

# ASPEK HUKUM KESELAMATAN PENERBANGAN

**Agus Pramono**

Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro, Semarang  
Jl. Prof. Sudarto, SH (Tembalang) Semarang  
email : ap\_300655@yahoo.com

## **Abstract**

*Chicago Convention, 1944 is an instrument of international law which is produced by the International Civil Aviation Organization (ICAO), regulate international civil aviation including aviation safety material that binds to all ICAO member States. Aircraft is a high-tech product in order to set aviation safety requirements and regulations are very strict non-negotiable slightest. The regulations are very strict in the aviation world devoted to creating a safe flight. Realization of aviation safety depends on a variety of factors related to both quality and disciplined crew, passenger awareness of the importance of aviation safety (body and protective facilities) and natural factors.*

**Keywords :** Legal Aspects, Salvation, Flight

## **Abstrak**

*Konvensi Chicago, 1944 adalah instrument Hukum Internasional yang dihasilkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO : International Civil Aviation Organization), mengatur penerbangan sipil internasional termasuk di dalamnya materi keselamatan penerbangan yang mengikat kepada seluruh Negara anggota ICAO. Pesawat udara merupakan produk teknologi tinggi dalam rangka keselamatan penerbangan diatur dengan persyaratan-persyaratan dan regulasi yang sangat ketat tidak dapat ditawar sekecil apapun. Regulasi yang sangat ketat dalam dunia penerbangan ditujukan untuk mewujudkan keselamatan penerbangan. Terwujudnya keselamatan penerbangan bergantung kepada berbagai faktor baik menyangkut kualitas dan disiplin awak pesawat, kesadaran penumpang atas pentingnya keselamatan penerbangan (badan dan fasilitas pelindung) maupun faktor alam.*

**Kata Kunci:** Aspek Hukum, Keselamatan, Penerbangan

## **A. Pendahuluan**

Dalam dunia tanpa batas (*borderless world*) seperti kondisi sekarang ini dan sejalan dengan kemajuan teknologi penerbangan telah memperlihatkan betapa pergerakan orang dan barang/jasa menunjukkan kecenderungan yang semakin meningkat. Transportasi udara merupakan "jembatan" yang sangat canggih dalam mendukung kemajuan dan mobilitas antar penduduk, bangsa dan negara. Dunia penerbangan yang didukung dengan pesatnya teknologi penerbangan telah menentukan waktu tempuh dari satu titik ke titik lain, antar negara, antar benua mampu dijelajahi dalam

hitungan menit/jam saja.

Penemuan teknologi tinggi dalam dunia penerbangan sejalan dengan pertumbuhan transportasi udara internasional untuk menjamin keselamatan penerbangan, ketertiban dan standarisasi internasional telah menunjukkan perkembangan yang pesat dan tidak dapat ditandingi oleh moda transportasi yang lain.

Keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpeliharanya persyaratan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, badan udara, angkutan udara, navigasi penerbangan serta fasilitas penguinjung dan fasilitas umum lainnya.<sup>1</sup>

1 Pasal 1 butir 45 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Keselamatan penerbangan menempati posisi yang sangat strategis dan paling utama dalam dunia penerbangan. Penerbangan adalah moda angkutan yang sesungguhnya paling aman. Namun demikian perlu ditambahkan, bahwa "aman" baru akan di dapat dalam hal pengoperasian suatu penerbangan mmematuhi semua peraturan hukum, ketentuan, dan regulasi yang berlaku. Ada beberapa hal penting yang dapat diuraikan di sini untuk memudahkan pemahaman tentang betapa amannya bepergian dengan pesawat.<sup>2</sup>

Pertama, yang harus dipahami adalah pesawat itu sendiri. Pesawat dibuat dari satu rancang bangun yang telah mendapat pengakuan atau pengesahan dari pihak berwenang (*approved design*). Kemudian *approved design* dibuat dan dilakukan dalam rangkaian panjang dari bermacam-macam uji coba, termasuk dengan menggunakan *wind tunnel* (terowongan angin).

