

**URGENSI PEMBENTUKAN MAJELIS PROFESI PENERBANGAN DI
TINJAU DARI PASAL 364 UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009
TENTANG PENERBANGAN**

Dimitri Ilyasa

Mahasiswa Program S1 Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara

(Dimitriilyasa12@gmail.com)

Amad Sudiro

(*Corresponding Author*)

Dosen Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara Meraih Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Trisakti, Magister Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara, Doktor pada Fakultas Hukum Tarumanagara

(E-mail: Ahmads@fh.untar.ac.id)

Abstract

In the world of aviation, aircraft accidents often occur, especially in Indonesia, which are caused by factors such as weather, technical conditions of aircraft, airport technical conditions, human negligence, and various other causes. Due to human negligence, it is necessary to establish an Aviation Professional Council which will improve the competence of aviation personnel and uphold professional ethics in the Indonesian aviation world. Therefore, it is necessary to establish an Aviation Professional Council in Indonesia in accordance with Article 364 of Law Number 1 of 2009 concerning Aviation (hereinafter referred to as the Aviation Law) whose function is to provide administrative sanctions to flight personnel who are negligent or do not perform their profession according to procedures that cause aircraft accidents and provide legal protection for Aviation Personnel who are considered to have violated the code of ethics and or mis-procedures in carrying out their profession so that they are not subject to criminal or civil sanctions if in further investigation there is no indication of intent.

Keywords: *Aircraft, Aviation Profession Council, Aircraft Accident, Aviation Personnel*

Abstrak

Dalam dunia Penerbangan kecelakaan pesawat sering terjadi khususnya di Indonesia yang disebabkan faktor seperti cuaca, kondisi teknis pesawat, kondisi teknis bandara, kealpaan manusia,



dan berbagai macam penyebab lainnya, karena itu perlu ditingkatkannya kepedulian dari pemerintah dan pemilik pesawat, untuk mengurangi faktor kecelakaan yang disebabkan kelalaian manusia, perlunya dibentuk Majelis Profesi Penerbangan yang akan meningkatkan kompetensi personel penerbangan dan menegakan etika profesi di dunia penerbangan Indonesia. Karena itu perlu dibentuknya Majelis Profesi Penerbangan di Indonesia sesuai pasal 364 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut UU Penerbangan) yang fungsinya memberikan sanksi administratif kepada personel penerbangan yang melakukan kelalaian atau tidak melakukan profesinya sesuai prosedur yang menyebabkan kecelakaan pesawat dan upaya memberikan perlindungan hukum terhadap Personel Penerbangan yang dianggap melanggar kode etik dan atau mis-prosedur dalam melaksanakan profesinya sehingga tidak dikenakan sanksi pidana ataupun perdata jika dalam investigasi lanjutan tidak terdapat indikasi kesengajaan.

Kata kunci: Pesawat, Majelis Profesi Penerbangan, Kecelakaan Pesawat, Personel Penerbangan

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Penyebab Tidak pernah ada satu alasan tunggal yang menyebabkan kecelakaan pesawat. Meskipun penyebab independen tidak ada artinya, jika faktor penyebab digabungkan dengan variabel penyebab tambahan, masih dapat mengakibatkan kecelakaan pesawat yang mematikan dan kematian manusia. Banyak elemen, termasuk faktor manusia, pesawat itu sendiri, lingkungan, penggunaan pesawat, dan manajemen, berkontribusi pada kecelakaan penerbangan.¹ Ketika manusia disalahkan, mereka sering dianggap sebagai kapten penerbangan, padahal ini tidak benar karena semua orang yang terlibat langsung dalam menjalankan operasi penerbangan dianggap manusia. Mereka termasuk pengendali lalu lintas udara, petugas penerbangan, petugas operasi penerbangan, teknisi pesawat, anggota kru pesawat, dan individu lain yang mungkin terlibat dalam kecelakaan penerbangan sebagai salah satu alasan utama.²

Sejak tahun 1919, 156 pesawat dan 3105 orang tewas dalam kecelakaan tragis di Indonesia.³ Data yang sekarang tersedia menunjukkan kecenderungan terjadinya kecelakaan pesawat karena berbagai penyebab, termasuk cuaca, masalah teknis dengan pesawat dan

¹ H. K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2012) hal. 109.

² *Ibid.*, hal. 110

³ Aviation Safety Network, "Data Kecelakaan Pesawat", <https://aviation-safety.net/>, 26 Maret 2022.

bandara, kesalahan manusia, dan variabel lainnya. Untuk menentukan apa yang menyebabkan kecelakaan pesawat, penyelidikan harus segera dilakukan.

