**KEBIJAKAN PENANGGULANGAN TINDAK PIDANA PENERBANGAN DI INDONESIA BERDASARKAN PERSPEKTIF SOSIOLOGI HUKUM**

Sri Susanti S Muhtar, Anthon F. Susanto, Yesmil Anwar

Program Studi Magister Ilmu Hukum Pidana
Fakultas Pascasarjana

Universitas Pasundan
 Bandung, Indonesia

**Abstrak** - Penerbangan adalah salah satu transportasi udara yang dibutuhkan oleh masyarakat, dengan adanya transportasi udara dapat memperpendek jarak tempuh dan untuk menjadikan perekonomian di Indonesia lebih berkembang pesat. Pada dasarnya penerbangan di atur didalam Undang – Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, akan tetapi pada kenyataannya masih ditemukan beberapa kasus pelanggaran terhadap didalam dunia penerbangan di Indonesia Pelanggaran dalam dunia penerbangan terjadi hampir disemua level, baik ditingkat manajemen perusahaan maskapai, regulator, awak pesawat, maupun operator dilapangan, kurangnya profesionalisme yang dapat membahayakan keselamatan pengguna jasa penerbangan, rendahnya sumber daya manusia industri penerbangan, pihak – pihak yang lalai yang mengganggu keselamatan penerbangan tidak dihukum sesuai aturan yang berlaku , sehingga kepercayaan masyarakat sebagai pengguna jasa penerbangan atas keselamatan penerbangan dan kenyamanan dalam penggunaan transportasi menurun.

Penelitian ini akan menguraikan berkaitan dengan kebijakan penanggulangan tindak pidana penerbangan di Indonesia dilihat berdasarkan perspektif sosiologi hukum. Metode Penelitian yang digunakan adalah pendekatan Sosiologis Hukum karena menggunakan data sekunder sebagai sumber data awalnya, yang kemudian dilanjutkan dengan data primer atau data lapangan, meneliti efektivitas suatu Undang-undang dan penelitian yang ingin mencari hubungan (*kolerasi*) antara berbagai gejala atau variabel sebagai alat pengumpul datanya terdiri dari studi dokumen, pengamatan (*observasi*), dan wawancara (i*nterview*).

Berdasarkan Hasil penelitian dapat ditarik kesimpulan bahwa dalam dunia penerbangan masih banyak pihak – pihak tertentu yang melanggar aturan – aturan yang berlaku sehingga menganggu keselamatan penerbangan yang mengakibatkan kecelakaan pesawat, hal ini sangat merugikan masyarakat sebagai konsumen dan kepercayaan masyarakat sebagai konsumen pengguna jasa penerbangan berkurang, disamping itu juga Pemerintah sebagai Penegak Hukum tidak memberikan ketegasan kepada pelaku tindak pidana penerbangan berupa pemberian sanksi pidana yang maksimal sesuai dengan peraturan per Undang – Undangan No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sebagai payung hukum penerbangan di Indonesia, sedangkan sistem transportasi udara menjadi salah satu transportasi yang sangat dibutuhkan pada era moderen seperti ini, sehingga diharapkan terciptanya regulasi penerbangan yang memberikan kenyamanan keselamatan dalam dunia penerbangan yang lebih baik didalam dunia penerbangan di Indonesia.

Kata Kunci : Sosiologi Hukum, Upaya Penanggulangan, Regulasi Penerbangan

1. PENDAHULUAN

Pada dewasa ini, perkembangan penerbangan di Dunia telah sampai pada puncaknya, sebagai moda andalan transportasi masal yang berbasis Universal, akan tetapi menyikapi permasalahan yang berdampak serius terhadap Dunia penerbangan khususnya diwilayah teriteorial Hukum Udara Negara Kesatuan Republik Indonesia sudah harus dilakukannya penciptaan regulasi mengenai dasar aturan Hukum yang bersifat lengkap untuk menunjang jalannya roda bisnis moda andalan trasnportasi masal yang berbasis Universal yakni Pesawat Terbang dan/ atau moda transportasi yang menggunakan media udara sebagai bidang tata ruang yang digunakan berkelanjutan.

Sebagai pendahuluan, wilayah udara adalah ruang udara di atas wilayah daratan perairan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Ketentuan tersebut mengacu pada Pasal 1 Konvensi Chicago Tahun 1994[[1]](#footnote-1) JO Pasal 2 Konvensi Chicago Tahun 1944[[2]](#footnote-2). Perkataan “*ruang udara*” dalam UU Penerbangan berasal dari istilah “*airspace*” sebagaimana terdapat dalam Pasal 1 Konvensi Chicago Tahun 1944., namun dalam pembahasan disepakati perkataan “*ruang udara (air space)*” diganti dengan perkataan “wilayah kedaulatan Udara”. Secara historis perkataan “kedaulatan (*sovereighty*)” berasal dari Pasal 1 Konvensi Paris 1919[[3]](#footnote-3) yang merupakan hukum kebiasaan Internasional terbentuk sejak 1911 sampai 1918 saat berakhirnya Perang Dunia pertama. Konsep kedaulatan tersebut diambil kembali oleh Konvensi Havana 1928, Setelah lahirnya Konvensi Chicago dalam tahun 1994, maka ketentuan tersebut diambil alih oleh ketentuan Pasal 80 Konvensi Chicago Tahun 1944 sebagai pembaharuan aturan internasional berkelanjutan (*Ius Cosntituendum*)

 Bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia telah dianugerahi sebagai Negara kepulauan yang terdiri dari ribuan pulau, terletak memanjang di garis khatulistiwa, di antara 2 (dua) benua dan 2 (dua) semudera, serta ruang udara yang luas, Oleh karena itu Indonesia mempunyai posisi dan peran yang sangat penting dan strategis dalam hubungan Internasional.[[4]](#footnote-4)

Untuk mencapai tujuan pembangunan Nasional yang berpedoman pada Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan Nasional, diperlukan sistem transportasi Nasional yang memiliki posisi penting dan strategis dalam pembangunan Nasional yang berwawasan lingkungan. Transportasi juga merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, membuka akses ke daerah pedalaman atau terpencil (Distrik), serta mempengaruhi semua aspek guna kehidupan masyarakat secara umum.[[5]](#footnote-5)

Pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas manusia (Mobilitas) serta barang di dalam Negeri maupun dan ke Luar Negeri, serta berperan sebagai pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah. Menyadari peran transportasi tersebut, penyelenggaraan penerbangan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi Nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, aman, efektif, dan efisien.[[6]](#footnote-6)

Penerbangan yang mempunyai karakterisktik dan keunggulan tersendiri, perlu dikembangkan agar mampu meningkatkan pelayanan yang lebih luas, baik domestik maupun Internasional. Pengembangan penerbangan ditata dalam satu kesatuan sistem dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan prasarana dan sarana penerbangan metoda, prosedur, dan peraturan sehingga berdaya guna serta berhasil guna.[[7]](#footnote-7)

Tatanan Ruang Udara Nasional ditetapkan untuk mewujudkan penyelenggaraan pelayanan navigasi penerbangan yang handal dalam rangka keselamatan penerbangan dengan mengacu pada peraturan Nasional dan regulasi Organiasi Penerbangan Sipil Internasional (*Internasional Civil Aviation Organization/ICAO*) yang terkait dengan penetapan dan penggunaan ruang udara. Dalam penggunaan ruang udara tersebut, diberikan pelayanan oleh pemerintah selaku penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan terdiri atas pelayanan lalu lintas penerbangan, komunikasi penerbangan, informasi *aeronautika*, informasi meteorologi penerbangan serta informasi pencarian dan pertolongan. Guna mendukung kelancaran kegiatan penerbangan serta keselamatan penerbangan penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan menyiapkan personel yang kompeten, memasang dan mengoperasikan serta merawat fasilitas navigasi penerbangan.[[8]](#footnote-8)

Dalam rangka menghadapi perkembangan dunia penerbangan tanpa batas hak angkut (*open sky policy*), kerja sama bilateral, multilateral, dan plurilateral, asas resprokal, keadilan (*fairness*), dan *cabotage*, aliansi penerbangan, jaringan rute pengumpul (*hub*) dan pengumpan (*spoke*), serta perkuatan industri penerbangan Dalam Negeri, pengaturan angkutan udara difokuskan untuk menciptakan iklim yang kondusif di bidang jasa angkutan udara, dengan menetapkan hak dan kewajiban yang seimbang, standar pelayanan prima, dengan mengutamakan perlindungan terhadap pengguna jasa.[[9]](#footnote-9)

Pada sektor penerbangan di Indonesia juga mengalami kondisi kritis hal ini terjadi karena para pengelola regulator dan operator bukan merupakan orang – orang yang hanya mengutamakan keselamatan penerbangan dari pada kepentingan suatu kelompok tertentu yang di untungkan oleh regulasi penerbangan yang ada. Oleh karena itu, keselamatan penerbangan sangat memprihatinkan. Indonesia sebagai Negara Hukum melalui Pasal 441 ayat (1) Undang- undang No 1. Tahun 2009 tentang Penerbangan yang dijelaskan sebagai berikut :

“Tindak Pidana Penerbangan dianggap dilakukan oleh korporasi apabila tindak pidana tersebut dilakukan oleh orang yang bertindak untuk dan/atau atas nama korporasi, baik berdasarkan hubungan kerja maupun hubungan lain, bertindak dalam lingkukngan korporasi tersebut, baik sendiri maupun bersama – sama.”

Maka dari itu dengan adanya Pasal tersebut Indonesia sebagai Negara Hukum harus memberikan ketegasan kepada pihak penyelenggara penerbangan sebagai korporasi agar pihak korporasi lebih berhati – hati dan memberikan pelayanan terbaiknya terhadap konsumen, agar para konsumen merasa aman menggunakan transportasi udara dengan adanya payung Hukum tersebut.

Kurangnya ketegasan penegak Hukum terhadap penyedia jasa penerbangan sehingga penulis berpendapat harus ada upaya Hukum untuk meminimalisir terjadinya tindak pidana penerbangan di Indonesia agar para pelaku penyedia jasa penerbangan lebih patuh dan taat terhadap Hukum positif, pada kenyataanya pihak penyedia jasa penerbangan kurang mentaati peraturan yang telah dibuat oleh pemerintah disebabkan oleh beberapa faktor intern dan eksternal baik dari segi materi atau demi menjaga keberlangsungan perusahaan dan menjaga nama baik perusahaan dimata konsumen, dan juga perusahaan penerbangan harus memiliki kontrol yang sangat ketat dan berkesinambungan agar tidak terjadi kelalaian terhadap semua sistem penerbangan mereka. Masyarakat sebagai konsumen juga harus menyadari pentingnya keselamatan diri mereka contohnya mentaati segala peraturan atau standar penerbangan yang telah diinformasikan oleh pihak penyedia jasa penerbangan, dan apabila ada kelalaian yang dilakukan oleh pihak penyedia jasa penerbangan masyarakat sebagai konsumen memiliki hak untuk mendapatkan perbaikan pelayanan seperti diatur didalam Undang-Undang perlindungan konsumen. Pemerintah juga memilki peran yang sangat signifikan terhadap keselamatan dan kenyamanan didalam dunia penerbangan maka dari itu pemerintah melalui peraturan yang ada harus memberikan ketegasan terhadap pihak penyedia jasa penerbangan agar tidak ada kecelakaan penerbangan di Indonesia. Dunia penerbangan juga harus ada penyuluhan baik dari media atau secara langsung terhadap masyarakat sebagai pengguna jasa penerbangan agar lebih memahami hak dan kewajibannya, artinya baik pemerintah sebagai pembuat peraturan begitu pula perusahaan sebagai penyedia jasa dan juga masyarakat sebagai pengguna jasa harus saling mengerti dan menyadari hak dan kewajibannya masing – masing agar terciptanya penerbangan yang lebih baik di Indonesia.

