

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kemajuan teknologi memberikan dampak yang sangat besar kepada dunia, saat ini kita hidup di era digital 4.0 dimana teknologi mengalami perkembangan yang sangat cepat baik dari segi komunikasi, medis, konstruksi, bahkan sampai ke transportasi termasuk salah satunya adalah pesawat udara yang menjadi moda transportasi penerbangan. Pengertian penerbangan dijelaskan dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan), yaitu 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, pesawat udara sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga yang mempunyai tanda pendaftaran, penerbangan sipil adalah sistem penerbangan angkut niaga kepentingan sipil terdiri dari angkut penumpang, kargo barang dan kepentingan kepolisian dan kepabeanan yang bukan militer.¹

Sebagai sebuah negara kepulauan yang daerahnya dipisahkan oleh lautan maka Indonesia membutuhkan suatu moda transportasi yang dapat menghubungkan daerah-daerah tersebut dengan harapan agar distribusi barang, perputaran ekonomi, dan juga pengangkutan orang dapat dilakukan dengan mudah dan tanpa memakan waktu yang lama, hal ini lah yang menjadikan pesawat udara menjadi transportasi

¹ Pasal 1 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

yang berpengaruh dalam perkembangan nasional maupun regional Indonesia. Dalam perkembangan pesawat udara, Indonesia tercatat memiliki lebih dari 15 (lima belas) maskapai yang saat ini masih beroperasi baik dari penerbangan sipil (*Commercial*) maupun pengangkutan barang (*cargo*).

Pada suatu penerbangan, tidak dapat diabaikan peran penting *Air Traffic Controler* (ATC) yaitu menara yang mengatur jalannya lalu lintas udara. Berdasarkan Pasal 278 UU Penerbangan, tugas Petugas ATC adalah : (1) mencegah terjadinya tabrakan antarpesawat udara di udara; (2) mencegah terjadinya tabrakan antarpesawat udara atau pesawat udara dengan halangan (*obstacle*) di daerah manuver (*manouvering area*); (3) memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan; memberikan petunjuk dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan; dan (4) memberikan notifikasi kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan (*search and rescue*).

Petugas ATC dalam menjalankan tugasnya harus selalu berkoordinasi dengan pilot melalui radio komunikasi gelombang rendah untuk mengarahkan mereka sesuai dengan peta lalu lintas udara di suatu daerah sehingga pilot dapat mengetahui medan apa saja yang akan dilalui di udara dengan prosedur yang tepat sesuai arahan dari ATC. Namun, meskipun penerbangan Indonesia sudah menerapkan prosedur keselamatannya sendiri kecelakaan pesawat udara merupakan peristiwa yang tak terduga (*unexpected*) dan tidak dapat dihindari.²

² Berend J.H. Crams, The Special Contract: An Instrument to Strict Liability Limit?, *Air Law Journal*, Volume XIV Number 4/5 1989, h. 160

Peristiwa kecelakaan pesawat terbang, bisa saja terjadi karena berbagai sebab. Kecelakaan pesawat di Indonesia yang terjadi dalam 15 tahun belakangan ini, tidak jarang merenggut nyawa penumpang maupun awak kabin, bahkan ada suatu masa dimana dalam setahun Indonesia mengalami kecelakaan pesawat 6-10 kali.³ Fakta tersebut sangat memprihatinkan mengingat pesawat udara adalah salah satu moda transportasi yang paling tepat untuk menghubungkan negara kepulauan seperti Indonesia. Terlebih lagi 75% masyarakat Indonesia lebih memilih transportasi udara dengan alasan lebih cepat dari segi waktu perjalanan baik untuk rute domestik maupun internasional. Kecelakaan bukanlah peristiwa yang terjadi begitu saja, tetapi kejadian yang disebabkan oleh faktor tertentu, dalam arti lain kecelakaan pesawat tidak hanya terjadi oleh *single factor* (faktor tunggal) melainkan dari kombinasi beberapa faktor penyebab. Dengan kata lain, kecelakaan tidak melekat pada suatu benda, misalnya pada pesawat terbang.⁴

