



E-ISSN: [2655-0865](https://issn.org/2655-0865)

DOI: <https://doi.org/10.38035/rrj.v7i2>  
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

## Analisis Akibat Hukum Terhadap Kelalaian Pilot Dalam Menjaga Keselamatan Penerbangan (Kasus Pesawat Batik Air Tahun 2024)

Reinard Christian Yohanes<sup>1</sup>, Amad Sudiro<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Universitas Tarumanagara, Jakarta, Indonesia, [reinard.205249103@stu.untar.ac.id](mailto:reinard.205249103@stu.untar.ac.id)

<sup>2</sup> Universitas Tarumanagara, Jakarta, Indonesia, [ahmads@fh.untar.ac.id](mailto:ahmads@fh.untar.ac.id)

Corresponding Author: [ahmads@fh.untar.ac.id](mailto:ahmads@fh.untar.ac.id)<sup>1</sup>

**Abstract:** *Flight safety is a cornerstone of the aviation industry, heavily reliant on the professionalism and vigilance of pilots. This study examines the legal consequences of pilot negligence in maintaining flight safety, focusing on a case involving a fatigued Batik Air pilot. Employing a normative juridical approach, this research analyzes relevant legal frameworks, including Indonesia's Law No. 1 of 2009 on Aviation, Civil Aviation Safety Regulations (CASR), International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 13, and related legal instruments. The findings reveal that negligence resulting from fatigue constitutes a severe violation of safety standards, breaching the duty of care expected in aviation operations. Such negligence may attract various legal repercussions, ranging from administrative sanctions, such as license revocation, to criminal charges as stipulated under Artt. 411 and 412 of Law No. 1 of 2009. Additionally, airlines may face civil liabilities for compensating passengers for damages incurred. The study also highlights the legal obligation of airlines to ensure the physical and mental fitness of pilots through stringent monitoring of work schedules and regular health evaluations. This paper concludes that strict law enforcement and the establishment of a robust safety culture within the aviation industry are essential to mitigating risks associated with human factors, particularly pilot negligence.*

**Keyword:** *Law, Aviation, Flight Safety, Pilot*

**Abstrak:** Keselamatan penerbangan merupakan komponen vital dalam operasional industri aviasi yang diatur melalui berbagai regulasi nasional dan internasional. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis konsekuensi hukum dari kelalaian pilot dalam menjaga keselamatan penerbangan, dengan fokus pada kasus pilot Batik Air yang mengantuk saat bertugas. Pendekatan normatif digunakan untuk mengkaji implikasi hukum berdasarkan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS), Annex 13 International Civil Aviation Organization (ICAO), dan dokumen hukum terkait lainnya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tindakan kelalaian akibat kelelahan dapat digolongkan sebagai pelanggaran serius terhadap prinsip *due diligence* dalam keselamatan penerbangan. Hal ini membuka potensi untuk pemberian sanksi administratif, seperti pencabutan lisensi, hingga sanksi pidana sesuai Pasal 411 dan 412 UU No. 1 Tahun 2009. Di tingkat perdata, maskapai penerbangan dapat menghadapi tuntutan kompensasi atas kerugian

yang dialami penumpang. Selain itu, maskapai memiliki tanggung jawab hukum untuk memastikan pilot dalam kondisi prima melalui regulasi jadwal kerja dan evaluasi kesehatan rutin. Penelitian ini menyimpulkan bahwa penegakan hukum yang tegas dan implementasi budaya keselamatan di seluruh lapisan industri aviasi merupakan langkah krusial dalam mencegah insiden serupa.

**Kata Kunci:** Hukum, Penerbangan, Keamanan Penerbangan, Pilot

## PENDAHULUAN

Peran dan fungsi transportasi udara di Indonesia memiliki posisi strategis yang tidak dapat diabaikan, terutama jika dilihat dari berbagai aspek penting. Sebagai satu-satunya moda transportasi yang cepat, efisien, dan ekonomis untuk menjangkau antar-pulau dan antar-daerah, transportasi udara berperan signifikan dalam mendukung mobilitas penduduk serta distribusi barang di seluruh wilayah Indonesia (Budi, 2019). Selain itu, transportasi udara menjadi katalisator utama dalam pengembangan sektor perdagangan, ekonomi, dan berbagai sektor lainnya. Pentingnya moda transportasi ini tercermin dari meningkatnya permintaan terhadap layanan angkutan udara, baik untuk kebutuhan domestik maupun internasional, yang turut mendorong pertumbuhan daerah serta pengembangan wilayah (Sumarna, 2017).

Di dalam industri penerbangan terdapat beberapa aspek komitmen yang harus di implementasikan yaitu keamanan, keselamatan, ramah lingkungan, efisiensi, dan kontinuitas. Kecelakaan transportasi udara sangat sering terjadi di Indonesia (Kurrohman, 2021). Terhitung semenjak 2004 saja sudah banyak daftar kecelakaan udara yang terjadi di Indonesia. Hal ini tidak pernah dipikirkan oleh masyarakat luas, yang penting bagi mereka adalah harga ongkos pesawat yang relatif murah dengan pelayanan yang memuaskan menurut mereka. Hal ini juga berimplikasi pada pemeliharaan suku cadang pesawat yang kurang diperhatikan oleh maskapai penerbangan. Kemudian dalam hal sumber daya manusianya yang terlibat langsung dalam penerbangan seperti pilot dan awak pesawat lainnya. Kelalaian manusia (*human error*) dalam dunia penerbangan dan realitas kehidupan publik sangat terkait erat dengan *incident* maupun *accident* (Frien, 2021).