Dalam kehidupan yang mulai banyak mengalami perubahan – perubahan yang amat cepat, terkesan kuat bahwa Hukum (positif) tak dapat berfungsi efektif untuk menata perubahan dan perkembangannya. berbagai cabang ilmu – ilmu sosial, khususnya sosiologi, yang akhir – akhir ini mulai mengkaji dan meniliti sebab – sebab perubahan sosial, dipanggil untuk ikut menyelesaikan berbagai masalah dan perubahan sosial yang amat relevan dengan permasalahan Hukum.[[10]](#footnote-10)

penyenggaraan penerbangan di Indonesia dapat dijadikan sebagai pedoman ilmiah secara universal dan berkelanjutan, atas dasar permasalahan tersebut maka Penulis mencoba untuk mengkaji ilmiah terhadap permasalahan yang dijadikan judul sebagai berikut :“**KEBIJAKAN PENANGGULANGAN TINDAK PIDANA PENERBANGAN DI INDONESIA BERDASARKAN PRESPEKTIF SOSIOLOGI HUKUM***”.* Dalam kajian penelitian dengan sudut pandang Sosiologis dengan studi komparasi secara umum.

1. LANDASAN TEORI

## Pengertian Kebijakan

Penanggulangan kejahatan dengan menggunakan hukum pidana merupakan bagian dari kebijakan kriminal. Menurut Marc Ancel, kebijakan kriminal adalah suatu usaha yang nasional dari masyarakat dalam menanggulangi kejahatan. Penanggulangan kejahatan dengan menggunakan hukum pidana merupakan bagian dari kebijakan kriminal. Penanggulangan kejahatan tersebut adalah dalam rangka untuk mencapai tujuan akhir dari kebijakan kriminal itu sendiri, yaitu memberikan perlindungan masyarakat dalam rangka untuk mencapai kesejahteraan bagi masyarakat. Salah satu usaha untuk mencegah dan menanggulangi masalah kejahatan adalah dengan meggunakan hukum pidana (*penal policy*). Masalah kebijakan hukum pidana tidak hanya sebatas membuat atau menciptakan suatu peraturan per Undang – Undangan yang mengatur hal – hal tertentu. Lebih dari itu, kebijakan hukum pidana memerlukan pendekatan yang menyeluruh yang melibatkan berbagai disiplin ilmu hukum selain ilmu hukum pidana serta kenyataan didalam masyarakat sehingga kebijakan hukum pidana yang digunakan tidak keluar dari konsep yang lebih luas yaitu kebijakan sosial dan rencana pembangunan nasional dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.[[11]](#footnote-11)

Kaitannya dengan judul dengan penulis, menurut penulis kebijakan dalam dunia penerbangan sudah bagus karena sudah diatur dalam Undang – Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, akan tetapi pelaksaannya dalam menanggulangi kejahatan penerbangan di Indonesia masih kurang, terbukti dengan masih banyaknya dari kasus – kasus kecelakaaan pesawat, yang seharusnya bertanggungjawab adalah perusahaan penerbangan, akan tetapi hanya diberikan sanksi teguran oleh aparat penegak hukum terhadap maskapai.

* 1. **Tinjauan Umum tentang Tindak Pidana**

Tindak Pidana adalah perbuatan manusia yang dirumuskan dalam Undang – Undang, melawan hukum yang patut dipidana dan dilakukan dengan kesalahan. Orang yang melakukan perbuatan pidana akan mempertanggungjawabkan perbuatan tersebut dengan pidana apabila dia mempunyai kesalahan, seseorang mempunyai kesalahan apabila pada waktu melakukan perbuatan dilihat dari segi masyarakat menunjukkan pada normative mengenai kesalahan yang telah dilakukan orang tersebut.[[12]](#footnote-12)

* 1. **Penerbangan di Indonesia Menurut Undang – Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.**

Penerbangan yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri, perlu dikembangkan agar mampu meningkatkan pelayanan yang lebih luas, baik domestik maupun internasional.Pengembangan penerbangan ditata dalam satu kesatuan sistem dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan prasarana dan sarana penerbangan, metoda, prosedur, dan peraturan sehingga berdaya guna serta berhasil guna.

Penerbangan menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 yaitu :

“Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, Bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya”.

Manajemen dalam perusahaan perannya sangat penting, terutama bagi perusahaan angkutan udara yang berisiko tinggi dan bermarjin rendah. Selain perannya sangat penting juga tingkat penguasaan manajemen dituntut lebih tinggi dalam perusahaan angkutan udara. Faktor kegagalan manajemenlah penyebab utama buruknya kinerja perusahaan. Penguasaan manajemen bagi pengusaha angkutan udara yang dihadapi bukan hanya risiko kehilangan peluang memeroleh laba, melainkan juga kehilangan asset dan bahkan menyebakan korban manusia sebagai hal terburuk dalam usaha komersial, yang berdampak pada kelanjutan usaha yaitu citra perusahaan yang terancam. Disamping itu, perlu menjadi perhatian bahwa manajemen angkutan udara merupakan proses pengelolaan perusahaan dengan pendekatan tersendiri karena memiliki jenis persoalan yang spesifik, di antara berbagai industri bahkan juga di antara perusahaan dalam industry angkutan pada umumnya. Perusahaan angkutan udara beserta perusahaan – perusahaan terkait dan perusahaan pendukungnya mencakup lebih banyak spesialisasi dan mempersyaratkan suatu tingkat spesialisasi yang lebih sulit dipenuhi dari pada perusahaan angkutan lainnya. Hal ini terjadi karena cirri dasar penyelenggaraan angkutan udara ialah kecepatan, keselamatan, dan keamanan, serta ketergantungan pada jarring kerja yang luas, sehingga diperlukan ketelitian dan ketepatan dalam perencanaan, pengorganisasian, dan pengendalian untuk semua fungsi teknis seperti pemasaran, pengoperasian, perekayasaan dan pengelolaan keuangan. Oleh karena, kecepatan, keselamatan, dan keamanan merupakan faktor utama sebagai pembeda dari perusahaan angkutan lain, merupakan kewajaran bahwa mutu produk akan diukur relatif terhadap hal tersebut seperti untuk ketepatan jadwal, kecepatan layanan, petugas yang kompeten, perhatian terhadap pelanggan, atau suasana yang meberi keyakinan dan kenyamanan di sekitar tempat pelayanan. Jadi, toleransi terhadap pelanggaran atau penyimpangan dari janji atau kepantasan layanan suatu perusahaan angkutan udara sangat kecil dibandingkan angkutan lain.[[13]](#footnote-13)

* 1. **Teori – Teori Hukum yang berkaitan dengan Penerbangan**
1. Asas – Asas :

Asas Legalitas

Dalam pasal 1 ayat 1 KUHP dapat kita jumpai suatu dasar yang pokok dalam tindak pidanan,yaitu adanya asas legalitas (Principle of Legality). Asas ini menentukan bahwa tidak ada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana jika tidak ditentukan terlebih dahulu dalam perundang-undangan, yang dalam bahasa latin berbunyi : “*Nullum delictum nulla poena sine praevia legi poenali*”.[[14]](#footnote-14)

Bila dikaitkan dengan permasalahan yang menjadi pusat pembahasan didalam tesis yang penulis jabarkan harusnya pihak yang melakukan tindak pidana mendapatkan hukuman yang sesuai dengan Undang – Undang yang berlaku, tetapi apabila kita melihat kasus yang terjadi dalam kecelakaan penerbangan kurang menunjukkan adanya suatu Asas Legalitas , karena pihak yang melakukan tindak pidana dalam dunia penerbangan tidak dijatuhi Hukuman Pidana.

* + 1. Asas Praduga Tak Bersalah

Secara definisi, Asas Praduga Tak Bersalah adalah hak setiap orang yang disangka atau didakwa melakukan tindakan atau perbuatan pidana, wajib dianggap tidak bersalah sampai terbukti yang didapati dalam persidangan pengadilan yang netral tidak berpihak dan terbuka untuk umum dengan hak menyampaikan pembelaan diri dengan bebas, layak dan cukup. Pembelaan tersebut dilakukan sendiri atau melalui penasehat Hukum. Pengertian putusan pengadilan adalah putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap (in kraht van gewijsde atau final jugdement).[[15]](#footnote-15)

Asas Praduga tak bersalah dari pengertiannya tersebut jelas bahwa pelaku tindak pidana penerbangan belum bisa kita nyatakan bersalah sebelum ada putusan Hakim yang menyatakan bahwa orang tersebut telah melakukan suatu tindak pidana

* + 1. Asas Fiksi Hukum

Anggapan mengetahui peraturan tersebut mengikat. Sehingga, ketidaktahuan seseorang akan Hukum tidak dapat membebaskan orang itu dari tuntutan Hukum, yang sering dikenal dalam bahasa Latin sebagai *ignorantia iuris neminem excusat* atau dalam bahasa Inggris “*ignorance is no defense under the law.[[16]](#footnote-16)*

Berkaitan dengan judul tesis penulis mengenai Asas Fiksi Hukum, semua pihak – pihak yang berhubungan dengan penerbangan mengetahui adanya sesuatu Undang – Undang, sehingga tidak ada pihak yang bisa membebaskan diri dari Undang – Undang dengan pernyataan tidak mengetahui adanya Undang – Undang tersebut.

* + 1. Asas Force Majeure.

Kecelakaan pesawat terbang bisa terjadi juga bukan karena adanya suatu perbuatan manusia, akan tetapi karena faktor cuaca yang mangkibatkan pesawat tidak bisa dikendalikan oleh manusia sehingga pesawat tersebut karena diluar kemampuan manusia sehinga mengakibatkan kecelakaan pesawat. Maka bisa dikatan bukan merupakan suatu perbuatan pidana karena adanya asas ini.

* + 1. Asas kepastian Hukum

Kepastian adalah perihal (keadaan) yang pasti,ketentuan atau ketetapan.[[17]](#footnote-17) Jadi dengan adanya pemerintah sebagai pembuat peraturan harus menindak tegas dan menjalankan peraturan perUndang – Undangan yang berlaku, begitu pula pihak penyedia jasa penerbangan harus mentaati peraturan PerUndang – Undangan yang berlaku. Dengan adanya asas ini masyarakat sebagai pengguna jasa penerbangan mendapatkan jaminan Hukum serta keselamatan penerbangan terpenuhi.

* + 1. Asas Manfaat

Transportasi umum sangat diperlukan oleh masyarakat, terutama pesawat terbang sebagai transportasi yang mempersingkat jarak tempuh. Dengan berkembangnya dan begitu banyak penyedia jasa penerbangan di Indonesia Pemerintah harus mengawasi system penerbangan di Indonesia baik dari segi peraturan maupun dari segi kenyamanan dan keselamatan fasilitas penerbangan, agar dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan dan tindak pidana penerbangan yang dilakukan oleh individu maupun perushaan sebagai penyedia jasa penerbangan.

1. Asas Keadilan

Keadilan hanya bisa dipahami jika ia diposisikan sebagai keadaan yang hendak diwujudkan oleh Hukum. Upaya untuk mewujudkan keadilan dalam Hukum tersebut merupakan proses yang dinamis yang memakan banyak waktu. Upaya ini seringkali juga didominasi oleh kekuatan-keuatan yang bertarung dalam kerangka umum tatanan politik untuk mengaktualisasikannya.[[18]](#footnote-18)

Didalam Asas ini sudah jelas bahwa keadilan lebih penting untuk masyarakat, keadilan sangat dijunjung tinggi tanpa membeda – bedakan status Hukum, namun pada kenyataanya yang sering terjadi dalam kecelakaan dunia penerbangan mengandung unsur tindak pidana sepeti dalam kecelakaan Air Asia seharusnya pihak perusahaan diberikan hukuman yang tegas yaitu hukuman pidana, agar dapat memberikan efek jera terhadap pelaku.