Kasus kecelakaan pesawat udara yang telah banyak terjadi di Indonesia menjadi perhatian bagi masyarakat, hal ini diakibatkan karena kecelakaan pesawat udara terjadi pada waktu yang relatif berdekatan, jatuhnya korban jiwa dalam hampir setiap insiden pesawat udara, serta masyarakat yang mulai ragu akan keamanan moda transportasi udara akibat dari tingginya frekuensi kecelakaan pesawat udara yang terjadi di Indonesia. Maskapai penerbangan selaku operator dianggap tidak profesional dan lalai dalam menjamin mutu layanannya serta kurang dalam mengelola perusahaan. Tidak hanya maskapai penerbangan saja

³Republika,6-kecelakaan-pesawat-di-indonesia-sepanjang-2015,
<http://www.republika.co.id/berita/nasional/15/10/03/6-kecelakaan-pesawat-diindonesia-sepanjang-2015>, diakses pada 26 Juli 2021

⁴ Desmond Hutagaol, *Pengantar Penerbangan Perspektif Profesional*, Jakarta, 2013, h.5

namun juga pemerintah yang berwenang untuk membuat sebuah peraturan dinilai tidak tegas dalam membuat peraturan terkait perusahaan penerbangan karena dinilai tidak memenuhi standar keselamatan serta tergolong lambat dalam mengambil tindakan atas kondisi yang terjadi di lapangan.

Terjadinya kecelakaan di moda transportasi Indonesia khususnya transportasi udara, pemerintah Indonesia berupaya untuk meningkatkan keselamatan transportasi sekaligus menjamin kepercayaan masyarakat terhadap moda transportasi udara. Melalui Kementerian Perhubungan pada tanggal 15 Juli 1994 mengeluarkan Surat Keputusan No. 3/LT.403/Phb-94 tentang Penelitian Penyebab Kecelakaan Pesawat Udara yang mengharuskan melakukan investigasi terhadap kecelakaan pesawat udara yang terjadi di Indonesia, untuk mengetahui penyebab kecelakaan tersebut. Kemudian pada tanggal 16 Januari 1997 dilakukan perubahan terhadap Surat Keputusan No. 3/LT.403/Phb-94 menjadi Keputusan Menteri Perhubungan No. SK.2/HK.601/PHB-97 tentang pembentukan Komisi Penelitian Penyebab Kecelakaan Pesawat Udara Tahun 1997-1999. Lalu perubahan kembali terjadi pada tahun 1999 pada masa Indonesia sedang mengalami perkembangan pesat di industri penerbangan dan maritim melalui IPTN dan PT.PAL, sehingga B.J. Habibie yang saat itu menjadi Presiden Republik Indonesia mengeluarkan Keppres No. 105 Tahun 1999 yang menciptakan suatu organisasi non-struktural dimana masing-masing moda transportasi disatukan di bawah kementerian perhubungan, yaitu Komite Nasional Keselamatan Transportasi

(KNKT).⁵ Kemudian pada Tahun 2012 sebagai tindak lanjut dari Keppres No. 105 Tahun 1999 dibuatlah suatu peraturan mengenai KNKT yaitu pada Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). Dalam Pasal 4 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi dijelaskan bahwa KNKT diberikan kewenangan untuk melakukan Investigasi kecelakaan transportasi yang salah satunya merupakan transportasi udara, yang nantinya laporan tersebut akan dijadikan acuan kedepannya agar insiden serupa tidak terjadi lagi di masa yang akan datang. Hal tersebut dilakukan agar mutu dan keamanan transportasi di Indonesia dapat memenuhi standart atau bahkan bisa menjadi lebih baik lagi dari sebelumnya, namun pada kenyataannya kecelakaan transportasi terkhususnya dalam dunia penerbangan masihlah tinggi.