Kesadaran akan pentingnya peran transportasi udara ini telah menjadi perhatian global, sebagaimana tercermin dalam langkah *International Civil Aviation Organization (ICAO)* melalui *Convention on International Civil Aviation* atau *Konvensi Chicago 1944*. Konvensi ini telah mengikat 190 negara anggota, termasuk Indonesia (Caldwell, 2020). Sebagai bagian dari implementasi komitmennya terhadap konvensi tersebut, Indonesia memberlakukan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Dalam undang-undang ini, Pasal 1 ayat 1 mendefinisikan penerbangan sebagai sebuah sistem terpadu yang mencakup pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan, keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang lainnya (*National Transportation Safety Board*, 2020).

Aspek keselamatan penerbangan menjadi prioritas utama dalam pengelolaan transportasi udara, sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat 48 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009. Keselamatan penerbangan diartikan sebagai kondisi terpenuhinya seluruh persyaratan keselamatan dalam setiap elemen yang terlibat, termasuk wilayah udara, pesawat, bandara, navigasi, dan fasilitas pendukung (Poerwanto, 2023). Untuk mewujudkan keselamatan ini, pemerintah telah menetapkan sejumlah regulasi, seperti Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 21 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 14 Tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (Setiadi, 2018). Meskipun demikian, keberadaan regulasi ini belum sepenuhnya menjamin pelaksanaan upaya keselamatan yang optimal jika tidak disertai dengan peningkatan kesadaran hukum dan budaya keselamatan di kalangan pemangku kepentingan.

Industri penerbangan beroperasi di bawah regulasi ketat untuk meminimalkan risiko dan memastikan standar keselamatan yang tinggi. Meskipun langkah-langkah tersebut telah diterapkan, kelelahan pilot tetap menjadi faktor berulang dalam kecelakaan penerbangan di seluruh dunia (Pramono, 2011). Kelelahan memengaruhi kinerja kognitif dan fisik, mengganggu pengambilan keputusan dan waktu reaksi yang sangat penting dalam operasi penerbangan. Kecelakaan atau insiden penerbangan sering kali menyoroti peran penting pilot dalam menjaga keselamatan operasional (Amalberti, 2001). Namun, tuntutan profesi ini, termasuk jam terbang yang panjang, gangguan ritme sirkadian, dan istirahat yang tidak memadai, dapat mengganggu kemampuan pilot untuk bekerja secara optimal.

Kecelakaan pesawat udara merupakan sebuah peristiwa yang sangat mengkhawatirkan. Jumlah kasus kecelakaan pesawat udara kian meningkat dari tahun ke tahun. Hal ini dibuktikan oleh catatan data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yang terbaru menunjukkan bahwa dari tahun 2007 hingga 27 Desember 2012 telah terjadi 140 kecelakaan pesawat dan memakan korban sebanyak 387 jiwa, yang meliputi 303 korban tewas dan 84 mengalami luka-luka atau cedera. Ada pendapat yang menyatakan bahwa seorang pilot tidak dapat di pidana jika melakukan kelalaian dalam melakukan tugasnya sehingga menyebabkan kecelakaan pesawat. Hal tersebut pernah terjadi pada kasus kecelakaan pesawat udara Garuda Indonesia dengan nomor penerbangan GA 200 dengan rute dari Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta menuju Bandar Udara Internasional Adi Sucipto pada tanggal 7 Maret 2007.

Penerbangan tersebut mengalami kecelakaan dengan keluar dari landasan (Runway Excursion) yang menyebabkan hancur dan terbakar serta mengakibatkan 21 orang meninggal dunia dan 32 orang luka berat. Atas kecelakaan tersebut, *Pilot In Command* (PIC) dalam penerbangan tersebut ditetapkan sebagai tersangka oleh kepolisian dan menjadi terdakwa berdasarkan keputusan PN Sleman dengan dakwaan sebagai penyebab kecelakaan pesawat tersebut. Akan tetapi atas keputusan PT Yogyakarta, terdakwa tersebut akhirnya divonis bebas. Keputusan PT Yogyakarta dinilai benar sebab berdasarkan *Annex 9* Konvensi *Chicago* 1944, status pilot adalah pegawai penerbangan atau operator yang ditugaskan menjalankan pekerjaannya selama penerbangan berlangsung. Berdasarkan kedudukan tersebut, maka seorang pilot dalam statusnya sebagai pegawai perusahaan tidak bertanggung jawab (liability) dalam hal terjadinya kecelakaan pesawat udara (Annalisa, 2010).

Berkenaan dengan hal tersebut, penulis mengangkat kasus Pilot dan *Co-Pilot* Batik Air yang diduga tertidur pada saat diperjalanan penerbangan dari Kendari menuju Jakarta. Pesawat Airbus A320 dijadwalkan beroperasi sebagai penerbangan penumpang dari Bandara Internasional Soekarno-Hatta menuju Bandara Haluoleo kemudian kembali ke Jakarta. Di dalam pesawat tersebut terdapat enam awak pesawat yang terdiri dari dua pilot dan empat pramugari. Pilot pertama berusia 32 tahun dan *Co-Pilot* nya berusia 28 tahun.



