

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Kecelakaan pesawat udara di Indonesia sudah sering terjadi beberapa tahun belakangan ini. Sampai pada tahun 2007 dimana kecelakaan pesawat udara tersebut mencapai 10 kali dan menjadi tahun yang kelam bagi penerbangan Indonesia.¹ Hal ini sangat menghawatirkan bagi masyarakat Indonesia, karena sebagian besar masyarakat Indonesia memilih jalur transportasi udara dengan alasan cepat dan tidak memakan waktu lama untuk perjalanan keluar kota maupun keluar negeri dari pada menggunakan jalur darat ataupun laut. Akan tetapi disisi lain, hal ini juga sangat menguntungkan bagi perusahaan-perusahaan maskapai penerbangan, baik milik swasta maupun milik pemerintah. Dengan demikian, persaingan menjadi sangat ketat dalam usaha maskapai penerbangan ini dan setiap maskapai mulai mematok harga serendah-rendahnya ataupun diskon besar-besaran untuk satu rute perjalanan baik dalam negeri maupun luar negeri. Namun dengan harga yang murah tersebut, timbullah pertanyaan besar mengenai keamanan, keselamatan dan kenyamanan para penumpang. Apakah akan timbul permasalahan negatif atau akan baik-baik saja.

Hal seperti inilah yang kurang diperhatikan oleh masyarakat luas, karena yang penting bagi mereka adalah harga ongkos pesawat yang relatif murah dengan pelayanan yang memuaskan. Dari sudut pandang keamananpun seperti pemeliharaan dan penyediaan suku cadang pesawat, serta dalam hal sumber daya manusia (*Human Resources*) yang terlibat langsung dalam penerbangan seperti pilot dan awak pesawat lainnya masih

¹ Statistik pesawat udara, “ <<https://adiewicaksono.wordpress.com/2008/10/16/daftar-kecelakaan-pesawat-terbang-di-indonesia/>>, diakses tanggal 17 november 2014

dapat dipertanyakan apakah sudah memenuhi standar yang ditentukan. Mengenai hal ini, dapat kita lihat dalam Pasal 34 Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang penerbangan yang memuat bahwa setiap pesawat udara yang dioperasikan wajib memenuhi standar kelaikudaraan, yang apabila telah memenuhi standar kelaikudaraan tersebut diberi sertifikat kelaikudaraan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian kelaikudaraan. Dan diatur lebih lanjut dalam Pasal 39 bahwa setiap orang yang melanggar ketentuan kelaikudaraan dikenakan sanksi administratif berupa peringatan, pembekuan sertifikat dan/atau pencabutan sertifikat.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 mengenai penerbangan dicantumkan mengenai hal-hal yang harus dipenuhi oleh suatu perusahaan penerbangan dalam pengoperasian pesawat udara seperti sertifikat kelayakan dan hal-hal lain yang menjamin keselamatan penerbangan. Mengenai pengoperasian pesawat udara diatur dalam Pasal 41 Undang-Undang No.1 Tahun 2009 dimana setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara untuk kegiatan angkutan udara wajib memiliki sertifikat. Sertifikat tersebut yaitu sertifikat operator pesawat udara (*air operator certificat*), yang diberikan kepada Badan Hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara niaga atau sertifikat pengoperasian pesawat udara (*operating certificate*), yang diberikan kepada orang atau Badan Hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk angkutan udara bukan niaga. Hal-hal diatas tersebut sangat penting dalam mencegah terjadinya kecelakaan pesawat udara.

Dilihat dari tujuan penerbangannya itu sendiri, antara lain aman dan selamat maka jelaslah pemerintah harus mengupayakan situasi dan kondisi penerbangan yang aman dan selamat tanpa adanya ancaman dari tindakan yang membahayakan (*unsafe acts*) dan kondisi yang membahayakan (*unsafe condition*). Dengan adanya hukum diharapkan dapat menciptakan keinginan masyarakat untuk hidup aman dan selamat terhindar dari kecelakaan. Hukum yang mengatur mengenai keselamatan

ini telah ada sejak pertama kali pesawat dibuat yaitu menyangkut pengaturan rancang bangun, pembuatan, perakitan, perawatan, penyimpanan pesawat udara termasuk komponen-komponen dan suku cadangnya. Hukum juga menjangkau pengaturan mengenai personil yang mengawakinya, dimana mereka harus mempunyai sertifikat kecakapan. Walau telah ada hukum yang mengaturnya kecelakaan pesawat tetap tidak dapat dihindari.