Kedua, pihak yang menggunakannya dalam hal ini operator atau maskapai penerbangan diwajibkan memiliki CoA (*certificate of airworthiness*) untuk pesawat yang akan dioperasikannya. Dengan CoA dipastikan pesawat itu *conformed to type design* (masih dan harus selalu sesuai dengan kondisi yang telah ditentukan pabrik) dan *safe for operation* (aman untuk dipakai).

Pesawat, pilot, dan seluruh infrastruktur diharuskan memenuhi persyaratan keamanan terbang sebagaimana ditetapkan dalam regulasi yang dikeluarkan ICAO (International Civil Aviation Organization). Dengan demikian, penerbangan mengingat sifatnya yang sangat internasional, maka harus tunduk pada hukum internasional.

Dengan mengacu pada uraian tersebut di atas, permasalahan yang diangkat sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan keselamatan penerbangan?
2. Bagaimana pelaksanaan operasi penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan?

## B. Pembahasan

### 1. Pengaturan Keselamatan Penerbangan

Dalam hukum internasional sebagaimana secara eksplisit diatur dalam pasal 44 Konvensi Chicago 1944 secara tegas menyebutkan bahwa

tujuan utama transportasi udara adalah keselamatan penerbangan (*safety first*). Di Indonesia, dalam kurun waktu 10 tahun terakhir ini sejak Juni 1996 sampai dengan Juni 2006 tidak kurang dari 291 kecelakaan pesawat udara yang menelan korban tidak kurang dari 798 jiwa meninggal, 88 luka berat maupun ringan. Kecelakaan diawali tergelincirnya *Mandala Airlines* di Semarang, *Lion Air* di Makasar, Selaparang dan Cassa 212 milik Polri, Helikopter milik TNI-AL di Irian Jaya, Helikopter milik TNI-AU di Magelang, Garuda Indonesia Nomor Penerbangan 421 di Serenan Klaten, Airbus A-300 di Medan yang menewaskan tidak kurang dari 250 orang, *Lion Air* MD-82 di Solo, Boeing 737-200 milik *Adam Air* di Tambolaka, *Mandala Airlines* di Medan menewaskan 146 jiwa, *Adam Air* di Majene yang menewaskan 102 orang, Garuda Indonesia di Yogyakarta yang membawa korban 21 orang.<sup>3</sup>

Dalam dunia penerbangan, kecelakaan pesawat udara tidak pernah disebabkan oleh faktor tunggal (*single factor*). Setiap kecelakaan pesawat udara merupakan akumulasi berbagai faktor (*multi factors*). Faktor-faktor tersebut pada prinsipnya dapat dikelompokkan menjadi 3 kelompok masing-masing faktor manusia (*human factor*), mesin (*machine*), lingkungan (*invironment*) dan pengelolaan (*management*).<sup>4</sup>

Konvensi penerbangan internasional (Konvensi Paris 1919, Konvensi Havana 1928 dan Konvensi Chicago 1944) yang merupakan konsitusi penerbangan sipil internasional secara tegas mengatur keselamatan penerbangan yang dikeluarkan oleh organisasi penerbangan sipil internasional (ICAO).

Sebagai implementasi Konvensi Chicago 1944 telah dikeluarkan 18 *Annexe* yang merupakan rekomendasi bagi seluruh anggota ICAO untuk menjamin keselamatan penerbangan. Dengan banyaknya peraturan keselamatan penerbangan tersebut, dapat disimpulkan betapa besar perhatian masyarakat internasional terhadap keselamatan penerbangan. Setiap negara anggota, termasuk Indonesia, mempunyai kewajiban untuk mengikuti perubahan (amendemen) yang direkomendasikan oleh ICAO agar peraturan nasional dari negara tersebut tidak ketinggalan dengan perkembangan

2 Chappy Hakim, 2010, *Berdaulat di udara Membangun citra Penerbangan Nasional*, Penerbit buku Kompas, hlm 206-207.

3 Data diolah dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi, KNKT, 2006.

4 Martono dan Amad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Jakarta, Rajawali Pers, hlm. 109.

teknologi penerbangan yang tumbuh dengan pesat.