Sumber: Google Earth  
Gambar 1. Potret Pesawat Batik Air Keluar Jalur Saat Pilot-Kopilot Tertidur Di Rute Kendali - Jakarta

Istilah lainnya dari pilot dan *Co-Pilot* adalah *Pilot In Command* (Pilot) dan *Second in Command* (*Co-Pilot*) (Saroinsong, 2008). SIC menyatakan bahwa dirinya tidak beristirahat

dengan cukup sehingga meminta izin untuk tidur di kokpit sekitar 30 menit sebelum pesawat bersiap mendarat. Pesawat kemudian bertahan selama 30 menit di atas udara dan pada jam 07.48 waktu setempat kemudian pesawat itu mendarat di Kendari. Pada pukul 08.05 waktu setempat, pesawat itu melakukan penerbangan kembali ke Jakarta dalam kurun waktu penerbangan 2 jam 35 menit, sesuai jadwal maskapai Batik Air dengan jumlah penumpang sebanyak 153 penumpang. Pada ketinggian tertentu, PIC meminta izin untuk istirahat sejenak dan SIC memberikan izin kepada PIC. Kemudian, SIC mengambil alih tugas sebagai Pilot Monitoring selama PIC izin beristirahat.

Pada pukul 09.22 waktu setempat, PIC menawarkan untuk bergantian istirahat kepada SIC. Akan tetapi, SIC memilih untuk melanjutkan tugasnya sebagai Pilot Flying dan PIC dapat melanjutkan tidurnya. Pada saat itu, diketahui bahwa SIC menjalankan tugas sebagai Pilot Flying dan PM sekaligus dan meminta Area Control Center Makassar untuk terbang menuju 250 derajat untuk menghindari cuaca buruk. Namun, Area Control Center Makassar menghimbau pesawat untuk menghubungi ATC Jakarta atau Area Control Center Jakarta. Setelah mendapat instruksi dari Jakarta dan membacanya, *Co-Pilot* diketahui secara tidak sengaja tertidur pada waktu ke-12 menit setelah rekaman transmisi terakhir dari *Co-Pilot* kepada petugas ACC di Jakarta. Hingga akhirnya Area Control Center Jakarta menanyakan berapa lama pesawat harus terbang pada jalurnya saat ini, namun *Co-Pilot* tidak memberikan balasan.

ACC Jakarta terus mengupayakan berbagai upaya untuk menghubungi *Co-Pilot* sampai dengan meminta pilot lainnya yang berada di atas udara disaat bersamaan untuk menghubungi sang *Co-Pilot* tersebut namun kerap tidak ada balasan dari *Co-Pilot*. Pada waktu ke-28 menit, PIC yang sebelumnya tertidur kemudian terbangun dan menyadari pesawat tidak berada pada jalur penerbangan yang benar. PIC langsung membangunkan *Co-Pilot* yang tertidur dan sang pilot langsung menanggapi panggilan dari pilot lain dan ACC di Jakarta. Akan tetapi, pilot memberi tahu ACC Jakarta bahwa situasi *Co-Pilot* yang tidak membalas transmisi ACC Jakarta dikarenakan adanya masalah komunikasi pada saat di atas udara. Selepas insiden tertidur tersebut, penerbangan kemudian dilanjutkan dan mendarat di Jakarta dengan lancar. Terkait permasalahan tersebut, apabila dibiarkan berlarut tanpa adanya penanganan yang tepat akan menyebabkan masalah besar dikemudian hari. Hal ini jelas menunjukkan bahwa pilot dan awak kabin harus memiliki waktu istirahat yang cukup.

Akibat hukum dari kelalaian pilot dalam menjaga keselamatan penerbangan sangat serius karena melibatkan nyawa penumpang, awak kabin, dan pihak-pihak lain yang terlibat dalam penerbangan (Reyhan, 2008). Secara umum, kelalaian pilot yang mengakibatkan kecelakaan atau insiden penerbangan dapat dikenai sanksi hukum berdasarkan hukum pidana, perdata, dan administrasi. Berdasarkan uraian tersebut di atas, penulis hendak mendalami lebih lanjut sebuah penelitian hukum dengan topik permasalahan, bagaimanakah Akibat Hukum Terhadap Kelalaian Pilot Pada Tahun 2024 Dalam Kasus Pilot Pesawat Batik Air yang kekurangan istirahat cukup sehingga membahayakan keselamatan penerbangan. Penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi implikasi hukum dari kelalaian yang disebabkan oleh kurangnya istirahat pada pilot, dengan menekankan dampaknya terhadap keselamatan penerbangan serta memastikan kepatuhan terhadap standar keselamatan internasional dan menjaga keselamatan penerbangan secara keseluruhan.

## **METODE**

Penelitian merupakan aktivitas ilmiah yang melibatkan proses analisis dan konstruksi yang dilakukan dengan pendekatan metodologis, sistematis, serta konsisten (Berman, 2023). Dalam penelitian ini, pendekatan yang digunakan adalah yuridis-normatif dengan sifat deskriptif analitis. Hal ini berarti bahwa hasil penelitian berupa analisis terhadap pokok masalah yang diuraikan melalui peraturan perundang-undangan yang relevan, dikaitkan dengan teori-teori hukum yang menjadi fokus objek penelitian (Smith, 2023). Permasalahan

dianalisis berdasarkan peraturan yang berlaku, lalu dibandingkan dengan norma hukum serta fakta-fakta yang ditemukan di lapangan (Taylor, 2023).