1. Teori – Teori Sosiologi Hukum
	* 1. Teori Fungsionalisme Struktural

Teori Fungsionalisme Struktural yang dibangun Talcott Parsons dan dipengaruhi oleh para Sosiologi Eropa menyebabkan. Pandangannya tentang tindakan manusia itu bersifat voluntaristik, artinya karena tindakan itu didasarkan pada dorongan kemauan, dengan mengindahkan nilai, ide dan norma yang disepakati. Tindakan individu memiliki teorinya itu bersifat empiris, positivis dan ideal kebebasan untuk memilih sarana (alat) dan tujuan yang akan dicapai itu dipengaruhi oleh lingkungan atau kondisi-kondisi, dan apa yang dipilih tersebut dikendalikan oleh nilai dan norma.[[19]](#footnote-19)

* + 1. Teori Konflik

Teori ini menjelaskan bahwa perubahan sosial dapat terbentuk dari konflik. Konflik ini berasal dari pertentangan kelas antara kelompok penguasa dengan kelompok masyarakat yang tertindas sehingga melahirkan sebuah perubahan sosial yang dapat mengubah sistem sosial tersebut. [[20]](#footnote-20)

* + 1. Teori Interaksi Simbolik

Teori interaksionisme simbolik yang merupakan tindakan manusia dalam menjalin interaksinya dengan sesama anggota masyarakat. Penjelasan – penejalasan teoretik itu selalu mendasarkan diri pada asumsi – asumsi yang telah ditetapkan oleh teori yang berkaitan. Asumsi – asumsi itu dapat dikemukakan sebagai berikut :

1. Mahluk manusia bertindak ke arah berbagai hal atas dasar makna yang dimilki hal – hal itu bagi mereka.
2. Makna hal – hal tersebut muncul dari interaksi sosial antara seseorang dengan kawannya.[[21]](#footnote-21)
3. Makna hal – hal itu di ambil dan dimodifikasi melalui sebuah proses interpretatif yang digunakan perorangan dalam hubungan dengan hal – hal yang dihadapinya.
	* 1. Teori Pertukaran Sosial.

Teori pertukaran sosial mengajarkan bahwa interaksi antar anggota masyarakat bertitik tolak dari prinsip saling bertukar antar sesamanya yang dalam hal inidimulai dari “memberi” sesuatu kepada orang lain, dan “menerima kembali” sesuatu dari orang lain dalam komposisi yang seimbang, sehingga tingkah polah anggota masyarakat selalu dilakukan dengan pertimbangan “untung rugi”.[[22]](#footnote-22)

## Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana merupakan pertanggungjawaban oleh orang terhadap perbuatan pidana yang telah dilakukannya. “pada hakikatnya pertanggungjawaban pidana merupakan suatu mekanisme yang dibangun oleh hukum pidana untuk bereaksi atas kesepakatan menolak suatu perbuatan tertentu.”[[23]](#footnote-23)

## Faktor-faktor Penegakan Hukum

Pokok penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-fakor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral, sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi faktor-faktor tersebut. Faktor-faktor tersebut adalah[[24]](#footnote-24)

1. Faktor hukumnya sendiri, dalam hal ini dibatasi pada Undang-undang saja.
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia didalam pergaulan hidup.

Menurut penulis kaitannya Faktor – faktor penegak Hukum dengan judul tesis, seharusnya Undang – Undang yang berkaitan dengan tindak pidana penerbangan belum djalankan sebagaimana mestinya apabila kita lihat dari Undang – Undangnya, juga pihak – pihak yang menerapkan hukum kurang tegas dalam menetapkan seseorang bersalah tidaknya melakukan suatu perbuatan pidana penerbangan, yang terakhir juga masyarakat sebagai pengguna jasa penerbangan harus mendapatkan perlindungan keselamatan penerbangan.

1. Kasus
2. Kasus

Kasus Kecelakan Air Asia

Kecelakaan pesawat Air Asia QZ8501 rute Surabaya Singapura di Selat Karimata, Kalimantan Tengah, mencuri perhatian dunia. Bukan saja karena menelan korban yang cukup besar, yakni 155 penumpang dan 7 awak, melainkan juga keberhasilan tim Basarnas menemukan tempat kejadian dan mengevakuasi korban dalam waktu yang begitu singkat.

Aspek hukum pidana selalu dilupakan dalam melihat kecelakaan pesawat udara di negeri ini. Selama ini, publik selalu didorong untuk mempercayai bahwa kecelakaan pesawat hanya disebabkan faktor kesalahan teknis dan seolah tidak terkait dengan kesalahan serta pertanggungjawaban yuridis. Itulah sebabnya pasca kecelakaan pesawat selalu diakhiri dengan penemuan kotak hitam.

Setelah itu, semua persoalan dianggap selesai dan rekomendasinya hanya berkait seputar perbaikan teknologi pesawat. Hukum penerbangan kita cacat dan tidak komprehensif menjawab aneka problem penegakan hukum dalam kecelakaan pesawat udara sipil.

Berdasarkan investigasi dari beberapa pihak, terdapat empat kejanggalan hukum yang diduga menjadi penyebab kecelakaan. Pertama, pesawat tersebut diduga tidak memiliki dokumen cuaca. Berdasarkan dokumen yang dihimpun BMKG (Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika), ternyata Air Asia baru mengambil bahan informasi cuaca 42 menit setelah pesawat itu menghilang.

Kedua, pesawat itu diduga tidak memiliki dokumen keselamatan. Berdasarkan informasi dari keselamatan penerbangan *Air Navigation* (Air Nav), pesawat itu terbang tanpa dokumen keselamatan penerbangan. Dokumen yang dimaksud ialah *Emergency Air worthiness Directive* yang diterbitkan *European Aviation Safety Agency*, untuk Airbus jenis A320-216 yang dipakai Air Asia.

Ketiga, diduga terjadi miskomunikasi antara pilot dan petugas air traffic control (ATC). Besar kemungkinan, ATC di Bandara Soekarno-Hatta tidak memberi tahu cuaca buruk di atas Selat Karimata. Padahal, BMKG mengetahui keberadaan awan kumulonimbus yang menjulang tinggi hingga ketinggian 40 ribu kaki. Permintaan pilot Air Asia untuk terbang lebih tinggi baru dibalas dua menit kemudian.

Keempat, diduga kuat terjadi jadwal penerbangan ilegal. Berdasarkan data dari Kemenhub, Air Asia rute ini seharusnya hanya terbang pada Senin, Selasa, Kamis, dan Sabtu. Bahkan, Air Asia melanggar jadwal waktu, seharusnya terbang hanya pada pukul 07.30 WIB, namun dimajukan pada pukul 5.35 WIB.

Fakta-fakta itu menunjukkan bahwa penyebab kecelakaan pesawat Air Asia, selain faktor teknis juga terdapat faktor kesalahan *standard operating procedure* (SOP) yang berarti melanggar ketentuan dan prosedur hukum di dalamnya. Karena itu, investigasi Air Asia ini tidak boleh berhenti pada investigasi teknis saja. Akan tetapi, juga dilanjutkan investigasi dari aspek pelanggaran hukumnya, baik berupa hukum administrasi penerbangan maupun hukum pidana.

Pada akhirnya kasus kecelakaan Air Asia hanya pihak perusahaan hanya diberikan sanksi pembekukan sementara jadwal penerbangan.

Kasus Lion Air

Kejadian yang menimpa maskapai penerbangan Lion Air yang membuat penumpang panik. penerbangan maskapai berlogo kepala singa merah itu mengalami kabin beku. Hal itu membuat pesawat harus turun di bandara sebelum mencapai tujuan. Dua penerbangan tersebut adalah JT 772 Jakarta-Makassar pada Senin 21 Desember 2016 dan JT 571 Surabaya-Jakarta Selasa 22 Desember 2015. Pesawat setelah lepas landas dari Bandara Soekarno-Hatta mendapat keluhan dari penumpang di deretan kursi 9, 10, 11, dan 12 yang merasakan merasakan suhu AC terlalu dingin.

Kejadian selanjutnya yang membuat orang-orang semakin panik adalah dinding panel di samping deretan kursi 11 terbuka. Para penumpang yang kedinginan dan panik itu dipindahkan pramugari ke kursi belakang dan diberikan air hangat. Pramugari yang melihat kepanikan penumpang pun melaporkan hal itu kepada pilot. Pesawat JT 772 yang sejatinya menuju Makssar, terpaksa didaratkan oleh pilot Royke Suryadi di Surabaya pukul 23.11 akibat gangguan tersebut. Pesawat tersebut mendarat dengan normal, dan langsung masuk apron parking stand nomor 26 T1. Dikarenakan pesawat berjenis Boeing 737-900 ER tersebut sudah tidak bisa terbang kembali, maka penumpang dialihkan ke pesawat lainnya, meski harus menunggu lebih dari setengah jam.

Tidak berhenti sampai disitu, keesokan harinya kejadian serupa juga terjadi lagi di pesawat lainnya. Pesawat JT 571 yang seharusnya rute Surabaya menuju Jakarta memutuskan untuk kembali ke bandara awal (*return to base*/RTB) saat penumpang panik dan mengeluhkan kondisi kabin yang beku. Sebelumnya pesawat ini bertolak dari Surabaya pukul 06:45, namun setelahnya pilot  Eka Candra  melaporkan jika mengalami masalah pendinginan ruangan. Sekitar pukul 08:00 pesawat tersebut mendarat dengan normal di bandara Surabaya dan penumpang harus menunggu setidaknya satu jam untuk dialihkan ke pesawat lainnya.

Kasus CityLink

 Pilot Citilink Indonesia diduga mabuk saat sebelum melakukan penerbangan. Dugaan itu dilihat dari rekaman video yang tersebar di media sosial, pilot saat itu tidak melakukan pemeriksaan kesehatan di klinik bandara, tetapi langsung menuju ke pesawat udara. Kemudian, pelanggaran selanjutnya yakni, maskapai telah mempersilahkan penumpang untuk naik ke pesawat udara, tetapi awak pesawat udara tidak lengkap. Selain itu, pilot juga tidak melakukan briefing kepada awak yang bertugas saat itu dan pengumuman yang dilakukan pilot sebelum melakukan penerbangan juga tidak sesuai prosedur. Atas kejadian tersebut pihak citylink mendapat teguran secara tertulis, juga mencabut lisensi dari pilot tersebut Sertifikat kesehatan juga dicabut oleh Balai Kesehatan Penerbangan.

Pilot Citilink Indonesia diduga mabuk saat sebelum melakukan penerbangan. Dugaan itu dilihat dari rekaman video yang tersebar di media sosial beruntungnya penumpang pesawat turun dari pesawat, Atas kejadian itu, manajemen Citilink dan tidak mau melanjutkan perjalanan karena mengetahui kejadian tersebut. Indonesia memecat pilot yang bersangkutan sebagai penerbang.Kejadian ini juga membuat Direktur Utama Citlink dan Direktur Produksi mengundurkan diri. Kemenhub juga telah mencabut lisensi izin terbang pilot yang bersangkutan.