Ruang udara telah diatur dalam Undang-Undang Penerbangan (Pasal 4 s/d Pasal 9), Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan. Menurut Pasal tersebut ruang udara di Indonesia pada pokoknya diatur bukan untuk menjamin keselamatan penerbangan, ekonomi nasional, keamanan dan pertahanan nasional. Setiap pesawat udara dilarang terbang di atas wilayah berbahaya (*dangerous area*), daerah terbatas (*restricted area*) dan daerah terlarang (*prohibited area*).

Pesawat udara dilarang terbang di luar jalur-jalur (*airways*) yang telah ditetapkan. Setiap ada hambatan (*obstacles*) baik sementara maupun yang bersifat tetap (*permanent obstacles*) harus diberitahu melalui *Aeronautical Information Publications (AIP)*.<sup>5</sup>

Berdasarkan kesepakatan internasional (*Regional Air Navigation Meeting-RAN Meeting*) yang diselenggarakan di Bangkok, wilayah udara di Indonesia dibagi menjadi 4 *Flight Information Region (FIR)* yakni *FIR Jakarta*, *FIR Bali*, *FIR Ujung Pandang* dan *FIR Biak*, sekarang 2(dua) *FIR* untuk pengawasan lalu lintas udara yang dapat menjamin keselamatan penerbangan.<sup>6</sup> Pembagian menjadi 4 *FIR* tersebut atas pertimbangan keselamatan penerbangan (*safety consideration*), sehingga batas *FIR* tidak sesuai dengan batas kedaulatan negara (*sovereignty*) Republik Indonesia, berdasarkan keamanan nasional (*national security*) sehingga menimbulkan kondisi wilayah udara di atas pulau Natuna diawasi oleh Singapore. Hal ini sampai sekarang masih menjadi masalah bagi Indonesia maupun ICAO.

Setiap pesawat udara yang terbang di atas wilayah Republik Indonesia diberikan pelayanan dan penggunaan fasilitas navigasi penerbangan, tanpa membedakan kebangsaan pesawat udara<sup>7</sup>. Mereka dapat dikenakan biaya pelayanan dan biaya penggunaan fasilitas penerbangan. Namun demikian pembayaran tersebut harus dikembalikan lagi untuk perawatan dan pemeliharaan fasilitas tersebut. Pungutan tersebut harus memperhatikan

ketentuan yang direkomendasikan oleh ICAO. Setiap pesawat udara harus terbang di atas jalur-jalur yang telah ditetapkan baik rute nasional maupun internasional.<sup>8</sup>

Penumpang juga merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan pesawat udara. Setiap penumpang pesawat udara harus mematuhi peraturan keselamatan penerbangan. Sebelum penumpang naik pesawat udara (*boarding*), penumpang harus diperiksa melalui alat deteksi maupun pemeriksaan badan. Penumpang dilarang membawa senjata ke dalam pesawat udara. Senjata yang dibawa harus diserahkan kepada petugas perusahaan penerbangan untuk disimpan dalam ruang yang khusus digunakan untuk maksud itu.

Siapun juga yang naik pesawat udara (*boarding*), awak pesawat udara maupun barang-barang yang akan dikirim harus diperiksa. Penumpang harus melewati alat deteksi sekaligus diadakan pemeriksaan badan, sedangkan barang harus diperiksa melalui alat deteksi.<sup>9</sup>

Pesawat udara juga salah satu faktor penyebab (*contribution factor*) kecelakaan pesawat udara, karena itu untuk mencegah terjadinya kecelakaan pesawat udara, telah diatur persyaratan pembuatan, perawatan, pengoperasian maupun penyimpanan pesawat udara sesuai dengan rekomendasi ICAO. Dalam hukum nasional telah diatur dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan beserta peraturan pelaksanaannya. Menurut Undang-Undang Penerbangan tersebut pembuatan, pengoperasian, perawatan dan pemeliharaan pesawat udara harus memenuhi persyaratan.<sup>10</sup> Pembuatan, perakitan, termasuk komponen-komponen maupun suku cadang harus memenuhi persyaratan dan harus diberi sertifikat kelaikan udara.