Pesawat Garuda Indonesia dengan nomor penerbangan GA-200 rute Jakarta-Yogyakarta merupakan salah satu ilustrasi kecelakaan pesawat sipil yang melibatkan awak pesawat. Saat itu, sebuah pesawat Boeing 737-400 di Bandara Adisutjipto melakukan hard landing di tengah landasan, terpental, lalu lepas landas di landasan 27. Pesawat kemudian terbakar. Berdasarkan hasil investigasi yang dirilis Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), B737 Garuda Indonesia melakukan pendekatan tajam. Fase pendaratan yang dikenal sebagai "*Approach*" terjadi saat pesawat mendekat dan turun untuk mendarat di landasan. Pendekatan yang stabil sering kali tetap berada dalam batas-batas kemiringan luncur (*glideslope*), ketinggian, dan toleransi kecepatan. Jalur geser yang paling aman adalah pada sudut 3 derajat terhadap landasan pacu. Pendekatan ini dianggap tidak stabil di atas 3 derajat ke atas. Marwoto yang akan diadili oleh Majelis Profesi Penerbangan atau Mahkamah Penerbangan Jusman Syafii Djamal, mantan Menteri Perhubungan periode 2007-2009, menyebutkan setelah Undang undang Penerbangan (selanjutnya disebut UUP) yang baru disahkan, polisi tidak bisa langsung menangkap pilot karena UUP mengharuskan KNKT menangani tahap awal kecelakaan itu. Awak pesawat akan diserahkan kepada Majelis Profesi Penerbangan (MPP) untuk dilakukan pemeriksaan lebih lanjut dan sanksi administratif jika terbukti melakukan tindak pidana; jika tidak ada indikasi tersebut, KNKT harus memberitahu polisi dan awak pesawat yang ditemukan melakukan kelalaian akan diberikan Hukuman atau sanksi administratif oleh MPP.⁴

Investigasi kecelakaan dan investigasi lanjutan terhadap kecelakaan pesawat udara sipil dimaksudkan untuk mengumpulkan informasi yang akan diolah dan dianalisis guna melakukan penelitian tentang penyebab kecelakaan pesawat udara sipil dan untuk menghentikan terjadinya kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama. Untuk memberikan kepastian hukum bagi terjaganya keamanan dan keselamatan penerbangan pada saat terjadi kecelakaan, UUPT mengatur mengenai investigasi kecelakaan. Agar peraturan

⁴ Detiknews "Menhub Dorong Pengacara Pakai UU 1/2009 bebaskan Pilot Marwoto", <https://news.detik.com/berita/d-1123986/menhub-dorong-pengacara-pakai-uu-12009-bebaskan-pilot-marwoto>, 18 April 2022

perundang-undangan mencerminkan keadilan bagi masyarakat dan menjunjung tinggi nilai-nilai kemanusiaan, khususnya bagi pengguna jasa angkutan udara untuk mencegah terjadinya kecelakaan angkutan udara, maka kepastian hukum, keadilan, dan kemanfaatan merupakan tujuan hukum yang harus diperhatikan dalam menciptakan peraturan baru, Hukum dan regulasi.

Bagian 358 hingga 363 dari UUP saat ini mengatur investigasi kecelakaan pesawat, sementara pasal 364 hingga 369 mengatur mengenai investigasi lanjutan yang dilakukan MPP. Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Penyelidikan Kecelakaan Transportasi memuat ketentuan lebih lanjut yang mengatur tentang penyidikan kecelakaan penerbangan dan penyidikan lainnya. Pasal 359 Ayat (1) UU P menyatakan bahwa “*hasil penyidikan tidak dapat dijadikan alat bukti dalam proses peradilan*”.⁵ Kemudian diperjelas dalam Pasal 48 PP Nomor 62 Tahun 2013 tentang Penyelidikan Kecelakaan Transportasi bahwa segala sesuatu yang berkaitan dengan seluruh proses penyidikan kecelakaan transportasi sampai dengan berita acara Pemeriksaan Kecelakaan Transportasi, yang terdiri dari: (a) pemberitahuan; (b) laporan awal; dan (c) laporan akhir, tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan. Selain itu diperjelas dalam Pasal 53 PP Nomor 62 Tahun 2013 tentang Penyelidikan Kecelakaan Transportasi bahwa ini merupakan kegiatan penelitian tentang penyebab kecelakaan transportasi dengan mengumpulkan, mengolah, menganalisis, dan menyajikan data secara objektif guna mencegah terjadinya kecelakaan transportasi selanjutnya dari memiliki penyebab yang sama. Namun tidak satupun catatan dari seluruh prosedur penyidikan Kecelakaan Transportasi, termasuk laporan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 39 ayat (2), dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses hukum. Tugas dan tanggung jawab MPP sebagaimana dijelaskan dalam UUP, meliputi beberapa hal, antara lain penegakan etika profesi dari seluruh personel yang terlibat di dalamnya dan sebagai wadah untuk melakukan proses mediasi antar penyelenggara jasa penerbangan, personel, dan pengguna jasa penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 365 dan Pasal 366 UUP Menjelaskan tentang tugas MPP.⁶

⁵ *Indonesia, Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956), Pasal 359.*

⁶ *Ibid.*, Pasal 365-366.

