

## BAB IV

### PENUTUP

#### A. Simpulan

1. Konvensi Chicago 1944 yang mengatur tentang penerbangan, tetapi ICAO lebih menspesifikasikan tentang penggunaan teknologi baru pada pesawat terbang. Organisasi penerbangan dunia yang termasuk di dalam PBB yang disebut ICAO adalah badan dibawah PBB yang kegiatannya menyiapkan peraturan penerbangan sipil internasional, melakukan distribusi dan melakukan pemantauan serta evaluasi terhadap penerapannya. Sesuai dengan ketentuan ICAO bahwa badan ini secara resmi mulai berdiri pada tanggal 4 April 1947, Kebijakan ICAO yang dituangkan dalam 18 *Annex* dan berbagai dokumenturunannya yang selalu dan terus-menerus diperbarui melalui amandemen-amandemen adalah kebijakan-kebijakan yang diputuskan berdasarkan kebenaran yang dapat dipertanggung jawabkan yaitu kebenaran-kebenaran ilmiah yang diperoleh dari berbagai penelitian dan pengembangan (*Research and Development*) dari berbagai disiplin ilmu yang terkait baik dalam bentuk teori maupun model-model analisis.
2. Dalam penggunaan teknologi, ada beberapa peraturan internasional terutama konvensi Chicago 1944 dan ICAO 1947. Namun secara nasional pemerintah Indonesia telah membuat peraturan perundang-undangannya yaitu undang-undang Republik Indonesia No 1 Tahun 2009

tentang penerbangan dan keselamatan penumpang pesawat terbang terutama terhadap penggunaan teknologi baru.

Penggunaan MCAS sebenarnya bukan pertama kali dipergunakan di pesawat terbang, sebelumnya sudah dipergunakan oleh Pesawat-pesawat tempur, tetapi MCAS pertama kali dipergunakan oleh pesawat Boeing. Teknologi baru MCAS yang dipakai oleh Lion Air JT 610 dan Ethiopian Air ET 307. Penerapan pengaturan penggunaan teknologi baru (MCAS) harus melalui uji coba baik dari perusahaan penerbangan yang ingin memakai teknologi tersebut maupun pilot yang menjalankan pesawat dengan menggunakan teknologi tersebut (MCAS), terdapat prosedur umum yang harus diikuti oleh pilot. Jika sistem tersebut mulai membuat hidung pesawat menukik ke bawah, pilot dapat mengembalikannya ke posisi semula melalui saklar di ibu jari mereka. Dengan melakukan itu, mereka bisa memiliki lebih banyak waktu untuk menghindari kerusakan.

Untuk sepenuhnya menetralkan sistem, pilot perlu membalik dua sakelar lagi. Hal itu akan mematikan listrik ke motor yang memicu MCAS mendorong hidung pesawat menukik ke bawah. Setelah itu, pilot perlu memutar roda dan memperbaiki masalah apa pun yang muncul setelahnya. Dalam simulasi tersebut, para pilot yang mengikuti prosedur di atas berhasil mengendalikan situasi dan mendarat dengan selamat. Kendati demikian, pilot tersebut melakukannya dengan pemahaman yang lebih

baik tentang mekanisme sistem baru MAX, hal yang tak dimiliki oleh dua pilot dalam kecelakaan nahas Lion Air dan Ethiopian Airlines.

## B.SARAN

1. Mengingat dalam penggunaan teknologi baru yang ditinjau dari konvensi Chicago 1944 terhadap pesawat terbang, sangat diperlukannya keamanan dan keselamatan dari pesawat terbang itu sendiri, oleh sebab itu dalam memasukkan teknologi baru pada suatu pesawat terbang haruslah betul-tela berpedoman dengan peraturan internasional terutama konvensi Chicago 1944 dan ICAO 1947.

2. Mengingat dalam kegiatan penerbangan saat ini dengan perkembangan zaman

yang moderntentu ada suatu teknologi yang canggih dalam mengoperasikan pesawat terbang, maka teknologi tersebut haruslah diteliti dan dipastikan serta untuk menjamin keselamatan penumpang dalam pesawat terbang.

3. Untuk mendukung minat masyarakat tersebut maka yang terpenting harus diperhatikan adalah faktor keselamatan penerbangan meliputi aspek pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya harus lebih ditingkatkan. Mengingat Negara Indonesia memiliki alat transportasi udara yang luas dan banyak, maka perlu adanya suatu peninjauan kembali atas penggunaan teknologi baru tersebut dikarenakan sejauh ini terjadi banyak kecelakaan yang disebabkan oleh teknologi baru itu misalnya pada pesawat Lion Air JT 610 dan Ethiopian Air ET 307.