Beberapa penyebab yang dapat mengganggu keselamatan pesawat, yang dapat diklasifikasikan menjadi 3 (tiga) faktor yaitu : faktor materiil, faktor media, serta faktor manusia. Faktor materiil atau faktor dari pesawat itu sendiri adalah suatu peristiwa dimana pesawat mengalami kelelahan (*fatigue*) akibat digunakan untuk penerbangan jarak jauh (*long haul flight*) maupun penerbangan tanpa henti (*non-stop flight*). Kemudian faktor media atau faktor cuaca adalah peristiwa yang datang dari alam tanpa kendali kita seperti angin yang datang tiba-tiba (*windshear*), awan *Cumulonimbus* yang sangat berbahaya dalam aktivitas penerbangan, salju,

⁵Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia, “Sejarah Umum KNKT”, http://knkt.go.id/post/read/sejarah-umum-knkt?cat=QmVyaXRhfHNlY3Rpb24tNjU_, diakses pada 26 Juli 2021.

awan gelap, dll.⁶ Sedangkan faktor manusia adalah faktor yang ditimbulkan karena ada perbuatan manusia seperti *Human Error*, terorisme, sabotase, penumpang gelap, yang dimana dalam faktor manusia kita harus melihat ada atau tidaknya unsur kesengajaan maupun kealpaan. Jika ditemukan adanya unsur tersebut maka kita harus melihat apakah pelaku telah memenuhi beberapa unsur seperti yang dijelaskan oleh Andi Hamzah, yaitu:

1. Kemampuan bertanggung jawab atau dapatnya dipertanggungjawabkan dari si pembuat
2. Adanya kaitan psikis antara pembuat dan perbuatan, yaitu adanya sengaja atau kesalahan dalam arti sempit (*culpa*). Pelaku mempunyai kesadaran yang mana pelaku seharusnya dapat mengetahui akan adanya akibat yang ditimbulkan dari perbuatannya
3. Tidak adanya dasar pemidanaan yang menghapus dapatnya dipertanggungjawabkan sesuatu perbuatan kepada pembuat⁷

Di Indonesia, pernah terjadi peristiwa kecelakaan pesawat akibat ATC, yang dialami oleh Batik Air dengan nomor penerbangan ID 7703 bertipe Boeing 737-800 di bandara Halim Perdana Kusuma, Jakarta Timur. Kecelakaan terjadi pada *runway* (landasan pacu) saat pesawat Batik Air sedang bersiap lepas landas menuju Makassar, namun dalam waktu yang bersamaan pesawat berjenis ATR 42-600 milik Trans Nusa sedang *towing* menuju apron selatan. Kurangnya koordinasi tersebut maka tabrakan antar pesawat Batik Air dan Trans Nusa tidak dapat

⁶ K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Buku Kedua, Bandung, Mandar Maju, 1955, Hlm.144.

⁷ Andi Hamzah. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Rineka Cipta. Jakarta, 1997, Hlm. 130

terelakan, akibatnya sayap sebelah kiri Batik Air mengalami kerusakan serius dan pesawat milik Trans Nusa juga mengalami patah di bagian ujung sayap kiri dan *Horizontal Stabilizer* (sayap belakang). Pada peristiwa tersebut Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) melakukan investigasi untuk mengetahui faktor apa yang menyebabkan tabrakan antar pesawat tersebut terjadi. Dari laporan yang diterbitkan oleh KNKT diketahui bahwa telah terjadi *Human Error* yang dilakukan oleh ATC karena lalai dalam mengkoordinasikan lalu lintas di bandara, sehingga tabrakan tersebut terjadi. Namun laporan tersebut hanya berisikan 13 rekomendasi yang diantaranya termasuk peningkatan regulasi, peningkaran prosedur *towing* (penarikan pesawat) serta peningkatan pelatihan bagi ATC⁸, serta petugas ATC yang melakukan kelalaian diberikan skors selama 3 (tiga) minggu oleh Direktur Operasi Lembaga Penyelenggara Pemanduan navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) atau yang biasa disebut dengan AirNav.⁹ *Scorsing* tersebut merupakan sanksi administratif terhadap personel penerbangan diatur dalam Pasal 313 ayat (3).

