

BAB III

GAMBARAN UMUM INDUSTRI PENERBANGAN NUSANTARA

Dalam memaparkan secara umum mengenai kinerja industri penerbangan nusantara, penulis akan memaparkan menjadi 2 bagian, yaitu (1) perkembangan bisnis penerbangan dan (2) gambaran mengenai institusi-institusi penerbangan yang ada di Indonesia.

3.1 Perkembangan Bisnis Penerbangan Indonesia

Dalam memaparkan perkembangan bisnis penerbangan di Indonesia, penulis mengutip liputan 2 berita penerbangan. Berita pertama merupakan hasil wawancara dengan Wakil Presiden sebagai perwakilan dari pemerintah untuk dapat melihat visi dan misi dari pemerintah terhadap industri penerbangan di Indonesia, sementara berita kedua adalah ulasan mengenai pencabutan ijin Adam Air dan berita umum penerbangan di Indonesia sebagai cerminan kondisi yang merupakan tantangan bagi pemerintah untuk dapat mencapai visi dan misinya.

a. Wakil Presiden Meminta Sistem Keselamatan Penerbangan Diperbaiki

Wakil Presiden meminta sistem keselamatan penerbangan dibenahi untuk mengantisipasi peningkatan jumlah penumpang hingga 50 juta orang pertahun. Saat ini, jumlah pengguna jasa penerbangan mencapai 34 juta orang pertahun. Dalam beberapa tahun mendatang, jumlahnya diperkirakan akan meningkat menjadi 50 juta orang. "Itulah kenapa kita harus mempersiapkan diri untuk pelayanan, sistem keselamatan dan peningkatkan traffic penerbangan" (Ninin. 2008).

b. Wawancara Dengan Departemen Perhubungan Terkait Pencabutan Ijin Terbang Maskapai Adam Air

Departemen Perhubungan menilai, Adam Air tidak menjalankan prosedur yang telah ditetapkan. Seperti tidak melakukan pembinaan dan pengawasan pilot secara benar, sehingga mutu SDM-nya buruk, menggunakan suku cadang pesawat yang tidak memiliki dokumen kelaikan, dan tidak melakukan perawatan pesawat

sesuai standar. Yang lebih memprihatinkan Adam Air diketahui tidak membayar asuransi, dan biaya parkir pesawat di bandara Soekarno-Hatta yang nilainya miliaran rupiah.

Kemelut mulai memuncak, ketika PT Global Transport Services (GTS) dan PT Bright Star Perkasa (BSP), anak perusahaan PT Bhakti Investama menarik 50 persen sahamnya. Dua investor tersebut menilai manajemen Adam Air tidak memperhatikan aspek keselamatan, tidak transparan. padahal nilai sahamnya sebesar Rp 157,5 milyar. Untungnya, pemerintah bertindak cepat dengan mencabut izin terbang Adam Air 18 Maret lalu, selama tiga bulan. Keputusan pemerintah merupakan hasil audit aspek keselamatan semua maskapai nasional.

Maskapai ini memang memiliki catatan keselamatan yang sangat buruk. Di awal tahun 2007 pesawat Adam Air hilang di perairan Majene, Sulawesi Barat, yang menewaskan lebih 102 orang penumpang pesawat.

Dari hasil investigasi komite nasional keselamatan transportasi KNKT, di simpulkan kecelakaan akibat kerusakan sistem navigasi dan kegagalan pilot menerbangkan pesawat.

Insiden lain pada tanggal 10 Maret 2007 terjadi ketika pesawat boeing 737 milik PT Adam Sky Connection Air Lines mendarat keluar landasan di bandara Hang Nadim, Batam. Kasus Adam Air boleh dibilang merupakan sebuah kasus, dari segudang permasalahan yang saat ini sedang menghantui bisnis penerbangan komersial di tanah air.

Kecelakaan demi kecelakaan pesawat, akhirnya menyingkap problem transportasi udara di negeri ini. Bukan saja menyangkut persoalan munculnya persaingan yang cenderung tidak sehat, pengelolaan yang tidak profesional, namun yang paling utama, adalah diabaikannya keselamatan penumpang, karena menyangkut nyawa manusia. Jika kita cermati dalam beberapa tahun terakhir, kasus kecelakaan pesawat terbang sangat menonjol.