## Hasil Wawancara.

1. Kementrian Perhubungan Udara :[[25]](#footnote-25)

Tugas dan Fungsi Dirjen Perhubungan Udara dasarnya semua ada di Undang – Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Tugas utama Kementrian Perhubungan Udara yaitu yang pertama terkait keamanan lalu keselamatan sama pelayanan, tugas perhubungan udara selain regulator yang membuat ketentuan per Undang – Undangan, selain menyusun regulasi juga melakukan pembinaan terkait dengan pemenuhan peraturan.

Perkembangan penerbangan di Indonesia sudah cukup meningkat pesat, Kementrian Perhubungan Udara dibidang penerbangan rutin melakukan audit karena kita Indonesia bergabung di Negara ICAO (*International Civil Aviation Organization*) jadi kita ikut sebagian anggota ICAO otomatis mereka harus memenuhi standar apa yang ditetapkan oleh mereka. Jadi pemenuhan standar itu kita melakukan audit 3 (tiga) tahun sekali, audit itu ada dua terkait safety, dan security.

Mengenai Kasus kecelakaan penerbangan menurut Kementrian Perhubungan Udara di bagi ada beberapa ,ada yang insiden dan ensiden . kalau insiden yang kecil, kalau ensiden misalnya pesawat tabrakan. Kalau dari data statistic, Bapak tersebut kurang tahu . kalau kasus kecelakaan, turunnya ke KNKT .

Mengenai tindak pidana kecelakaan penerbangan belum ada tindak pidana yang sampai menyebabkan kecelakaan . hanya saja di kasus kita yang heboh pidana . dulu mungkin kasus Mario yang menerobos pagar bandara. Permah kejadian bandara yang di medan. Itu termaksud tindak pidana penerbangan juga.

Kalau tindak pidananya harus dilihat kasus dulu dari personil penerbangan,masyarakatpun bisa. Seperti kasus Mario itu dia hanya orang biasa dia menerobos pagar bandara. Masih banyak lagi contoh-contoh kasus tindak pidana penerbangan lainnya

Menurut mereka kasus kecelakaan Air Asia bukan merupakan tindak pidana,itu di akibatkan oleh tehknik pesawat. Sebenarnya kalau di Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sudah jelas mengenai tindak pidana dari pasal 400 an, kalau di lihat dapat masuk ke Pasal tersebut bisa masuk,tapi kalau dilihat tidak masuk ke Pasal tersebut berarti hanya pelanggaran, tapi ada sanksi-sanksi berupa denda. Jadi intinya kita lihat dulu pelakunya siapa.

Mengenai penanggulangan tindak pidana penerbangan di Indonesia, PPNS (penyidik pegawai negeri sipil ) sudah berhubungan dengan pihak kepolisian.

Di setiap maskapai Perusahaan Penerbangan di Indonesia ada kompensasi terhadap konsumen atau keluarga apabila terjadi kecelakaan penerbangan. Mengenai kompensasi pasti ada aturannya, bisa dilihat di peraturan menteri 77, disitu bisa kita lihat pertanggung jawaban badan perusahaan baik untuk penumpang meninggal ,luka-luka, atau bagasi hilang.

Di Undang-Undang nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan di atur juga mengenai pertanggung jawaban Bandar udara, batas tanggung jawabanya itu dari penumpang keluar Bandar udara dari terminal ke pesawat itu sudah tanggung jawab perusahaan penerbangan,tapi kalau penumpang masih diruang tunggu masih tanggung jawab Bandar udara

Dirjen Perhubungan Udara yang jelas peningkatan pengaturan standar regulasi mulai dari segi keselamatan,keamanan penerbangan terus juga bagaimana pengawasan dari Dirjen Perhubungan Udara juga di tingkatkan, sekarang juga mereka tentang standar pelayanan benar-benar mereka perbaharui Tahun 2015 kemarin mengenai pelayanan yang benar. Mengenai monopoli ,masih dilakukan pengkajian. Dirjen Perhubungan Udara setiap hari melakukan kontrol terhadap dunia penerbangan di Indonesia

1. Kantor PT. Angkasa Pura II Bandung:[[26]](#footnote-26)

Angkasa Pura bergerak dibidang penerbangan, kalau dulu Angkasa Pura masih di input sama tower, sekarang tower sudah berdiri sendiri.angkasa pura hanya melayani *Non Aero*.

Bandara yang dikelola oleh angkasa Pura II sudah dari Daerah Aceh sampai Pontianak. Perbedaan angksa Pura I dan Angksa Pura II, Angksa pura I bergerak dibagian wilayah Indonesia Timur, Angkasa Pura II bergerak dibidang wilayah Indonesia Barat. Kolerasinya tidak terlalu tau, tapi sama – sama bergerak dibagian udara.

Perkembangan penerbangan di Indonesia berkembang luar biasa pesat, sekarang dengan Menteri Budi Karya sekarang juga banyak membangun bandara – bandara baru yang berpotensi dibangun, di Angkasa Pura II juga sekarang banyak bandara yang di upgrade dari yang dulunya masih tradisional sekarang menuju ke digital Airport.

Mengenai kasus kecelakaan itu mereka tidak bisa mengambil garis benang merah tentang siapa yang harus bertanggung jawab, coba kalau saya lihat masing – masing pihak harus bertanggung jawab, seperti pihak Air Line mereka merupakan operator pesawat udara, kelayakan pesawat udara itu tergantung pada tehknisinya, kalau Angkas Pura tidak terlalu berhubungan juga. Jadi intinya kalau Angkasa Pura tiap penumpang yang telah memiliki tiket itu sudah berkaitan dengan Asuransi, maka dari itu identitas penumpang itu harus sama dengan yang ada di tiket tersebut, ketika ada hal seperti ini asuransi jelas kepada siapa, tetapi kalau masih ada dalam pembelian tiket masih dimintakan biaya asuransi, itu hanya asuransi tambahan.

Kecelakaan penerbangan Indonesia merupakan Negara kepulauan, jadi rata – rata kecelakaan penerbangan karena faktor alam dan juga bisa jadi *Human Eror*, tapi *Human Eror* kecil. Selama ini menurut saya belum ada tindak pidana kecelakaan pesawat dipertanggung jawabkan oleh pihak perusahaan belum ada.kalaupun ada yang terjadi tetapi dalam runway, itupun tejadi karena faktor usia pesawat.

Pihak yang harus bertanggung jawab terhadap tindak pidana Penerbangan, misalnya terjadi tindak pidana penerbangan contoh ada penumpang yang bercanda masalah bom, itu bukan merupakan bahan candaan, karena efeknya bukan hanya ke orang itu saja, efeknya biasa jadi ke dia atau kepenumpang lain, juga terhadap nama besar maskapai juga, karena ketika ada sesuatu masalah di bandara dunia akan tau karena bandara ini sangat strategis jadi cepat menyebar. Maka dari pihak Angkasa Pura juga menghimbau kepada masyarakat, agar tidak bercanda dengan hal – hal yang menganggu dunia penerbangan yang menganggu kenyamanan, keamanan. Menggunakan telepon genggam saat terbang juga tidak bisa, ada orang bermain layang – layang yang sebenarnya tidak ada hibungan kalau dipikir oleh kita, tetapi kalau layang layang masuk dalam baling –baling maka siapa yang akan bertanggung jawab. Juga perusakan – perusakan navigasi contoh ada lampu – lampu landing, ketika lampu itu dirusak pesawat itu tidak dapat landing, karena satu sistem yang saling berkaitan. Intinya kecelaakan pesawat karena faktor alam.

Penanggulangan tindak pidana penerbangan di Indonesia, Kalau sampai saat ini belum ada putusan pelanggaran – pelanggaran seperti ini yang dipidana, contoh seperti kasus yang bercanda bom belum juga diproses.

Angkasa Pura ada kompensasi apabila terjadi kecelakaan penerbangan misalnya setelah penumpang cek in, penumpang tersebut melakukan boardingpass , setelah itu orang itu mengalami kecelakaan didalam bandara, pada saat orang itu menaiki esklataor didalam bandaa kakinya terjepit itu ada biaya kompensasi. Angkasa Pura II hanya sekitar daerah bandara saja. Kalau sudah di dalam pesawat sudah menjadi tanggung jawab pihak perusahaan penerbangan.

Upaya Angkasa Pura II demi menigkatkan kualitas pelayanan konsumen baik agar terjamin kenyamanan keselamatan penerbangan, mereka tidak ada hentinya – hentinya melakukan sosialisasi kepada masyarakat sekitar, kepeada pengguna jasa penerbangan, karena efek dari masyarakt sekitar juga sangat berpengaruh terhadap bandara, misalnya penggunaan laser, layangan, perusakan fasilitas. Angkasa Pura sering melakukannya disekitar bandara. Misalnya ada program bina lingkungan dari bandara disitu mereka melakukan sosialisasi. Selain itu uga ada rapat tentang komite keamaan penerbangan itu kita laksanakan setahun empat kali, jadi hal – hal yang menyangkut keselamatan penerbangan dibahas.

Dirjen Perhubungan Udara terhadap PT Angkasa Pura II, ada Kontrol Audit terhadap PT. Angkasa Pura, kalau setiap apa bapak yang saya wawancarai kurang mengetahui kurang tahu, tapi didalam program minmal ada setahun sekali, Ada juga survey kapanpun bisa.

1. Kantor PT. Indonesia Air Asia Cabang Bandung:[[27]](#footnote-27)

PT. Indonesia Air Asia bergerak dibidang jasa penerbangan, beridi di Tahun 2005. rute penerbangan perusahaan PT. Indonesia Air Asia sudah sampai ke Australia, ke Jedah juga sudah ada. perkembangan penerbangan di Indonesia menurut sudah cukup pesat.

Menurut PT. Indonesia Air Asia kasus kecelakaan penerbangan tidak terlalu banyak, memang ada tapi itu hal yang tidak bisa dihindarkan, banyak faktor juga yang menyebakan hal tersebut, bisa dari kebanyakan faktor cuaca buruk.

Tindak pidana kecelakaan penerbangan di Indonesia, dilihat dari penyebabnya dulu, mungkin adanya kelalaian dari pihak – pihak yang mengakibatkan terjadinya suatu tindak pidana. Tapi kecelakaan juga disebabkan oleh faktor cuaca, tapi semuanya dilakukan investigasi oleh pihak KNKT, KNKT akan menilai apakah penyebab kecelakaan terjadi karena tindak pidana atau cuaca. Ada pemeriksaan yang sangat detail. Hasil penyidikan bisa dibawa kepihak kepolisian. yang bertanggung jawab bila terjadi tindak pidana penerbangan adalah Pihak – pihak yang melakukan tindak pidana.

Penanggulangan tindak pidana penerbangan lebih kesiapan penerbang ke pilot, di lihat dari pesawat, semuanya terkait menurut saya. Kalau kami dipihak Air Asia *Safety* (keamanan) nomor satu semua persiapan dilakukan sebelum ke pesawat itu terbang adalah hal yang paling utama. Misalnya kami untuk pengecekan pesawa pun kalau transit di cek oleh *engineering*, misalnya kalau ada laporan ada mengalami kerusakan pihak kami langsung tangani, kalau pihak *engineering* memberitahukan tidak layak pesawat untuk terbang, maka maskapai tidak melakukan penerbangan terhadap pesawat tersebut, dari pada harus dipaksakan yang dapat mengakibatkan yang buruk. Perusahaan PT. Indonesia Air Asia ada kompensasi terhadap konsumen atau keluarga bila terjadi kecelakaan penerbangan.

Perusahaan PT. Indonesia Air Asia demi meningkatkan kualitas pelayanan konsumen yang baik agar terjamin kenyamanan keselamatan penerbangan, dilakukan perawatan pesawat secara rutin, selalu diadakan *training* (latihan) kepada semua staff yang terkait, pokoknya semuanya dibekali latihan yang sesuai, yang bisa mengetahui mengantisipasi problem.

