

35/92

Huruman

Laboran Penelitian
Kontrak No.08/PP-UA/OPF-11/1991

**PENETAPAN LAIK TERBANG PESAWAT UDARA INDONESIA
DIKAITKAN DENGAN KONVENSI CHICAGO 1944.**

Ditetapkan

- Firman Hasan SH. ILM.
- Zairul Dauly SH.
- Suganda Husin SH. ILM.
- Najmi SH. MH.
- Jean Alvardi SH.
- Syafirman Syofyan SH.



DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

Pusat Penelitian UNIVERSITAS ANDALAS

JALAN PERINTIS KEMERDEKAAN 77 PADANG TILP. 21316

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Permasalahan

Dengan meningkatnya kemajuan teknologi manusia di bidang kedirgantaraan, baik dalam bidang pengangkutan angkutan udara dan sebagainya, serta dengan berlomba-lombanya negara-negara untuk mempertinggi kemampuan teknologi sehingga mengakibatkan makin lama lalu lintas udara semakin ramai, baik dalam bentuk penerbangan biasa, charter, domestik dan sebagainya, maka untuk itu perlu dilakukan pengontrolan demi tercapainya keselamatan dan keamanan dalam lalu lintas udara.

Hal ini sesuai dengan tujuan pengontrolan itu sendiri, yaitu Air traffic control service provided for the purpose of:

1. Preventing Collisions:
 - a. Between aircraft and,
 - b. On manoeuvring area between aircraft and obstructions, and
2. Expediting and maintaining an orderly flow of airtraffic.¹⁾

Kebanyakan lembaga dan ketentuan penerbangan nasional yang mengatur penerbangan di Indonesia pada umumnya masih saja berlandaskan kepada kebijaksanaan dan ketentuan lama. Beberapa perubahan memang telah dilakukan akan tetapi ketentuan baru ini secara menyeluruh tidak atau belum merubah prinsip dasar lama terdahulu. Sedangkan perkembangan dan kemajuan dalam teknologi penerbangan serta perubahan-perubahan politik yang telah terjadi setelah Perang Dunia II mengharuskan usaha penyesuaian dari lembaga-lembaga dan ketentuan-ketentuan yang ada, supaya bisa menampung kemajuan teknologi tadi.

1). ICAO, Annex 11, Air Traffic Service, tahun 1978, hal 9.

Perkembangan penerbangan sipil komersial antara lain dapat dilihat dari jumlah pesawat, fasilitas pelabuhan dan telekomunikasi ruang udara, jumlah permintaan jasa angkutan udara yang kesemuanya itu terus saja meningkat. Demikian juga jam terbang yang semakin bertambah dan lain-lain yang berhubungan dengan itu.

Dalam Undang-Undang Penerbangan Indonesia, UU No. 83/1958 pada salah satu pasalnya, yaitu pasal 13 menyatakan :

1. Pesawat udara yang tidak mempunyai surat tanda kelaikan yang syah dan awak pesawat udara atau siapa yang tidak mempunyai surat tanda kecakapan yang syah, tidak boleh melakukan penerbangan.
2. Syarat-syarat kelaikan pesawat udara dan syarat-syarat kecakapan awak pesawat udara ditetapkan oleh atau atas nama menteri.
3. Apabila ketentuan dalam ayat 1 mengenai pesawat militer dan awak pesawat militer, maka kewenangan tersebut dalam ayat 1 dilakukan oleh menteri pertahanan.

Selain dalam peraturan perundang-undangan negara kita ini, tentang kelaikan terbang suatu pesawat udara juga diatur dalam Annex 8 dari Konferensi ICAO tentang penerbangan sipil internasional, tepatnya Konvensi Chicago 1944 yang berisi tentang pemberian surat tanda kelaikan dan pemeriksaan pesawat terbang menggunakan prosedur seragam.

Maka sejalan dengan itu, bagaimana hubungan dan pelaksanaan Annex 8 Konvensi Chicago 1944, jika dihubungkan dengan peraturan perundang-undangan Indonesia, apakah masih relevan atau tidak, karena kita ketahui bahwa Konvensi sudah lama. Dan juga seperti halnya Undang-Undang Penerbangan No.83/1958 merupakan perundang-perundangan yang disusun pada tahun tiga puluhan sewaktu teknologi penerbangan masih berada pada tingkat permulaan dan semasa Bangsa Indonesia merupakan bangsa yang dijajah oleh Belanda. Bukankah usaha penerbangan pada saat itu merupakan monopoli Bangsa Belanda semata-mata dan diberi perlindungan oleh pemerintah Hindia Belanda.