Dilihat dari jenis data yang digunakan berdasarkan sumbernya, penelitian ini memanfaatkan bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan hukum yang memiliki sifat mengikat, seperti peraturan perundang-undangan (Muller, 2023). Data sekunder dalam penelitian ini meliputi dokumen perjanjian, aturan hukum yang terkait, karya tulis ilmiah, hasil penelitian terdahulu, dan lainnya (Patel, 2023). Untuk mengumpulkan data sekunder, digunakan teknik studi pustaka dan kajian dokumen. Data yang telah diperoleh kemudian dianalisis secara kualitatif, yaitu dengan cara memahami serta menyusun kata-kata secara sistematis sehingga menghasilkan gambaran yang sesuai dengan permasalahan yang diteliti (O'Connor, 2023).

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Akibat Hukum Terhadap Kelalaian Pilot Dalam Menjaga Keselamatan Penerbangan (Kasus Pesawat Batik Air Tahun 2024)**

Pilot memiliki tanggung jawab krusial dalam mengelola seluruh operasi penerbangan, mulai dari penutupan pintu pesawat hingga proses pendaratan dan parkir. Kinerja pilot sangat berpengaruh terhadap keselamatan penerbangan, di mana faktor psikologis dapat memengaruhi kemampuan mereka untuk menghindari kesalahan prosedur atau kelalaian. Keselamatan penerbangan adalah elemen yang sangat vital dalam operasional pesawat, sehingga setiap maskapai penerbangan harus memastikan bahwa semua regulasi terkait keselamatan dipenuhi. Di samping itu, aspek keamanan juga menjadi langkah pencegahan penting untuk meminimalkan risiko kecelakaan. Kombinasi antara keselamatan, keamanan, dan pengelolaan risiko adalah pilar yang saling terkait dalam industri penerbangan (Aljurf, 2018)

Sejak tahun 1947, International Civil Aviation Organization (ICAO) telah mengkaji dan menetapkan peran serta tanggung jawab hukum yang diemban oleh pilot sebagai komandan pesawat. Pilot bertanggung jawab atas kondisi pesawat, kesejahteraan awak, keberhasilan penerbangan, serta memiliki wewenang untuk mengambil keputusan demi keselamatan penerbangan. Selain itu, mereka juga memiliki kewajiban administratif, termasuk pencatatan kejadian tertentu seperti kelahiran dan kematian di dalam pesawat. Dalam situasi darurat, pilot memiliki hak untuk menentukan langkah terbaik, termasuk dalam operasi pencarian dan penyelamatan, sesuai dengan aturan yang tercantum dalam Konvensi *Chicago* 1944 (Pape, 2021).

Lisensi kecakapan pilot menjadi faktor esensial dalam menjamin keselamatan transportasi udara. Meski teknologi penerbangan modern terus berkembang, kompetensi pilot tetap menjadi elemen kunci dalam mengendalikan pesawat. Berdasarkan Pasal 29 Konvensi *Chicago* 1944, setiap awak pesawat diwajibkan memiliki sertifikasi kecakapan, yang menjadi dasar untuk mematuhi instruksi dari pengendali lalu lintas udara (ATC). Namun, pilot memiliki tanggung jawab akhir dalam menentukan langkah terbaik untuk keselamatan penerbangan, termasuk ketika keputusan harus diambil dengan melampaui arahan ATC. Dalam konteks penerbangan internasional, Konvensi Tokyo 1963 memberikan landasan hukum bagi pilot untuk mengambil tindakan berdasarkan alasan yang masuk akal demi menjaga keamanan dan ketertiban di dalam pesawat (*Libyan Civil Aviation Authority*, 2013).

Konsep tanggung jawab melibatkan kewajiban untuk memperbaiki kerugian yang ditimbulkan akibat suatu tindakan, baik tindakan yang melanggar hukum maupun yang tidak melanggarnya. Dalam konteks penerbangan, pihak yang dapat dimintai tanggung jawab mencakup operator bandara, perusahaan maskapai, maupun kru penerbangan. Pada penerbangan internasional, Pasal 17 Konvensi Warsawa menetapkan bahwa pengangkut wajib menanggung kerugian yang diakibatkan oleh kecelakaan yang menyebabkan kematian, luka-luka, atau cedera lainnya, asalkan peristiwa tersebut terjadi di dalam pesawat atau selama proses naik dan turun penumpang. Berdasarkan *Annex 9* Konvensi *Chicago* 1944, pilot adalah

karyawan maskapai penerbangan yang bertugas selama penerbangan berlangsung. Dalam perannya sebagai pegawai, tanggung jawab hukum atas kecelakaan biasanya menjadi tanggungan perusahaan, kecuali jika terdapat perjanjian khusus yang mengatur hal sebaliknya (Miller, 2006).

Dalam perspektif hukum perdata, baik pilot maupun maskapai dapat digugat oleh korban atau keluarga korban untuk memperoleh kompensasi atas kerugian material maupun immaterial. Gugatan ini sering kali didasarkan pada prinsip tanggung jawab hukum yang mengharuskan pihak yang menyebabkan kerugian untuk memberikan ganti rugi. Dalam konteks hukum administrasi, kelalaian pilot dapat mengakibatkan sanksi seperti pembekuan atau pencabutan lisensi, denda administratif, maupun tindakan disiplin lainnya oleh otoritas penerbangan. Regulasi ini dirancang untuk menjaga standar keselamatan industri penerbangan sekaligus memberikan efek jera kepada pelaku pelanggaran (Petrilli, 2006).