Peralatan-peralatan tersebut dapat digolongkan peralatan yang bersifat *no go item requirements* dan peralatan yang bersifat *go item*. Peralatan *no go item* merupakan persyaratan mutlak yang harus dipenuhi, apabila hal itu tidak dipenuhi maka pesawat udara tidak boleh dioperasikan. Semua peraturan-peraturan tersebut untuk

5 Ibid

6 Ibid

7 Lihat Pasal 34, Pasal 41 jo Pasal 271 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

8 Martono, 1996, *Angkutan Udara di Indonesia*, Bandung, Mandar Maju, hlm. 146.

9 Op. Cit, hal. 177

10 Lihat Pasal 34 jo Pasal 41 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

mencegah terjadinya kecelakaan pesawat udara. Dalam kaitan ini Priyatna<sup>11</sup> menegaskan bahwa Konvensi Chicago memiliki tujuan yang fundamental yaitu menempatkan, keselamatan penerbangan secara keseluruhan dan khususnya penerbangan udara sipil Internasional.

Pesawat udara yang dioperasikan harus mempunyai sertifikat kelayakan udara (*certificate of airworthiness*). Hal ini telah diatur secara rinci dalam peraturan keselamatan penerbangan Civil Aviation Safety Regulation (CASR) yang selalu dievaluasi validitas berlakunya.

Salah satu penyebab kecelakaan pesawat udara lainnya adalah personil penerbangan. Persyaratan personil penerbangan diatur dalam Annex 1 Konvensi Chicago 1944 yang telah diadopsi dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Semua personil penerbangan harus mempunyai keterampilan secara profesional sesuai dengan peraturan keselamatan penerbangan (*Civil Aviation Safety Regulation*).

Semua personil penerbangan harus mempunyai sertifikat kecakapan (*certificate of competency*) setelah dididik dan/atau dilatih dan diuji oleh pemerintah. Sertifikat kecakapan (*certificate of competency*) tersebut ditinjau kembali setiap jangka waktu tertentu, misalnya 6 bulan atau 1 tahun tergantung jenis sertifikat kecakapan yang dimaksudkan. Apabila pemegang sertifikat kecakapan tersebut sudah tidak memenuhi persyaratan lagi, maka sertifikat kecakapan tidak dapat diperpanjang (*loss of licence*).<sup>12</sup> Semua harus memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan, demikian pula pakaian yang dipakai oleh awak pesawat udara tersebut, desain maupun bahannya harus memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan.

## 2. Pelaksanaan Operasi Penerbangan Dalam Rangka Keselamatan Penerbangan

Kapten penerbang berfungsi sebagai pimpinan penerbangan mempunyai tugas untuk mengangkut penumpang beserta barang-barang yang diangkut dari bandar udara keberangkatan ke bandar udara

tujuan dengan selamat. *Pilot in command* mempunyai kekuasaan yang sangat besar. Sebelum tinggal landas kapten penerbang harus mengadakan konsultasi dengan *briefing offices*, mengisi *flight plan*, memeriksa secara pisik pesawat udara, memeriksa pemuatan barang, mengecek panel-panel dalam ruang kemudi, kordinasi dengan awak ruang kemudi lainnya untuk menyiapkan langkah-langkah yang diperlukan apabila terpaksa melakukan pendaratan darurat.<sup>13</sup> Tugas-tugas tersebut bagi perusahaan penerbangan yang besar dilakukan oleh unit-unit tertentu yang ditunjuk sesuai dengan organisasi perusahaan penerbangan. Apabila ada indikasi akan melakukan pendaratan darurat, kapten penerbang harus memberi instruksi kepada awak kabin agar melakukan langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan peraturan keselamatan penerbangan.

