

ASPEK YURIDIS NORMATIF TENTANG PILOT PESAWAT UDARA

Oleh: Ayu Nrangwesti

Dosen Fakultas Hukum Universitas Tri Sakti, Jakarta.

Abstract

The pilot of the aircraft had the role that was very important in the flight, especially to guarantee the security and the safety of the flight. Therefore, the pilot must know about his authority as the pilot. The authority of this pilot related to the competence certificate and the licence. Giving of the competence certificate and the licence to the pilot of the aircraft must meet certain conditions and was given by certain sides. Legally, the competence certificate and this licence were arranged in several instruments of the national air law and the Internasional air Law. The instrument of this law in part of regulations number 1 in 2009 about the Flight, Chicago convention 1944 about the Internasional Civil Aviation, Annex 1 of the Personnel Licensing and Part 20 Civil Aviation Safety Regulation. The role of the pilot as the aircraft guide (the pilot technically) have relation to the role of the pilot as the yuridically manner (the commander of the aircraft). juridically the role of the pilot related to his authority to take part in playing to combatting crimes that were carried out in the aircraft that was flying. The authority of the pilot as the commander of the aircraft in arranged in the Tokyo Convention 1963.

The key word: ***The Pilot of the Aircraft.***

PENDAHULUAN

Penyelenggaraan angkutan udara (*air transportation*) atau penerbangan (*aviation*) terdiri dari beberapa unsur antara lain: penumpang (*passanger*), bagasi (*baggage* atau *luggage*), barang kiriman (*cargo* atau *freight*), pengangkut udara (*air carrier*) dan personil penerbangan (*aviation personnel*). Penyelenggaraan tersebut sebagaimana penyelenggaraan angkutan yang lain, ada kemungkinan untuk mengalami suatu kecelakaan pesawat udara.

Kecelakaan (*accident*) adalah merupakan suatu kejadian yang luar biasa (*unusual*) atau tidak dapat diperkirakan sebelumnya (*unexpected*).¹ Kecelakaan pesawat udara harus dibedakan dengan istilah insiden pesawat udara (*incident*).

¹ E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Yogyakarta: Penerbit Libert, 1989, hlm.58.

Identifikasi perbedaan antara keduanya dapat diukur dari akibat yang ditimbulkannya. Kecelakaan seringkali menimbulkan akibat yang lebih bersifat malapetaka (*catastrophe*) dan kehilangan total (*total loss*) dibandingkan dengan insiden. Perbedaan lainnya dapat dilihat dari penyelidikan atau investigasi penyebab kecelakaan dan insiden. Peraturan yang mengatur hal tersebut, yaitu Annex 13 yang merupakan salah satu lampiran dari Konvensi Chicago 1944 (*Chicago Convention on International Civil Aviation*) membedakan kegiatan penyelidikan antara kecelakaan dan insiden.

Penyebab terjadinya kecelakaan berasal dari berbagai faktor. Faktor-faktor tersebut antara lain: faktor manusia (*man*), pesawat udara (*machine*), lingkungan (*environment*), penggunaan pesawat udara (*mission*) dan pengelolaan (*management*)².

Faktor manusia yang di maksud seringkali ditujukan kepada orang yang memang mengoperasikan pesawat udara tersebut yaitu pilot atau kapten penerbang. Pilot sendiri merupakan bagian dari personil penerbangan. Secara umum, pihak-pihak yang merupakan personil penerbangan terdiri dari 2 (dua) bagian, yaitu: personil darat (*ground personnel*) dan personil terbang (*flying personnel*). Personil darat terdiri para pegawai yang tidak meninggalkan daratan atau tidak terbang yang terkait dengan persiapan dan arahan pesawat udara. Personil ini antara lain meliputi: personil bandar udara, meteorologika, keselamatan dan personil pelayanan darat lainnya.³

Personil terbang dapat dibagi menjadi beberapa kategori sebagai berikut:

1. orang-orang yang bertugas dalam komando, orang yang menerbangkan pesawat udara, orang-orang yang bertugas untuk hal-hal teknis selama dalam penerbangan, dan
2. orang-orang yang melakukan pelayanan pendukung, misalnya pramugari dan pramugara kabin.⁴

Secara hukum, apabila terjadi kecelakaan pesawat udara, maka pihak yang berhak untuk meminta ganti rugi adalah penumpang, pengirim atau penerima barang serta pihak ketiga di darat, laut dan udara. Sedangkan pihak yang bertanggung jawab untuk mengganti kerugian (tanggung jawab secara perdata) adalah pengangkut udara. Pengangkut udara adalah pihak yang membuat perjanjian angkutan udara dengan penumpang dan pengirim barang.