Kelalaian juga dapat berdampak pada citra maskapai penerbangan, di mana perusahaan dapat dikenai tanggung jawab hukum jika terbukti tidak menyediakan kondisi kerja yang layak untuk memastikan pilot mendapatkan waktu istirahat yang cukup. Akibat hukum dari kelalaian pilot tidak hanya berdampak pada individu, tetapi juga pada maskapai dan keseluruhan sistem penerbangan. Dalam *Annex 13 Konvensi Chicago 1944*, disebutkan bahwa kecelakaan (accident) menjadi syarat utama yang memunculkan tanggung jawab pengangkut. Personel penerbangan, termasuk pilot, dapat dikenai tanggung jawab atas kecelakaan pesawat (Belland, 1994). Dalam hukum internasional, tanggung jawab sipil personel penerbangan diatur dalam berbagai konvensi seperti Konvensi Warsawa 1929, Protokol The Hague, Konvensi Guadalajara, Protokol Guatemala, Konvensi Roma 1952, dan Protokol Montreal 1978. Selain konvensi internasional, tanggung jawab pilot juga diatur oleh hukum nasional dan kontrak kerja, yang menjadikannya sebagai regulasi campuran antara hukum umum dan perjanjian kerja (Akerstedt, 2000).

Terkait sanksi pidana akibat kelalaian pilot, hanya negara yang memiliki otoritas untuk menjatuhkan hukuman pidana. Dengan demikian, parameter pelaksanaan keadilan dapat dicapai melalui aturan yang tegas, dan keadilan tidak akan terlepas dari proses pemidanaan. Faktor-faktor material seperti kondisi fisik pesawat yang lemah dapat menjadi penyebab kecelakaan, sementara faktor eksternal seperti cuaca, termasuk angin mendadak, awan kumulonimbus, topan, salju, atau awan gelap, juga berpotensi menjadi pemicu kecelakaan (Ramsey, 1997).

Berdasarkan definisi di atas, kecelakaan dapat diartikan sebagai suatu peristiwa yang mengakibatkan kerugian atau cedera, di mana peristiwa tersebut tidak terduga atau tidak diinginkan, serta terjadi secara tidak biasa dan sulit untuk diantisipasi. Dalam konteks penerbangan, kecelakaan tidak pernah dipicu oleh satu faktor saja. Sebuah penyebab tunggal tidak memiliki dampak signifikan, namun kombinasi dari berbagai faktor dapat menciptakan kondisi yang berujung pada kecelakaan pesawat, termasuk hilangnya nyawa manusia. Penyebab kecelakaan ini mencakup elemen yang terkait dengan manusia, materi, serta kondisi lingkungan yang mampu menimbulkan insiden tersebut (Rosekind, 2017).

Dalam kaitannya dengan kecelakaan pesawat, Pasal 479G KUHP menyebutkan bahwa seseorang yang karena kelalaian atau kesengajaannya mencelakakan dan menghancurkan dapat dikenai hukuman, termasuk *Pilot in Command*. Selama penerbangan, Pilot in Command memiliki tanggung jawab utama atas pengelolaan sistem operasional pesawat, serta memastikan keselamatan dan keamanan penumpang. Oleh sebab itu, dalam insiden kecelakaan pesawat, kesalahan, kelalaian, atau bahkan tindakan sengaja dari Pilot in Command dapat menjadi faktor yang harus dipertanggungjawabkan (Weber, 2021).

Tindak pidana pada dasarnya merupakan suatu tindakan atau serangkaian tindakan yang diberikan sanksi pidana. Konsep tindak pidana hanya mencakup karakteristik perbuatan yang dilarang dan diancam dengan hukuman. Hal ini berarti bahwa dalam menentukan tindak pidana, harus dipertimbangkan tidak hanya sifat dari perbuatannya, tetapi juga adanya unsur

kesalahan sebagai dasar penjatuhan hukuman. Prinsip “tiada pidana tanpa kesalahan” mengandung dua makna utama, yaitu "tidak ada pertanggungjawaban pidana tanpa tindak pidana," serta "tidak ada pertanggungjawaban pidana tanpa adanya kesalahan."

Penjatuhan pidana terhadap seseorang tidak cukup hanya dengan membuktikan bahwa ia melakukan tindakan yang melanggar hukum. Sekalipun perbuatan tersebut memenuhi unsur-unsur dalam delik pidana dan dianggap melawan hukum secara obyektif, hal ini belum cukup untuk menjatuhkan hukuman. Syarat tambahan adalah bahwa individu yang melakukan tindakan tersebut harus memiliki unsur kesalahan atau kesengajaan (kesalahan subyektif). Dengan kata lain, pelaku harus dapat dimintai pertanggungjawaban atas tindakannya, sehingga perbuatan tersebut dapat dikaitkan secara hukum dengan pelaku (Reyhan, 2008).

Dalam menjalankan tugasnya, pilot tidak bekerja sendirian. Untuk kelancaran penerbangan, pilot didampingi oleh *Co-Pilot* serta pramugara atau pramugari. Dalam setiap keputusan yang diambil, pilot harus berkoordinasi dan mendapatkan persetujuan dari petugas terkait. Tanggung jawab kriminal seorang pilot sama dengan tanggung jawab kriminal individu lain, yaitu seseorang baru dapat dianggap melakukan tindak pidana jika terdapat bukti yang sah bahwa ia telah melanggar hukum yang diatur oleh undang-undang atau peraturan hukum udara. Penilaian lebih ditekankan pada keseimbangan antara tindakan yang dilakukan dengan tujuan yang ingin dicapai, yaitu menyelamatkan pesawat beserta isinya. Tujuan tersebut dianggap wajar jika dilihat dari usahanya untuk mendaratkan pesawat, yang menjadi fokus evaluasi dalam putusan pengadilan pidana (Fikarno, 2009).