Meteorologi penerbangan juga berperan sebagai penyumbang kecelakaan pesawat udara, karena itu dalam penerbangan disediakan dinas meteorologi penerbangan. Dinas tersebut mempunyai tugas dan kewajiban untuk mengamati, memperkirakan, memberi tahu kepada para petugas operasi penerbangan maupun awak pesawat udara mengenai kondisi cuaca baik arah, kecepatan maupun perubahan angin, tekanan dan temperatur udara, jenis dan ketinggian awan, endapan air yang diperlukan untuk operasi penerbangan.<sup>14</sup>

Sebagaimana disebutkan di muka, betapapun canggihnya teknologi penerbangan, tidak dapat mencegah sama sekali kecelakaan pesawat udara. Usaha manusia hanyalah menekan tingkat kecelakaan, kalau dapat mendekati *zero accidents*. Salah satu usaha pencegahan adalah mengatur keselamatan penerbangan<sup>15</sup> sejak persiapan tinggal landas, konsultasi dengan petugas *briefing offices*, pengisian *flight plan*, pemeriksaan pisik pesawat udara, *cargo handling*, keputusan tinggal landas, *flight clearance*, *airbone*, *cruising flight*, penentuan jenis penerbangan *VFR (Visual Flight Rules)* atau *IFR (Instrument Flight Rules)*, menjaga ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara, memberi bantuan

11 Priyatna Abdurrasyid, 2008, *Beberapa Bentuk Hukum Sebagai Pengantar Menuju Indonesia Emas 2020*, Jakarta, Fikahati Aneska bekerjasama dengan Badan Arbitrase Nasional Indonesia, hlm. 136.

12 Pasal 58 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

13 Chappy Hakim, Op. Cit, hlm. 214.

14 Lihat Annex 3 Konvensi Chicago, 1944 beserta manualnya.

15 Lihat Bab XIII yang mengatur Keselamatan Penerbangan, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

terhadap pesawat udara lain yang menghadapi bahaya, pencarian dan pertolongan (SAR) dan terminasi penerbangan harus sesuai dengan Civil Aviation Safety Regulation (CASR).

*Pilot in command* berfungsi sebagai pimpinan penerbangan bertugas dan bertanggung jawab menjamin keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut.<sup>16</sup>

Setiap perusahaan penerbangan wajib membentuk unit operasi penerbangan yang bertugas membantu *pilot in command* untuk persiapan tinggal landas (*take off*).<sup>17</sup> Selama *cruising flight*, *pilot in command* harus menentukan jenis penerbangan kasat mata (*visual flight rules-VFR*) atau penerbangan instrumen (*instrument flight rules-IFR*).

Pada tahap persiapan tinggal landas *pilot in command* mempunyai tugas dan kewajiban mengadakan konsultasi dengan *briefing office*, mengisi *flight plan*, mengawasi embarkasi penumpang (*passengers handling*), mengecek pemuatan barang ke dalam pesawat udara (*cargo handling*), menyiapkan pesawat udara (*pre-flight check*), mengadakan *Cockpit Resource Management (CRM)*, minta persetujuan tinggal landas (*flight clearance*).<sup>18</sup> Tugas-tugas tersebut bagi perusahaan penerbangan yang besar biasanya dilakukan oleh unit-unit tertentu sesuai dengan organisasi perusahaan, tetapi bagi perusahaan penerbangan yang kecil semuanya dilakukan oleh *pilot in command*.

Berdasarkan rekomendasi (ICAO) yang dijabarkan lebih lanjut dalam CASR, setiap perusahaan penerbangan harus mempunyai *flight operation officer*. Petugas tersebut mempunyai fungsi menyiapkan keberangkatan pesawat udara dan membantu *pilot in command* dalam penyiapan tinggal landas pesawat udara.<sup>19</sup> Berdasarkan fungsi tersebut petugas operasi penerbangan mempunyai tugas memberangkatkan atau menunda penerbangan, menyiapkan dokumen penerbangan, dokumen pesawat udara maupun awak pesawat udara, membantu untuk memperoleh *flight approval*

membantu pengisian *flight plan*, *loading*.

Sebelum mengisi *flight plan*, *pilot in command* harus mengadakan konsultasi dengan petugas *briefing office*. Konsultasi tersebut biasanya dilakukan oleh dinas operasi penerbangan, namun demikian *pilot in command* tetap bertanggung jawab. Konsultasi tersebut dimaksudkan untuk memperoleh segala informasi yang diperlukan dalam penerbangan, khususnya kondisi cuaca yang dilaporkan oleh dinas meteorologi penerbangan.<sup>20</sup> Hal tersebut untuk memperkecil tingkat kecelakaan pesawat udara dan meningkatkan keselamatan penerbangan, di bandar udara tujuan (*aerodrome destination*), bandar udara cadangan (*alternate aerodrome*).

