

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Penulisan tesis ini didasari oleh 2 hal, yang pertama adalah bahwa industri penerbangan sangat penting bagi Indonesia, dan yang kedua adalah kenyataan bahwa industri penerbangan Indonesia sedang bermasalah, terutama dalam hal keselamatan penerbangan.

Industri penerbangan penting bagi Indonesia, karena Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari 13 ribu pulau dengan wilayah laut yang mencapai 60%. Secara geografis, Indonesia memiliki posisi yang sangat strategis sehingga dijuluki “Zamrud Khatulistiwa”, karena terletak di antara 2 benua dan 2 samudera. Dengan kondisi seperti ini, maka pengelolaan negara Indonesia perlu didukung oleh berbagai sarana transportasi yang baik, dimana salah satu yang berperan penting adalah sarana transportasi udara.

Secara domestik, sarana transportasi udara berperan penting dalam menghubungkan pulau dengan pulau di seluruh pelosok Indonesia, sedangkan secara global sarana transportasi udara berperan penting untuk menghubungkan negara dengan negara di seluruh dunia. Dengan adanya sarana transportasi udara yang baik, berbagai aktivitas baik dalam bidang perdagangan, pariwisata, hubungan internasional, akan berjalan lancar sehingga pada akhirnya perkembangan ekonomi, politik maupun bidang lain akan sangat terdukung. Dengan demikian, dengan sendirinya maka sarana transportasi udara menjadi salah satu ujung tombak kemajuan suatu negara.

Dalam perkembangannya, sarana transportasi udara juga menjadi salah satu pengemban citra dari suatu negara, baik transportasi udara militer maupun sipil. Transportasi udara militer, misalnya pesawat tempur, akan mencerminkan kekuatan keamanan dari suatu negara, sedangkan pelayanan dan juga manajemen penerbangan sipil akan mencerminkan budaya serta kualitas sumber daya manusia suatu bangsa.

Di era globalisasi ini, dimana waktu menjadi sesuatu yang sangat penting bagi aparaturnegara, pelaku bisnis dan semua orang pada umumnya, sarana transportasi udara berperan sangat penting. Oleh karena itu, bisnis transportasi udara merupakan suatu bisnis yang sangat menjanjikan bagi suatu negara. Di Indonesia, bisnis transportasi udara berkembang pesat dan semakin banyak berdiri perusahaan penerbangan. Sampai dengan Maret 2008 jumlah maskapai penerbangan komersial mencapai 26 maskapai, ditambah dengan adanya perusahaan penerbangan asing, yang juga menggunakan bandara udara internasional di Indonesia, maka semakin banyak pilihan bagi pengguna jasa penerbangan untuk menentukan pilihan pesawat yang akan digunakan (Sampurno & Saputra, 2008).

Tersedianya pilihan jasa penerbangan membuat orang akan memilih dalam menggunakan jasa penerbangan. Biasanya terdapat berbagai faktor bagi seseorang dalam menetapkan pilihan terhadap jasa penerbangan yang digunakannya, antara lain: waktu, kualitas pelayanan, harga tiket, jenis pesawat, kenyamanan, keamanan dan banyak alasan lainnya. Agar dapat menjadi pilihan utama bagi penumpang pesawat, maka maskapai harus dapat memberikan yang terbaik dalam setiap aspek yang menjadi pertimbangan orang dalam menetapkan pilihan. Saat ini, salah satu isu yang sedang menjadi sorotan baik secara nasional maupun internasional bagi industri penerbangan di Indonesia adalah masalah keamanan. Jika melihat pada dasar pertimbangan dibentuknya Komite Nasional Keselamatan Transportasi, sesuai Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 105 tahun 1999, maka masalah keamanan atau keselamatan transportasi merupakan prioritas yang utama.

Oleh karena itu, masalah keamanan penerbangan merupakan masalah yang sangat penting dalam mengelola jasa transportasi udara. Ironisnya, jasa penerbangan Indonesia dinilai tidak aman oleh beberapa negara Uni Eropa (Hakim, 2008). Bahkan tidak berhenti sampai pada penilaian, mereka (Uni Eropa) sudah memberlakukan blokir terhadap maskapai penerbangan Indonesia untuk tidak terbang di wilayah negara-negara tersebut.