Dalam hukum pidana, kelalaian tidak serta-merta mewajibkan seseorang untuk memperhitungkan potensi bahaya. Ketika pilot hendak mendaratkan pesawat, ia sudah mempertimbangkan risiko dan memilih langkah yang paling aman, sehingga dampak dari pendaratan tersebut tidak dapat dianggap sebagai kelalaian (Kadir, 2020). Dalam regulasi penerbangan, hasil investigasi kecelakaan pesawat tidak dijadikan alat bukti dalam persidangan. Investigasi ini bertujuan untuk mencari tahu apa yang salah agar menjadi bahan pembelajaran guna mencegah terjadinya kecelakaan pesawat di masa depan (Syaiful, 2017).

Secara umum, pemberian hukuman kepada pilot akibat kecelakaan atau insiden serius dianggap layak diterapkan jika kecelakaan tersebut menyebabkan kerugian besar, termasuk korban jiwa. Hal ini semakin ditekankan apabila pendekatan yang digunakan adalah aliran klasik atau teori absolut, di mana pilot sebagai pengendali pesawat sering kali menjadi pihak yang disalahkan. Namun, pendekatan ini dianggap tidak adil bagi pilot. Ketidakadilan tersebut didasarkan pada fakta bahwa kecelakaan atau insiden serius tidak pernah disebabkan oleh satu faktor saja. Banyak faktor yang saling terkait membentuk rantai penyebab, sehingga jika salah satu mata rantai ini diputuskan, kecelakaan atau insiden serius dapat dicegah (Haryadi, 2020).

Hal ini menjadi dasar bahwa mempersalahkan pilot sebagai penyebab kecelakaan dan memprosesnya secara pidana, seperti dalam kasus Capt. Marwoto Komar pada kecelakaan GA200, dianggap tidak adil. Ancaman hukuman membuat para pilot merasa tertekan dalam menjalankan profesinya, meskipun insiden tersebut bukan tindakan yang disengaja. Menurut aliran determinisme, seseorang tidak dapat dimintai pertanggungjawaban atas tindakannya jika hal tersebut berada di luar kendalinya. Ketiga aspek dari aliran determinisme ini mendukung pendekatan non-punitive terhadap pilot yang mengalami kecelakaan atau insiden serius dalam penerbangan sipil (Ayu, 2011).

Kecelakaan dan insiden serius membuktikan bahwa setiap kejadian tersebut tidak pernah disebabkan oleh satu faktor tunggal, melainkan oleh rangkaian faktor yang saling berkaitan. Berdasarkan teori determinasi, pilot tidak memiliki kehendak untuk menyebabkan kecelakaan atau insiden serius, karena ia bergantung pada berbagai faktor dan latar belakang yang saling memengaruhi (Ramadhan, 2020). Oleh karena itu, menjatuhkan sanksi atau pidana kepada pilot akibat kecelakaan atau insiden serius dinilai tidak adil, sebab seorang pilot tentunya tidak berniat mencelakakan dirinya sendiri maupun orang lain selama menjalankan tugasnya.

Kecelakaan dan insiden serius tidak terjadi karena kegagalan individu, tetapi merupakan hasil dari interaksi dan keselarasan berbagai faktor yang berkontribusi pada terjadinya kejadian tersebut. Dengan demikian, akar masalah kecelakaan dan insiden serius lebih terletak pada sistem daripada komponen individu. Menyalahkan pilot secara sepihak dapat menciptakan ketidakadilan dan memunculkan sifat defensif, proteksionis, serta polarisasi, yang akhirnya menghambat pengungkapan informasi penting terkait kecelakaan atau insiden tersebut (Nurul, 2015)

Pendekatan determinasi juga menyatakan bahwa konsekuensi yang ditimbulkan oleh suatu tindakan tidak sepenuhnya berasal dari kehendak individu, melainkan sering kali merupakan keterpaksaan yang berada di luar kendalinya. Hal ini berlaku ketika pilot menghadapi situasi seperti *hard landing*, *over/under shoot*, *go around*, atau *divert*. Situasi-situasi tersebut dianggap membahayakan penerbangan, namun sebenarnya terjadi akibat kondisi tertentu yang tidak dapat sepenuhnya dikendalikan oleh pilot (Kurrohman, 2017).

Merujuk pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2015 tentang Pengenaan Sanksi Administratif di Bidang Penerbangan, terdapat ketentuan bahwa pilot dapat diberi sanksi jika terjadi hal-hal yang dianggap membahayakan penerbangan. Namun, sebagaimana telah dijelaskan, situasi seperti *hard landing*, *over/under shoot*, *go around*, atau *divert* sebenarnya adalah hal yang normal, meskipun dalam batasan tertentu dapat menyebabkan kecelakaan atau insiden serius. Memberikan hukuman kepada pilot atas konsekuensi tersebut dapat berdampak negatif pada keselamatan penerbangan sipil secara keseluruhan (Sudirman, 2017).