² E.Suherman, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*, Bandung: Penerbit Mandar Maju, 2000, hlm. 145.

³ Verschoor, I. H. Ph. Diederiks, *an Introduction to Air Law*, Deventer, Boston: Kluwer Law and Taxation Publishers, 1993, hlm. 29.

⁴ E. Suherman, *Aneka Masalah Hukum Kerdigantaraan (Himpunan Makalah 1961-1995)*, Mandar Maju, Cetakan I,2000, hlm. 80.

Oleh karena itu, umumnya pengangkut adalah suatu badan hukum, maka yang melaksanakan persetujuan angkutan adalah pegawai-pegawai, agen-agen dan pihak lain yang melaksanakan angkutan tersebut, baik berdasarkan perjanjian kerja maupun perjanjian lainnya.

Tanggung jawab secara perdata dari personil penerbangan, khususnya personil terbang, yang dalam hal ini maksudnya adalah komandan pesawat udara adalah berdasarkan kontrak kerja.⁵ Namun ini tentunya menjadi berbeda apabila dikaitkan dengan tanggung jawab secara pidana terhadap pilot pesawat udara. Ini juga terkait dengan faktor kelalaian manusia atau *human error* (dalam hal ini lebih tertuju kepada komandan pesawat udara) yang dapat menyebabkan kecelakaan pesawat udara).

Pilot pesawat udara dapat menyebabkan kecelakaan pesawat udara ketika pilot pesawat udara dalam keadaan ketidakmampuan yang mendadak (*sudden incapacity*) dan keletihan yang besar (*fatigue*). Ketidakmampuan yang mendadak ini biasanya ditimbulkan oleh berbagai macam penyakit seperti serangan batu ginjal, epilepsi, serangan jantung dan lain-lain. Pada keletihan yang besar biasanya disebabkan karena jadwal penerbangan serta beban penerbangan tiap bulannya yang melampaui batas kemampuannya.⁶ Penyebab lainnya yang di duga mendorong terjadinya kecelakaan pesawat udara adalah karena kelalaian besar (*gross negligence*) yang dilakukan oleh pilot pesawat udara ketika mengoperasikan pesawat udara tersebut.

Oleh karena itu, pilot pesawat udara mempunyai peranan yang sangat penting dalam penerbangan, maka mereka harus mengetahui dengan benar tentang hak dan kewajiban sebagai pilot pesawat udara. Hak dan kewajiban tersebut tidak lepas dari peranan sertifikasi lisensi personil (*personnel licensing*) dalam penerbangan. Hal ini sudah diatur secara khusus di dalam Annex 1 Konvensi Chicago 1944. Latar belakang uraian di atas menjadi alasan untuk di buatnya tulisan konseptual tentang aspek yuridis normatif dari pilot pesawat udara.

⁵ (I. H. Ph. Diederiks Verschoor, *op.cit.*, hlm. 30.

⁶ K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Bandung: Penerbit Mandar Maju 1995, hlm.146.

PEMBAHASAN

A. Aspek Yuridis Normatif yang berkaitan dengan Istilah Pilot Pesawat Udara

Pada uraian bab sebelumnya telah dijelaskan bahwa seorang pilot pesawat udara adalah bagian dari personil penerbangan, khususnya personil yang memang melakukan penerbangan (*actual flying*). Istilah pilot pesawat udara sering pula disebut dengan istilah komandan pesawat udara (*aircraft commander*), yang dipergunakan di dalam beberapa perjanjian internasional, seperti Konvensi Tokyo 1963, Konvensi Den Haag 1970 dan Konvensi Montreal 1971. Istilah ini dipergunakan untuk menunjukkan bahwa komandan pesawat udara sebagai seorang komandan mempunyai kewenangan dan tanggung jawab terhadap pengoperasian pesawat udara yang dipandunya. Secara yuridis dapat dikatakan bahwa komandan pesawat udara mempunyai hak-hak dan kewajiban-kewajiban terkait dengan pesawat udara yang dipandunya.