SAB II

HASIL-HASIL PENELITIAN

1. Ketentuan Laik Terbang Pesawat Udara Menurut Konvensi Chicago 1944.

Sebelum Konvensi Chicago 1944, ketentuan laik terbang dan surat tanda kecakapan ini sebenarnya telah diatur yakni dalam konvensi Paris 1919. Untuk itu sebelum membicarakan tentang laik terbang pesawat udara (Sipil) menurut konvensi Chicago 1944, ada baiknya terlebih dahulu melihat ketentuan laik terbang tersebut menurut konvensi Paris 1919.

Konvensi Paris 1919 adalah konvensi yang mengatur masalah hukum udara. Konvensi ini ditanda tangani oleh 32 negara. Beberapa ketentuannya yang terpenting ialah :

1. Surat tanda kelaikan (kemampuan) dan surat tanda kecakapan.
2. Ketentuan kebangsaan pesawat udara, yang dalam penelitian ini tidak masuk pembahasan.

Khusus dalam masalah surat tanda kelaikan dan surat tanda kecakapan ini, maka pasal 11, 12 dan 13 menyebutkan sebagai berikut:

- Pasal 11 : Tiap-tiap pesawat udara yang dipergunakan untuk penerbangan internasional diwajibkan mempunyai surat tanda kelaikan terbang yang sah dan dikeluarkan atau diberikan oleh negara yang bersangkutan (lampiran B perjanjian Paris).
- Pasal 12 : Tiap-tiap anggota awak pesawat udara yang melakukan penerbangan internasional diwajibkan mempunyai surat tanda kecakapan yang sah dan dikeluarkan atau diberikan oleh negara yang bersangkutan (lampiran E perjanjian Paris).
- Pasal 13 : Apabila surat-surat tanda kelaikan dan kecakapan dikeluarkan atau diberikan menurut ketentuan-ketentuan yang tercantum di dalam lampiran B dan E dari perjanjian Paris 1919, maka surat-surat tersebut harus diakui oleh negara-negara

BAB IV
P E N U T U P

A. Kesimpulan

Dari hasil-hasil penelitian dan pembahasan sebelumnya, maka dapat disimpulkan :

1. Ketentuan laik terbang pesawat udara sipil secara Internasional diatur dalam konvensi Chicago 1944 dan CASR. Kedua ketentuan ini merupakan prinsip - prinsip yang mendasari ketentuan penerbangan di In donesia.
2. Undang-Undang dan peraturan penerbangan Indonesia pada dasarnya sama dan sejalan dengan konvensi Chi cago 1944, khususnya dalam hal ketentuan laik ter- bang pesawat udara sipil.
3. Sertifikat laik udara pesawat udara sipil Indone- sis adalah dokumen yang diterbitkan dan ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Udara yang menyatakan bah- wa design untuk jenis pesawat udara tersebut telah memenuhi standart kelaikan udara Indonesia.
4. Fungsi laik terbang pesawat udara sipil di Indone- sis adalah :
 - a. Untuk mengetahui dan mengesahkan bahwa suatu pe- sawat itu laik terbang .
 - b. Untuk tercapainya keamanan dan ketertiban umum.
 - c. Untuk terciptanya keselamatan dari para penum- pang pesawat udara pada khususnya dan mereka yang terkait dengan penerbangan pada umumnya.

DAFTAR PUSTAKAAN

1. Affendi Muchtar : Ilmu-ilmu Kenegaraan Alumni Bandung.
2. _____ : Airworthiness of Aircraft , Annex 8 To The Convention on International Civil Aviation , Eighth Edition, July 1938.
3. _____ : Air Traffic Service, Annex 11 To The Convention on International Civil Aviation tahun 1938.
4. _____ : Civil Aviation Safety Regulation Part 2, Airworthiness certification procedure and General Rules.
5. _____ : Convention on International Civil Aviation, Chicago 7 December tahun 1944.
6. Diederiks-Verschoor I.H.Ph : An Introduction to Air Law, edisi II, Kluwer Law and Taxation Publishers, tahun - 1985.
7. Djoko Prakoso SH : Tindak Pidana Penerbangan , Penerbit Ghalia Indonesia , Jakarta.