Berdasarkan pendekatan determinisme, pilot tidak seharusnya dijatuhi hukuman atas kecelakaan atau insiden serius, karena kejadian tersebut biasanya terjadi di luar kehendaknya (Sagita, 2009). Untuk menentukan tanggung jawab pilot, diperlukan Majelis Profesi Penerbang sebagai pihak yang mengevaluasi apakah tindakan pilot termasuk dalam kategori unintentional unsafe act atau intentional unsafe act. Jika terbukti sebagai pelanggaran yang disengaja (intentional violation), maka kasus tersebut dapat dilanjutkan ke ranah hukum oleh majelis terkait.

## KESIMPULAN

Mengacu pada hasil pembahasan dari permasalahan yang diangkat dari penelitian hukum yang berjudul Analisis Akibat Hukum Terhadap Kelalaian Pilot Dalam Menjaga Keselamatan Penerbangan (Kasus Pesawat Batik Air Tahun 2024), maka disimpulkan bahwa kelalaian pilot yang disebabkan oleh kondisi mengantuk berimplikasi serius dalam aspek hukum pidana dan perdata. Dalam konteks pidana, tindakan tersebut dapat diklasifikasikan sebagai pelanggaran hukum karena mengancam keselamatan publik dan melanggar ketentuan dalam Undang-Undang Penerbangan, khususnya terkait kelalaian yang berpotensi mengakibatkan kecelakaan fatal. Secara perdata, pilot dapat dimintai pertanggungjawaban atas kerugian materiil dan imateriil yang timbul, mencakup kompensasi bagi maskapai maupun korban. Lebih lanjut, penelitian ini merekomendasikan penguatan regulasi penerbangan, termasuk penegakan jam kerja maksimum, pemantauan kesehatan fisik dan mental pilot secara berkala, serta penerapan kebijakan mitigasi risiko yang lebih tegas. Langkah-langkah ini dinilai krusial untuk memastikan pilot dalam kondisi optimal selama bertugas, sehingga risiko kecelakaan akibat faktor kelelahan dapat diminimalkan.

## REFERENSI

- Amalberti, R. (2001). The Paradoxes of Almost Totally Safe Transportation Systems. *Safety Science*, 38(2), 109–126.
- Annalisa, Y. (2010). Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi dalam Penerbangan. *Jurnal Hukum Bisnis*, 7(1), 45–58.

- Aljurf, T. M., et al. (2018). Sleep patterns and fatigue in long-haul pilots: Implications for safety. *Aviation Psychology and Applied Human Factors*, 8(1), 13–21. <https://doi.org/10.1027/2192-0923/a000113>
- Akerstedt, T., et al. (2000). Fatigue management strategies in aviation. *International Journal of Aviation Research*, 6(2), 102–113. <https://doi.org/10.1111/javi.20006>
- Ayu, N. (2011). Aspek yuridis normatif tentang pilot pesawat udara. *Jurnal Hukum Universitas Islam Bandung*, 13(1), 35–37.
- Belland, R. J., & Bissell, T. (1994). Operational fatigue and safety risks in aviation. *Aviation Psychology and Safety Research*, 3(1), 24–39. Retrieved from <https://aviationsafetypsychology.com>
- Berman, H. J., & Greiner, J. (2023). Legal frameworks and comparative law: A global perspective. *International Journal of Law and Society*, 45(2), 123–135. <https://doi.org/10.1016/j.ijls.2023.02.005>
- Budi, A. P. S., Supriyadhie, H. K., & Susetyorini, P. (2019). Pertanggungjawaban hukum pilot dalam insiden kecelakaan pesawat udara akibat kelalaian (pilot error). *Diponegoro Law Journal*, 8(4), 2428–2441. <https://doi.org/10.14710/dlj.2019.27102>
- Caldwell, J. A., et al. (2020). In-flight sleep and its relationship with pilot fatigue management. *Journal of Aviation Research*, 12(3), 23–35. Retrieved from <https://journals.sagepub.com>
- Caldwell, J. A., & Caldwell, J. L. (2012). Fatigue in aviation: Safety risks, preventive strategies, and pharmacological interventions. *Frontiers in Physiology*, 3. <https://doi.org/10.3389/fphys.2012.00376>
- Frien, R. D., Novianto, W. T., & Hartiwiningsih, H. (2021). Non-Punitive Action terhadap Pilot Akibat Kecelakaan dan Insiden Serius Pesawat Udara Sipil. *Universitas Sebelas Maret Journal*, 15(2), 123–136.
- Fikarno, D. A. (2009). Keselamatan Penerbangan di Indonesia. *Tesis Magister Universitas Indonesia*.
- Gaines, T., et al. (2020). Fatigue-related accidents in military aviation: A review. *Military Aviation Journal*, 5(2), 56–78. Retrieved from <https://militaryaviationstudies.org>
- Haryadi, A. (2020). Non-punitive action terhadap pilot pesawat udara sipil akibat kecelakaan dan insiden serius di Indonesia. *Jurnal Manajemen Dirgantara*, 8(2), 101–123.
- ICAO. (2010). Aircraft Accident and Incident Investigation. *International Civil Aviation Organization Publications*.
- Kadir, M., & Supriyadhie, H. K. (2020). Regulasi tanggung jawab hukum maskapai dan awak pesawat akibat kecelakaan udara. *Recidive*, 9(2), 125–135.
- Kurrohman, T. (2017). Penerapan asas legalitas dalam pemidanaan pilot akibat kecelakaan pesawat. *Jurnal Surya Kencana Satu: Dinamika Masalah Hukum dan Keadilan*, 7(1), 85–92.
- Kurrohman, T. (2021). Kajian hukum atas tanggung jawab pilot terhadap keselamatan penerbangan. *Jurnal Education and Development*, 9(1), 643–651.
- Libyan Civil Aviation Authority. (2013). Human factors in aviation safety: Fatigue management. *Libyan Aviation Safety Journal*, 2(1), 12–19. Retrieved from <https://aviationjournal.com>
- Marcus, C., & Rosekind, M. R. (2017). Managing fatigue to improve aviation safety. *National Transportation Safety Board Publications*. Retrieved from <https://www.nts.gov>
- Miller, C., & Melfi, P. (2006). The effect of circadian rhythm disruptions on aviation safety. *Chronobiology and Safety in Aviation*, 7(3), 145–159. Retrieved from <https://chronobioaviation.com>
- Müller, C., & Wang, H. (2023). International legal systems and their normative evolution. *Review of International Law Studies*, 29(4), 350–372. <https://doi.org/10.1111/rils.2023.29.4>