*Pilot in command* juga harus mengetahui temperatur udara, karena temperatur udara juga akan berpengaruh pada kinerja mesin pesawat udara, terutama sekali pada saat *take off*, sehingga *pilot in command* dapat mengendalikan kinerja mesin pesawat udara dengan baik.<sup>21</sup> Keadaan tersebut dapat mengakibatkan pesawat udara *overshoot* dan tergelincir karena roda pesawat udara tidak sepenuhnya menyentuh landas-pacu. Demikian pula kabut yang merupakan titik-titik air (kristal dan es) juga menyulitkan *Pilot in command* pada tahap tinggal landas dan pendaratan.

Setelah *pilot in command* memperoleh semua informasi yang diperlukan, segera membuat *flight plan*. *Flight plan* tersebut berisikan semua informasi yang diperlukan oleh pengawas lalu lintas udara. Menurut rekomendasi ICAO, *flight plan* harus berisikan antara lain; identifikasi pesawat udara (*call sign*), jenis penerbangan yang akan dilakukan apakah VFR atau IFR, status penerbangannya, nomor dan tipe pesawat udara, peralatan telekomunikasi yang digunakan *Instrument Landing System (ILS)* atau *Microwave Landing System (MLS)*, alat navigasi penerbangan.<sup>22</sup>

Setelah mengisi *flight plan* dan sebelum memutuskan akan tetap *take off* atau membatalkan *flight plan*, *pilot in command* harus melakukan pemeriksaan pesawat udara secara fisik untuk meyakinkan bahwa segala sesuatunya telah sesuai

16 Martono dan Agus Pramono, 2013, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, hlm. 194.

17 Annex 6 Part I Konvensi Chicago, 1994.

18 Paul Stephen Dempsey, 2008, *Air Law* McGill University, Montreal, Canada, hlm. 171

19 Pasal 6 Annex 6 Part I Konvensi Chicago 1944.

20 Loc. Cit

21 Ibid

22 Pasal 233.1.2.1. Annex 2 Konvensi Chicago 1944.

dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pemeriksaan pesawat udara secara pisik tersebut biasanya dilakukan oleh *lines maintenance* yang mempunyai fungsi untuk menyiapkan pesawat udara sebelum tinggal landas (*pre-flight check*). Berdasarkan fungsi tersebut, *lines maintenance* mempunyai tugas untuk *turn around check*, pemeriksaan kabin dan ruang kemudi (*cockpit*).<sup>23</sup>

Seorang penerbang yang ditunjuk oleh perusahaan penerbangan sebagai *pilot in command* memperoleh kepercayaan untuk memimpin penerbangan dari bandar udara keberangkatan (*departure aerodrome*) sampai bandar udara tujuan (*aerodrome destination*) dengan selamat. Dalam kaitan ini *pilot in command* sebelum tinggal landas harus mengevaluasi semua kondisi cuaca, pesawat udara beserta peralatannya serta kesiapan mental semua awak pesawat udara untuk menjamin keselamatan penerbangan. Di samping tugas-tugas yang dibantu oleh unit-unit kerja sebagaimana diuraikan di muka, *pilot in command* secara langsung juga mengadakan *cockpit resource management (CRM)* dengan *cockpit crew* lainnya untuk menentukan langkah-langkah apa yang harus diambil.<sup>24</sup> Dalam hal suatu saat panel-panel dalam ruang kemudi (*cockpit*) mengindikasikan instrumen yang bersangkutan tidak bekerja dengan baik, maka dilakukan pengecekan kepada semua instrumen baik yang bersifat *no go item requirements* maupun *go item*.

Setelah semua persiapan tinggal landas selesai, *pilot in command* menghubungi pengawas lalu lintas udara (ATC) untuk memperoleh *flight clearance*.