Istilah pilot pesawat udara sendiri terdapat di dalam Artikel 32 Konvensi Chicago 1944, yaitu:

- (a) *The pilot of every aircraft and the other members of the operating crew of every aircraft engaged navigation shall be provided with certificates of competency and licences issued or rendered valid by the State in which the aircraft registered.*
- (b) *Each contracting State reserves the right to refuse to recognise, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to any of its nationals by another contracting State.*

Secara umum, pilot adalah merupakan kata benda yang berarti pandu. Apabila dikaitkan dengan orang, berarti pilot adalah orang yang memandu. Apabila dikaitkan dengan pengoperasian pesawat udara, berarti pilot adalah orang yang memandu operasional pesawat udara.

Definisi pilot dicantumkan di dalam Pasal 1 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pilot dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan disebut dengan istilah kapten penerbang. Kapten penerbang 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.

Istilah kapten penerbang ini dibedakan dengan istilah personel penerbangan. Adapun pengertian personel penerbangan adalah personel yang berlisensi atau bersertifikat yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang penerbangan.⁷

Beberapa definisi lainnya dari pilot antara lain:

1. Pilot adalah seseorang yang bertugas untuk mengendalikan kemudi dari sebuah pesawat udara selama waktu penerbangan.⁸
2. Pilot adalah seseorang yang memiliki sebuah sertifikat pilot yang sah, yang dikeluarkan atau disahkan oleh badan yang berwenang.⁹

Definisi di atas memberikan unsur yang penting terhadap pengertian pilot, yaitu bahwa pilot harus mempunyai sertifikat yang sah yang dikeluarkan oleh badan yang berwenang. Sertifikat inilah yang memberikan legitimasi kepada pilot untuk mempunyai beberapa kewenangan dan tanggung jawab ketika pilot memandu pengoperasian pesawat udara.

Kewenangan dan tanggung jawab tersebut antara lain:

1. Tanggung jawab untuk kondisi yang sempurna dari pesawat udara dan para kru kabin, mempersiapkan pesawat udara untuk penerbangan.
2. Hak untuk menegakkan aturan dengan tegas terhadap kru kabin maupun penumpang.
3. Kewenangan untuk mengambil semua cara untuk menjamin keselamatan penerbangan.
4. Tanggung jawab administratif terhadap segala sesuatu yang terjadi di dalam pesawat udara yang sedang terbang.
5. Kewenangan untuk memutuskan dalam hal operasi pertolongan dan pencarian pesawat udara.¹⁰

Secara umum, pilot pesawat udara terdiri dari 2 (dua) macam, yaitu: *pilot in command* dan *co pilot*. *Pilot in command* disebut juga dengan istilah kapten penerbang. Kapten penerbang adalah penerbang yang

⁷ Pasal 1 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009.

⁸ Chapter 1.1.1 Annex 1 on Personnel Licensing Chicago Convention 1944.

⁹ Part 20 Civil Aviation Safety Regulation.

¹⁰ I. H. Ph. Diederiks Verschoor, *op.cit.*, hlm. 26.

bertanggung jawab untuk operasi dan keselamatan pesawat udara selama penerbangan berlangsung. Kapten penerbang ini ditunjuk oleh setiap perusahaan penerbangan dan mempunyai tugas sebagai pimpinan penerbangan yang bertanggung jawab atas keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara serta barang-barang yang di angkut. *Pilot in command* ini sering pula disebut dengan istilah *pilot captain*.

Sedangkan *co pilot* adalah pilot yang kedua selain kapten penerbang yang menjalankan pesawat udara dan diberikan arahan oleh kapten penerbang. *Co pilot* ini sering pula disebut dengan istilah *first officer*.