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan tidak menjelaskan secara rinci terkait sanksi yang dapat diberikan. Pada Pasal 293 ayat (2) dijelaskan secara rinci terkait sanksi administratif yang dapat diberikan kepada ATC, yaitu: a. Peringatan; b. Pembekuan lisensi; dan/atau c. Pencabutan lisensi.¹⁰ Berbeda dengan yang terdapat dalam Pasal 313 ayat (3) yang menjelaskan bahwa :

⁸ Kumparan, "Kronologi Tabrakan Pesawat Batik Air dan TransNusa, <https://kumparan.com/kumparannews/kronologi-tabrakan-pesawat-batik-air-dan-transnusa>, diakses pada 26 Juli 2021.

⁹ Berita Satu, Insiden Batik Air, Tiga Petugas ATC Halim Diskors, <https://www.beritasatu.com/megapolitan/358462/insiden-batik-air-tiga-petugas-atc-halim-diskors>, diakses pada 26 Juli 2021.

¹⁰ Pasal 293 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

“tindakan hukum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) berupa: a. Sanksi administratif; b. Sanksi pidana.”¹¹

Tetapi tidak dijelaskan secara eksplisit tentang sanksi pidana di dalam pasal ini. Hal ini menjadi sangat penting karena di dalam kasus pidana diperlukan adanya suatu pembuktian yang didapatkan dari alat bukti. Apabila dalam kecelakaan penerbangan terjadi sebuah kecelakaan, sebagai contoh dalam kasus tabrakan ini menimbulkan korban jiwa tentu alat bukti sangat diperlukan, namun sayangnya segala alat bukti tersebut dikuasai oleh KNKT karena investigasi yang dilakukan KNKT bersifat rahasia dan baru dapat dilihat melalui laporan yang mereka terbitkan. Tentu saja hal ini menjadi tembok penghalang bagi keluarga korban kecelakaan yang ingin membawa kasus tersebut ke ranah litigasi karena mereka tidak memiliki alat bukti yang dapat dijadikan sebuah pembuktian di pengadilan.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka peneliti tertarik dan ingin mengkaji lebih dalam tentang bagaimana undang-undang mengatur pertanggungjawaban pidana Pemandu lalu lintas penerbangan terhadap terjadinya kecelakaan pesawat udara akibat *Human Error* (kelalaian) dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1999 Tentang Penerbangan dengan judul: **”Aspek Pidana Pemandu Lalu Lintas Penerbangan dalam Kecelakaan Pesawat Udara Yang Berimplikasi Tindak Pidana”**

¹¹ Pasal 313 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang *Penerbangan*

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka dapat ditemukan beberapa masalah yang akan diteliti, yaitu:

1. Perbuatan pemandu lalu lintas penerbangan yang berimplikasi pidana dalam kecelakaan pesawat udara.
2. Pertanggungjawaban pidana petugas pemandu lalu lintas penerbangan atas terjadinya kecelakaan pesawat udara.