Untuk pembandingan dengan Majelis Profesi Penerbangan Indonesia, organisasi penerbangan dunia Internasional, *International Civil Aviation Organization* (ICAO) mendirikan Next Generation of Aviation Professionals (NGAP) yang diluncurkan pada tahun 2009 untuk membantu memastikan bahwa tersedia cukup profesional penerbangan yang memenuhi syarat dan kompeten untuk mengoperasikan, mengelola, dan memelihara sistem transportasi udara internasional di masa depan. Hal ini penting karena kontingen besar generasi profesional penerbangan saat ini akan pensiun, akses ke pelatihan dan pendidikan yang terjangkau semakin bermasalah, dan penerbangan bersaing dengan sektor industri lain untuk mendapatkan profesional yang sangat terampil. Kurangnya kompetensi yang selaras dalam beberapa disiplin penerbangan dan kurangnya kesadaran oleh “generasi berikutnya” tentang jenis pekerjaan penerbangan yang tersedia semakin menambah tantangan. Next Generation of Aviation Professionals (NGAP) menjadi perhatian segera bagi banyak pemangku kepentingan: maskapai penerbangan, penyedia layanan navigasi udara, bandara, pabrikan, penyedia pelatihan, universitas, dan lainnya. Menarik dan mendidik generasi profesional penerbangan berikutnya juga melibatkan kerja sama dengan pemangku kepentingan pendidikan dan tenaga kerja nasional dan internasional. Untuk mempromosikan dan mendapatkan pengaruh NGAP di antara semua pemangku kepentingan, sangat penting untuk mengadopsi pendekatan berbasis data yang membenarkan investasi sumber daya di masa depan dalam inisiatif NGAP. International Civil Aviation Organization (ICAO) awalnya meluncurkan program NGAP pada tahun 2009 untuk mengatasi perkiraan kekurangan profesional penerbangan. Karena pentingnya masalah NGAP, ICAO telah menetapkan bahwa sangat penting untuk memberikan dukungan yang lebih besar untuk pekerjaan ini dan, sebagai hasilnya, telah meningkatkan inisiatif NGAP menjadi Program ICAO. Program NGAP ICAO telah dimasukkan ke dalam Rencana Global ICAO, baik untuk keselamatan dan navigasi udara, serta Rencana Bisnis dan Program Kerja ICAO.⁷

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka permasalahan yang peneliti akan tulis adalah:

⁷Organisasi Penerbangan Internasional, “Next Generation of Aviation Professionals“, <https://www.icao.int/safety/ngap/Pages/NGAP-Programme.aspx>, 8 April 2022, hal 1

1. Bagaimana Urgensi pembentukan Majelis Profesi Penerbangan berdasarkan Pasal 364 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan?
2. Bagaimana Kewenangan dan Fungsi Majelis Profesi Penerbangan dalam penyelenggaraan penerbangan Indonesia?

C. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis Penelitian normatif atau doktrinal adalah metode yang digunakan untuk menganalisis masalah ini. Jenis Penelitian dengan menggunakan data sekunder atau penelitian kepustakaan sebagai landasan untuk pencarian topik-topik yang berkaitan dengan topik yang sedang diteliti oleh penulis.⁸

Penulis memilih jenis penelitian hukum normatif karena dalam bahasan skripsi ini menggunakan teori hukum dan peraturan hukum positif guna mengetahui bagaimana kebijakan terhadap tindakan kesalahan atau kelalaian dalam Majelis Profesi Penerbangan.

2. Spesifikasi Penelitian

Jenis penelitian yang akan digunakan dalam skripsi ini adalah penelitian deskriptif analisis, yaitu melihat masalah atau berkonsentrasi pada masalah sebagaimana adanya pada saat pelaksanaan penelitian sebelum mengolah dan menganalisis temuan untuk membentuk kesimpulan.⁹ Khusus mengenai peraturan-peraturan yang berkaitan dengan hukum udara, penulis berusaha untuk menjelaskan secara tepat dengan masalah yang penulis sedang teliti..

3. Jenis dan Teknik Pengumpulan Data

⁸ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006) hal. 13-14.

⁹ Sugiyono, *Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, (Bandung :Alfabeta, 2009). hal. 29.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Dalam bidang hukum, data sekunder dapat dibedakan menjadi:¹⁰

- a) Bahan Hukum primer, sumber hukum primer yang memberikan standar dasar, seperti peraturan perundang-undangan lain yang memiliki ketentuan hukum yang berkaitan dengan topik yang penulis sedang teliti, seperti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
- b) Bahan hukum sekunder, atau dokumen hukum yang dapat menjelaskan dokumen hukum primer. Literatur hukum, seperti tesis, skripsi, disertasi hukum, dan jurnal hukum, merupakan mayoritas sumber hukum sekunder. Kamus hukum dan komentar tentang putusan pengadilan adalah sumber daya lebih lanjut. Temuan penelitian, buku, jurnal ilmiah, surat kabar, dan berita online merupakan contoh bahan hukum sekunder yang akan digunakan dalam penelitian ini.
- c) Bahan hukum tersier, seperti kamus dan ensiklopedia, merupakan sumber hukum yang dapat membantu dan memperjelas sumber hukum dasar dan tersier.¹¹ Dalam penelitian ini, sumber hukum tersier dapat membantu dalam mencari informasi yang bersangkutan dengan judul yang sedang diteliti oleh penulis.

4. Pendekatan Penelitian

Dengan mengevaluasi semua peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan masalah hukum yang sedang dibahas tentang kebijakan MPP mengenai kesalahan atau kelalaian pilot yang mengakibatkan kecelakaan dalam

¹⁰ Suteki dan Galang Taufani, *Metodologi Penelitian Hukum: Filsafat, Teori dan Praktik*, (Depok: Rajawali Pers, 2018), hal. 215.

