenuhi unsur kesalahan pidana atau jika terdapat alasan yang membebaskan atau mengurangi tanggung jawab pidana.

Kebijakan pertanggungjawaban hukum pidana yang dijelaskan di atas merupakan kerangka yang sangat penting dalam sistem peradilan pidana, karena menekankan pada tiga prinsip utama: keadilan, legalitas, dan proporsionalitas. Berdasarkan penelitian penulis, kebijakan ini tidak hanya berfokus pada pemberian sanksi terhadap pelanggar hukum, tetapi juga memberikan perlindungan terhadap hak-hak mereka serta korban. Dalam hal ini, keadilan tidak hanya soal menghukum pelanggar, tetapi juga memastikan bahwa prosedur hukum dilakukan dengan adil pada setiap tahap, mulai dari penyelidikan hingga keputusan akhir di pengadilan.

Secara keseluruhan, penelitian penulis menyoroti pentingnya menjaga keseimbangan antara penegakan hukum yang tegas dan perlindungan hak-hak individu. Kebijakan pertanggungjawaban pidana yang baik harus memperhitungkan semua elemen ini untuk menciptakan keadilan substantif dan prosedural. Dengan kebijakan yang terstruktur dan dijalankan secara adil, sistem peradilan pidana akan lebih mampu mewujudkan masyarakat yang aman dan berkeadilan.

KESIMPULAN

Politik hukum pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan pesawat yang disebabkan oleh kesalahan pemandu lalu lintas udara menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara KUHP yang mengatur kelalaian dan Undang-Undang Penerbangan, yang melarang penggunaan hasil investigasi kecelakaan sebagai bukti hukum. Hal ini menghambat penerapan sanksi pidana meskipun ada kesalahan manusia. Oleh karena itu, kebijakan legislasi pidana perlu dirancang secara komprehensif dengan mengintegrasikan hasil investigasi sebagai alat bukti, menetapkan kategori tindak pidana berdasarkan kelalaian, dan menerapkan sanksi yang tepat, termasuk preventif, retributif, dan rehabilitatif. Pencegahan melalui pelatihan dan perbaikan prosedur operasional juga diperlukan. Proses hukum harus transparan dan adil, melindungi hak terdakwa, serta menjaga keseimbangan antara keselamatan penerbangan dan perlindungan terhadap ATC dari kriminalisasi berlebihan, untuk meningkatkan keselamatan penerbangan dan keadilan bagi semua pihak.

SARAN

1. Perlu dilakukan perubahan terhadap regulasi yang ada, khususnya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, untuk mengakomodasi

integrasi hasil investigasi kecelakaan sebagai alat bukti dalam proses hukum. Hal ini penting agar kelalaian pemandu lalu lintas udara (ATC) dapat ditindak secara pidana, menciptakan efek jera, dan mendorong peningkatan standar keselamatan penerbangan.

2. Perlu dilakukan peningkatkan kualitas pelatihan dan pendidikan bagi Pemandu Lalu Lintas Udara melalui program pelatihan yang lebih komprehensif dan berkelanjutan, yang mencakup penggunaan teknologi terbaru, pemahaman terhadap prosedur standar internasional yang ditetapkan oleh ICAO, serta manajemen stres.

DAFTAR PUSTAKA.

Agustini, E. D. (2016). Kebutuhan Teknisi Telekomunikasi Penerbangan Dalam Peningkatan Pelayanan Navigasi Penerbangan di Perum Lembaga Penyelenggara Pelayan Navigasi Penerbangan Indonesia Cabang Palembang. *Warta Penelitian Perhubungan*, *28*(3), 196-210.

Angin, A. F. P., & Bunahri, R. R. (2023). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Manajemen Keselamatan Penerbangan: Faktor Manusia, Lingkungan Pengoperasian, dan Teknologi Pesawat Terbang. *Jurnal Ekonomi Manajemen Sistem Informasi*, *4*(5), 876-882.

Hamid, A. W. P., Kalla, R., Idris, F. P., Suharni, S., Haeruddin, H., & Habo, H. (2023). Analisis Kelelahan Kerja Pada Pemandu Lalu Lintas Udara di Airnav Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar. *Journal of Muslim Community Health*, *4*(3), 117-133.

Indriani, J., Lestari, M., Novrikasari, N., & Nandini, R. F. (2023). Analisis Penyebab Kejadian Kecelakaan Pesawat di Indonesia dengan Pendekatan the Shell Model. *Warta Penelitian Perhubungan*, *35*(1), 17-28.

Lucyana, N., Sari, P., Kurniawan, D., & Buchari, M. A. (2022). ANALISIS PENYEBAB KECELAKAAN PESAWAT DI INDONESIA MENGGUNAKAN METODE K-MEANS. *Jusikom: Jurnal Sistem Komputer Musirawas*, *7*(2), 89-105.

Mahfirah, S. M., Mohammad, M. F. M., Al Hakim, D., & Rahman, A. S. (2021). Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan atas Kecelakaan Pesawat Udara dalam Perspektif Teori Perlindungan Hukum. *Jurnal Education and Development*, *9*(1), 641-641.

Nuriansyah, R. (2024). ANALISIS PENGAWASAN UNIT APRON MOVEMENT CONTROL (AMC) TERHADAP AKTIVITAS MARSHALLER DI APRON BANDAR UDARA H. ASAN SAMPIT. *HUMANITIS: Jurnal Homaniora, Sosial dan Bisnis*, *2*(8), 838-846.

Poerwanto, E., & Mauidzoh, U. (2016). Analisis Kecelakaan Penerbangan Di Indonesia Untuk Peningkatan Keselamatan Penerbangan. *Angkasa*, *8*(2), 9-25.

Rochmat, B., & Martha, S. (2021). Pengaruh Faktor Geografis terhadap Keselamatan Penerbangan di Indonesia. *Jurnal Lemhannas RI*, *9*(2), 13-23.

Saily, S. R., Peilouw, J. S. F., & Hanafi, I. H. (2022). Penegakan Kedaulatan Di Wilayah Udara Indonesia Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. *TATOHI: Jurnal Ilmu Hukum*, *2*(4), 341-360.

Sembiring, M. A., & Njatrijani, R. (2024). Pengaturan Hukum dan Tanggung Jawab Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dalam Konteks Kecelakaan Pesawat Udara (Studi Kasus Jatuhnya SJ 182 di Perairan Kepulauan Seribu, Jakarta Utara). *Law, Development and Justice Review*, *7*(2), 104-123.

.