Data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi, setidaknya 280 jiwa melayang, dan ratusan lain terluka, akibat kecelakaan pesawat selama dua tahun terakhir. Kecelakaan terjadi akibat banyak hal, dari cuaca buruk, *human error* hingga,

persoalan teknis, seperti mutu *spare part* pesawat terbang, yang sebenarnya sudah tidak memenuhi syarat, namun tetap saja digunakan.

Pada 7 Maret 2007 pesawat boeing 737-400 milik maskapai penerbangan Garuda Indonesia terhempas dan terbakar di landasan pacu bandara Adisucipto Yogyakarta. Dalam tragedi ini 22 penumpangnya tewas. Berdasarkan penyelidikan Komite Nasional Keselamatan Transportasi diduga, kecelakaan pesawat akibat kesalahan pilot. Bahkan pihak kepolisian telah menetapkan pilot Marwoto Komar sebagai tersangka.

Pada 5 September 2005, pesawat milik maskapai penerbangan Mandala Airlines jatuh beberapa detik setelah lepas-landas dari bandara udara polonia. Pesawat sempat menabrak gedung sebelum akhirnya terbakar. Pesawat jatuh tepat di permukiman padat. 149 orang penumpangnya tewas.

Pada 30 November 2004, pesawat milik Lion Air dengan nomor penerbangan JT 538, jurusan Jakarta, Solo, terhempas dan meluncur keluar landasan bandar udara Adi Sumarmo Solo, Jawa Tengah. kecelakaan terjadi saat hujan lebat. Dalam peristiwa ini 26 orang penumpang meninggal dunia. Belum lagi terjadi puluhan kali kecelakaan pesawat yang tidak menimbulkan korban. dari kasus keluarnya pesawat dari landas pacu, tabrakan antara dua pesawat saat di bandar udara, hingga lepasnya komponen sayap pesawat terbang.

Buruknya kinerja perusahaan maskapai penerbangan di Indonesia, mendapat perhatian dari berbagai kalangan. Bahkan pada 6 Juli 2007, Uni Eropa resmi mengeluarkan larangan bagi maskapai penerbangan Indonesia, memasuki wilayah Eropa. Buruknya pengelolaan perusahaan maskapai penerbangan, ditengarai akibat ketatnya persaingan. Hampir seluruh maskapai penerbangan terjebak dalam perang tarif. Karena itu mereka habis habisan melakukan efisiensi. Fatalnya banyak maskapai yang melakukan efisiensi dengan langkah yang sembrono. Mereka tidak menjalankan prosedur perawatan pesawat sesuai standar. Bahkan diduga banyak maskapai tidak mengganti *sparepart* yang sudah tidak memenuhi standar.

Para pengelola maskapai penerbangan komersial, seperti tidak menyadari bahwa keselamatan nyawa para penumpang jelas terancam, dengan kondisi pesawat

yang tidak dirawat sesuai prosedur. Meski sudah berkali-kali diberikan peringatan oleh komite nasional keselamatan transportasi sebagai lembaga yang mengawasi industri penerbangan, namun banyak pengelola maskapai penerbangan, yang membantah sinyalemen tersebut.

Akibat banyaknya kasus kecelakaan pesawat, pemerintah berjanji akan terus melakukan pengawasan ketat, terhadap industri penerbangan. Ini tugas berat bagi Departemen Perhubungan, untuk menepati janjinya. Karena saat ini (2008) jumlah maskapai penerbangan mencapai 26 buah. Bandingkan saja dengan sebelum krisis moneter tahun 1997, dimana jumlah maskapai penerbangan komersial hanya 5 buah.

Carut marutnya industri penerbangan di Indonesia beberapa tahun terakhir, menandakan bahwa maskapai penerbangan tidak dikelola secara profesional. Sebagai salah satu modal transportasi, mestinya para pengelola maskapai penerbangan, menempatkan faktor keselamatan di atas segalanya.