Kondisi ini sangat tidak menguntungkan bagi Indonesia, dan merusak citra Indonesia di mata dunia. Hal ini merupakan masalah yang sangat serius untuk

disikapi. Jika mengikuti pemberitaan yang berkembang di media-media massa, maka sorotan terhadap penerbangan Indonesia dari luar maupun dalam negeri sangat gencar. Berbagai pembahasan dan ulasan dilakukan, dan dari hasil telaah berita media massa maupun dari internet yang dilakukan, terdapat beberapa hal yang sangat mengejutkan. Salah satunya adalah bahwa dari daftar klasifikasi penerbangan berdasarkan CASR (*Civil Aviation Safety Regulations*) nomor 135 untuk pesawat berpenumpang kurang dari 20 orang atau borongan, dan CASR nomor 121 untuk pesawat dengan lebih dari 30 tempat duduk penumpang atau kargo berjadwal. Pada Mei 2008 tidak satu pun maskapai penerbangan Indonesia, termasuk Garuda Indonesia, yang masuk dalam kategori-1. Kategori-1 adalah dimana maskapai penerbangan memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan sipil. Sekitar 50% maskapai penerbangan Indonesia hanya masuk kategori-2, yaitu maskapai penerbangan yang memenuhi syarat minimal keselamatan penerbangan sipil namun terdapat beberapa persyaratan yang belum dilaksanakan. Sisa 50% lainnya masuk kategori-3, yaitu maskapai penerbangan yang memenuhi syarat minimal keselamatan penerbangan sipil namun terdapat beberapa persyaratan yang belum dilaksanakan dan dapat berpotensi mengurangi tingkat keselamatan.

Saat ini pemerintah telah memiliki Undang-undang penerbangan yang memenuhi standar internasional, tetapi tidak ada satupun maskapai yang memenuhi standar internasional tersebut. Hal ini mengindikasikan lemahnya kontrol terhadap pelaksanaan peraturan perundang-undangan oleh pemerintah, dan juga rendahnya kesadaran masing-masing maskapai untuk memenuhi standar penerbangan internasional (Departemen Perhubungan, 2008).

Pada tanggal 30 Juni 2008 akhirnya beberapa maskapai penerbangan Indonesia berhasil masuk ke dalam kategori-1, yaitu Garuda Indonesia, Merpati Nusantara Airlines, Lion Airlines, Indonesia Air Asia, Mandala Airlines, Indonesia Air Transport, Wing Abadi Airlines, dan Metro Batavia (Dephub. 2008). Pencapaian Kategori-1 pada beberapa maskapai penerbangan nasional tersebut menunjukkan bahwa pemerintah, melalui Departemen Perhubungan, telah berhasil melakukan perbaikan. Akan tetapi prestasi ini memerlukan upaya pemeliharaan terus-menerus

agar Indonesia tidak mengalami keterpurukan lagi dikemudian hari. Dan juga, sampai saat ini larangan ijin terbang maskapai Indonesia di wilayah Uni Eropa belum dicabut. Ini mengindikasikan bahwa kepercayaan Uni Eropa terhadap maskapai Indonesia masih rendah.

Jika kita baca artikel "*RI and Global Air Transportation*" (Hakim, 2008), tampak jelas bahwa telah terjadi silang argumentasi mengenai larangan terbang maskapai Indonesia di wilayah Uni Eropa. Isi penting dari tulisan tersebut adalah seruan agar larangan terbang maskapai Indonesia di wilayah Uni Eropa dicabut karena menyangkut banyak hal, termasuk kedaulatan negara Indonesia di mata internasional. Dengan demikian, saat ini isu keselamatan transportasi masih merupakan isu yang penting, sehingga merupakan suatu momen yang tepat bagi penulis untuk meneliti keselamatan penerbangan di Indonesia.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan, permasalahan utama penerbangan di Indonesia adalah bagaimana meningkatkan keselamatan penerbangan. Sebenarnya Indonesia telah memiliki peraturan penerbangan yang mengacu kepada standar internasional, yaitu CASR-121 akan tetapi pada kenyataannya peraturan tersebut belum sepenuhnya terlaksana. Sebagai buktinya adalah standar keselamatan penerbangan Indonesia masih rendah, paling tidak jika dilihat dari tingkat kecelakaan yang terjadi. Juga reaksi ketidakpercayaan beberapa Negara lain terhadap maskapai penerbangan Indonesia masih tinggi. Oleh karena itu, untuk dapat mencari jawab tentang cara meningkatkan keselamatan penerbangan di Indonesia, maka tesis ini dibuat.