Dalam penerbangan, kecelakaan pesawat udara dapat dibedakan dari sisi tahap pengoprasian dan dari sisi lokasi kecelakaan. Dari sisi tahap pengoprasian kecelakaan diawali sejak tinggal landas (*take off*), menanjak (*climb*), penerbangan jelajah (*cruising flight*), dan tahap pendaratan yang dimulai dari pendekatan (*approach*), menyentuh landas pacu (*touch down*) sampai pesawat udara berhenti di pelataran (*appron*) bandar udara pendaratan, sedangkan dilihat dari sisi lokasinya dapat berupa *run off* atau *over run* dan *under shoot*.²

Kecelakaan pesawat udara pada dasarnya tidak pernah disebabkan oleh faktor tunggal (*single factor*) yang berdiri sendiri. Suatu sebab yang berdiri sendiri tidak mempunyai arti apa-apa, tetapi apabila faktor penyebab tersebut dikombinasikan dengan berbagai faktor penyebab, hal ini dapat mengakibatkan kecelakaan pesawat udara yang fatal dan dapat mengakibatkan kematian orang. Ada berbagai faktor kecelakaan pesawat udara tersebut seperti faktor manusia (*man*), pesawat udara itu sendiri (*machine*), lingkungan (*enviromtent*), penggunaan pesawat udara (*mission*) dan pengelolaan (*management*).

Faktor manusia (*man*) adalah setiap orang atau tenaga yang terlibat langsung dalam proses penerbangan (awak pesawat), seperti kapten terbang (*pilot*), *co-pilot*, teknisi pesawat udara, tenaga ruang penerangan (*briefing office*), tenaga operasi pengawas lalu lintas udara (*Air Traffic*

² H.K. Martono dan Ahmad Sudiro, Hukum Udara Nasional dan Internasional, Cetak I, RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2012, h. 297.

Control-ATC). Pilot selama menjalankan tugasnya dapat mengalami *sudden incapacity* yang disebabkan oleh berbagai penyakit seperti batu ginjal, epilepsi, serangan jantung dan lain-lain. *Sudden incapacity* ini dapat menyebabkan kecelakaan pesawat udara, disamping faktor kelelahan (*fatigue*).

Faktor lingkungan dapat bersifat alamiah maupun buatan manusia. Lingkungan buatan manusia maupun secara ilmiah juga dapat sebagai faktor penyebab kecelakaan pesawat udara. Faktor lingkungan yang bersifat alamiah seperti angin yang tiba-tiba (*wind shear*) awan yang berputar-putar (*cumulonimbus-cb*) yang oleh suku Jawa disebut cleret tahun atau lesus, topan, salju, gempa bumi, letusan gunung berapi semuanya merupakan faktor lingkungan alamiah.

Selain disebabkan oleh manusia dan lingkungan, pesawat udara juga dapat disebabkan oleh pesawat udara itu sendiri. Pesawat udara Cessena juga disebabkan oleh mesin mati yang tidak diketahui penyebabnya, kejadian demikian juga dialami oleh Garuda 421 dalam pendaratan darurat di solo pada 16 Januari 2001, oleh karena itu setiap pesawat udara (*machine*) sejak dari awal desain sampai dengan pelaksanaan perawatan, pengoprasian, penyimpanan harus dilakukan sesuai dengan peraturan yang berlaku.³

Kasus kecelakaan pesawat yang sempat menjadi perbincangan internasional pun sempat terjadi di Indonesia. Garuda Indonesia Penerbangan GA-200 adalah sebuah penerbangan dari maskapai penerbangan Garuda Indonesia jurusan Jakarta-Yogyakarta, yang meledak ketika terperosok saat melakukan pendaratan pada tanggal 7 Maret 2007 pukul 06:55 WIB di Bandar Udara Adi Sutjipto Yogyakarta setelah lepas landas dari Bandar Udara Soekarno-Hatta Cengkareng, Jakarta pukul 06:00 WIB. Pesawat ini membawa 133 penumpang, 1 pilot, 1 copilot, dan 5 awak kabin. Pilot pesawat adalah Kapten Marwoto Komar. Jumlah