Pemerintah sendiri sebenarnya telah mengeluarkan berbagai regulasi di bidang penerbangan. Presiden sendiri telah menginstruksikan pembentukan tim nasional evaluasi keselamatan transportasi, yang akan membenahi regulasi di sektor penerbangan. Tim tersebut akan mengatur kembali mengenai penerbangan murah, manajemen transportasi dan keselamatan penerbangan. Pada Maret 2007, Departemen Perhubungan bahkan mengumumkan rangking seluruh maskapai penerbangan. Dari 54 maskapai penerbangan, baik yang berjadwal maupun sewa, tidak ada satupun maskapai yang masuk kategori satu. Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia, berkali-kali menuntut pemerintah memperbaiki kinerja perusahaan penerbangan.

Pengelola maskapai penerbangan, diminta tidak hanya mengejar keuntungan, dengan mengabaikan faktor keselamatan. Kini masyarakat hanya bisa berharap, pemerintah sungguh-sungguh membenahi industri penerbangan, Karena keselamatan nyawa manusia, adalah segalanya. Maskapai penerbangan yang tidak dikelola secara profesional, pemerintah harus bertindak tegas, seperti yang dilakukan terhadap Adam Air.

Hal tersebut bisa terwujud, jika aparat Departemen Perhubungan, memiliki integritas tinggi untuk menegakkan aturan, dan tidak tergoda melakukan praktek praktek buruk, yang memungkinkan terjadinya kompromi dengan pengelola maskapai penerbangan. (Sampurno & Saputra, 2008).

3.2 Institusi-institusi Keselamatan Penerbangan

Dalam menyelenggarakan penerbangan sipil, suatu negara memiliki kedaulatannya sendiri dalam mengatur maupun melakukan pengawasan dan kontrol. Untuk penerbangan, tanggung jawab pengawasan ada pada Direktorat Jendral Perhubungan Udara.

Pada tingkat internasional, terdapat pula organisasi-organisasi penerbangan yang dibentuk dengan tujuan untuk sama-sama menjaga keselamatan dan menciptakan kerjasama antar Negara, dengan menciptakan pedoman-pedoman dan standar-standar yang harus dipatuhi oleh Negara-negara anggota. Dengan demikian, setiap negara akan terikat pada peraturan atau kesepakatan internasional dari organisasi-organisasi dimana negara tersebut menjadi anggota. Dua organisasi internasional yang banyak berperan dalam jalannya industri penerbangan internasional adalah International Civil Aviation Organization (ICAO) dan International Air Transportation Association (IATA).

a. International Civil Aviation Organization (ICAO)

International Civil Aviation Organization atau ICAO (bahasa Indonesia: Organisasi Penerbangan Sipil Internasional) adalah sebuah lembaga Perserikatan Bangsa-Bangsa. Lembaga ini mengembangkan teknik dan prinsip-prinsip navigasi udara internasional serta membantu perkembangan perencanaan dan pengembangan angkutan udara internasional untuk memastikan pertumbuhannya terencana dan aman.

Dewan ICAO mengadopsi standar dan merekomendasikan praktek mengenai penerbangan, pencegahan gangguan campur tangan yang ilegal, dan pemberian kemudahan prosedur lintas negara untuk penerbangan sipil internasional (www.icao.int).

b. International Air Transport Association (IATA)

International Air Transport Association (Asosiasi Pengangkutan Udara Internasional, disingkat IATA) adalah sebuah organisasi perdagangan internasional yang terdiri dari maskapai-maskapai penerbangan. IATA bermarkas di Montreal, Kanada. Maskapai-maskapai penerbangan anggotanya diberikan kelonggaran khusus sehingga dapat mengkonsultasikan harga antara sesama anggota melalui organisasi ini. IATA juga bertugas menjalankan peraturan dalam pengiriman barang-barang berbahaya dan menerbitkan panduan Peraturan Barang-barang Berbahaya IATA (*IATA Dangerous Goods Regulations*).

Didirikan pada April 1945 di Havana, Kuba, IATA adalah penerus Asosiasi Lalu Lintas Udara Internasional (*International Air Traffic Association*) yang didirikan di Den Haag pada tahun 1919, tahun saat penerbangan berjadwal internasional yang pertama di dunia dilaksanakan. Tujuan utamanya adalah untuk membantu maskapai-maskapai penerbangan untuk bersaing secara sah dan mencapai keseragaman dalam penetapan harga.