Keselamatan penerbangan dapat terwujud apabila semua institusi penerbangan bekerja dan bekerjasama dengan baik. Dari berbagai institusi penerbangan, yang langsung mendapat sorotan apabila terjadi kecelakaan adalah maskapai penerbangan. Dari berbagai kejadian kecelakaan, disinyalir salah satu penyebabnya adalah rendahnya tingkat pemeliharaan pesawat.

Rendahnya tingkat pemeliharaan pesawat diduga akibat perang tarif murah antar maskapai. Hal ini terjadi karena tarif murah mengakibatkan revenue maskapai berkurang, sehingga untuk mempertahankan profitabilitas maka salah satu cara yang dilakukan maskapai adalah dengan mengurangi biaya pemeliharaan pesawat. Kenyataannya adalah, saat ini tarif murah sedang menjadi tren dalam industri penerbangan, seiring dengan masih banyaknya terjadi kecelakaan penerbangan. Dengan demikian, tentu ada alasan dari maskapai untuk tetap mempertahankan strategi harga murah walaupun akan mengurangi revenue. Mengingat sasaran dari harga murah adalah konsumen, maka perlu dicari tahu juga dari sudut pandang konsumen mengenai harga murah dan keselamatan penerbangan. Sikap dan preferensi konsumen akan menjadi motif bagi maskapai untuk menetapkan strategi harga, yang pada akhirnya juga akan menjadi salah satu faktor yang berpengaruh terhadap keselamatan penerbangan.

Oleh karena itu, untuk dapat mengetahui penyebab rendahnya tingkat keselamatan di Indonesia, maka terdapat 2 hal yang harus dicari jawabannya:

1. Bagaimanakah kinerja institusi-institusi penerbangan di Indonesia?
2. Bagaimanakah perilaku konsumen dalam merespon tarif murah dikaitkan dengan isu keselamatan penerbangan?

1.3 Tujuan

Secara umum tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui cara meningkatkan keselamatan penerbangan di Indonesia. Dengan mengetahui pokok permasalahan rendahnya keselamatan penerbangan, diharapkan dapat pula diketahui cara meningkatkan keselamatan penerbangan di Indonesia. Oleh karena itu, untuk mengetahui permasalahan dari rendahnya tingkat keselamatan penerbangan, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui kinerja institusi-institusi penerbangan di Indonesia?
2. Mengetahui perilaku konsumen dalam merespon tarif murah dikaitkan dengan isu keselamatan penerbangan.

1.4 Manfaat Tesis

Tesis ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pemerintah khususnya departemen perhubungan selaku aparaturnya yang mengelola transportasi di Indonesia, bagi industri penerbangan sipil dimana citra penerbangan Indonesia sangat memberikan dampak secara bisnis bagi industri penerbangan, dan yang terakhir dan terutama bagi masyarakat umum selaku pengguna jasa penerbangan.

1.4.1 Bagi Pemerintah khususnya Departemen Perhubungan

Banyak sorotan terhadap kinerja pemerintah, dalam hal ini termasuk departemen perhubungan. Sering kali ada komentar “*menterinya mengundurkan diri saja!*” saat terjadi kecelakaan transportasi baik darat, laut maupun udara. Sementara itu, terjadinya kecelakaan bisa disebabkan oleh 2 faktor, yaitu bencana alam yang tidak bisa dihadapi, atau kelalaian manajemen. Untuk alasan pertama, tentunya tidak bisa menyalahkan pihak mana saja walaupun dalam hal ini peranan penting badan meteorologi dan geofisika sangat diperlukan. Akan tetapi untuk alasan kedua, memang perlu dilakukan suatu sikap memperbaiki. Dengan disusunnya tesis ini, diharapkan dapat memberikan suatu masukan bagi departemen perhubungan untuk senantiasa memperbaiki manajemen keselamatan transportasi udara Indonesia.