¹¹ Mukti Fajar Nur Dewata dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2017), hal. 134.

hukum penerbangan, penulis menggunakan pendekatan hukum untuk melakukan penelitian ini.¹²

5. Teknik Analisis Data

Metode deduktif yang digunakan untuk menganalisis suatu subjek secara umum sebelum mengarah pada pembahasan yang mendetail, adalah strategi analisis data yang akan digunakan oleh peneliti. Deduksi, menurut Saifuddin Azwar, adalah proses menyimpulkan suatu mata rantai yang sebelumnya tidak terlihat berdasarkan prasangka yang sudah ada sebelumnya.¹³ Pendekatan deduktif adalah proses yang dimulai dengan ide yang luas dan kemudian memusatkan perhatian pada sesuatu yang spesifik dengan menggunakan bukti yang tersedia. Amiruddin dan Zainal Asikin memberikan penjelasan tentang penyimpangan hukum deduksi dari hukum.¹⁴

Penelitian ini menggunakan teknik deduktif untuk membahas Majelis Profesi Penerbangan dan Hukum Penerbangan secara umum guna lalu berfokus untuk menemukan jawaban dari permasalahan yang dibahas yaitu tentang kebijakan Majelis Profesi Penerbangan terhadap tindakan kesalahan atau kelalaian awak pesawat udara yang mengakibatkan kecelakaan dalam hukum penerbangan.

II. PEMBAHASAN

A. Urgensi Pembentukan Majelis Profesi Penerbangan

Indonesia adalah negara yang terdiri dari kepulauan, dari pernyataan tersebut bahwa transportasi udara sangat penting bagi Indonesia karena merupakan negara

¹² Peter Mahmud Marzuki, *Op.Cit.*, hal. 136.

¹³ Saifudin Azwar, *Metode Penelitian*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2007), hal. 40.

¹⁴ Amirudin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2006), hal. 18.



kepulauan dengan dua pertiga daratannya tertutup air. Sebagai jalur utama perjalanan udara internasional, kepulauan Indonesia memerlukan pengelolaan khusus, khususnya dalam hal ketentuan hukum, agar pengoperasian pesawat udara dapat berjalan sesuai dengan norma dan komitmen nasional maupun internasional.

UUP mengatur hal-hal yang berkaitan dengan penerbangan. Pemanfaatan ruang udara, pesawat udara, angkutan udara, bandar udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta prasarana penunjang dan fasilitas umum lainnya, merupakan bagian dari industri penerbangan. Dalam rangka mendukung, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional, memperkuat terwujudnya wawasan nusantara, dan meningkatkan ketahanan nasional, penerbangan digunakan sebagai moda transportasi dengan tujuan memperlancar arus orang dan/atau barang. melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi penerbangan nasional.

Bahkan, maskapai nasional terus bergelut dengan sejumlah persoalan. Ada beberapa elemen yang melingkupinya, antara lain kurangnya pengetahuan para pemilik pesawat dan korporasi mengenai pengembangan sistem keselamatan yang efisien di lapangan. Mayoritas undang-undang penerbangan tetap fokus pada sertifikasi, yang hanya sebagai kertas. Pengawasan pemerintah terhadap penerapan dan pelaksanaan aturan keselamatan penerbangan yang tidak merata.

Pemusatan strategi bisnis yang mengandalkan biaya murah namun tidak memperhatikan kepentingan penumpang dan pengguna jasa penerbangan menjadi penyebab banyaknya masalah manajemen penerbangan di Indonesia hingga saat ini. Mesin dan badan pesawat harus dalam keadaan baik untuk dianggap layak terbang. Awak pesawat harus berkualitas dan berpengalaman. Perlengkapan keselamatan, termasuk pelampung, sabuk pengaman, dan perlengkapannya, dalam kondisi baik dan sesuai dengan peraturan. Selain itu, pesawat harus dalam kondisi baik saat berada di udara. Namun, kondisi ini jarang terpenuhi.

Oleh karena itu, pemerintah harus membuat sistem untuk melacak riwayat kecelakaan bagi maskapai yang mengabaikan peraturan keselamatan, yang berdampak pada izin perusahaan. Tantangan kapitalisasi maskapai dalam memperbaharui dan mempertahankan armada harus didukung oleh ketersediaan finansial untuk menjamin kelangsungan hidup pesawat.

Peristiwa kecelakaan pesawat saat ini ditangani secara administratif dan dokumenter, yang tidak membahas penyebab mendasar dari masalah keselamatan pesawat. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia belum mempunyai "Mahkamah Penerbangan/Majelis Profesi Penerbangan". Akibatnya, kasus-kasus yang melibatkan kecelakaan pesawat dikirim ke Pengadilan Umum ketika terjadi. Namun, putusan pengadilan yang menangani kesulitan hukum akibat kecelakaan penerbangan seringkali dianggap tidak memuaskan karena baik Hakim maupun Jaksa yang menangani kasus tersebut tidak memahami dengan baik situasi yang menyebabkannya..

Pada setiap terjadi kecelakaan moda transportasi, selalu ada sebab dan akibat yang ditimbulkan, bisa disebabkan oleh manusia dan mengakibatkan korban jiwa, bisa juga merugikan harta dan jiwa sekaligus. Untuk menentukan siapa yang salah dan penyebab dalam kecelakaan transportasi dibutuhkan suatu proses investigasi yang sangat detail dan hati-hati, maka dari itu setiap moda transportasi harus mempunyai mahkamah sendiri agar terhindar dari sanksi pidana dan perdata jika tidak ada unsur kesengajaan.