Saat didirikan, IATA beranggotakan 57 anggota dari 31 negara, sebagian besar di Eropa dan Amerika Utara. IATA kini mempunyai lebih dari 270 anggota yang berasal dari lebih 140 negara di dunia (www.iata.org).

c. Departemen Perhubungan

Dalam mengelola transportasi Indonesia, pemerintah melaksanakannya melalui wadah Departemen perhubungan. Dalam melaksanakan peranannya, Departemen Perhubungan memiliki Direktorat Jendral Perhubungan Udara (DJPU). Direktorat Jendral Perhubungan Udara terdiri dari beberapa direktorat, salah satunya adalah Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara (DSKU). Selain DJPU, Departemen Perhubungan juga didukung oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yang berdiri secara independen.

d. Direktorat Sertifikasi Kelayakan Udara (DSKU)

Sesuai dengan Keputusan Menteri 43 tahun 2005 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, Direktorat Sertifikasi Kelayakan Udara mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang standarisasi, rekayasa, produk aeronautika, pengoperasian, perawatan dan personil pesawat udara.

Fungsi dari Direktorat Sertifikasi & Kelayakan Penerbangan ini adalah:

- i. Penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang standarisasi, rekayasa, produk aeronautika, pengoperasian, perawatan dan personil pesawat udara.
- ii. Penyusunan , norma, standar, pedoman, kriteria dan prosedur di standarisasi, rekayasa, produk aeronautika, pengoperasian, perawatan dan personil pesawat udara.
- iii. Penyiapan bahan perumusan dan pemberian bimbingan teknis di bidang standarisasi, rekayasa, produk aeronautika, pengoperasian, perawatan dan personil pesawat udara.
- iv. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang standarisasi, rekayasa, produk aeronautika, pengoperasian, perawatan dan personil pesawat udara.
- v. Pelaksanaan sertifikasi rekayasa, produksi, pengoperasian dan perawatan pesawat udara.
- vi. Pelaksanaan sertifikasi personil.
- vii. Pelaksanaan program pencegahan insiden dan kecelakaan pesawat udara.
- viii. Pelaksanaan urusan internasional di bidang standarisasi, rekayasa, produk aeronautika, pengoperasian, perawatan dan personil pesawat udara.
- ix. Pelaksanaan urusan tata usaha, kepegawaian, dan rumah tangga Direktorat.

e. Komite Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT)

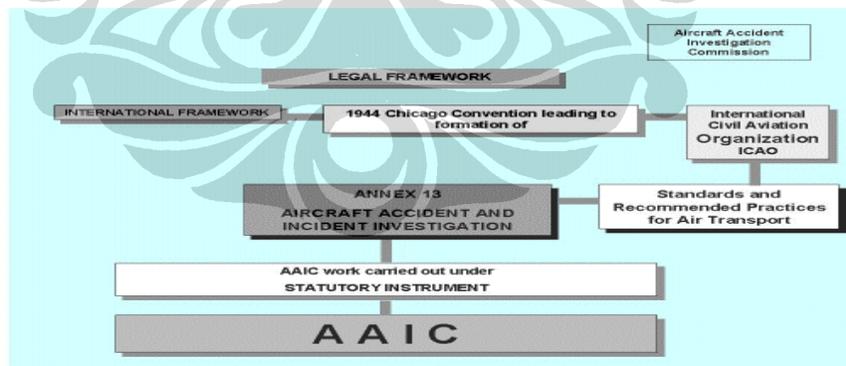
KNKT adalah bagian dari Departemen Perhubungan, yaitu komite yang bertanggung jawab untuk melakukan investigasi kecelakaan transportasi, dengan tujuan dapat melakukan perbaikan dan pencegahan terjadinya kecelakaan transportasi

di masa yang akan datang. Terkait dengan penelitian ini, salah satu transportasi yang juga menjadi tanggung jawab dari KNKT adalah transportasi udara. Tugas dari KNKT dalam hal menangani kecelakaan transportasi udara adalah:

1. Melakukan investigasi dan melaporkan kecelakaan sistem transportasi udara, kecelakaan serius dan kekurangamanan keselamatan sistem operasi udara di Indonesia.
2. Berpartisipasi sebagai perwakilan terakreditasi terhadap investigasi luar negeri dari kecelakaan dan kecelakaan serius yang melibatkan pesawat yang dioperasikan, terdaftar dan dibuat di Indonesia.
3. Melakukan investigasi dan studi dari sistem transportasi untuk mengidentifikasi dan memperbaiki faktor-faktor yang dapat mempengaruhi keselamatan dan berpotensi besar menjadi penyebab kecelakaan.
4. Secara bebas (*independent*) memberikan nasihat kepada Menteri Perhubungan melalui lembaga KNKT mengenai tren dan isu yang berkembang tentang keselamatan.