Jenis-jenis pilot di atas juga dikembangkan lebih lanjut di dalam *Civil Aviation Safety Regulation (CASR) Part 61* tentang *Licensing for Pilot and Flight Instructor*. Menurut *CASR Part 61*, pilot terdiri dari 5 (lima) macam, yaitu:

1. Pilot pelajar (*student pilot*).
2. Pilot olah raga (*sports pilot*).
3. Pilot pribadi (*private pilot*).
4. Pilot komersial (*commercial pilot*).
5. Pilot perusahaan transportasi udara (*airline transport pilot*).

Pilot dalam menerbangkan pesawat udara terbagi ke dalam pilot yang menerbangkan pesawat udara berbadan kecil (*narrow body*) dan pilot yang menerbangkan pesawat udara berbadan besar (*wide body*). Hal ini dapat di lihat pada *Basic Manual Operation* PT. Garuda Indonesia.

Berkaitan dengan peranan pilot pesawat udara, maka hal ini di atur di dalam Artikel 8 Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan:

“...*No aircraft capable of being flown without a pilot shall be flown without a pilot over the territory of a contracting State without special authorization by that State and in accordance with the terms of such authorization. Each contracting State undertake to ensure that the flight of such aircraft without a pilot in regions open to civil aircraft shall be controlled as to obviate danger to civil aircraft...*”.

B. Aspek Yuridis Normatif yang berkaitan dengan Sertifikat Kompetensi dan Lisensi Pilot Pesawat Udara

Pilot pesawat udara dalam memandu pengoperasian atau menerbangkan pesawat udara haruslah mempunyai sertifikat kompetensi (*certificates of competency*) dan lisensi (*licence*). Sertifikat tersebut sangat penting untuk membuktikan kelayakan dan kecakapan dari pilot untuk menerbangkan pesawat udara.

Landasan hukum dari hal tersebut adalah Artikel 32 (a) Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan:...

” The pilot of every aircraft and the other members of the operating crew of every aircraft engaged navigation shall be provided with certificates of competency and licences issued or rendered valid by the State in which the aircraft registered...”.

Kewajiban adanya pilot yang bersertifikasi dalam penerbangan diatur lebih lanjut di dalam Artikel 29 Konvensi Chicago 1944:

“...Every aircraft of a contracting State, engaged in international navigation, shall carry the following documents in conformity with the conditions prescribed in this Convention:

- (a) Its certificate of registration;*
- (b) Its certificate of airworthiness;*
- (c) The appropriate licenses for each member of the crew;*
- (d) Its journey log book;*
- (e) If it is equipped with radio apparatus, the aircraft radio station license;*
- (f) If it carries passengers, a list of their names and places of embarkation and destination;*
- (g) If it carries cargo, a manifest and detailed declarations of the cargo...”.*

Pengakuan terhadap sertifikat kompetensi dan lisensi di atur lebih lanjut di dalam Artikel 33 Konvensi Chicago 1944:

Certificates of airworthiness and certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the contracting State in which the aircraft is registered, shall be recognized as valid by the other contracting State, provided that the requirements under which such

certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established from time to time pursuant to this Convention.

Artikel ini menegaskan bahwa sertifikat kelayakan (dalam hal ini maksudnya adalah kelayakan pesawat udara) dan sertifikat kompetensi dan lisensi dari pilot yang dikeluarkan oleh negara yang mendaftarkan pesawat udara (negara tersebut merupakan peserta Konvensi Chicago 1944), harus di akui keabsahannya di negara lainnya.

Artikel 33 ini kemudian di atur lebih lanjut di dalam Artikel 37 Konvensi Chicago 1944 yang isinya menyatakan antara lain bahwa *International Civil Aviation Organisation* (ICAO) akan mengeluarkan standarisasi serta rekomendasi untuk praktek dan prosedural yang bersifat internasional dalam hal-hal misalnya: lisensi operasional dan mekanis dari para personil.

Berdasarkan Artikel 37 ini, maka dibuatlah *Annex 1 (Personnel Licensing)* yang merupakan lampiran dari Konvensi Chicago 1944. Disamping itu, ICAO juga membuat regulasi-regulasi yang berkaitan dengan keselamatan penerbangan yaitu *Civil Aviation Safety Regulation (CASR)*. Berkaitan dengan aspek sertifikat kompetensi dan lisensi pilot, maka ketentuan *CASR* yang dipergunakan adalah *CASR Part 61 tentang Licensing for Pilots and Flight Instructor*.