Pembentukan Majelis ini sebagai suatu *tools* atau alat untuk melaksanakan penyelidikan lanjutan terkait dengan penegakan etika profesi, pelaksanaan mediasi dan penafsiran regulasi. Nawa cita pembentukan Majelis Profesi Penerbangan ini dalam UU No. 1 tahun 2009 pada mulanya mengambil contoh yang dilaksanakan pada transportasi laut, yaitu telah dibentuknya Mahkamah Pelayaran yang memiliki tugas dan fungsi serupa dengan yang diamanatkan untuk Majelis Profesi Penerbangan. Untuk lebih komprehensif dan independen serta dalam perspektif

penegakan etika profesi tenaga transportasi, sebenarnya seluruh sektor transportasi memerlukan untuk adanya satu badan Mahkamah Transportasi yang didalamnya akan mencakup Penerbangan, Pelayaran, Darat dan Perkeretaapian.

Pada moda transportasi pelayaran, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 2021 terdapat mahkamah pelayaran yang berfungsi untuk

1. Pelaksanaan kegiatan meneliti sebab kecelakaan kapal dan menentukan ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh nakhoda dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal;
2. Pelaksanaan sidang pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal;
3. Penyusunan rekomendasi pengenaan sanksi administratif atas kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh nakhoda dan/ atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal;
4. Pemberian dukungan administratif dan teknis Mahkamah Pelayaran; dan
5. Penyusunan evaluasi dan pelaporan kegiatan di lingkungan Mahkamah Pelayaran.

Pada fungsi-fungsi tersebut, dapat kita telaah lihat bahwa adanya mahkamah pelayaran ini sebenarnya untuk menghindarkan terjadinya suatu kriminalisasi dan sanksi perdata secara khusus terhadap nakhoda/perwira kapal, sehingga apabila mereka terbukti bersalah di persidangan mahkamah pelayaran, hanya merekalah yang berwenang untuk mengenakan sanksi yang pantas untuk mereka. Apabila kita kaitkan dengan penerbangan, kriminalisasi terhadap pilot hampir terjadi pada kasus pesawat Garuda GA-200 rute Jakarta-Yogyakarta, yang dimana pilot bernama Marwoto hampir dijatuhkan hukuman, tetapi permasalahan ini dapat dikaitkan dengan *just culture*.

Menurut definisi Reason tentang "*Just Culture*," jelas bahwa mereka yang menganutnya tidak menghukum mereka yang bertindak, gagal bertindak, atau membuat keputusan karena ketidaktahuan atau pengalaman, tetapi mereka tidak menerima perilaku tidak bertanggung jawab yang mengarah pada pelanggaran. ,

termasuk perilaku destruktif (menghancurkan).¹⁵ Dengan menumbuhkan suasana saling percaya, *Just Culture* mendorong setiap orang untuk berbagi pengetahuan tentang apa pun yang akan meningkatkan keselamatan mereka. ditawarkan untuk penyediaan informasi tersebut dapat menginspirasi subjek dan, pada gilirannya, secara tidak langsung, orang lain, untuk dapat memberikan informasi yang lebih akurat dan. Semua pemangku kepentingan dalam situasi ini, termasuk individu dan organisasi, harus menyadari batasan antara kesalahan yang dapat ditoleransi dan yang tidak. Ilustrasi nyata dapat dilihat di lingkungan Garuda Indonesia, di mana setiap orang yang melaporkan bahaya akan menerima surat tanggapan dan pembaruan tentang cara penanganan bahaya yang dilaporkan. apabila orang tersebut secara aktif menghasilkan laporan berkualitas tinggi akan diberikan *reward* (penghargaan). Menurut *Just Culture*, setiap orang memiliki tanggung jawab untuk memperingatkan orang lain tentang bahaya apa pun yang mungkin mereka hadapi. Bukan sesuatu yang diharapkan dalam masyarakat kita untuk memiliki rasa apatis atau lepas tangan karena merasa itu adalah kewajiban mereka. Selain itu, pimpinan terlapor tidak memiliki kewenangan untuk menghukum orang yang menyampaikan laporan. Setiap orang merasa seolah-olah mereka berkontribusi untuk mempertahankan keselamatan di lingkungan masing-masing ketika ada rasa percaya antara orang dan bisnis, dan antara bisnis dan karyawan mereka (termasuk hubungan antara atasan dan bawahan). Misalnya, ketika seseorang menemukan tumpahan air di tangga, mereka harus segera membersihkannya atau setidaknya memasang tanda peringatan di sekitarnya untuk mencegah orang lain tergelincir (tindakan reaktif). Apapun posisi dan jabatan orang itu, tidak masalah. Dia kemudian menyampaikan informasi tersebut ke orang atau unit yang aktif. Menunggu petugas kebersihan secara tidak sengaja menyebabkan orang lain tersandung bukanlah ide yang baik..

¹⁵ Air Navigation Indonesia “Safety Bulletins Just Culture“, <https://www.airnavindonesia.co.id/cfind/source/files/magazine/news%20edisi%205.pdf>, 16 Juni 2022

Sesuai dengan penjelasan *just culture* diatas, kita bisa menghubungkan dari teori *just culture* yang menyebutkan bahwa operasional penerbangan itu tidak diperbolehkan dihukum hanya karena unsur kelalaian kecuali ada indikasi kesengajaan dan kecerobohan dari hasil investigasi yang dilakukan oleh KNKT. Namun yang terjadi saat itu pasca jatuhnya pesawat Garuda GA-200 langsung dilakukan tindakan penyidikan ke ranah pidana oleh Aparat Penegak Hukum. Kriminalisasi pada personel penerbangan tersebutlah yang turut mendorong diaturnya pembentukan Majelis Profesi Penerbangan di dalam UUP.