Dirjen Perhubungan Udara melakukan audit kepada kru, *engineering* tehnik), penerbang , pokoknya semua pihak yang terkait. Setiap tahun mereka melakukan audit.

1. Wawancara dengan masyarakat :
2. Ibu Nursia Taha:

Penerbangan di Indonesia pada beberapa maskapai tidak berjalan dengan baik. Terutama pada saat bagasi penumpang pesawat, yang menurut Peraturan Pemerintah No. 3 Tahun 2001 Pasal 55 “terhadap bagasi dari penumpang yang batal berangkat atau bagasi yang tidak bersama pemiliknya, wajib dilakukan pemeriksaan keamanan ulang untuk diangkut dengan pesawat udara”. Ibu Nursia Taha pernah terbang dengan salah satu maskapai boeing 737 dan bagasi miliknya sering bermsalah yang pertama koper robek dan yang kedua koper ketinggalan dan sempat dinyatakan hilang dan masih banyak lagi yang Ibu Nursia Taha alami.

Hasil wawancara saya dengan Ibu Nursia mengenai kecelakaan pesawat menurutnya harusnya dapat dicegah dengan cara membangun komunikasi yang baik antara mekanik dengan pilot, kemudian dengan tidak melakukan penerbangan saat cuaca buruk. Apabila terjadi kecelakaan pesawat seharusnya manajemen dari maskapai tidak mengabaikan keselamatan penumpang. Tetapi adakalanya manajemen pesawat sering mengabaikan harus hukum harus bertindak tegas akan hal ini, makanya penumpang atau masyarakat pengguna jasa penerbangan pasrah saja, banyak doa.

Sesuai yang ibu Nursia Taha pernah baca Sanksi yang tepat untuk pihak yang melakukan tindak pida penerbangan, Harusnya pidana penjara atau pidana denda sesuai dengan tindak pidana yang dilakukan. Sanksi pidana penjara yang diberlakukan mulai dari paling singkat 1 tahun dan paling lama 15 tahun penjara dan pidana denda paling sedikit Rp. 100. 000. 000,00 (seratus juta rupiah) dan paling banyak Rp. 2.500.000.000,00 (dua miliar lima ratus juta rupiah). Dan untuk perusahaan maskapainya harus dibuat jera atau tutup selama beberapa bulan lalu membuat perjanjian agar tidak melakukan kelalaian lagi dan tidak mengabaikan keselamatan penumpang dan merekan lebih memperbaiki keselamatan penumpang. Itu juga kembali ke penumpangnya sendiri, memilih naik pesawat yang bagus manajemennya dan memperhatikan keselamatan atau naik pesawat yang murah tapi dengan perasaan tidak nyaman. Dan juga harus diberikan pidana agar jera kalau sekedar pecat emreka bisa masuk lagi dimaskapai yang lain dan mengulangi perbuatannya tersebut.

Pemerintah harus kembali mendengarkan aspirasi masyarakat yang terkena dampak dari kelalaian yang terjadi saat penerbangan. Terutama masyarakat pelaku industry maskapai dan konsumen pengguna jaa penerbangan. Sebab regulasi yang diterbitkan pemerintah harus mampu melindungi konsumen sekaligus membuka ruang bagi industry untukberkembang, dalam hal perlindungan konsumen pemerintah telah mengeluarkan regulasi yang cukup baik harus pula diimbangi dengan implementasi yang tegas dilapangan.

Sistem penerbangan apa yang harus diperbaiki, Para pihak yang melakukan tindak pidana harus dihukum sesuai aturan, dari pesawat juga fasilitasnya masih kurang nyaman, jadi harus dierikan kenyaman terhadap penumpang.

1. Ibu Ikha Wahyunita :

Dunia penerbangan di Indonesia masih sangat stadar menurut Ibu Ikha Wahyunita jika dibandingkan dengan penerbangan internasional lainnya, terutama untuk asalah *safety*.

Melihat beberapa kasus kecelakaan pesawat yang terjadi di Indonesia, tergantung penyebab kecelakaan tersebut. Jka kecelakaan disebabkan oleh maskapai atau instansi terkait seharusnya dikenakan sanksi.Sanksi yang tepat untuk pihak yang melakukan tindak pidana penerbangan harus sesuai aturan yang berlaku, tidak memihak.

Pemerintah perlu mengontrol regulasi penerbangan, agar penerbangan di Indonesia dapat terkontrol dengan baik, sehingga tidak ada lagi kelalaian yang terjadi dalam dunia penerbangan khususnya di Indonesia.

Sistem Penerbangan di Indonesia banyak yang harus diperbaiki, terutama untuk keselamatan, jadwal penerbangan yang sering *delay* dan tidak ada kompensasi yang baik untuk penumpang.

Prosedur keselamatan penerbangan terkadang merupakan hal – hal ynag sepele untuk dilakukan akan tetapi efeknya sangat besar dalam meningkatkan keselamatan penerbangan antara lain dengan menonaktifkan telepon genggam selama penerbangan berlangsung agar tidak mengganggu system navigasi pesawat tersebut. Ada juga hal – hal lain yang dapat dilakukan untuk meningkatkan keselamatan yaitu :[[28]](#footnote-28)

1. Memberikan sanksi yang jelas dan tegas terhadap pihak – pihak yang melakukan pelanggaran.
2. Meningkatkan kesejahteraan para pihak yang berhubungan dengan keselamatan penerbangan, misalnya adalah pemerintah menaikkan gaji pegawai ATC.
3. Banyak melakukan sosialisasi keselamatan, misalnya dengan menempel banyak poster yang menerangkan tentang pentingnya mematuhi prosedur penerbangan atau bisa juga melakukan sosialisasi pada masyarakat sekitar bandara untuk tidak bermain layang – layang dekat bandara karena akan berbahaya pada operasi penerbangan.

Kebiasaan – kebiasaan diatas penting karena menurut hasil penelitian tentang perilaku penumpang pesawat di berbagai Negara terhadap keselamatan penerbangan, diperoleh kesimpulan bahwa masih banyak para penumpang tidak mentaati peraturan *safety.* Yang pertama pada saat pesawat masih dlandasan pacu dan hendak *take off* penumpang di Indoensia masih sibuk dengan *hand phone* untuk ber-SMS-an, baru berhenti jika ditegur pramugari, dan pada saat landing (pesawat belum benar – benar berhenti) penumpang Indonesia sudah buru – buru menya;akan telepon genggam hanya untuk sekedar mengetahui apakah ada pesan yang masuk, yang kedua tidak pernah membaca *guidelines* tentang *aircraft safety*, baik berupa *manual book* atau pada tayangan TV sebelum take off. Yang ketiga pada saat pesawat belum benar – benar berhenti sudah berebut mengambil barang juga tidak memperhatikan pramugari memeragakan alat keelamatan, dan yang terakhir, penumpang membawa barang banyak melebihi batas yang dtentukan.[[29]](#footnote-29)

Melihat dari wawancara diatas, ada perbedaan pendapat antara masyarakat dengan pemerintah dimana, menurut pemerintah perkembangan dunia penerbangan sudah sangat baik, akan tetapi menurut masyarakat sebagai pengguna jasa penerbangan masih pelayanan keselamatan penerbangan masih kurang, apalagi mengenai kecelakaan pesawat penerbangan yang menurut pemerintah sampai saat ini belum ada tindak pidana yang mengakibatkan kecelakaan, akan tetapi menurut masyarakat itu sudah merupakan suatu tindak pidana, karena kcelakaan tersebut bukan hanya merupakan faktor alam saja bisa jadi akibat dari perbuataan manusia.

1. Hasil dan Pembahasan

## Eksistensi penerapan Undang-undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dikaitkan dengan kasus – kasus kecelakaan penerbangan di Indonesia.

1. Penerapan Undang – Undang No. 1 Tahun 2009 dikaitkan dengan Kasus – kasus kecelakaan penerbangan di Indonesia belum berjalan dengan baik, hal ini bisa dilihat dalam Pasal 1 angka 49 mengatur pengertian keselamatan penerbangan *(aviation security).[[30]](#footnote-30)* Menurut pasal tersebut keamanan penerbangan adalah “suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas dan prosedur”. Akan tetapi dikaitkan dengan kasus kecelakaan pesawat terbang di Indonesia, Pasal 1 angka 49 mengenai keamanan penerbangan peraturan tersebut tidak dijalankan sebagaimana mestinya, seperti kecelakaan Air Asia seharusnya pihak perusahaan penerbangan diberikan hukuman pidana, karena adanya suatu kelalaian dari pihak perusahaan yang melakukan jam penerbangan diluar jam terbang, dan terdapat kerusakan pada sistem didalam pesawat, dari kelalaian yang dilakukan oleh perusahaan mengakibatkan salah satu faktor kecelakaan pesawat tersebut, tetapi kenyataanya pihak perusahaan tidak dihukum sesuai Undang – Undang yang berlaku, seharusnya masyarakat sebagai pengguna jasa penerbangan diberikan perlindungan agar terciptanya keselamatan penerbangan yang tidak mengakibatkan kecelaakan pesawat.

Dilihat dari contoh kasus yang sudah penulis jabarkan, Asas – Asas yang berkaitan dengan dunia penerbangan adalah :

1. Asas legalitas

Asas ini menentukan bahwa tidak ada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana jika tidak ditentukan terlebih dahulu dalam Undang – Undang.[[31]](#footnote-31) Menurut asas ini setiap orang yang melakukan tindak pidana harus dapat mempertanggungjawabkan secara hukum perbuatannya itu. Apabila kita melihat kasus kecelakaan pesawat di Indonesia misalnya kasus kecelakaan pesawat Air Asia, seharusnya pihak yang melakukan tindak pidana penerbangan harus bertanggungjawab karena telah mengakibatkan kecelakaan pesawat.

1. Asas Fiksi Hukum

Berdasarkan Asas Fiksi Hukum menganggap bahwa semua orang tahu tentang hukum, sehingga ketidaktahuan seseorang akan hukum tidak dapat membebaskan orang itu dari tuntutan hukum.[[32]](#footnote-32)

Seharusnya pemerintah, penyedia regulasi jasa penerbangan, masyarakat seolah – olah dianggap mengetahui dan semua peraturan – peraturan yag sudah dicantumkan dalam peraturan perUndang – Undang No 1 Tahun 2009 tetang penerbangan. Maka dari itu tidak ada alasan bagi pihak – pihak yang berkaitan dengan penerbangan yang tidak mengetahui adanya suatu peraturan, kenyataanya pihak – pihak yang berkaitan dengan penerbangan baik konsumen, penyedia jasa penerbangan, seharusnya taat dengan pertuaran yang berlaku.

1. Asas Kepastian Hukum

Asas kepastian Hukum adalah suatu jaminan bahwa suatu hukum harus dijalankan dengan cara yang baik atau tepat, kepastian intinya tujuan utama dari hukum. Jika hukum tidak ada kepastian maka hukum akan kehilangan jati diri serta maknanya.[[33]](#footnote-33)Melihat dari kasus – kasus kecelakaan pesawat terbang yang sudah penulis jabarkan, terdapat kurangnya ketegasan terhadap kepastian hukum di Undang undang, dimana dalam kasus kecelakaan pesawat terbang yang sudah penulis jabarkan para pihak – pihak yang melakukan kelalaian yang seharusnya di beri hukuman pidana, hanya diberikan sanksi teguran hal ini menyebakan tidak menimbulkan efek jera bagi pelakunya, seharusnya ada kepastian hukum dalam dunia penerbangan.