1.4.2 Bagi Industri Penerbangan Sipil

Secara bisnis, industri penerbangan sipil sangat terpengaruh oleh isu rendahnya tingkat keselamatan penerbangan Indonesia. Tentu saja dengan berkurangnya kepercayaan masyarakat, maka berkurang pula permintaan jasa penerbangan, yang berbuntut berkurangnya margin. Jika hal ini terus berlanjut, bukan hal mustahil akan dilakukan “*efisiensi*” oleh masing-masing maskapai, yang pada akhirnya justru berpeluang memperburuk standar keselamatan penerbangan Indonesia. Oleh karena itu, tesis ini dimaksudkan untuk memberikan evaluasi guna meningkatkan standar keselamatan penerbangan, agar citra buruk tentang keselamatan penerbangan Indonesia bisa dihapuskan.

1.4.3 Bagi Masyarakat Umum

Selaku pengguna jasa penerbangan udara, sudah selayaknya masyarakat berhak mendapatkan jaminan keselamatan secara manajemen. Dengan disusunnya tesis ini, diharapkan jaminan keselamatan yang dimaksud dapat diberikan.

1.5 Metodologi

Keselamatan penerbangan merupakan tanggung jawab serta hasil dari suatu kerjasama antara berbagai institusi penerbangan yang ada, yang secara bersama-sama membentuk suatu industri, sehingga institusi penerbangan tersebut saling terkait satu dengan yang lain. Agar dapat tercipta suatu penerbangan yang aman, maka setiap institusi harus memiliki kinerja yang baik.

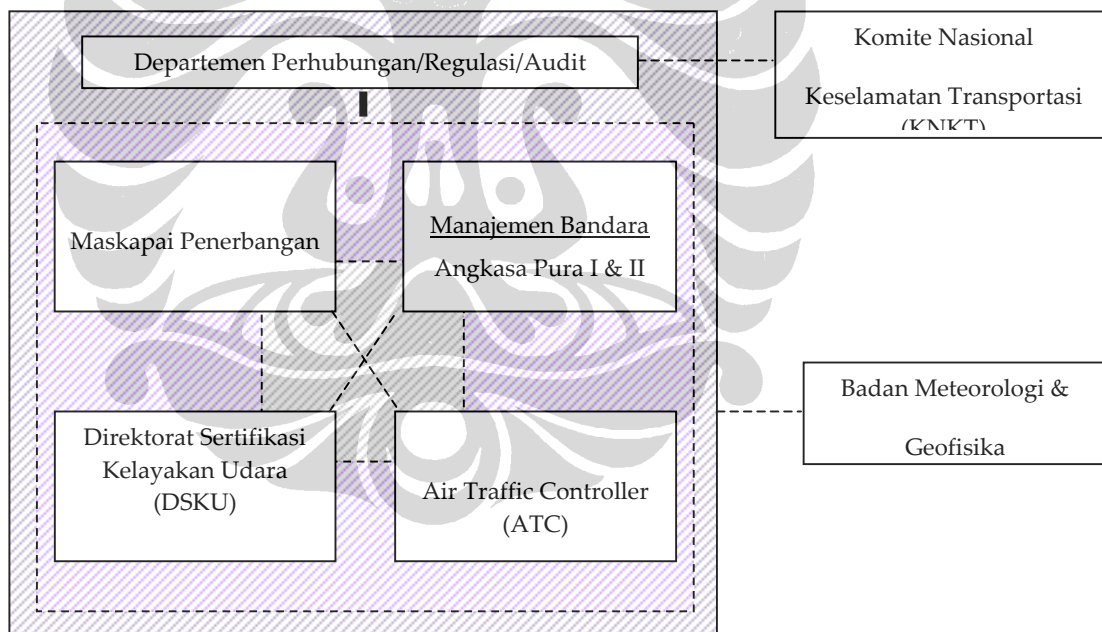
Berbicara mengenai keselamatan penerbangan, salah satu yang paling banyak disorot adalah kurangnya pemeliharaan pesawat terbang oleh maskapai. Diduga kurangnya pemeliharaan terjadi karena adanya kondisi perang tarif murah antara maskapai penerbangan. Oleh karena itu, metodologi yang dilakukan dalam penyusunan tesis ini adalah (1) Mengevaluasi kinerja institusi-institusi penerbangan di Indonesia. Langkah ini dilakukan untuk mengetahui akar permasalahan rendahnya tingkat keselamatan penerbangan di Indonesia. Seperti telah disampaikan sebelumnya bahwa keselamatan penerbangan merupakan tanggung jawab serta hasil kerjasama antara institusi-institusi penerbangan yang ada, maka dengan melakukan evaluasi terhadap masing-masing intitusi yang ada, diharapkan dapat menemukan titik lemah dari mata rantai kerjasama antara institusi-institusi tersebut. (2) Melakukan analisa perilaku konsumen penerbangan. Hal ini dilakukan untuk mengetahui dampak dari tarif murah terhadap konsumen.