Jika kita kaitkan dengan Teori kepastian hukum dalam Undang-Undang no 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menekankan bahwa Majelis Profesi Penerbangan sudah seharusnya dibuat dari dulu untuk mendukung kelancaran jalannya sistem penerbangan di Indonesia. Jika gagasan tentang keuntungan hukum ini dapat dipercaya, maka tujuan hukum adalah untuk melindungi orang secara aktif dan pasif. Sementara mengejar tindakan sewenang-wenang dan hak ketika bertindak pasif, menciptakan kondisi manusia ketika bertindak aktif melibatkan upaya untuk mempengaruhi proses alam. Oleh karena itu, keputusan untuk membuat MPP berdasarkan UUP akan menguntungkan baik bagi masyarakat maupun pemerintah.

Kriminalisasi dalam dunia penerbangan sangatlah sensitif, maka dari itu diperlukan suatu mahkamah yang berhak untuk menindaklanjuti kasus-kasus kecelakaan pesawat, sehingga masyarakat dan pemerintah mengetahui dengan seksama apa dan siapa yang menyebabkan pesawat tersebut kecelakaan, apakah benar disebabkan oleh manusia atau hal lainnya, seperti faktor alam dll. Filosofi dibutuhkanannya penegakan etika profesi dan kompetensi personel di penerbangan melalui penerbangan melalui pembentukan MPP dimulai dari teori *just culture* yang menyebutkan bahwa operasional penerbangan itu tidak diperbolehkan untuk dihukum hanya karena unsur kelalaian kecuali ada indikasi kesengajaan dan kecerobohan dari hasil investigasi yang dilakukan oleh KNKT. Sehingga pembentukan lembaga ini

ditempuh sebagai upaya memberikan perlindungan hukum terhadap Personel Penerbangan yang dianggap melanggar kode etik dan atau mis-prosedur dalam melaksanakan profesinya sehingga tidak dikenakan sanksi pidana ataupun perdata.

Pada pembentukannya, suatu lembaga harus mempunyai anggota-anggota yang berkompoten dan ahli dalam bidangnya, maka dalam membentuk MPP harus diisi oleh anggota-anggota yang berkompoten, sesuai yang termaktub dalam pasal 367 UUP, yaitu unsur profesi; pemerintah; dan masyarakat yang ahli di bidang hukum, pesawat, navigasi, bandara, kedokteran dan PPNS.¹⁶ Oleh sebab itu, lembaga ini adalah lembaga *ad hoc*, yaitu suatu lembaga yang dibentuk dalam jangka waktu tertentu dan dalam rangka yang khusus. Sehingga para pemerintah dan ahli tersebut hanya dipanggil jika dibutuhkan dalam kasus yang perlu adanya penanganan dan penegakan oleh MPP.

Menurut salah satu narasumber yang penulis wawancara yaitu Ryan Muhammad Cahaya Komala selaku Perancang Peraturan Perundang-undangan, Bagian Hukum - Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mengapa Majelis Profesi Penerbangan sampai saat ini belum dibentuk dikarenakan Pembentukan majelis profesi sebagaimana amanah dalam Pasal 364 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dibentuk oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) apabila dibutuhkan, dengan kata lain bahwa majelis ini bukan suatu lembaga permanen (*Ad hoc*).

Namun demikian, dengan adanya kewenangan yang diberikan Undang-Undang Penerbangan Pasal 364 kepada KNKT untuk membentuk Majelis Profesi Penerbangan membenturkan KNKT dengan ketentuan dalam Annex 13 Chicago Convention. Sebagaimana diatur oleh *Annex 13 Chicago Convention* tentang

¹⁶ Indonesia, Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956), Pasal 367



Accident and Investigation yang diadopsi ke peraturan nasional melalui *Civil Aviation Safety Regulation Part 830* (CASR Bagian 830) menyebutkan bahwa tujuan utama investigasi kecelakaan dan insiden serius ditujukan sebagai upaya pencegahan terjadinya kecelakaan dan insiden serius serta bukan untuk mencari kesalahan atau digunakan sebagai dasar tuntutan pengadilan dan pertanggungjawaban. Sehingga berdasarkan pada *Final Report ICAO Coordinated Validation Mission* pada Oktober 2017 menyatakan bahwa Pemerintah Indonesia direkomendasikan untuk melakukan perubahan terhadap *Primary Aviation Law* dalam hal ini Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terkait dengan ketentuan untuk menjamin bahwa KNKT tidak terlibat dalam tindakan penegakan hukum, dan kewenangan bagi KNKT dan investigatornya untuk dapat mengakses dan berwenang terhadap lokasi kecelakaan dan puing-puing pesawat.

B. Kewenangan dan Fungsi Majelis Profesi Penerbangan dalam penyelenggaraan penerbangan Indonesia

Berdasarkan UUP pasal 365 Majelis Profesi Penerbangan Memiliki Fungsi sebagai berikut:

1. Menegakkan etika profesi dan kompetensi personel penerbangan;
2. Melaksanakan mediasi antara penyedia jasa penerbangan;
3. Menafsirkan penerapan regulasi di bidang penerbangan

Berdasarkan UUP pasal 368 Majelis Profesi Penerbangan memiliki Kewenangan sebagai berikut:

1. Memberi rekomendasi kepada Menteri untuk pengenaan sanksi administratif atau penyidikan lanjut oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS)
2. Menetapkan keputusan dalam sengketa para pihak dampak dari kecelakaan atau kejadian serius terhadap pesawat udara.