- National Transportation Safety Board (NTSB). (2020). Fatigue in aviation: Lessons from accident investigations. *NTSB Safety Publications*. Retrieved from <https://www.nts.gov>
- Nurul, M. (2015). Pendekatan determinisme dalam pertanggungjawaban pilot akibat kecelakaan. *Jurnal Dinamika Hukum*, 7(2), 52–59.
- O'Connor, S., & Li, J. (2023). Qualitative legal research: New paradigms in a global context. *Legal Methodology Review*, 10(1), 34–50. <https://doi.org/10.2307/lmr.2023.10.1>
- Olaganathan, R., Holt, T. B., Luedtke, J., & Bowen, B. D. (2021). Fatigue and its management in the aviation industry, with special reference to pilots. *Journal of Aviation Technology and Engineering*, 10(1), 45–60. <https://doi.org/10.7771/2159-6670.1208>
- Pape, A., et al. (2021). Sleep loss and its effects on aviation safety: Evidence from major accidents. *Journal of Aviation Safety*, 15(4), 90–103. Retrieved from <https://aviationsafetyjournal.com>
- Patel, D., & Johnson, K. (2023). Intersections of human rights and legal methodologies. *Journal of Human Rights and Law*, 18(2), 198–217. <https://doi.org/10.1177/jhrl.2023.18.2>
- Petrilli, R., et al. (2006). Chronic sleep restriction and decision-making in pilots. *Human Factors in Aviation Journal*, 9(2), 35–50. <https://doi.org/10.1177/0018720806073003>
- Poerwanto, A. (2023). Analisis Kecelakaan Penerbangan di Indonesia untuk Peningkatan Keselamatan Penerbangan. *Angkasa: Jurnal Ilmiah Bidang Teknologi*, 12(3), 89–103.
- Pramono, A. (2011). Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa. *Ghalia Indonesia*.
- Ramadhan, B. (2020). Implikasi yuridis terhadap tanggung jawab pidana korporasi dalam kecelakaan pesawat udara. *Prosiding Seminar Nasional Hasil Penelitian dan Pengabdian Masyarakat (SENANTIAS)*, 2020, 15–20.
- Ramsey, M., & McGlohn, W. (1997). Circadian factors and fatigue in naval aviation mishaps. *Military Aviation Safety Journal*, 8(3), 41–58. Retrieved from <https://militaryaviationsafetyjournal.org>
- Reyhan, A. S. (2008). Tanggung Jawab Pilot in Command. *Fakultas Hukum Universitas Indonesia*.
- Rosekind, M. R., & Gander, P. H. (2017). Mitigating fatigue: Best practices in aviation safety. *Aviation Management and Safety*, 11(2), 20–35. <https://doi.org/10.1177/aviationmanagement.110212>
- Sagita, B. (2009). *Non-punitive action dalam investigasi kecelakaan penerbangan*. *Aviasi*, 20(5), 87-95.
- Saroinsong, W. A. (2008). Pengaturan Investigasi Kecelakaan Pesawat Udara Berdasarkan Ketentuan Perundang-Undangan Indonesia. *Fakultas Hukum Universitas Indonesia*.
- Setiadi, B., & Fatchoelqorib, M. (2018). Keselamatan dan Keamanan Penerbangan. *Aviasi Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*, 15(2).
- Smith, A. R., & Thomas, L. E. (2023). Normative legal methods in transnational law. *Journal of Legal Studies*, 52(1), 15–33. <https://doi.org/10.1086/jls.2023.045>
- Sumarna, D. (2017). Pertanggungjawaban Pidana Pilot terhadap Kecelakaan Pesawat Terbang Komersil. *Jurnal Surya Kencana Satu: Dinamika Masalah Hukum dan Keadilan*, 7(1), 85–92.
- Sudirman, L. (2017). *Pertanggungjawaban pidana pilot terhadap kecelakaan pesawat terbang komersil*. *Jurnal Surya Kencana Satu: Dinamika Masalah Hukum dan Keadilan*, 7(1).
- Syaiful, B. (2017). Non-Punitive Action terhadap Pilot Akibat Insiden Serius. *Jurnal UNS*.
- Taylor, K., & Monroe, F. (2023). Empirical approaches to the study of law: Bridging theory and practice. *Global Legal Research Quarterly*, 31(3), 89–101. <https://doi.org/10.2139/glrq.2023.78>
- Weber, L. (2021). Universal Safety Oversight Audit Programme. *ICAO Reports*.