1.5.1 Metode Penilaian Kinerja Institusi Penerbangan Dalam Mewujudkan Keselamatan Penerbangan

Pada bagian ini, penulis berusaha memvisualisasikan sistem yang membentuk industri penerbangan di Indonesia, sebagaimana dapat dilihat pada Gambar 1.1. Pada bagian ini penulis akan menggunakan pendekatan dari berbagai kasus kecelakaan

penerbangan yang ada di Indonesia untuk mengukur kinerja masing-masing institusi yang ada, kecuali Badan Meteorologi dan Geofisika (BMG). BMG dicantumkan karena penulis ingin menggambarkan secara utuh sistem penerbangan yang ada dimana BMG merupakan salah satu institusi terkait.

Dalam melakukan evaluasi kinerja institusi-institusi tersebut, penulis menggunakan pendekatan berorientasi pada hasil kerja setiap institusi, dan bukan pada proses pelaksanaan kerja. Terdapat 2 alasan penulis menggunakan pendekatan berorientasi hasil, pertama, penulis tidak memiliki otoritas untuk melakukan audit secara langsung terhadap masing-masing institusi tersebut untuk dapat melihat jalannya pekerjaan mereka, kedua, banyaknya terjadi kecelakaan penerbangan yang konsisten menunjukkan bahwa memang ada yang salah dalam institusi-institusi penerbangan tersebut.



Gambar 1.1. Sistem Industri Penerbangan di Indonesia

Khusus untuk melihat kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), penulis mengolah data kecelakaan penerbangan yang ada dan berusaha melihat *progress* penanganan terhadap kecelakaan penerbangan tersebut.

Bagaimanapun, data kecelakaan penerbangan merupakan data yang bersifat rahasia. Dengan demikian, penulis hanya dapat menggunakan data dari media masa, atau data Komite Nasional Keselamatan Transportasi yang sudah boleh dipublikasikan.

Data kecelakaan penerbangan yang dipergunakan penulis ada 2 macam, yang pertama adalah data yang bersifat informasi frekuensi kecelakaan penerbangan dari tahun 2000 sampai April 2008, meliputi tanggal, maskapai, lokasi, status korban, informasi penyebab kecelakaan (sekilas), dan status investigasi. Data lengkap disajikan pada Lampiran 1. Data ini kemudian diolah secara statistik deskriptif, sehingga dapat diperoleh informasi mengenai maskapai yang paling banyak mengalami kecelakaan, penyebab yang paling sering dari kecelakaan tersebut, juga perkembangan dari investigasi kecelakaan tersebut.

Data kedua berasal dari Ringkasan Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi Udara tahun 2007 yang diterbitkan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). Dari data ini dapat diperoleh informasi mengenai status kecelakaan yang diinvestigasi dan yang tidak diinvestigasi serta laporan pendahuluan terhadap beberapa kecelakaan penerbangan.

1.5.2 Metode Penelitian Perilaku Konsumen Penerbangan Terkait dengan Isu Keselamatan Penerbangan

a. Kuesioner Penelitian

Penelitian mengenai pengaruh isu keselamatan transportasi terhadap konsumen ini dilakukan secara statistik dengan menggunakan kuesioner untuk mendapatkan data primer. Ada dua jenis kuisisioner yang digunakan dalam penelitian ini. Kuisisioner yang pertama bertujuan untuk mendapatkan preferensi orang-orang terhadap maskapai yang ingin mereka gunakan, tingkat kepentingan dari atribut yang diteliti, dan sikap responden terhadap ketiga maskapai yang diteliti berdasarkan setiap atribut. Kuisisioner kedua bertujuan untuk melihat faktor-faktor yang mempengaruhi orang-orang dalam mengambil keputusan, antara untuk tetap menggunakan jasa penerbangan atau beralih ke jasa transportasi lainnya.