Sertifikat kompetensi adalah tanda bukti seseorang yang telah memenuhi persyaratan pengetahuan, keahlian dan kualifikasi di bidangnya. Sedangkan pengertian lisensi adalah surat izin yang diberikan kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan tertentu untuk melakukan pekerjaan di bidangnya dalam jangka waktu tertentu.¹¹

Sertifikat kompetensi dapat diperoleh melalui pendidikan dan atau pelatihan yang diselenggarakan lembaga yang telah diakreditasi.¹² Apabila terjadi pelanggaran terhadap sertifikat kompetensi ini, maka personil pesawat udara dapat dikenakan sanksi berupa peringatan, pembekuan lisensi dan atau pencabutan lisensi. Sedangkan lisensi harus dimiliki oleh pilot ketika sedang bertugas dalam melakukan penerbangan. Norma keharusan terhadap keberadaan lisensi untuk pilot ini diatur secara tegas di dalam Pasal 59 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009.

¹¹ Pasal 1 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009.

¹² Pasal 58 Ayat (4) Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009.

Pihak yang berwenang mengeluarkan lisensi pilot pesawat udara secara yuridis dikatakan mempunyai kewenangan perizinan (*licensing authority*). Hal ini diatur di dalam *Annex 1 on Personnel Licensing* Konvensi Chicago 1944, yaitu:

”... *the Authority designated by a contracting State as responsible for the licensing of personnel...*”

Khusus untuk lisensi ini sebenarnya telah di bahas oleh *International Civil Aviation Organisation* (ICAO) pada 14 April 1948 dan mulai berlaku pada 15 September 1948 (instrumennya yang disebut dengan *Annex 1 on Personnel Licensing*). Pada perkembangannya, lisensi terhadap personil penerbangan (*personnel licence*) ini telah diamandemen sebanyak 168 (seratus enam puluh delapan) kali dan amandemen terakhir dilakukan pada bulan Juli 2006 serta diterima oleh dewan ICAO pada 10 Maret 2007.¹³

Adapun definisi *personnel licensing* adalah suatu izin atau lisensi yang mana negara mewajibkan kepada pemegang lisensi tersebut untuk dapat menunjukkan dan membuktikan kegiatan-kegiatan yang spesifik, yang apabila tidak dapat menunjukkan dan membuktikan dengan tepat, dapat mengganggu keselamatan penerbangan. Lisensi tersebut harus pula memenuhi standar internasional yang telah ditentukan.

Pada uraian di atas telah dijelaskan bahwa pihak yang berhak mengeluarkan lisensi adalah Menteri. Secara publik dapat dikatakan bahwa negara yang memberikan lisensi adalah negara yang mendaftarkan pesawat udara (*state of registry*). Hal ini di atur di dalam Artikel 32 (a) Konvensi Chicago 1944. Artikel ini harus dikaitkan dengan Artikel 83 bis Konvensi Chicago 1944 yang memperbolehkan adanya transfer perizinan dari negara yang satu ke negara yang lain melalui suatu perjanjian internasional.

Ketentuan ini juga diatur di dalam Pasal 60 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yaitu:”...Lisensi personel pesawat udara yang diberikan oleh negara lain dapat diakui melalui proses pengesahan oleh Menteri...”.

Norma keharusan untuk mempunyai lisensi ini diatur pula di dalam *Part 61.3.a Civil Aviation Safety Regulation (CASR)* yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan Republik Indonesia, yang menyatakan:

¹³ Tersedia di: www.icao.int.

“...*Pilot licence. No person may act as pilot in command or in any other capacity as a required pilot flight crewmember of a civil aircraft of Indonesia registry unless he has in his personal possession a current pilot licence issued to him under this part. However, when the aircraft is operated within a foreign country a current pilot licence issued by the country in which the aircraft is operated may be used...*”.