3. Memberikan rekomendasi terhadap penerapan regulasi penerbangan

Bahwa salah satu tugas Majelis Profesi Penerbangan yaitu menegakkan etika profesi dan kompetensi personel penerbangan itu sangat dibutuhkan perannya di dalam sistem penerbangan, karena pada dasarnya lembaga ini dibentuk untuk mengurangi personel penerbangan yang melakukan mis-prosedur atau melakukan kelalaian dalam melaksanakan profesinya.

Tugas yang kedua yaitu melaksanakan mediasi jika ada sengketa yang melibatkan dan kecelakaan pihak penyedia jasa penerbangan. Mediasi sendiri adalah suatu penyelesaian sengketa dengan proses perundingan untuk memperoleh kesepakatan para pihak yang dipimpin oleh Mediator.¹⁷ Pada tugas yang kedua dapat kita ambil dari kasus GA200 yang melibatkan pilot marwoto, seharusnya kasus tersebut tidak dibawa ke pengadilan, melainkan diselesaikan oleh MPP, tetapi pada saat itu MPP belum dibentuk, jadi pengadilan lah yang menangani kasus tersebut.

Mendefinisikan dengan jelas bagaimana menerapkan aturan dan undang-undang yang berkaitan dengan industri penerbangan adalah langkah ketiga. Untuk menilai ruang lingkup aturan tentang peristiwa tertentu, interpretasi adalah metode penemuan hukum yang menawarkan penjelasan yang jelas tentang kata-kata hukum. Metode penafsiran ini merupakan suatu cara atau alat untuk menentukan apa yang disebutkan oleh hukum. Menemukan hukum dari segi peraturan yang ada dimana penerapannya pada situasi tidak jelas dilakukan melalui interpretasi.¹⁸

Interpretasi atau penafsiran ini dapat dilakukan dengan beberapa metode, yaitu secara:

1. Gramatikal, yaitu penafsiran menurut bahasa sehari-hari.

¹⁷ <https://pa-tigaraksa.go.id/pengertian-dan-ruang-lingkup-mediasi/>

¹⁸

<https://www.hukumonline.com/klinik/a/arti-penafsiran-hukum-iargumentum-a-contrario-i-lt58b4df16aec3d>



2. Historis, yaitu penafsiran berdasarkan sejarah hukum.
3. Sistematis, menafsirkan undang-undang sebagai bagian dari keseluruhan sistem perundang-undangan.
4. Teleologis, yang sesuai dengan maksud dan tujuan masyarakat..
5. Perbandingan hukum, yaitu, dengan membandingkannya dengan standar hukum negara lain.
6. Futuristic, khusus antisipatif, yang diatur dengan peraturan yang belum berlaku..

Jadi MPP bisa menginterpretasi secara detail tujuan dan maksud dari peraturan yang berhubungan dengan penerbangan.

Pembahasan selanjutnya mengenai kewenangan-kewenangan yang dimiliki oleh MPP. Kewenangan pertama yaitu pemberian rekomendasi sanksi administratif dan penyidikan lanjutan oleh PPNS, yang menjelaskan bahwa MPP mempunyai kewenangan untuk memberikan saran sanksi administratif kepada pihak yang terbukti salah, dan juga memberikan perintah kepada PPNS untuk melakukan penyidikan lanjutan, sehingga bisa terbukti personel penerbangan ini melakukan kelalaian atau kesengajaan yang merupakan penyebab utama terjadi suatu kecelakaan pesawat.

MPP juga memiliki kewenangan kedua, yaitu memutuskan perselisihan antara para pihak dan akibat dari suatu kecelakaan atau kejadian besar pada pesawat udara ketika penyelidikan lebih lanjut telah selesai. MPP mempunyai wewenang selayaknya sebuah pengadilan untuk menjatuhkan sanksi administratif jika terbukti melakukan kelalaian atau kesalahan dalam melaksanakan profesinya.

Kewenangan yang ketiga yaitu bertugas membuat saran untuk penerapan di dalam dunia penerbangan. Pemerintah telah memberikan izin kepada MPP untuk menasihati dan menyarankan perubahan cara peraturan penerbangan dilakukan.

III. PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian diatas, dapat disimpulkan Bahwa MPP/Mahkamah penerbangan harus dibentuk sesuai dengan UUP, mengingat pada teori kepastian hukum, bahwa suatu peraturan harus dijalankan sesuai dengan peraturan yang ada. Selain itu MPP mempunyai fungsi dan wewenang yang sangat penting di sistem penerbangan Indonesia, sehingga pembentukannya merupakan suatu urgensi yang harus dilaksanakan. Adanya MPP juga membuat masyarakat merasakan makin percaya dan menimbulkan rasa aman terhadap transportasi udara karena adanya penegakan etika profesi dan kompetensi personel pesawat terbang.

Selain itu Majelis Profesi Penerbangan mempunyai fungsi dan kewenangan yang sangat penting bagi ruang lingkup penerbangan di Indonesia, karena fungsi dan kewenangan mereka dapat melindungi personel penerbangan dari terjadinya kriminalisasi, dan menimbulkan rasa makin percaya masyarakat terhadap personil penerbangan di Indonesia.