Dalam melaksanakan pekerjaan, KNKT mengacu kepada kerangka kerja hukum penerbangan udara internasional, yang hubungannya disajikan pada Gambar 2.1.

Gambar 2.1 Legal Framework Penerbangan Udara



Sumber: Komite Nasional Keselamatan Transportasi

f. Manajemen Bandar Udara

Manajemen Bandar Udara dikelola oleh PT. Angkasa Pura, perusahaan BUMN. Saat ini PT. Angkasa Pura terdiri dari 2 perusahaan, yaitu PT. Angkasa Pura I dan PT. Angkasa Pura II.

PT (Persero) Angkasa Pura I merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di bawah Kementerian BUMN yang bergerak di bidang pelayanan navigasi Penerbangan dan perusahaan jasa kebandarudaraan di Indonesia.

Pada saat awal berdirinya tahun 1964, PT (Persero) Angkasa Pura I bernama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura "Kemayoran", dan sejak tahun 1965 namanya berubah menjadi PN. Angkasa Pura. Perubahan ini dimaksudkan untuk mengantisipasi kemungkinan pengelolaan bandar udara selain Bandar Udara Kemayoran. Pada tahun 1974, kembali berubah nama menjadi Perusahaan Umum (PERUM) Angkasa Pura.

Setelah Bandar Udara Soekarno Hatta di Cengkareng mulai beroperasi pada tahun 1985, disusul dengan ditutupnya kegiatan operasional Bandar Udara Kemayoran. Hal ini menandai pemecahan PERUM menjadi dua, yaitu PERUM I dengan Kantor Pusat di bekas Bandar Udara Kemayoran dengan mengelola bandar udara di luar Jakarta dan PERUM Angkasa Pura II yang mengelola Bandar Udara Soekarno Hatta-Cengkareng.

Sejalan dengan kebijaksanaan Pemerintah agar dalam pengelolaan bandar udara lebih berorientasi pada pencapaian keuntungan, pada tahun 1993, PERUM Angkasa Pura I berubah bentuk hukumnya menjadi PT (PERSERO) Angkasa Pura I. Hingga pada tahun 1993, PT (PERSERO) Angkasa Pura I dipercaya Pemerintah untuk mengelola 10 (sepuluh) bandar udara, yakni Bandara Ngurah Rai - Denpasar Bali, Bandara Polonia - Medan, Bandara Juanda - Surabaya, Bandara Hasanuddin - Ujung Pandang, Bandara Sepinggan - Balikpapan, Bandara Frans Kaisiepo - Biak, Bandara Sam Ratulangi - Manado, Bandara Adisutjipto - Yogyakarta, Bandara Adisumarmo - Surakarta dan Bandara Syamsudin Noor - Banjarmasin.

Mulai Januari 1994, Bandar Udara Polonia Medan pengelolaannya diserahkan kepada PT (PERSERO) Angkasa Pura II sejalan dengan kebijaksanaan Pemerintah yang menggariskan agar PT (PERSERO) Angkasa Pura I lebih menitikberatkan untuk mengelola bandar udara-bandar udara di kawasan timur dan tengah Indonesia.

Hingga saat ini PT. (Persero) Angkasa Pura I mengelola 13 Bandara dan 2 SBU Warehousing yaitu : Bandara Ngurah Rai - Denpasar Bali, Bandara Juanda -

Surabaya, Bandara Hasanuddin - Ujung Pandang, Bandara Sepinggan - Balikpapan, Bandara Frans Kaisiepo - Biak, Bandara Sam Ratulangi - Manado, Bandara Syamsudin Noor - Banjarmasin, Bandara Ahmad Yani - Semarang, Bandara Adisutjipto - Yogyakarta, Bandara Adisumarmo - Surakarta, Bandara Selaparang - Mataram, Bandara Pattimura - Ambon, Bandara El Tari - Kupang dan Warehousing Bandara Hasanuddin Makassar, Warehousing Bandara Sepinggan Balikpapan.