1. Asas Manfaat

Hal ini juga berkaitan dengan asas manfaat, kemanfaatan hukum perlu diperhatikan karena semua orang mengharapkan adanya manfaat dalam pelaksaan penegakan hukum, jangan sampai penegakan hukum justru menimbulkan keresahan dimasyarakat, maka dari itu harus kepastian hukum terhadap pihak pihak penerbangan dan tidak berdampak keresahan yang ada d masyarakat.

1. Asas Keadilan

Keadilan hanya bisa dipahami jika ia diposisikan sebagai keadaan yang hendak diwujudkan oleh hukum, upaya untuk mewujudkan keadilan dalam hukum tersebut.[[34]](#footnote-34) Dalam dunia penerbangan, masyarakat belum merasakan suatu keadilan karena pihak – pihak pengguna jasa penerbangan tidak dihukum sesuai paraturan yang berlaku, seharusnya pihak maskpai penerbangan diberikan hukuman pidana, agar masyarakat merasakan suatu keadilan itu ada.maka dari itu pemerintah atau penegak hukum harus menciptakan suatu keadilan yang sebenar – benarnya dengan memberikan hukuman yang tepat kepada pihak – pihak yang melakukan tindak pidana dalam dunia penerbangan, karena masyarakat menginnginkan adanya rasa keadilan serta keselamatan kenyaman penerbangan yang terjamin.

Menurut penulis, penerapan Undang – Undang No. 1 Tahun 2009 dikaitkan dengan kasus – kasus kecelakaan pesawat terbang belum dijalankam dengan baik sebagai mestinya karena tiap kasus kecelakaan pesawat yang terjadi diakibatkan oleh faktor manusia, hanya diberikan sanksi pembekukan terhadap perusahaan, seharusnya diberikan sanksi pidana, agar tidak terjadinya lagi peristiwa kecelakaan pesawat yang menimbulkan banyak korban jiwa, dan juga agar pihak – pihak tertentu yang berkaitan dengan penerbangan tidak akan mengulangi lagi perbuatannya. Sehinga masyarakat atau penguna jasa penerbangan lebih merasa nyaman menggunakan jasa transportasi udara. Patut untuk dibuktikan bahwa kecelakaan yang terjadi merupakan kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia (*human factor*) sehingga dapat dimintakan pertanggungjawaban secara aspek pidana kepada pelaku tindak pidana tersebut.

Faktor keselamatan haarus diprioritaskan, baik oleh pemerintah misalnya ; menyempurnakan regulasi, pengawasan, penegakan hukum, maupun oleh maskapai penerbangan. Kelalaian dalam hal ini berdampak sangat merugikan, apakah bagi para pengguna jasa angkutan maupun bagi citra maskapai yang bersangkutan. Faktor kecepatan juga merupakan salah satu alasan penerbangan lebih diminati oleh para konsumen. Karena itu maskapai harus menguraangi sering terjadinya keterlambatan dalam jadwal terbang, kita semua tahu dan merasakan bagaimana buruknya pelayanan maskapai penerbangan kita kepadaa penumpang didalam pesawat dari mulai cara melayani penumpang sampai pada masalah sungguh sangat mempriatinkan atau memperhatikan

Dalam era globalisasi ini, kepastian, keadilan, dan efesiensi menjadi sangat penting. Tiga hal itu hanya bias dijamin dengan hukum yang baik.[[35]](#footnote-35) Dari pengertian tentang hukum tersebut, maka semuanya akan mengarah kepada penegakan hukum, yaitu merupakan kegiatan penyeresaian hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah/pandangan-pandangan menilai yang mantap dan mengejawantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan sebagai “*social engenering”,* memelihara dan mempertahankan sebagai (“*social control”*) untuk kedamaian pergaulan hidup.[[36]](#footnote-36)

## Upaya dalam rangka meminimalisir terjadinya tindak pidana yang dilakukan oleh subjek hukum penyedia regulasi jasa penerbangan di Indonesia dalam prespektif sosiologi hukum

Ada beberapa upaya yang harus dilakukan dari masing masing pihak yang ada didalam regulasi penerbangan, yang pertama yang sangat penting pemerintah sebagai pengawas dan sebagai payung hukum yang ada Negara Indonesia dimana harus melakukan pengawasan yang jelas terhadap perusahaan pelaku penerbangan dan konssumen sebagai prngguna jas penerbangan, apabila melakukan tindak pidana atau kelalaian yang berdampak mengganggu keselamatan penerbangan harus ada tindakan yang tegas dari pemerintahdan juga pemerintah juga berperan memberikan semua informasi semua keselematan penerbangan kepada masyarakat baik melalui media sosial ataupun sosialisasi terhadap masyarakat secara langsung yakni dengan cara pemerintah menyediakan posko – posko disetiap bandara di Indonesia agar masyarakat dengan mudah ditanya apabila ada yang tidak dipahami regulasi penerbangan, pemerintah juga harus melakukan pengecekan tegas terhadap armada – armada penerbangan yang masih layak operasi atau tidak layak operasi .yangkedua, perusahaan sebagai pelaku jasa penerbangan juga memilki peran yang sangat ppenting demi tercapainya keselamatan penerbangan di Indonesia, salah satu upaya yang harus dilakukan perusahaan adalah selalu meiliki visi untuk memberikan pelayanan terbaik kepada konsumen, kemudian mentaati undang – undang yang berlaku sebagai landasan keselamatan penerbangan, dan juga perusahaan harus ada kedispilinan terhadap jadwal penerbangan, karena sering kali terjadi monopoli jadwal penerbangan yang berdampak terhadap kerugian konsumen dari segi waktu dan kenyamanan, seharusnya juga perusahaan melihat kelayakan armadanya armada penerbangnya apabila tidak layak untuk beroperasi maka perusahaan tidak boleh memaksakan sebuah armada untuk beroperasi layak atau tidak layak, yang ketiga konsumen sebagai pengguna jasa penerbangan harus memiliki pemahaman yang baik terhadap regulasi penerbangan, dan juga konsumen harus turut serta menjaga kselamatan penerbangan dengan cara mengikuti prosedur penerbangan yang benar, konsumen harus berani jika ada pelanggaran yang dilakukan oleh penyedia jasa penerbangan harus berani harus menegur kepada pihak berwenang apabila ada unsur kelalaian yang dilakukan penyedia jasa penerbangan, dengan demikian apabila semua pihak yang terkait dalam regulasi penerbangan pemerintah, penyedia jasa penerbangan, dan konsumen berjalan dengan selaras dalam artian paham dengan hak kewajiban masing – masing maka akan tercipta keselamatan penerbangan yang baik di Indonesia.

Dilihat dari teori sosiologi hukum yang berkaitan dengan judul tesis penulis adalah :

1. Teori Struktural Fungsional

Didalam perspektif struktural fungsional, pengertian dan atau pemahaman mengenai masalah sosial dan penyebab terjadinya masalah sosial dari waktu ke waktu berubah seiring dengan adanya proses verifikasi dan fasifilkasi ilmu pengetahuan, walaupun ada perbedaan pemahaman terkait pengertian masalah sosial dan penyebabnya, mereka tetap memiliki pandangan yang sama mengenai fakta sosial (struktur sosial dan pranata sosial).

Para ahli penganut aliran struktural fungsional menilai bahwa struktur sosial dan pranata sosial tersebut berada dalam suatu sistem sosial yang terdiri atas bagian-bagian atau elemen-elemen yang saling berkaitan dan idealnya, saling menyatu dalam keseimbangan. Asumsi yang mendasari pemahaman tersebut adalah bahwa setiap struktur dalam sistem sosial, fungsional terhadap yang lain[[37]](#footnote-37) (fungsi tersebut dapat besifat positif maupun negatif). Dimana menurut penulis, pemahaman atau asumsi tersebut lahir berdasarkan penjabaran dari perilaku sosial itu sendiri, misalnya George Ritzer mempersepsikan bahwa perilaku sosial adalah perilaku keajegan dari individu yang terjadi di masyarakat. Dalam hal ini interaksi antar individu dengan lingkungannya akan membawa akibat perubahan perilaku individu yang bersangkutan.[[38]](#footnote-38) Mengingat syarat interaksi tersebut membawa pengaruh kepada suatu individu, maka apabila interaksi tersebut tidak mengakibatkan pengaruh apa pun, tentunya patut dicurigai bahwa interaksi tersebut sebenarnya tidak ada. Itulah sebabnya dalam kalimat selanjutnya Soetomo menyatakan bahwa “kalau tidak *fungsional* maka struktur itu tidak akan ada atau akan hilang dengan sendirinya.”[[39]](#footnote-39) Bila dikaitkan dengan judul tesis penulis, Teori Fungsional Struktural karena peraturan perundang – undangan tidak berjalan sebagaimana mestinya, pihak – pihak yang melakukan tindak pidana penerbangan yang mengganggu keselamatan penerbangan tidak dihukum sesuai peraturan yang berlaku, sedangkan menurut teori ini untuk mencapai tujuan tertentu yang lebih baik, yang lebih utama adalah kesejahteraan masyarakat, masyarakat sebagai pengguna transportasi udara menginginkan keselamatan dalam menggunakan jasa penerbangan. Sehingga diperlukan adanya interaksi antara Pemerintah dengan perusahaan penyedia jasa regulasi penerbangan misalnya apabila perusahaan melakukan perbuatan melawan hukum, maka pihak pemerintah maupun penegak hukum harus memberikan sanksi yang maksimal terhadap pihak perusahaan penyedia jasa regulasi penerbangan agar terciptanya keselamatan penerbangan. Begitu juga dengan pihak penyedia jasa regulasi penerbangan juga sering memberikan sosialisasi terhadap masyarakat mengenai pentingnya keselamatan penerbangan. Hal ini membuuat terjadinya tindakan sosial terbalaskan.

Menurut Max Weber, metode yang bisa digunakan untuk memahami arti – arti subjektif tindakan sosial seseorang adalah dengan Verstehen, istilah ini tidak hanya sekedar merupakan intropeksi yang Cuma bisa digunakan untuk memahami arti subjektif tindakan diri sendri, bukan tindakan subjektif orang lain. Sebaliknya apa yang dimaksud Weber dengan Verstehen adalah kemampuan untuk berempati atau kemampuan untuk menempatkan diri dalam kerangka berpikir orang lain yang perilakunya mau dijelaskan dan situasi serta tujuan – tujannya mau dilihat menurut perspektif itu.[[40]](#footnote-40) Maka dari itu melihat dari teori ini masing – masing pihak yang berkaitan dengan penerbangan mempunyai tugas dan fungsi masing – masing dan harus ada interaksi sosial untuk menciptakan kenyamanan keselamatan penerbangan, baik pemerintah, perusahaan penyedia regulasi jasa penerbangan serta masyaratakat.