B. Saran

1. Pemerintah segera membentuk MPP (Majelis Profesi Penerbangan) di Indonesia karena mahkamah ini nantinya menjadi wadah terhadap para ahli untuk dapat menyampaikan pendapatnya kepada penegak hukum, dan karena MPP mempunyai tugas dan wewenang yang sangat berpengaruh di penyelenggaraan penerbangan di Indonesia
2. Berdasarkan pada Final Report ICAO Coordinated Validation Mission pada Oktober 2017 menyatakan bahwa Pemerintah Indonesia direkomendasikan untuk melakukan perubahan terhadap Primary Aviation Law dalam hal ini Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terkait dengan :

- a. Ketentuan untuk menjamin bahwa KNKT tidak terlibat dalam tindakan penegakan hukum;
 - b. Kewenangan bagi KNKT dan investigatornya untuk dapat mengakses dan berwenang terhadap lokasi kecelakaan dan puing-puing pesawat.
3. Pemerintah perlu lebih peduli dalam menanggapi permasalahan-permasalahan penerbangan sekecil apapun karena dunia penerbangan merupakan salah satu transportasi yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat Indonesia.

IV. DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Ali, Achmad. *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*. (Jakarta: penerbit toko gunung agung, 2002).
- Ali, Zaenuddin. *Hukum Islam*. (Bandung: Sinar Grafika, 2017)
- Amirudin dan Zainal Asikin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum* (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2006).
- Azwar, Saifudin. *Metode Penelitian*. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2007)
- Budiardjo, Miriam. *Dasar-Dasar Ilmu Politik*. (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1998).
- Dewata, Mukti Fajar Nur dan Yulianto Achmad. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2017).
- Hadjon, Philipus M.. *Tentang Wewenang, Makalah*. (Surabaya: Universitas Airlangga, 1997).
- Indroharto. *Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik, dalam Paulus Effendie Lotulung, Himpunan Makalah Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik*. (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1994).
- Kerap, Sonny. *Etika Bisnis Tuntunan dan Relevansinya*. (Yogyakarta: Kanisius, 1998).
- Martono, H. K. dan Ahmad Sudiro. *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*. (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2012).

- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum*. (Jakarta: Kencana, 2017).
- Marzuki, Peter Mahmud. *Pengantar Ilmu Hukum*. (Jakarta: Kencana, 2008).
- Mertokusumo, Sudikno. *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*. (Yogyakarta: Liberty, 2007).
- Rasjidi, Lili dan I.B. Wyasa Putra. *Hukum Sebagai Suatu Sistem*. (Bandung: Remaja Rosdakarya, 1993).
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006).
- Sugiyono. *Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. (Bandung: Alfabeta, 2009).
- Suteki dan Galang Taufani. *Metodologi Penelitian Hukum: Filsafat, Teori dan Praktik*. (Depok: Rajawali Pers, 2018).
- Syahrani, Riduan. *Rangkuman Intisari Ilmu Hukum*. (Bandung: penerbit Citra Aditya Bakti, 1999).
- Winarno, Nur Basuki. *Penyalahgunaan Wewenang dan Tindak Pidana Korupsi*. (Yogyakarta: laksbang mediatama, 2008).

B. Website

- Air Navigation Indonesia “Safety Bulletins Just Culture“, <https://www.airnavindonesia.co.id/cfind/source/files/magazine/news%20edisi%205.pdf>, 27 Juni 2022.
- Aviation Safety Network, “Data Kecelakaan pesawat“, <https://aviation-safety.net/>, 26 Maret 2022.
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik, “Investigasi Kecelakaan Pesawat Udara Tidak Untuk Penuntutan“, www.dephub.go.id/post/read/investigasi-kecelakaan-pesawat-udara-tidak-untuk-penuntutan, 15 Maret 2022, hal. 1.
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik “Laporan Akhir KNKT Penyelidikan Kecelakaan Pesawat Boeing 737 Garuda Indonesia GA200 di Yogyakarta“, <http://dephub.go.id/post/read/Laporan-Akhir-KNKT-Penyelidikan-Kecelakaan>



n-Pesawat-Boeing-737-Garuda-Indonesia-GA200-di-Yogyakarta-tanggal-7-Maret-2007915, 7 Juni 2022.

Detiknews “Menhub Dorong Pengacara Pakai UU 1/2009 bebaskan Pilot Marwato”,
<https://news.detik.com/berita/d-1123986/menhub-dorong-pengacara-pakai-u-u-12009-bebaskan-pilot-marwoto>, 18 April 2022.

Hukum Online. “Arti Penafsiran Hukum Argumentum A Contrario”.
<https://www.hukumonline.com/klinik/a/arti-penafsiran-hukum-iargumentum-a-contrario-i-lt58b4df16aec3d>. 27 Juni 2022.

Mahkamah Agung Republik Indonesia, “Pengertian dan Ruang Lingkup Mediasi”, <https://pa-tigaraksa.go.id/pengertian-dan-ruang-lingkup-mediasi/>. 27 Juni 2022.’

Organisasi Penerbangan Internasional, “Next Generation of Aviation Professionals“,
<https://www.icao.int/safety/ngap/Pages/NGAP-Programme.aspx>, 8 April 2022, hal 1.

C. Wawancara

Peneliti, *Wawancara* dengan Ryan Muhammad Cahaya Komala, (Jakarta: Kantor Perhubungan Udara Jakarta Pusat, 17 Juni 2022)

Peneliti, *Wawancara* dengan Prof. Dr. H. K. Martono, (Jakarta: Gedung Utama Universitas Tarumanagara, 21 Juni 2022)