³ *Ibid.*, h. 298-299.

korban tewas adalah 22 orang (21 penumpang dan 1 awak pesawat). Beberapa tokoh Indonesia juga ikut dalam penerbangan ini antara lain yaitu Ketua Umum PP Muhammadiyah Dien Syamsuddin (luka ringan), kriminolog Adrianus Meliala (luka), dan mantan rektor UGM Yogyakarta Prof Dr. Kusnadi Hardjosumantri (meninggal). Pesawat tersebut juga membawa 19 warga negara asing antara lain dari Jepang, Brunei Darussalam dan 8 orang warga Australia yang merupakan rombongan jurnalis yang akan meliput kunjungan Menteri Luar Negeri Australia Alexander Downer di Yogyakarta⁴.

Pada akhirnya Pengadilan Negeri (PN) Sleman menjatuhkan vonis dua tahun penjara potong masa tahanan kepada Marwoto. Majelis hakim yang dipimpin Sri Andini, SH menilai Marwoto terbukti secara sah dan meyakinkan lalai. Vonis itu lebih ringan dibandingkan tuntutan jaksa penuntut umum (JPU). Sebelumnya, JPU menuntut Marwoto dengan hukuman empat tahun penjara. Marwoto dinilai lalai sehingga mengakibatkan pesawat Garuda GA 200 mengalami kecelakaan dan mengakibatkan korban luka dan meninggal dunia. Marwoto dianggap melanggar Pasal 479 g huruf (b) dan huruf (a) KUHP.⁵

Jadi jelaslah dalam kecelakaan pesawat udara dengan segala faktor penyebabnya tidak lepas dari pertanggungjawaban pilot (kapten terbang) selaku orang yang bertanggungjawab penuh atas keamanan dan keselamatan selama penerbangan.

Penelitian ini akan membahas bagaimana undang-undang mengatur mengenai pertanggungjawaban secara pidana seorang pilot terhadap terjadinya suatu kecelakaan pesawat udara baik dalam Undang-undang Penerbangan ataupun Kitab Undang-undang Hukum Pidana.

⁴ Statistik pesawat udara, “ <<https://adiewicaksono.wordpress.com/2008/10/16/daftar-kecelakaan-pesawat-terbang-di-indonesia/>>, diakses tanggal 17 november 2014

⁵ <http://teknologi.kompasiana.com/internet/2009/12/14/menyambut-bebasnya-captmarwoto-37622.html>, diakses tanggal 15 April 2015

Berdasarkan uraian diatas, penulis akan membahasnya lebih lanjut dalam sebuah skripsi dengan judul : **“PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PILOT PENERBANG ATAS TERJADINYA KECELAKAAN PESAWAT UDARA YANG MENGAKIBATKAN LUKA-LUKA DAN KEMATIAN STUDY KASUS PERKARA PUTUSAN No. 348/Pid.B/2008/PN.SLMN.”**.

I.2 Perumusan masalah

Berdasarkan penjelasan sebelumnya, dalam penelitian ini secara khusus, pokok-pokok permasalahan yang ingin dibahas dalam penelitian adalah sebagai berikut :

- a. Bagaimana pengaturan kecelakaan pesawat udara dalam Perundang-undangan di Indonesia ?
- b. Apakah Pertanggungjawaban pilot dalam kecelakaan pesawat udara dapat diterapkan hukum pidana ?

I.3 Ruang Lingkup Penulisan

Dalam Penulisan skripsi ini, penulis ingin membuat batasan ruang lingkup pada sistem pertanggungjawaban penerbangan. Sehingga skripsi ini meliputi “Pertanggungjawaban Pidana Pilot Atas Terjadinya Kecelakaan Pesawat Udara Yang Mengakibatkan Luka-Luka Dan Kematian ditinjau dari Perundang-undangan di Indonesia”.

I.4 Tujuan dan Manfaat Penulisan

I.4.1 Tujuan Penulisan

Adapun tujuan penulisan skripsi ini adalah sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta.