Adapun bentuk-bentuk lisensi dalam penerbangan mempunyai 2 (dua) bentuk pokok, yaitu: lisensi pilot (*pilot licences*) dan lisensi instruktur penerbangan (*flight instructor licences*). Lisensi pilot terbagi menjadi beberapa jenis lisensi, yaitu:

1. lisensi pilot untuk pilot pelajar (*student pilot*);
2. lisensi pilot untuk pilot olah raga (*sport pilot*);
3. lisensi pilot untuk pilot pribadi (*private pilot*);
4. lisensi pilot untuk pilot komersial (*commercial pilot*);
5. lisensi pilot untuk pilot perusahaan penerbangan (*airline transport pilot*).¹⁴

Apabila pilot yang melakukan penerbangan tidak melengkapi dirinya dengan sertifikat kompetensi atau lisensi maka pilot tersebut dapat dikenakan sanksi pidana. Hal ini di atur di dalam Pasal 413 ayat (1) Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yaitu: “...setiap personel pesawat udara yang melakukan tugasnya tanpa memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 ayat (1) di pidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 200,000,000 (dua ratus juta rupiah)...”.

C. Aspek Yuridis Normatif yang berkaitan dengan Kewenangan Pilot di dalam Pemberantasan Kejahatan-kejahatan Penerbangan

Pilot pesawat udara memegang peranan yang sangat penting di dalam penerbangan, terutama terkait dengan keselamatan dan keamanan penerbangan.

Secara umum kewenangan pilot pesawat udara (dalam hal ini dapat disebut pula dengan komandan pesawat udara) dapat diuraikan sebagai berikut:

¹⁴ Part 61.5.a. (1) on Licensing of Pilots and Flight Instructors CASR.

1. Komandan pesawat udara bertanggung jawab untuk kondisi yang sempurna dari pesawat udara, kesejahteraan dari para kru penerbangan serta mempersiapkan penerbangan. Komandan pesawat udara juga berkewajiban untuk memiliki dokumen-dokumen penerbangan tertentu dan surat-surat angkutan (*cargo manifest*).
2. Komandan pesawat udara mempunyai hak untuk mengeluarkan perintah tegas terhadap kru penerbangan dan penumpang. Peranan ini penting terutama dalam hal terjadi tindak kriminal di dalam pesawat udara.
3. Komandan pesawat udara mempunyai kewenangan untuk mengambil semua langkah yang dapat menjamin keselamatan penerbangan.
4. Komandan pesawat udara mempunyai kewajiban yang bersifat administratif seperti: pendaftaran kelahiran dan kematian di dalam pesawat udara. Komandan pesawat udara juga berwenang untuk menyelenggarakan pernikahan di dalam pesawat udara dan dapat pula bertindak sebagai pejabat yang berwenang dalam hal penyusunan sebuah wasiat.¹⁵

Kewenangan pilot pesawat udara yang sangat penting terletak pada kewenangannya yang nomor 2, yaitu dalam hal terjadi tindak pidana di dalam pesawat udara. Bahkan, peranan pilot pesawat udara yang sangat penting ini dicantumkan secara tegas di dalam sebuah perjanjian internasional yaitu Konvensi Tokyo 1963.

Di dalam Konvensi Tokyo 1963, kewenangan pilot pesawat udara dapat diterapkan di dalam pesawat udara (*on board aircraft*) yang sedang terbang (*in flight*), namun tidak pada pesawat udara yang sedang dalam dinas (*in service*).

Pilot pesawat udara mempunyai kewenangan, apabila ia meyakini bahwa terdapat seseorang yang melakukan atau mencoba melakukan tindak pidana di dalam pesawat udara, untuk melakukan hal-hal sebagai berikut:

1. untuk melindungi keselamatan pesawat udara, orang dan barang-barang;
2. untuk menerapkan perintah dan disiplin di dalam pesawat udara;

¹⁵ I. H. Ph. Diederiks Verschoor, *op.cit.*, hlm. 26.

3. menyerahkan orang yang dicurigai kepada pihak yang berwenang.