Untuk menentukan atribut yang diteliti, penulis melakukan Focus Group Discussion (FGD) dengan 8 orang yang dalam 1 tahun terakhir menggunakan jasa penerbangan lebih dari 1 kali. Dari hasil FGD tersebut, diperoleh atribut-atribut yang dianggap penting oleh konsumen yaitu harga, kenyamanan, fasilitas, ketepatan waktu, dan reputasi (keamanan). Setelah memperoleh 5 atribut yang dianggap penting, penulis melakukan uji validitas dan reabilitas terhadap 5 atribut tersebut, dengan cara menyebarkannya kepada 30 orang responden untuk mengetahui atribut-atribut yang dianggap valid dan reliable sehingga kuesioner layak dipakai sebagai alat penelitian. Suatu pernyataan dikatakan valid jika nilai Rank Spearman penelitian lebih kecil dari nilai Rank Spearman tabel. Tingkat reliabilitas diukur dari nilai Alpha Cronbach. Suatu kuisisioner dikatakan reliabel jika nilai Alpha Cronbach lebih dari 0,75. Dari kuisisioner yang telah diuji validitas dan reliabilitas, maka digunakan untuk mengumpulkan data.

a. **Kuisisioner Pertama**

Pada kuisisioner pertama, atribut harga, kenyamanan, fasilitas, ketepatan waktu, dan reputasi (keamanan) valid dan reliable, sehingga kelima atribut tersebut dipakai dalam kuisisioner ini. Analisis dilakukan dengan model poin ideal, dimana setiap atribut diberi beberapa pernyataan dari yang bernilai paling baik sampai ke yang paling buruk dan mengikutkan kondisi ideal yang diharapkan. Setelah mengetahui sikap dan preferensi konsumen dalam memilih maskapai penerbangan, selanjutnya penulis menguji korelasi antara sikap dan korelasi konsumen tersebut Uji Korelasi Pangkat Spearman.

b. **Kuisisioner Kedua**

Ada empat atribut yang diteliti, yaitu harga, keamanan, kenyamanan, dan waktu. Atribut fasilitas tidak diteliti karena dalam kuisisioner kedua atribut ini tidak valid dan tidak *reliable*. Analisis dilakukan menggunakan Uji Regresi Logistik.

b. Pelaksanaan Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Bandara Internasional Soekarno Hatta pada tanggal 17-18 Oktober 2008. Besar sampel yang digunakan adalah 90 responden yang

merupakan orang-orang yang akan menggunakan jasa penerbangan pada hari pencacahan. Pengambilan sampel dilakukan secara *systematic linier with arrangement* dengan pendekatan waktu, dimana setelah responden pertama dicacah, maka responden kedua ditetapkan 5 menit kemudian pada lokasi yang telah ditetapkan (Walpole, 1982). Pada kuisioner pertama, target responden adalah orang-orang yang akan menggunakan jasa penerbangan tanpa membatasi maskapai yang akan mereka gunakan. Pada kuisioner kedua, responden dibatasi pada orang-orang yang akan menggunakan maskapai Garuda, Sriwijaya, dan Batavia. Pemilihan ketiga maskapai sebagai sample dengan pertimbangan sebagai berikut:

- Garuda Indonesia Airline adalah Badan Usaha Milik Negara yang merupakan ikon dari negara di bidang penerbangan.
- Batavia dan Sriwijaya Airline adalah maskapai penerbangan Swasta yang masih beroperasi sampai saat ini, dan mengalami termasuk yang paling banyak mengalami kecelakaan dalam 3 tahun terakhir.

1.6 Batasan Masalah

Pada penelitian ini, permasalahan dibatasi hanya mengevaluasi institusi-institusi penerbangan di Indonesia serta perilaku konsumen dalam memilih maskapai penerbangan.

1.7 Sistematika Penulisan

Tesis ini terbagi ke dalam 6 Bab dengan penjelasan untuk masing-masing Bab adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi penjelasan mengenai Latar Belakang, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Tesis, Metodologi, Batasan Masalah, dan Sistematika Penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi penjelasan mengenai teori dan konsep mengenai manajemen penerbangan udara sipil, khususnya yang berkaitan dengan keselamatan penerbangan termasuk undang-undang yang mengatur.