Berdasarkan perumusan masalah diatas, maka penulisan skripsi ini juga bertujuan untuk :

- a. Memberikan gambaran terhadap perbuatan-perbuatan yang termasuk dalam lingkup tindak pidana di bidang penerbangan menurut Perundang-undangan di Indonesia.
- b. Memberikan gambaran pertanggungjawaban pidana pilot dalam kecelakaan pesawat udara ditinjau dari Perundang-undangan di Indonesia.

I.4.2 Manfaat Penulisan

Penelitian dalam skripsi ini mempunyai manfaat sebagai berikut :

- a. Teoritis atau akademis
 1. Sebagai bahan kajian bersama khususnya bagi para mahasiswa fakultas hukum dan umumnya siapa saja yang memerlukan, sehingga dapat menambah ilmu pengetahuan bagi yang membacanya.
 2. Memberikan tambahan informasi bagi mereka yang ingin mengetahui lebih banyak mengenai pertanggungjawaban pilot atas terjadinya kecelakaan dalam Perundang-undangan di Indonesia.

- b. Kegunaan Praktisi

Penulisan skripsi ini diharapkan dapat berguna dan menjadikan bahan kajian atau acuan bagi penegak hukum yang langsung bersentuhan dengan tugasnya dalam hal penerbangan.

I.5 Kerangka teori dan Kerangka Konseptual

I.5.1 Kerangka Teori

Teori Kealpaan (*Culpa*) menurut E.Y. Kanter dan S.R. Sianturi dalam bukunya bahwa kealpaan seperti juga kesengajaan adalah salah satu bentuk dari kesalahan. Kealpaan adalah bentuk yang lebih rendah

derajatnya daripada kesengajaan. Tetapi dapat pula dikatakan bahwa kealpaan itu adalah kebalikan dari kesengajaan, karena bilamana dalam kesengajaan, sesuatu akibat yang timbul itu dikehendaki pelaku, maka dalam kealpaan justru akibat itu tidak dikehendaki pelaku, walaupun pelaku dapat memperkirakan sebelumnya. Disinilah juga letak salah satu kesukaran untuk membedakan antara kesengajaan bersyarat (*dolus eventualis*) dengan kealpaan berat (*culpa lata*).⁶

Landasan Penerbangan menurut Undang-undang No. 1 Tahun 2009 Bab I Pasal 1, mengemukakan bahwa Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

Penerbangan pun diselenggarakan berdasarkan azas-azas yaitu :

- a. manfaat;
- b. usaha bersama dan kekeluargaan;
- c. adil dan merata;
- d. keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- e. kepentingan umum;
- f. keterpaduan;
- g. tegaknya hukum;
- h. kemandirian;
- i. keterbukaan dan anti monopoli;
- j. berwawasan lingkungan hidup;
- k. kedaulatan negara;
- l. kebangsaan; dan
- m. kenusantaraan.

⁶ E.Y. Kanter dan S.R. Sianturi, *Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia dan Penerapannya*. Stora Grafika, Jakarta, 2012, h. 192-193

Penerbangan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat;
- b. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- c. membina jiwa kedirgantaraan;
- d. menjunjung kedaulatan negara;
- e. menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industri angkutan udara nasional;
- f. menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- g. memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara;
- h. meningkatkan ketahanan nasional; dan
- i. mempererat hubungan antarbangsa

I.5.2 Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual adalah pedoman yang lebih konkrit dari teori, yang berisikan definisi operasional yang menjadi pegangan dalam proses penelitian yaitu pengumpulan, pengelolaan, analisis dan konstruksi data dalam skripsi ini. adapun beberapa pengertian yang menjadi konseptual skripsi ini akan dijabarkan dalam uraian dibawah ini :

- a. Penerbangan

Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan

keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.⁷

b. Pesawat Udara

Pesawat Udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.⁸

c. Kelaikudaraan

Kelaikudaraan adalah terpenuhinya persyaratan desain tipe pesawat udara dan dalam kondisi aman untuk beroperasi.⁹

d. Pilot

Pilot dalam penelitian ini diartikan sama dengan kapten penerbang. Kapten adalah penerbang yang ditugaskan oleh perusahaan atau pemilik pesawat udara untuk memimpin penerbangan dan bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan penerbangan selama pengoperasian pesawat udara sesuai dengan peraturan perundang-undangan.¹⁰

e. Pertanggungjawaban

Pertanggungjawaban yang awal katanya berasal dari kata tanggung jawab bermakna mengenai keadaan wajib menanggung segala suatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dsb).¹¹ Tanggung jawab juga dapat diartikan sebagai kesadaran manusia akan tingkah laku atau perbuatan yang disengaja maupun tidak disengaja.¹² Penjelasan mengenai pertanggungjawaban

⁷ Indonesia, Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Bab I Pasal 1 Angka 1.