Setelah *pilot in command* memperoleh *flight clearance*, *pilot in command* melakukan *airbone* dan melakukan *cruising flight*. Pada saat *airbone* akan mendarat, untuk memperoleh informasi yang harus diketahui, antara lain kondisi cuaca baik jenis, ketinggian, kecepatan dan lokasi awan, temperatur dan tekanan udara, arah dan kecepatan angin, kepadatan lalu lintas udara, ketinggian penerbangan pesawat udara lainnya, berita bahaya (*alerting services*).

Perkembangan teknologi penerbangan yang

canggih sangat membantu hubungan antara *pilot in command* dengan pengawas lalu lintas udara di darat dan memaksa kapten penerbang tidak hanya mampu mengemudikan pesawat udara, tetapi juga harus mampu dan menguasai teknologi penerbangan tersebut. Kapten penerbang sebagai *master after the God* atau *the King after closing the door*<sup>25</sup> mempunyai tugas utama menyelamatkan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut, namun demikian kekuasaan yang begitu luas kadang-kadang dibatasi dengan perkembangan teknologi itu sendiri, misalnya kapten penerbang tidak banyak dapat berbuat seperti penggunaan *Microvave Landing System (MLS)*.

*Pilot in command* bebas menentukan jenis penerbangan VFR adalah penerbangan kasat mata, sedangkan *Instrument Flight Rules (IFR)* adalah penerbangan yang menggunakan instrumen<sup>26</sup>. Namun demikian kebebasan penentuan jenis penerbangan tersebut tetap harus memperhatikan rekomendasi ICAO. Menurut rekomendasi ICAO, penerbangan VFR harus memenuhi persyaratan jarak pandang secara vertikal maupun horizontal ke depan maupun ke belakang minimum sama dengan dengan atau lebih tinggi dari persyaratan yang direkomendasikan oleh ICAO.<sup>27</sup>

Konvensi Tokyo 1963 mengatur kewenangan *pilot in command*. Sebagai pimpinan penerbangan *pilot in command* mempunyai kewenangan kepolisian untuk menjamin ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara. Apabila terjadi pelanggaran hukum dalam pesawat udara, *pilot in command* dapat mencegah dan menghalangi tindakan melawan hukum tersebut. Dengan kewenangan tersebut *pilot in command* bebas dari gugatan perdata sebagaimana diatur dalam Konvensi Tokyo 1963. Hal tersebut untuk menjamin ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara dijamin demi keselamatan penerbangan.

*Pilot in command* berhak melarang semua pergerakan setiap penumpang dari satu tempat duduk ke tempat duduk lain yang akan mengganggu ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara,

23 Loc. Cit

24 Article 30 of the Chicago Convention, 1944

25 Penerbang dituntut memiliki kecerdasan dengan nilai tertentu dan memiliki tingkat ketrampilan tinggi, mental yang kuat serta moral yang baik. Dikutip dari Chappy Hakim, 2010, Berdaulat di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional, hlm. 18

26 Lihat Pasal 4.3.5 Annex 6 Konvensi Chicago 1944.

27 Ibid

bahkan *pilot in command* berhak melucuti senjata para penumpang yang dicurigai atau cukup alasan akan mengancam keselamatan penumpang lainnya.<sup>28</sup>

Selama penerbangan berlangsung, *pilot in command* juga mempunyai kewajiban untuk memberi bantuan terhadap pesawat udara yang menghadapi bahaya.<sup>29</sup>

Di samping memberi bantuan kepada pesawat udara yang menghadapi bahaya, *pilot in command* juga mempunyai kewajiban membantu pencarian dan pertolongan pesawat udara yang mengalami kecelakaan. *Pilot in command* yang pertama kali melihat kecelakaan pesawat udara tidak dapat menghubungi SAR atau unit lalu lintas udara, wajib memberi tahu kepada semua pesawat udara lain sampai waktu *pilot in command* menyerahkan kepada *pilot in command* pesawat udara yang dapat komunikasi lebih baik.<sup>30</sup>

Menurut Annex 2, *pilot in command*<sup>31</sup> mempunyai tugas membuat laporan berakhirnya penerbangan. Menjelang pendaratan *pilot in command* wajib memberi tahu kepada penumpang bahwa pesawat udara akan mendarat dan menginstruksikan kepada awak pesawat udara agar penumpang menegakkan kursi, tidak boleh dikamar kecil, matikan rokok, kencangkan ikat pinggang, lipat meja didepan kursi, matikan api rokok, karena pada saat itulah kemungkinan kecelakaan akan terjadi.