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menjelaskan terkait perbuatan apa saja yang dapat dikualifikasikan sebagai tindak pidana penerbangan, baik yang dilakukan dengan kesengajaan maupun karena kealpaan
2. Untuk mengetahui pertanggungjawaban pidana terhadap petugas ATC terhadap kecelakaan pesawat yang disebabkan oleh ATC baik disengaja maupun tidak sengaja menurut Undang-Undang yang berlaku di Indonesia;

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian hukum ini di harapkan dapat bermanfaat baik dari aspek teoritis serta aspek praktis berupa:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi dasar dalam perkembangan ilmu hukum serta mengembangkan ilmu literatur terutama terkait tanggung jawab pelaksana penerbangan terkhususnya mengenai ATC sesuai dengan ketentuan Undang-Undang

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjelaskan bagaimana pertanggungjawaban pidana terhadap petugas ATC terhadap kecelakaan pesawat menurut Undang-Undang yang berlaku di Indonesia

1.5 Metode Penelitian

1.5.1. Tipe Penelitian Hukum

Penelitian hukum merupakan suatu teladan dengan tujuan mencari suatu bentuk kebenaran koherensi, yaitu apakah suatu aturan hukum sudah selaras dengan norma hukum serta apakah suatu norma tersebut telah selaras dengan prinsip-prinsip hukum.¹² Dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian berupa *doctrinal research*, yaitu penelitian terhadap peraturan perundang-undangan maupun literatur yang berkaitan dengan materi yang dibahas dengan menyediakan penjelasan secara sistematis mengenai norma-norma hukum yang menjadi suatu kategori tertentu dan menganalisa hubungan antara norma hukum, menjelaskan bidang-bidang yang sulit dan diharapkan memberi prediksi perkembangan norma

¹² Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Edisi Revisi, Prenada Media, Jakarta, 2005, h. 47

tersebut kedepannya. Langkah-langkah yang harus ditempuh dalam membuat penelitian hukum adalah:

1. Mengidentifikasi fakta hukum, mengeliminasi hal – hal yang tidak relevan, dan menetapkan isu hukum yang hendak dipecahkan;
2. Mengumpulkan bahan – bahan hukum dan non hukum yang relevan terhadap isu yang dihadapi;
3. Melakukan telaah atas isu hukum yang diajukan;
4. Menarik kesimpulan yang menjawab isu hukum;

1.5.2. Pendekatan Masalah

Agar dapat menjawab isu hukum yang telah disebutkan diatas, maka pendekatan-pendekatan masalah yang digunakan dalam peneliitian ini diantaranya:

1. Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*)

Pendekatan yang dilakukan dengan mengkaji peraturan perundang-undangan berkaitan kepada isu hukum yang sedang diteliti.¹³

2. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*)

Pendekatan konseptual merupakan suatu pendekatan yang digunakan dengan mendasar terhadap doktrin-doktrin maupun pandangan yang telah ada serta masih dalam tahap perkembangan dalam ilmu hukum.¹⁴

Penelitian hukum ini menggunakan dua metode pendekatan karena pendekatan perundang-undangan membutuhkan pendekatan lain untuk memperbanyak pertimbangan-pertimbangan hukum yang tepat dalam menghadapi

¹³ *Ibid.* h. 133

¹⁴ *Ibid.* h. 136

masalah hukum yang dihadapi, hal tersebut bertujuan agar dapat menghasilkan analisis hukum yang akurat.¹⁵

1.5.3. Sumber Bahan Hukum (Legal Sources)

Bahan hukum yang dikumpulkan dalam penelitian ini terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, dalam penelitian ini bahan hukum primer adalah sebagai berikut:

- 1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana;
- 2) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
- 3) Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan
- 4) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi
- 5) Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 Tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi

Bahan hukum sekunder yang akan digunakan dalam penelitian ini berupa pendapat-pendapat hukum yang berkaitan dengan penerbangan yang terdapat dalam buku-buku hukum dan artikel-artikel yang diperoleh melalui media internet.

Pengumpulan bahan hukum baik primer maupun sekunder dalam penelitian dilakukan dengan menggunakan studi pustaka karena semua bahan hukum bersifat tertulis.

¹⁵ Jonaedi Effendi dan Johnny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Prenada Media, Depok, 2018, h. 134.