⁸ *Ibid.*, Angka 3

⁹ *Ibid.*, Angka 10

¹⁰ *Ibid.*, Angka 11

¹¹ Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2007, ed. 3 – cet. 4, Balai Pustaka, Jakarta, h. 1139.

¹² <http://baguspemudaindonesia.blogdetik.com/2011/04/20/manusia-dan-tanggung-jawab/>, diakses tanggal 15 April 2015

sendiri dapat berarti perbuatan bertanggungjawab atau sesuatu yang dipertanggungjawabkan.¹³

f. Pidana

Pengertian Pidana Menurut Van Hamel Pidana adalah suatu penderitaan yang bersifat khusus, yang telah dijatuhkan oleh kekuasaan yang berwenang untuk menjatuhkan pidana atas nama negara sebagai penanggung jawab dari ketertiban hukum umum bagi seorang pelanggar, yakni semata-mata karena orang tersebut telah melanggar suatu peraturan hukum yang harus ditegakkan oleh negara.¹⁴

g. Kecelakaan Pesawat Udara

Kecelakaan pesawat udara dalam dunia penerbangan ada 2 macam pengertian yaitu kecelakaan (*accident*) dan peristiwa (*incident*). Yang dimaksud kecelakaan adalah suatu peristiwa diluar dugaan dalam kaitan dengan pengoperasian pesawat terbang yang berlangsung sejak penumpang naik (*boarding*) dengan maksud melakukan penerbangan sampai waktu semua penumpang debarkasi. Peristiwa di luar dugaan tersebut mengakibatkan orang meninggal dunia atau luka parah akibat benturan pesawat terbang atau kontak langsung dengan bagian pesawat terbang atau terkena hempasan langsung mesin jet atau pesawat terbang mengalami kerusakan struktural yang berat atau pesawat terbang memerlukan perbaikan besar atau penggantian komponen atau pesawat terbang hilang sama sekali. Sedangkan *incident* adalah peristiwa selama penerbangan berkenaan dengan operasi pesawat terbang yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

¹⁵Dalam bahasa Inggris istilah yang digunakan adalah

¹³ Kamus Besar Bahasa Indonesia, Op.Cit., 1139.

¹⁴ Mohammad Ekaputra dan Abul Khair, *Sistem Pidana di Dalam KUHP dan Pengaturannya Menurut Konsep KUHP Baru*, USU Press, Medan, 2010, h. 2.

¹⁵ Bambang Widarto, *Hukum Udara*, Alumni AHM-PTHM, Jakarta, 2012, h. 270-271

accident. Dalam Black's law Dictionary, *accident* diartikan sebagai "An unintended and unforeseen injurious occurrence; something that does not occur in the usual course of events or that could not be reasonably anticipated". Dari definisi di atas dapatlah diketahui bahwa kecelakaan adalah suatu kejadian yang menyebabkan kecelakaan, dimana kejadian tersebut tidak diduga sebelumnya atau tidak diharapkan, dimana kejadian tersebut terjadi tidak seperti biasanya atau tidak dapat diantisipasi.¹⁶

h. Kematian

Kematian atau ajal adalah akhir dari kehidupan, ketiadaan nyawa dalam organisme biologis. Semua makhluk hidup pada akhirnya akan mati secara permanen, baik karena penyebab alami seperti penyakit atau karena penyebab tidak alami seperti kecelakaan. Setelah kematian, tubuh makhluk hidup mengalami pembusukan. Istilah lain yang sering digunakan adalah meninggal, wafat, tewas, atau mati¹⁷

i. Luka

Luka atau cedera adalah suatu kerusakan pada struktur atau fungsi tubuh yang rusak dikarenakan suatu paksaan atau tekanan fisik maupun kimiawi¹⁸

I.6 Metode Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode yuridis normatif bersifat deskriptif analisis. Langkah pertama dilakukan penelitian hukum normatif yang didasarkan pada bahan hukum primer yaitu inventarisasi peraturan-peraturan yang berkaitan dengan penerbangan.