1. Teori Konflik

Menurut Teori Konflik, Soetomo menyatakan bahwa perspektif ini pada prinsipnya dibangun dengan atas dasar paradigma yang sama dengan teori fungsional struktural yaitu paradigma fakta sosial. Walaupun demikian, pola pikir teori ini bertentangan dengan teori fungsional struktural, termasuk proposisi-proposisinya. Asumsi dasar dari Teori ini adalah wewenang dan posisi, yang keduanya merupakan fakta sosial, sehingga menilai bahwa masyarakat senantiasa berada dalam proses perubahan yang ditandai oleh pertentangan yang terus menerus diantara unsur-unsurnya, dimana setiap elemen memberikan sumbangan terhadap disintegrasi sosial dan keteraturan yang terdapat dalam masyarakat bukan karena masyarakat menjadikan nilai-nilai/norma yang ada sebagai pedoman melainkan karena adanya tekanan atau pemaksaan kekuasaan dari atas oleh golongan yang berkuasa.[[41]](#footnote-41)

Distribusi wewenang dan kekuasaan secara tidak merata menjadi faktor yang menentukan konflik sosial secara sistematik. Perbedaan wewenang merupakan suatu tanda adanya berbagai posisi dalam berbagai masyarakat. Kekuasaan dan wewenang menempatkan individu pada posisi atas dan posisi bawah dalam setiap struktur. Oleh karena wewenang itu saham maka setiap individu yang tidak tunduk terhadap wewenang yang ada akan terkena sanksi. Dengan demikian, sebetulnya masyarakat merupakan persekutuan yang terkoordinasi secara paksa. Lebih lanjut dikatakan, bahwa dalam masyarakat selalu terdapat golongan yang saling bertentangan, yaitu antara penguasa dan yang dikuasai. Masing-masing golongan dipersatukan oleh ikatan kepentingan nyata yang bertentangan secara subtansial. Pertentangan[[42]](#footnote-42) tersebut terjadi dalam situasi dimana golongan yang berkuasa berusaha mempertahankan status quo sedangkan golongan yang dikuasai berusaha untuk mengadakan perubahan-perubahan.

Menururt penulis Teori Konflik, dimana teori ini melihat adanya domunasi, koersi, dan kekuasaan dalam masyarakat. Dari beberapa kecelakaan penerbangan, dimana penyedia jasa penerbangan yang memiliki otoritas didalam maskapai penerbangan dan konsumen sebagai penguna jasa penerbangan sama – sama memiliki kepentingan masing – masing. Pihak perusahaaan memiliki kekuasaan dan kesewenang – wenangan terhadap konsumen dikarenakan konsumen sangat membutuhkan jasa penerbangan salah satu transportasi yang diunggulkan. Harusnya pihak perusahaan harus mementingkan keselamatan konsumen sebagai pengguna jasa penerbangan, tidak hanya mementingkan kepentingan sendiri. Dan pemerintah juga harus profesionalisme agar tidak lalai dalam menjalankan tugasnya.

1. Teori Pertukaran Sosial

Teori pertukaran sosial, dalam hubungan sosial terdapat unsur ganjaran, pengorbanan, dan keuntungan yang saling memengaruhi, artinya pihak – pihak yang termasuk melakukan tindak pidana penerbangan harus mematuhi peraturan perUndang – Undangan yang berlaku, Undang – Undang tersebut harus dijalankan sebagaimana mestinya. Teori ini menjelaskan bagaimana manusia memandang tentang hubungan kita dengan orang lain sesuai dengan anggapan diri manusia tersebut terhadap :[[43]](#footnote-43)

1. Keseimbangan antara apa yang diberikan ke dalam hubungan dan apa yang dikeluarkan dari hubungan itu
2. Jenis hubungan yang dilakukan.
3. Kesempatan memiliki hubungan yang lebih baik dengan orang lain.

Dlihat dari teori ini berkaitan dengan judul tesis, seperti yang sudah beberapa kali penulis jelaskan di halaman – halaman sebelumnya mengenai kasus kecelakaan Air Asia, kasus CitiLink, dan penerbangan lainnya, dimana pihak perusahaan yang tidak diberi hukuman pidana karena telah melakukan kelalaian yang mengakibatkan kenyamanan serta keselamatan penerbangan terganggu tetapi hanya diberikan sanksi teguran dan pembekukan sementara, hal ini yang menurut masyarakat tidak dapat meberikan efek jera bagi pelakunya, dan akan terus terulang – ulang lagi, maka dari itu harus diberikan hukuman yang sesuai dengn peraturan per Undang – Undangan yang berlaku kepada pihak yang menganggu keselamatan penerbangan. Dalam hal ini kelihatan dengan jelas ketika dijatuhi hukuman pidana bagi pelaku kejahatan. Artinya sebagai imbalan atas perbuatan yang dilakukan oleh pelaku kejahatan tersebut, maka kepadanya diberikan hukuman penjara., jika kejahatannya berat maka hukumannya juga harus berat.

Didalam ilmu hukum, adakalanya dibedakan antara kesadaran hukum dengan perasaan hukum. Perasaan hukum diartikan sebagai penilaian hukum yang timbul secara serta merta dari masyarakat dalam kaitannya dengan masalah keadilan. Kesadaran hukum lebih banyak merupakan perumusan dari kalangan hukum mengenai penilaian tersebut, yang telah dilakukan secara ilmiah. Jadi kesadaran hukum sebenarnya merupakan kesadaran atau nilai – nilai yang terdapat dalam manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang diharapkan ada.[[44]](#footnote-44) .

Melihat dari pengertian tersebut masyarakat sebagai pengguna jasa penerbangan, mereka memiliki kesadaran akan hukum serta mereka juga bisa memberikan penilaian mengenai hukum, maka dari itu masyarakat konsumen pengguna jasa penerbangan ketika mereka merasa dirugikan oleh pihak – pihak yang menganggu keselamatan penerbangan, mereka bisa merasakan adanya suatu ketidakadilan dimana pihak pemerintah maupun penegak hukum tidak memberikan hukuman yang maksimal sesuai peraturan per Undang – Undangan No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan kepada pihak yang melanggar peraturan tersebut, maka dari itu pemerintah maupun penegak hukum harus tegas dalam memberikan hukuman kepada pihak perusahaan penerbangan yang telah melakukan tindak pidana penerbangan, berupa sanksi pidana penjara yang maksimal, agar pihak pelaku tindak pidana penerbangan tidak akan mengulangi perbuatannya lagi dan keselamatan dalam dunia penerbangan tercapai.

1. Kesimpulan dan Saran

## Kesimpulan

1. Eksistensi penerapan Undang-undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dikaitkan dengan kasus – kasus kecelakaan penerbangan di Indonesia**.** Kesalahan manusia yang dapat menyebabkan timbulnya kecelakaan diminimalisir dengan dilakukannya pemeriksaan rutin dan berkala bagi para personel penerbangan, khususnya bagi para personel yang berkaitan langsung dengan aktivitas rutin penerbangan. Pemeriksaan secara berkala tersebut merupakan suatu kewajiban bagi setiap personel penerbangan yang telah memiliki sertifikat kecakapan ataupun lisensi sesuai dengan bidangnya masing-masing, hal tersebut lebih dipertegas dalam Pasal 223 ayat (1) Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009. Menurut penulis, penerapan Undang – Undang No. 1 Tahun 2009 dikaitkan dengan kasus – kasus kecelakaan pesawat terbang belum dijalankan dengan baik sebagaimana mestinya karena setiap kasus kecelakaan pesawat yang terjadi diakibatkan oleh faktor manusia, hanya diberikan sanksi pembekukan terhadap perusahaan, tidak diberikan hukuman maksimal sesuai dengan Undang – Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
2. Upaya dalam rangka meminimalisir terjadinya tindak pidana yang dilakukan oleh subjek hukum penyedia regulasi jasa penerbangan di Indonesia dalam prespektif sosiologi hukum, dilihat dari Teori Fungsional Struktural karena peraturan perundang – undangan tidak berjalan sebagaimana mestinya, pihak – pihak yang melakukan tindak pidana penerbangan yang mengganggu keselamatan penerbangan tidak dihukum sesuai peraturan yang berlaku, sedangkan menurut teori ini untuk mencapai tujuan tertentu yang lebih baik, yang lebih utama adalah kesejahteraan masyarakat, masyarakat sebagai pengguna transportasi udara menginginkan keselamatan dalam menggunakan jasa penerbangan. Yang ke dua dilihat dari Teori Konflik, dimana teori ini melihat adanya dominasi, koersi, dan kekuasaan dalam masyarakat. Dari beberapa kecelakaan penerbangan, dimana penyedia jasa penerbangan yang memiliki otoritas didalam maskapai penerbangan dan konsumen sebagai penguna jasa penerbangan sama – sama memiliki kepentingan masing – masing. Pihak penyedia jasa penerbangan memberikan pelayanan yang baik untuk menjamin keselamatan penerbangan, di satu sisi masyarakat sebagai pengguna jasa penerbangan juga harus mentaati dan mahami peraturan yang ada agar keselamatan dalam penerbangan tercapai. Dan yang ketiga adalah teori pertukaran sosial dimana pihak – pihak yang menganggu keselamatan penerbangan harus diberikan sanksi agar membuat pelaku jera sebagai imbalan atas perbuatannya.

## Saran

1. Seharusnya Undang – Undang No 1 Tahun 2009 tentang penerbangan harus dijalankan dengan baik dengan memberikan ketegasanb berupa sanksi pidana yang maksimal kepada pihak – pihak yang melanggar menganggu keselamatan penerbangan. dilihat dari kasus kecelakaan pesawat yang terjadi di Indonesia, seharusnya masing – masing pihak bertanggung jawab atas kesalahannya. Akan tetapi pihak yang melakukan tindak pidana penerbangan hanya sering diberikan berupa sanksi teguran, sehingga sanksi yang diberikan kepada pihak yang melanggar tidak dapat membuat jera seseorang, dalam dunia penerbangan jika terus diabaikan maka akan mengakibatkan kepercayaan masyarakat terhadap penerbangan berkurang, dan keselamatan kenyamanan dalam dunia penerbangan sudah tidak tercapai.
2. Dilihat dari teori fungsional struktural, teori konflik, dan teori pertukaran sosial. pemerintah harus lebih tegas berupa pemberian sanksi yang berat sesuai Undang – Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang dapat memberikan efek jera terhadap penyedia jasa penerbangan, agar pihak tersebut patuh terhadap Undang – Undang yang berlaku, masyarakat sebagai pengguna transportasi udara juga harus patuh terhadap Undang – Undang yang berlaku. Agar terciptanya keselamatan kenyamanan penerbangan serta keadilan dan masing – masing pihak tidak ada yang dirugikan.

**Daftar Pustaka**

AL. Wisnu Broto, dan G. Widiatama, *Pembaharuan Hukum Acara pidana*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2005

Agus Suryono, “*Fiksi Hukum Dalam Pembuatan Peraturan Perndanng-Undangan*”Tesis MA, (Jakarta : Universitas Al-Azhar Indonesia)

Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta : PT. Rineka Cipta, 1994

Bagir Manan, Pers, *Praduga tak Bersalah, Dan Hak Atas Informasi*, Varia peradilan No.303 Februari 2011

Carl Joachim Friedrich, *Filsafat Hukum Perspektif Historis*, Nuansa dan Nusamedia, Bandung, 2004

Chairul Huda, dari “*Tiada Pidana Tanpa Kesalahan*” menuju kepada “tiada pertanggungjawaban pidana tanpa kesalahan”, Kencana, Jakarta

Cst Kansil, Christine S.t Kansil,Engelien R,palandeng dan Godlieb N mamahit, Kamus Istilah Hukum, jakarta,Jala Permata Aksara, Jakarta,2009

David Jary dan Julia jary, *Sosiology Dictionary*, New York: HarperCollins, 1991

E. Suherman, *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*, Bandung : Alumni, 1984

Fence M. Wantu,“*Antinomi Dalam Penegakan Hukum Oleh Hakim*”,Jurnal Berkala Mimbar Hukum,Vol.19 No.3 Oktober 2007, Yogyakarta: Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada

George Ritzer, Sosiologi Ilmu Pengetahuan berparadigma Ganda

George Ritzer, *Teori Sosiologi* , Pustaka pelajar, Yogyakarta, 2012

IG.P. Mastra, *Manajemen Transportasi Udara*, Mitra Wacana Media, Jakarta,2016

Imam Syaukani dan A. Ahsin Thoari, *Dasar – Dasar Politk Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2010

Jimly Asshiddiqie, *Konstitusi & Konstitusionalisme Indonesia*, Edisi Revisi, Konstitusi Press, Jakarta, 2005

Martono K, *Hukum Penerbangan*, Mandar Maju, Bandung, 2009.