1.5.4. Prosedur pengumpulan bahan hukum

Sumber bahan hukum akan diperoleh penulis melalui metode studi kepustakaan (*Library Research*). Yang mana seluruh bahan hukum akan diperoleh melalui Jaringan Dokumentasi dan Informasi Hukum (JDIH) dari lembaga yang bersangkutan serta melalui *website*. Untuk bahan hukum sekunder sendiri akan diperoleh penulis melalui buku, jurnal hukum, artikel, serta media daring, selain itu juga penulis akan mencari bahan bacaan yang memiliki keterkaitan dengan isu-isu hukum yang diteliti oleh penulis.

Analisis Bahan Hukum merupakan sebuah metode yang digunakan untuk menemukan sebuah kesimpulan dari analisa bahan hukum primer dan sekunder di dalam penelitian hukum yang telah disusun dengan sistematis dan teratur. Untuk melakukan analisis bahan hukum, perlu dilakukan dengan 5 (lima) tahapan sebagai berikut:

- 1) Mengidentifikasi fakta hukum dan mengeleminasi hal-hal yang tidak relevan untuk menetapkan isu hukum yang hendak dipecahkan;
- 2) Pengumpulan bahan-bahan hukum dan sekiranya dipandang mempunyai relevansi juga bahan-bahan non-hukum;
- 3) Melakukan telaah atas isu hukum yang diajukan berdasarkan bahan-bahan yang telah dikumpulkan;
- 4) Menarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi yang menjawab isu hukum;

- 5) Memberikan preskripsi argumentasi yang telah dibangun di dalam kesimpulan¹⁶

Dari tahapan ini, penulis akan menunjang kesimpulan tersebut dengan bahan hukum primer dan sekunder agar dapat menjelaskan konsep serta implementasi aturan hukum guna menjawab permasalahan yang dijabarkan dalam rumusan masalah

1.6 Pertanggungjawaban Sistematika

Sistematika penulisan dalam skripsi ini akan dibagi menjadi 4 (empat) bab dimana dalam tiap bab akan memiliki keterkaitan satu sama lain, terutama dengan isu hukum yang akan diteliti. Adapun isi dari bab-bab tersebut adalah sebagai berikut:

Bab I merupakan suatu pendahuluan dari penelitian ini sebagai pengantar dengan maksud untuk memberikan pengetahuan secara umum serta gambaran mengenai topik yang akan diteliti oleh penulis agar pembaca dapat lebih mudah memahami keseluruhan dari penelitian. Bab ini akan dibagi menjadi beberapa sub-bab berupa latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian dan pertanggungjawaban sistematika.

Bab II akan membahas terkait rumusan masalah pertama yang dimana akan menjelaskan terkait perbuatan apa saja yang dapat dikualifikasikan sebagai tindak pidana dalam dunia penerbangan, dimana akan dijelaskan kedalam

¹⁶ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* Edisi Revisi, Prenada Media, Jakarta, 2005, h.213

beberapa sub-bab, diantaranya: jenis dan unsur tindak pidana, bentuk-bentuk tindak pidana, tugas, jenis, kualifikasi, serta tanggungjawab dari pemandu lalu lintas penerbangan dalam mengatur lalu lintas penerbangan, standar operasional prosedur pemandu lalu lintas penerbangan, serta macam-macam kejahatan dalam penerbangan

Bab III adalah pembahasan mengenai rumusan masalah kedua, bab ini akan menjelaskan mengenai pengertian pesawat udara, pengertian pemandu lalu lintas penerbangan, pengertian kecelakaan pesawat udara, penyebab kecelakaan pesawat udara, pengertian pertanggungjawaban pidana, serta pertanggungjawaban pidana bagi pemandu lalu lintas penerbangan atas kecelakaan pesawat udara yang disebabkan oleh kesalahannya.

Bab IV merupakan Bab terakhir dalam penelitian ini, dimana bab ini akan menguraikan kesimpulan serta saran dari penulis terhadap rumusan masalah yang telah dijabarkan di atas.