

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dilakukan, penulis menyimpulkan dalam tesis ini sebagai berikut:

1. Pemerintah belum melaksanakan fungsi pengawasan terhadap jalannya regulasi keselamatan penerbangan dengan baik:
 - a. Masing-masing maskapai penerbangan belum menjalankan organisasinya dengan baik sesuai dengan standar dari undang-undang yang ada khususnya CASR-121. Salah satu ukuran yang dapat dilakukan untuk memperkuat kesimpulan ini adalah fakta bahwa struktur organisasi maskapai tidak mengikuti standar yang sudah ditetapkan dalam CASR-121 tentang perlu adanya Direktur Keselamatan.
 - b. Banyak landasan pacu bandar udara yang tidak memenuhi standar sehingga banyak menimbulkan kecelakaan.
 - c. ATC masih mengalami miskomunikasi dengan pengelola bandar udara maupun dengan pilot. Sumber daya manusia ATC juga kurang dari yang dibutuhkan sebesar 52% dan kurang dari kebutuhan ideal sebesar 61,5%.
 - d. DSKU memberikan lisensi dan sertifikasi kepada orang-orang yang ternyata tidak memenuhi standar. Selain itu, DSKU juga kekurangan tenaga sumber daya manusia.
 - e. Kecelakaan penerbangan yang ada belum ditangani dengan baik. Ukuran terhadap hal ini adalah bahwa hanya 4,63% dari total kecelakaan penerbangan yang terjadi dari tahun 2000-2007, yang berhasil mencapai diinvestigasi dan mencapai tahap final pelaporan.
 - f. Audit yang selama ini dilakukan Departemen Perhubungan tidak memberikan hasil yang sesuai dengan kenyataan dan tidak difollow up sesuai kebutuhan.

2. Harga memberikan pengaruh lebih kuat terhadap konsumen penerbangan, dibandingkan dengan reputasi baik maskapai. Selain itu, konsumen penerbangan tidak akan mengalihkan pilihannya kepada jasa transportasi lain walaupun tingkat keselamatan penerbangan masih rendah.

5.2 Saran

Menyikapi kondisi keselamatan transportasi udara di Indonesia, pemerintah melakukan berbagai upaya perbaikan. Berbagai upaya perbaikan yang telah dilakukan adalah dengan berkomitmen melakukan audit terhadap berbagai institusi penerbangan, baik maskapai, KNKT, maupun Direktorat Sertifikasi Keselamatan Udara. Selain itu, dalam *plinplan.com* (Wibawa, 2008), *Indonesia Aircraft Maintenance & Shop Association* (IAMSA) berkomitmen mengimplementasikan sistem manajemen keselamatan atau *Safety Management System* (SMS) mulai 1 Januari 2009. Komitmen itu dituangkan dalam penandatanganan deklarasi implementasi SMS bagi seluruh perusahaan perawatan pesawat terbang atau *Aircraft Maintenance Organization* (AMO) di Indonesia. Deklarasi kesepakatan bersama anggota IAMSA itu berisi tentang komitmen terhadap pelaksanaan SMS pada organisasi anggota dan industri pendukungnya, termasuk bengkel pesawat, mulai 1 Januari 2009.

Dengan demikian, sesuai dengan analisis dan kesimpulan, untuk melengkapi komitmen pemerintah dalam upaya meningkatkan keselamatan penerbangan di Indonesia, maka penulis menyarankan kepada pemerintah beberapa hal sebagai berikut:

1. Semua maskapai penerbangan di Indonesia sebaiknya memiliki Direktur Keselamatan, yang secara khusus dijabat oleh satu orang yang kompeten dan telah bersertifikasi sesuai CASR-121.
2. Kondisi landasan pacu di semua bandar udara di Indonesia harus diaudit, dijaga selalu dalam keadaan bersih, dan bagi yang mengalami kerusakan segera diperbaiki sesuai standar yang ditetapkan.

3. Semua personil ATC harus ditraining dan disertifikasi ulang tentang prosedur kerja ATC sesuai standar yang ditetapkan ICAO. Selain itu, jumlah personil ATC di bandar udara yang masih mengalami kekurangan, harus segera ditambah minimal sesuai kebutuhan, sampai pada akhirnya memenuhi angka ideal yang dibutuhkan.
4. Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara (DSKU) sebaiknya melakukan resertifikasi kepada seluruh personil penerbangan dari seluruh institusi penerbangan yang memerlukan sertifikasi melalui DSKU. Jumlah personil DSKU juga sebaiknya ditambah sesuai proporsi ideal yang dibutuhkan. Kebutuhan angka ideal ini harus segera dihitung oleh Departemen Perhubungan.
5. Menetapkan standar kerja yang lebih terukur bagi KNKT agar proses investigasi kecelakaan yang ada dapat berjalan lebih cepat sehingga dapat dilakukan upaya-upaya pencegahan terjadinya kecelakaan di masa yang akan datang. Selain itu, personil di KNKT juga perlu ditambah sesuai dengan kebutuhan yang ada.
6. Dalam melakukan audit, selain memnuhi standar audit internasional, Departemen Perhubungan juga harus melakukan tindak lanjut terhadap hasil audit yang dilakukan dengan cepat, tepat dan segar. Selain itu, menyikapi keperluan akan sumber daya manusia yang berkualitas di berbagai institusi penerbangan, Departemen Perhubungan sebaiknya melakukan kerjasama dengan mendatangkan tenaga ahli dari luar negeri untuk meningkatkan dan mensosialisasikan standar kerja yang sesuai standar internasional.
7. Mengatur tarif pesawat agar tidak menjadi beban bagi konsumen maupun maskapai penerbangan yang ada dalam berkompetisi satu dengan yang lain.