Martono K dan Ahmad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2010

Martono K, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Rajawali Pers, Jakarta, 2012

Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum, Masyarakat, dan Pembinaan Hukum Nasional,* Penerbit Binacipta, Bandung, 1995

Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta : PT. Rineka Cipta, 2000

Munir Fuady, *Teori – teori dalam Sosiologi Hukum*, Kencana Prenada Media Group,2013

Muladi dan Dwidja Prianto, *Pertanggung jawaban Pidana Korporasi*, Kencana, Jakarta,2010

M. Muhtarom, *Asas - Asas Hukum Perjanjian: Suatu Landasan Dalam Pembuatan Kontrak*, Jurnal Suhuf, Vol. 26, No. 1, Mei 2014

Otje Salman & Anthon F Susanto, *Beberapa Aspek Sosiologi Hukum*, Alumni,2008

Padmo Wahjono, *Indonesia Berdasarkan Atas Hukum*, Gahlia Indonesia,Jakarta, 1986

Pip Jones, *pengantar teori-teori sosial,* Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 1979

Purnadi Purbacaraka. Badan Kontak Profesi Hukum Lampung, *Penegakan Hukum dalam Mensukseskan Pembangungan*. Alumni, Bandung, 1997

RE. Baringbing, *Simpul Mewujudkan Supremasi Hukum,* Pusat Kajian Reformasi, Jakarta, 2001

Riduan Syahrani*, Rangkuma Intisari Ilmu Hukum*, Cara Aditya, Bakti, Bandung, 1999.

Ritzer, George, Sosiologi, Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda, (Judul Asli: Sociology A Multiple Paradigm Science), Boston: Allyn and Bacon, 1980

Roeslan Saleh. 1982. *Pikiran-pikiran Tentang Pertanggungjawaban Pidana*. Ghalia Indonesia. Jakarta.

Romli Atmasasmita, *Perbandingan Hukum Pidana*, Mandar Maju

Saifullah, *Refleksi Sosiologi Hukum*, Refika Aditama, Malang, 2006

Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum,*Citra Aditya Bakti, bandung, 2012

Sholeh Shonhaji*, Sosiologi Dakwah prespektif teoretik*, IAIN susan ampel press, Surabaya, 2011

Shidarta, *Moralitas Profesi Hukum Suatu Tawaran Kerangka Berfikir,*  PT Revika Aditama,2006

Soetomo, *Masalah Sosial dan Pembangunan*, Pustaka Jaya, 1995

Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 1983.

Sudikno Mertokusumo dalam H. Salim Hs, *Perkembangan Teori Dalam Ilmu Hukum*, , PT Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2010

Purnadi Purbacaraka, Badan Kontak Profesi Hukum Lampung, *Penegakan Hukum dalam mensukseskan Pembanguna*n, Alumni, Bandung, 1977.

RE. Baringbing, *Simpul Mewujudkan Supremasi Hukum*, Pusat Kajian Reformasi, Jakarta, 2001.

Sapardjaja Komariah E, *Ajaran Sifat Melawan Hukum Materil Pidana Indonesia: Studi Kasus Tentang Penerapan dan Perkembangan dalam Yurisprudensi*, Alumni, Bandung, 2003

Sudargo Gautama, Aneka Masalah Hukum Perdata Internasional, PT. Alumni, Bandung, 1985

Urry, John (2000). ["Metaphors"](http://books.google.co.uk/books?id=ogyDBobOHVEC&pg=PA23). *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. Routledge

Yesmil Anwar & Adang, *Pengantar Sosiologi Hukum*, PT Grasindo, Jakarta, 2008.

1. **Peraturan Perundang-undangan**

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang penerbangan.

Konvensi – Konvensi Internasional Penerbangan.

1. **Rujukan Elektronik**

[*hthttp://lawlowlew.blogspot.co.id/2013/07/hukum-udara-dan-angkasa-kejahatan.html,tp://plkhpidana.blogspot.co.id/2010/08/pengantar-hukum-pidana-dalam-penanganan.html*](http://plkhpidana.blogspot.co.id/2010/08/pengantar-hukum-pidana-dalam-penanganan.html)

<http://www.pengertianmenurutparaahli.com/pengertian-asas-kepastian-hukum/>

<https://musakazhim.wordpress.com/2007/05/07/utilitarianisme-penjelasan-singkat/>

<http://repository.unair.ac.id/11046/7/7.%20Bab%202.pdf>,

<http://artonang.blogspot.co.id/2016/01/tujuan-hukum.htm>

<http://afnerjuwono.blogspot.co.id/2013/07/keadilan-kepastian-dan-kemanfaatan.html>,

<http://freelists.org/post/ppi/ppiindia-Faktor-Penyebab-Kecelakaan-Penerbanga>

1. Pasal 1 Konvensi Chicago 1944 “*The Contracting states recognize that every sovereign State has complete*

 *and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*”. [↑](#footnote-ref-1)
2. Pasal 2 Konvensi Chicago 1944 “*For the purposes of this Convention the territory of State shall be deemed to be the areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State*”. [↑](#footnote-ref-2)
3. Pasal 1 Konvensi Paris 1919 “*The High Contracting Perties recognize that every power has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*”. [↑](#footnote-ref-3)
4. Martono, *Hukum Penerbangan*, Mandar Maju, 2009. [↑](#footnote-ref-4)
5. *Ibid* [↑](#footnote-ref-5)
6. *Ibid* , hlm. 4. [↑](#footnote-ref-6)
7. *Ibid*., hlm. 4. [↑](#footnote-ref-7)
8. *Ibid*, hlm. 6. [↑](#footnote-ref-8)
9. *Ibid*, hlm. 7. [↑](#footnote-ref-9)
10. *Ibid*, Hlm. 103 [↑](#footnote-ref-10)
11. Edi Suharto, *Analisis Kebijakan Publik*. Bandung, 2005. Alfa Bet, 2005. Hlm. 7 [↑](#footnote-ref-11)
12. Andi Hamzah, *Bunga Rapai Hukum Pidana dan Acara Pidana*, Jakarta, Ghalia Indonesia, Hlm. 20. [↑](#footnote-ref-12)
13. IG.P. Mastra, *Manajemen Transportasi Udara*, Mitra Wacana Media, Jakarta,2016, Hlm. 2 [↑](#footnote-ref-13)
14. Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta : PT. Rineka Cipta, 1994, Hlm. 39 [↑](#footnote-ref-14)
15. Bagir Manan, Pers, *Praduga tak Bersalah, Dan Hak Atas Informasi*, Varia peradilan No.303 Februari 2011, hlm.7. [↑](#footnote-ref-15)
16. Agus Suryono, “*Fiksi Hukum Dalam Pembuatan Peraturan Perndanng-Undangan*”Tesis MA, (Jakarta : Universitas Al-Azhar Indonesia), hlm. 1. [↑](#footnote-ref-16)
17. Cst Kansil, Christine S.t Kansil,Engelien R,palandeng dan Godlieb N mamahit, Kamus Istilah Hukum, jakarta,Jala Permata Aksara, Jakarta,2009, hlm. 385. [↑](#footnote-ref-17)
18. Carl Joachim Friedrich, *Filsafat Hukum Perspektif Historis*, Nuansa dan Nusamedia, Bandung, 2004, hal 239. [↑](#footnote-ref-18)
19. George Ritzer, *Teori Sosiologi* , Pustaka pelajar, Yogyakarta, 2012, Hlm. 178. [↑](#footnote-ref-19)
20. Yesmil Anwar & Adang , *Pengantar Sosiologi Hukum*, 2008, Hlm. 69. [↑](#footnote-ref-20)
21. Sholeh Shonhaji*, Sosiologi Dakwah prespektif teoretik*, IAIN susan ampel press, Surabaya, 2011, Hlm. 20. [↑](#footnote-ref-21)
22. *Ibid*, Hlm. 28. [↑](#footnote-ref-22)
23. Chairul Huda, dari “*Tiada Pidana Tanpa Kesalahan*” menuju kepada “tiada pertanggungjawaban pidana tanpa kesalahan”, Kencana, Jakarta, Hlm. 71. [↑](#footnote-ref-23)
24. Soerjono Soekanto, *Lock.cit*, hlm 8 [↑](#footnote-ref-24)
25. Wawancara dengan Kepala Bagian Hukum Cq. Dirjen Perhubungan Udara, Ryan Komala, Tempat Kementrian Perhubungan, Jakarta, Pada Tanggal 16 Maret 2017, Jam 13.00 WIB [↑](#footnote-ref-25)
26. Wawancara dengan Airport Security Junior Manager Husein Sastra Negara Cq. Angkasa Pura II Husein Sastra Negara, Reza Falevy, Tempat Bandara Husein Sastra Negara Bandung, Pada Tanggal 01 Maret 2017, Jam 11.00 WIB. [↑](#footnote-ref-26)
27. Wawancara dengan PT. Indonesia Air Asia Husein Sastra Negara International Airport, Bangkit Adi Winanto sebagai Station Head, Tempat Bandara Husein Sastra Negara Bandung, Pada Tanggal 01 Maret 2017, Jam 13.00 WIB. [↑](#footnote-ref-27)
28. Pepen Pendi, *Kupas Tuntas Penerbangan*, CV Budi Utama, Yogyakarta, 2016, Hlm 25. [↑](#footnote-ref-28)
29. Ibid, Hlm. 26. [↑](#footnote-ref-29)
30. K. Martono, *Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No.1 Tahun 2009,* Mandar Maju,Bandung, 2009, Hlm. 74. [↑](#footnote-ref-30)
31. Andi Hamzah, *Loc.Cit*. Hlm. 39. [↑](#footnote-ref-31)
32. Agus Suryono, Loc.Cit. Hlm. 1 [↑](#footnote-ref-32)
33. M. Muhtarom, *Loc.Cit*. Hlm. 50 [↑](#footnote-ref-33)
34. <http://lutpimajidi.blogspot.co.id/2014/10/penggunaan-asas-keadilan-dalam.html>, diakses Tanggal 02 Juni 2018, Jam 19.27 WIB [↑](#footnote-ref-34)
35. RE. Baringbing, *Simpul Mewujudkan Supremasi Hukum,* Pusat Kajian Reformasi, Jakarta, 2001, hlm. 5. [↑](#footnote-ref-35)
36. Purnadi Purbacaraka. Badan Kontak Profesi Hukum Lampung, *Penegakan Hukum dalam Mensukseskan Pembangungan*. Alumni, Bandung, 1997, hlm. 77 [↑](#footnote-ref-36)
37. Soetomo, *Masalah Sosial dan Pembangunan*, Pustaka Jaya, 1995, Hlm..14 [↑](#footnote-ref-37)
38. Ritzer, George, Sosiologi, Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda, (Judul Asli: Sociology A Multiple Paradigm Science), Boston: Allyn and Bacon, 1980, hlm. 110 [↑](#footnote-ref-38)
39. Soetomo, Op.Cit, hlm .15 [↑](#footnote-ref-39)
40. <http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/29782/Chapter%20II.pdf;jsessioni>, di akses tanggal 02 Juni 2017, Jam 19.37 WIB. [↑](#footnote-ref-40)
41. *Ibid*, hlm.32-33 [↑](#footnote-ref-41)
42. *Ibid*, Hlm..33 [↑](#footnote-ref-42)
43. Sholeh SHoanji, *Loc. Cit*. Hlm. 20 [↑](#footnote-ref-43)
44. Otje Salman dan Anthon F. Susanto*, Loc.Cit*. Hlm. 51 [↑](#footnote-ref-44)