¹⁶ Henry Campbell Black, *Black's Law Dictionary*, seventh edition West Publishing Co, 1990, h.15

¹⁷ <http://id.wikipedia.org/wiki/Kematian>, diakses tanggal 18 Desember 2014

¹⁸ <http://wanenoor.blogspot.com/2012/11/pengertian-luka-macam-luka-dan.html?m=1>, diakses tanggal 30 Januari 2015

Selain itu dipergunakan juga bahan-bahan hukum skunder berupa tulisan yang berkaitan dengan persoalan ini. Penelitian bertujuan menemukan landasan hukum pidana khususnya yang berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana pilot (kapten terbang) dalam terjadinya kecelakaan pesawat udara.

Bahan hukum yang digunakan adalah :

- a. Bahan hukum primer
Berupa peraturan perundang-undangan dan buku-buku yang ada, yaitu Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, UU nomor 4 tahun 1976 serta Kitab Undang-undang Hukum Pidana pasal 359,360 dan 479 (a) – 479 (r).
- b. Bahan hukum sekunder
Berupa bahan acuan lainnya yang berisikan informasi yang mendukung skripsi ini, seperti tulisan-tulisan, situs internet ataupun artikel-artikel yang ada di majalah-majalah.
- c. Bahan Hukum Tersier
Bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum yang berbentuk kamus serta ensoklopedia dan lain-lain yang berkaitan dengan bidang hukum.

I.7 Metode Pengumpulan Data

Untuk memperoleh suatu kebenaran ilmiah dalam penulisan skripsi ini, maka penulisan menggunakan metode pengumpulan data dengan cara :

- a. Kepustakaan, yaitu mewujudkan bahan-bahan hukum primer, skunder dan tersier dalam dokumen-dokumen kepustakaan
- b. Wawancara secara terbatas, yaitu dengan melakukan tanya jawab secara langsung kepada responden dengan menggunakan pedoman wawancara berstruktur. Adapun yang menjadi responden adalah Pilot atau teknisi pesawat udara.

I.8 Sistematika Penulisan

Skripsi ini diuraikan dalam 5 bab, dan tiap-tiap bab terbagi atas beberapa sub-sub bab, untuk mempermudah dalam memaparkan materi dari skripsi ini yang dapat digambarkan sebagai berikut :

BAB I Pendahuluan

Bab ini merupakan gambaran umum yang berisi tentang Latar Belakang, Perumusan Masalah, Ruang Lingkup Penulisan, Tujuan dan Manfaat Penulisan, Kerangka Teori dan Kerangka Konseptual, Metode Penelitian, Metode Pengumpulan Data, Sistematika Penulisan.

BAB II Tinjauan Umum Tentang Penerbangan

Dalam bab ini penulis akan membahas secara umum mengenai Pengertian Penerbangan, Sejarah Penerbangan, Macama-macam Penerbangan, Tindak Pidana Penerbangan, Perkembangan Peraturan-peraturan yang Berkaitan Dengan Tindak Pidana Penerbangan.

BAB III Tindak Pidana Penerbangan yang Mengakibatkan Luka-luka dan Kematian Dalam Perkara Putusan No. 348/Pid.B/2008/PN.SLMN.

Dalam bab ini berisi tentang Kasus Posisi, Penerapan Hukum, Pertimbangan Hakim, Unsur-unsur Tindak Pidana Penerbangan, Tuntutan Pidana Jaksa Penuntut Umum, Pertimbangan Hakim, Amar Putusan.

BAB IV Analisa Pertanggung Jawaban Pidana Pilot Penerbang Dalam Kecelakaan Pesawat Udara

Dalam bab ini berisi tentang Analisis Pengaturan Pertanggungjawaban Pilot dalam Kecelakaan Pesawat

Udara pada Undang-undang Pidana, Analisis Pertanggungjawaban Pidana Pilot dalam Kecelakaan Pesawat Udara.

BAB V Penutup

Merupakan bab penutup dari seluruh rangkaian bab-bab sebelumnya, yang berisikan kesimpulan yang dibuat berdasarkan uraian skripsi ini, yang dilengkapi dengan saran-saran.