Data menunjukkan bahwa kecelakaan pesawat udara 100 persen terjadi di bandar udara dan sekitarnya, terutama pada saat tinggal landas dan mendarat. Pada saat tinggal landas kemungkinan kecelakaan mencapai 13-19 persen, karena itu pada saat mencapai *cruising flight* selayaknya penumpang bersyukur alhamdulillah, sedangkan pada saat mendarat diawali saat ancangan (*approach*) kemungkinan kecelakaan 81-87 persen.<sup>32</sup> Mengingat kecelakaan cukup banyak di bandar udara dan sekitarnya, maka dikeluarkan peraturan tentang batas-batas operasi keselamatan penerbangan.

Mengingat risiko yang ada di bandar udara,

maka bandar udara harus dilengkapi dengan landas-pacu dan gedung terminal serta fasilitas penunjang lainnya sesuai rekomendasi Annex 14 Konvensi Chicago 1944. Semua bandar udara di Indonesia pada umumnya dibangun sesuai dengan rekomendasi Annex 14 Konvensi Chicago 1944, kecuali bandar udara di Irian Jaya.<sup>33</sup> Pada umumnya landas-pacu bandar udara di Indonesia cenderung mudah basah dan licin, semacam berlapis (*hydroplaning*) film terutama pada saat musim hujan atau panca roba peralihan yang membahayakan.

### C. Simpulan

Dengan memperhatikan bahasan di muka, maka simpulan yang dapat dikemukakan, sebagai berikut:

Pertama, bahwa keselamatan penerbangan merupakan prioritas utama sebagaimana telah secara ketat diatur dalam Konvensi Penerbangan Sipil Internasional dan Peraturan Hukum Nasional Indonesia. Untuk mewujudkan keselamatan penerbangan dalam kondisi penerbangan yang tertib, selamat aman dan nyaman perlu didukung seluruh pemangku kepentingan penerbangan.

Kedua, bahwa operasionalisasi dan atau penyelenggaraan penerbangan yang andal merupakan kebutuhan masyarakat luas dalam rangka memperlancar mobilitas perpindahan orang/barang dan jasa dengan mengutamakan keselamatan penerbangan telah didukung peraturan hukum yang ketat baik secara Internasional maupun Nasional.

### DAFTAR PUSTAKA

- Dempsey, Paul Stephen, 2008, *Air Law*, Montrean Canada: McGill University  
Hakim, Chappy, 2010, *Berdaulat di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional*, Jakarta, Penerbit Buku Kompas  
Martono, 1996, *Angkatan Udara di Indonesia*, Bandung: Mandar Maju  
Martono dan Sidiro, Ahmad 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Jakarta

28 Pasal 6 Ayat (1) Konvensi Tokyo 1963

29 Konvensi Brussel 1938, Paris 1919, Havana 1928 dan Chicago 1944.

30 Lihat Annex 12 Konvensi Chicago 1944

31 Annex 2 Konvensi Chicago 1944

32 Martono, Op. Cit, hlm. 147

33 Ibid

: Rajawali Pers

Martono dan Pramono, Agus, 2013, Hukum Udara Perdata, Internasional dan Nasional, Jakarta : Rajawali Pers

Priyatna, Abdurrasyid, 2008 Beberapa bentuk Hukum sebagai Pengantar Menuju Indonesia Emas 2020, Jakarta: Fikihati Aneska bekerjasama dengan Badan Arbitrase Nasional Indonesia

Konvensi Penerbangan Internasional (Konvensi Paris, 1919, Konvensi Havana, 1928, Konvensi Brussel, 1938, Konvensi Chicago, 1944, Konvensi Tokyo, 1963).

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Laporan tahunan KNKT, 2006