

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Indonesia dalam menata kebijakan perekonomiannya memiliki suatu alat yang salah satunya adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Selain itu, BUMN merupakan sumber devisa negara Indonesia. Berdasarkan Undang-undang No.19 tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Negara adalah badan usaha yang seluruh atau sebagian besar modalnya dimiliki oleh negara melalui penyertaan secara langsung yang berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan. Salah satu BUMN yang dimiliki oleh pemerintah Indonesia adalah PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk (*call sign* sebagai Garuda Indonesia) (IDX: GIAA) adalah maskapai penerbangan nasional Indonesia. Sebagai maskapai pembawa bendera negara, tentu saja mengharuskan Garuda Indonesia untuk memperbaiki pelayanannya. BUMN diharapkan dapat memainkan peran secara optimal, BUMN tidak dapat lagi bergerak semata-mata untuk memenuhi kebutuhan publik, karena adanya tuntutan lingkungan usaha di era globalisasi agar manajemen BUMN lebih kompetitif sehingga mampu menyediakan fasilitas publik dengan kualitas yang lebih baik dan harga yang terjangkau oleh masyarakat.¹ Salah satu yang dilakukan oleh direksi Garuda Indonesia adalah revitalisasi armada pesawat yang dimiliki. Perlunya revitalisasi armada adalah untuk mengganti pesawat-pesawat milik Garuda Indonesia yang dinilai sudah berumur. Hal tersebut ditujukan demi perbaikan pelayanan terhadap para calon penumpang dari Garuda Indonesia. Salah satu revitalisasi yang dilakukan adalah peremajaan armada Airbus 330-300 dengan pesawat Airbus 330-200. Pengadaan pesawat Airbus 330-200, Garuda Indonesia menggandeng Rolls-Royce sebagai perusahaan untuk penyediaan mesin pesawat Airbus 330-200.

¹ Riant Nugroho, *Manajemen Privatisasi BUMN*, (Jakarta: Elex Media Komputindo, 2008), hlm. 37.

Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) mengungkap kasus suap pengadaan mesin pesawat dari Airbus SAS dan Rolls-Royce PLC pada PT Garuda Indonesia Tbk. Kasus ini sendiri sudah ditelusuri sejak 2016. Klimaksnya, mantan Direktur Utama PT Garuda Indonesia, Emirsyah Satar jadi tersangka. Wakil Ketua KPK Laode Muhammad Syarif mengatakan, pengungkapan kasus pembelian mesin Trent 700 dari perusahaan asal Inggris itu harus melibatkan lembaga antikorupsi dari negara lain, yakni Serious Fraud Office (SFO) Inggris dan Corrupt Practices Investigation Bureau (CPIB) Singapura. Mantan Dirut PT Garuda Emirsyah Satar dan *Beneficial Owner* Connaught International Pte. Ltd, Soetikno Soedarjo akhirnya resmi dijadikan tersangka. Emirsyah Satar diduga telah menerima suap dari Soetikno. Suap tersebut diberikan dalam bentuk uang dan barang. Dari pengembangan sementara, Emirsyah Satar menerima Euro 1.200.000 (satu juta dua ratus ribu euro) dan USD 180.000 (delapan belas ribu dollar Amerika) atau setara Rp20.000.000.000 (dua puluh miliar rupiah) dan barang yang diterima senilai USD 2.000.000 (dua juta dollar Amerika), yang tersebar di Singapura dan Indonesia. Soetikno sendiri diduga kuat sebagai perantara dari perusahaan Rolls-Royce yang memberikan suap pada Emir. Tersangka Emir dijerat dengan Pasal 12 huruf a atau b dan atau Pasal 11 Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 sebagaimana telah diubah dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 juncto Pasal 55 ayat (1) KUHP juncto Pasal 64 ayat (1) KUHP. Sementara Soetikno selaku pemberi suap dijerat Pasal 5 ayat (1) huruf a atau Pasal 5 ayat (1) huruf b atau Pasal 13 Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 sebagaimana telah diubah dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 juncto Pasal 55 ayat (1) ke-1 KUHP juncto Pasal 64 ayat (1) KUHP.²

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana terjadinya tindak pidana korupsi dalam pengadaan pesawat Airbus milik PT Garuda Indonesia Persero Tbk ?

² Putera Negara, "Kronologi KPK Ungkap Kasus Suap Mantan Dirut Garuda Emirsyah Satar", Oke News, diakses dari <https://nasional.okezone.com/read/2017/01/20/337/1596368/kronologi-kpk-ungkap-kasus-suap-mantan-dirut-garuda-emirsyah-satar>, pada tanggal 15 Mei 2020 pukul 10:56

2. Bagaimana penegakan hukum pidana pada tindak pidana korupsi pembelian pesawat Airbus milik PT Garuda Indonesia Persero Tbk ?

C. Ruang Lingkup Penelitian

Pemecahan masalah dalam penelitian ini ada baiknya dengan pemfokusan terhadap topik masalah yang menjadi kajian utama, oleh sebab itu penulis membahas permasalahan ini hanya akan berfokus pada terjadinya tindak pidana korupsi dalam pengadaan pesawat Airbus milik PT Garuda Indonesia Persero Tbk dan penegakkan hukum pidana pada tindak pidana korupsi pembelian pesawat Airbus milik PT Garuda Indonesia Persero Tbk.

D. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui terjadinya tindak pidana korupsi dalam pengadaan pesawat Airbus milik PT Garuda Indonesia Persero Tbk .
- b. Untuk mengetahui penegakkan hukum pidana pada tindak pidana korupsi pembelian pesawat Airbus milik PT Garuda Indonesia Persero Tbk

2. Manfaat Penelitian

Manfaat terhadap perusahaan penerbangan, diharapkan peneitian ini mampu dijadikan sebagai salah satu referensi mengenai tindak pidana korupsi dalam pengadaan barang dalam suatu perusahaan. Serta diharapkan juga penelitian ini mampu memberikan pengetahuan tentang penerapan hukum terhadap pelaku tindak pidana korupsi dalam pengadaan barang.

Manfaat penelitian terhadap masyarakat, Penelitian ini mampu memberi pengetahuan tentang tindak pidana korupsi dalam pengadaan barang dalam suatu perusahaan lebih jauh dan diharapkan pula penelitian ini dapat menjadi pintu gerbang bagi penelitian-penelitian lainnya berkeenaan dengan tindak pidana korupsi dalam pengadaan barang dalam suatu perusahaan.