Adapun secara spesifik dapat dijelaskan tentang kewenangan pilot atau komandan pesawat udara antara lain:

1. Komandan pesawat udara dapat meminta bantuan dari para kru penerbangan yang lain atau bahkan dapat meminta bantuan dari para penumpang untuk melakukan penahanan terhadap setiap orang yang dianggap mencurigakan.
2. Komandan pesawat udara wajib memberitahukan kepada negara yang menjadi tujuan pendaratan tentang orang yang sedang dalam penahanan dan alasan penahanannya.
3. Komandan pesawat udara mempunyai kewenangan untuk menurunkan orang yang ditahan tersebut di wilayah negara tempat pendaratan pesawat udara.
4. Komandan pesawat udara wajib memberitahukan kepada pihak yang berwenang di negara tempat pendaratan tentang penurunan orang yang ditahan tersebut serta alasan penahanannya.
5. Komandan pesawat udara dapat menyerahkan kewenangan untuk mengadili terhadap orang yang ditahan tersebut (karena menurut keyakinan komandan pesawat udara, orang tersebut melanggar Hukum Pidana dari negara tempat pendaftaran pesawat udara) kepada negara tempat pendaratan (Artikel 6 Konvensi Tokyo 1963).

PENUTUP

a. Simpulan

Hak dan kewajiban pilot pesawat udara adalah untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan serta mempunyai kewenangan untuk menindak tegas orang yang di duga melakukan tindak pidana di dalam pesawat udara yang sedang terbang. Pilot pesawat udara juga mempunyai kewenangan yang bersifat administratif untuk peristiwa-peristiwa perdata yang terjadi di dalam pesawat udara yang sedang terbang (*in flight on board aircraft*). Landasan hukumnya terdapat di dalam Artikel 6 Konvensi Tokyo 1963.

Pilot atau komandan pesawat udara dalam memandu pengoperasian atau menerbangkan pesawat udara haruslah mempunyai 2 (dua) dokumen penting yaitu sertifikat kompetensi (*certificates of competency*) dan lisensi (*licences*).

Kedua dokumen tersebut pada dasarnya sama saja dan diberikan secara simultan. Perbedaannya hanya terletak pada esensi pengertiannya saja. Sertifikat kompetensi adalah tanda bukti kecakapan, sedangkan lisensi adalah surat izin untuk menjalankan pekerjaan. Landasan hukum dari kedua dokumen tersebut adalah Artikel 32 (a) Konvensi Chicago 1944, Pasal 58 dan 59 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pemberian kedua dokumen tersebut haruslah memenuhi syarat-syarat tertentu. Syarat-syarat tersebut dikategorikan di dalam beberapa ukuran-ukuran, seperti: jenis pesawat udara, ukuran berat dari pesawat udara, ukuran lebar dari pesawat udara dan jenis mesin pesawat udara. Khusus untuk lisensi, maka terdapat beberapa jenis lisensi yang disesuaikan dengan 5 (lima) macam jenis pilot, yaitu: *student pilot*, *sport pilot*, *private pilot*, *commercial pilot* dan *airline transport pilot*. Dari 5 (lima) macam jenis lisensi tersebut, lisensi yang paling sulit dan yang paling tinggi diperoleh adalah lisensi *airline transport pilot*.

DAFTAR PUSTAKA

- E.Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Yogyakarta: Penerbit Libert, 1989.
- , *Hukum Transportasi Udara dari Warsawa 1929 ke Montreal 1999*, Bandung: PT. Kiblat Buku Utama, 2008.
- E.Suherman, *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*, Bandung: Penerbit Mandar Maju, 2000.
- I.H.Ph.Diederiks Vershoor, *an Introduction to Air Law*, Deventer, Boston: Kluwer Law and Taxation Publishers, 1993.
- K.Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Bandung: Penerbit Mandar Maju, 1995.
- P.P.C. Haanapel, *The Law and Policy of Air Space and Outer Space a Comparative Approach*, The Hague, London, New York: Kuwer Law International, 2003.
- Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- Chicago Convention on International Civil Aviation* 1944.
- Convention On Offences and certain other Acts committed on Board Aircraft* 1963.

Annex 1 on Personnel Licensing Chicago Convention 1944.

Part 20 Civil Aviation Safety Regulation.

Part 61 Licensing of Pilots and Flight Instructors Civil Aviation Safety Regulation.