Sedangkan Angkasa Pura II mengelola dua belas bandara utama di kawasan Barat Indonesia, yaitu Soekarno-Hatta (Jakarta), Halim Perdanakusuma (Jakarta), Polonia (Medan), Supadio (Pontianak), Minangkabau (Ketaping) dulunya Tabing, Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang), Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru), Husein Sastranegara (Bandung), Sultan Iskandarmuda (Banda Aceh), Raja Haji Fisabilillah (Tanjung Pinang) dulunya Kijang, Sultan Thaha (Jambi) dan Depati Amir (Pangkal Pinang), serta melayani jasa penerbangan untuk wilayah udara (Flight Information Region atau FIR) Jakarta.

g. Air Traffic Controller

g.1 Pengertian ATC

Air Traffic Controller merupakan bagian dari Air Traffic Service yang memiliki pelayanan Flight Information Service, Alerting Service, Air Traffic Advisory Service dan Air Traffic Control (ATC) Service.

Berdasarkan Annex 2, 6, dan 11 fungsi dari ATC adalah untuk: (1) Mencegah tabrakan pesawat terbang, (2) Mencegah tabrakan pesawat terbang dengan kendaraan atau halangan di daratan, dan (3) Menjaga keteraturan dan mempercepat arus lalu lintas udara (LLU). ATC bertugas memandu mulai pesawat melakukan *contact* (komunikasi) pertama kali sampai dengan pesawat tersebut mendarat (landing) di bandara tujuan (www.dephub.go.id).

g.2 Teknologi ATC

Untuk meningkatkan kualitas pelayanan, ATC menerapkan ATC Automation, yaitu proses yang diarahkan untuk mengolah data yang digunakan untuk pemanduan lalu lintas udara yang hasil datanya dapat digunakan oleh ATC untuk mengambil

keputusan. Sistem ATC Automation berfungsi memberikan keselamatan dan efisiensi pelayanan lalu lintas udara (*Air Traffic Services/ATS*) kepada pesawat-pesawat yang beroperasi dengan *Instrument Flight Rules (IFR)* dan *Visual Flight Rules (VFR)* didalam *Flight Information Region (FIR)* Indonesia. Sistem berinterface dengan sumber radar dan fasilitas lalulintas udara, dan berkemampuan untuk mendukung ekspansi di masa depan serta pelatihan *controller*. Cara-cara pengaturan lalu lintas udara yang manual diubah oleh sistem ATC automation yang dapat meningkatkan efektifitas dan produktifitas dari ATC Controller. ATC Automation dapat juga memberikan pelayanan seperti weather advisory, flow control dan informasi status dari bandara.

Sistem yang akan menggunakan data-data Radar tersebut, yang berada pada Radar Data Processor Subsystem (RDPS), dan diolah bersama data yang diterima dari Flight Plan, yang berada pada FDPS dan akan ditampilkan pada workstation-workstation dengan display berukuran 2000 x 2000 pixel atau yang biasa disebut 2K 2K yang dipergunakan ATC untuk melakukan pemanduan terhadap penerbangan. Data lain yang diolah adalah Aeronautical Data Processing Subsystem, Automatic Dependence Surveillance Subsystem dan Automatic Message Switching Centre Subsystem. Selain berbagai peralatan di atas, salah satu peralatan elektronika di bandar udara untuk menunjang keselamatan penerbangan adalah Recorder System. Recorder System adalah peralatan elektronika yang berfungsi untuk merekam semua pembicaraan petugas Air Traffic Service (ATC) dengan Pilot di pesawat udara.

Dengan adanya Recorder System di bandar udara maka apabila ada terjadi suatu kecelakaan atau terjadi kesalahan ATC dalam memandu pesawat akan ada kejelasan dimana posisi terjadi kesalahan. Apakah dari pihak Pilot di pesawat udara ataukah di Air Traffic Control (ATC) dalam memandu di bandar udara. Sehingga tidak ada lagi yang saling menyalahkan tanpa dasar yang jelas.

Ada tiga peralatan utama yang yang di rekam oleh Recorder System di bandara, yaitu :

1. Voice dari Radio Komunikasi. Salah satu peralatan petugas Air Traffic Control (ATC) di bandar udara dalam memandu pesawat udara adalah Radio