BAB III GAMBARAN UMUM INDUSTRI PENERBANGAN NUSANTARA

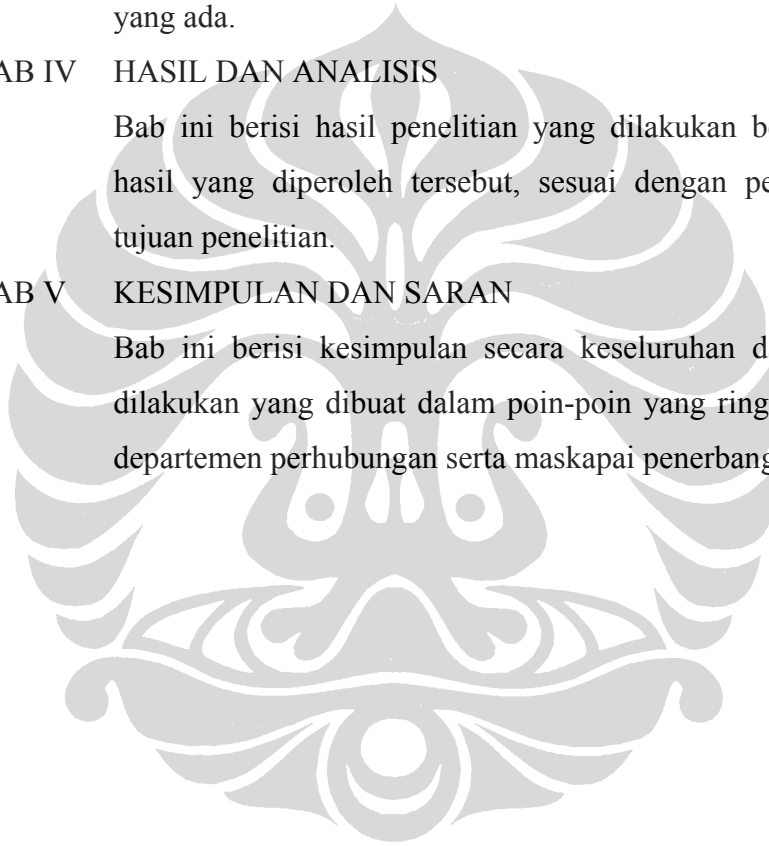
Bab ini berisi gambaran umum tentang industri penerbangan nusantara agar dapat melakukan analisa secara komprehensif terhadap permasalahan yang ada.

BAB IV HASIL DAN ANALISIS

Bab ini berisi hasil penelitian yang dilakukan beserta analisa terhadap hasil yang diperoleh tersebut, sesuai dengan perumusan masalah dan tujuan penelitian.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan secara keseluruhan dari analisis yang telah dilakukan yang dibuat dalam poin-poin yang ringkas, disertai saran bagi departemen perhubungan serta maskapai penerbangan Indonesia.



BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab II terbagi menjadi 2 Sub Bab besar. Sub Bab pertama berisi literatur keselamatan penerbangan termasuk organisasi dan undang-undang penerbangan. Sub Bab kedua adalah teori perilaku konsumen serta metode riset perilaku konsumen yang dipakai dalam tesis ini.

2.1 Keselamatan Penerbangan

2.1.1 Pengertian Keselamatan dan Kecelakaan Penerbangan

Keselamatan penerbangan adalah kondisi dimana suatu penerbangan berjalan dengan lancar dari tinggal landas sampai dengan mendarat di tempat tujuan dengan tidak ada kecelakaan maupun insiden. Pengertian kecelakaan maupun insiden yang dipakai secara internasional dalam dunia penerbangan mengacu kepada definisi yang terdapat dalam Annex-13. Definisi tersebut adalah:

a. Definisi Kecelakaan (*Accident*)

Kecelakaan (*accident*) adalah kejadian yang diasosiasikan dengan operasi maskapai yang terjadi dalam rentang waktu saat penumpang berada dalam pesawat dengan dimana:

1. Seseorang secara fatal atau serius terluka sebagai akibat dari:
 - a. Berada di dalam pesawat
 - b. Terdapat kontak langsung dengan bagian dari pesawat, termasuk bagian-bagian yang terlepas dari pesawat
 - c. Terkena dampak ledakan

Pengecualian adalah apabila hal tersebut disebabkan oleh alam atau pihak lain.
2. Pesawat mengalami kerusakan atau kegagalan struktural yang mempengaruhi kekuatan struktur dan kinerja dan membutuhkan perbaikan atau penggantian komponen
3. Pesawat hilang atau tidak dapat ditemukan

b. Definisi Insiden (*Incident*)

Insiden adalah suatu kejadian, selain kecelakaan, yang diasosiasikan dengan operasi pesawat yang dapat mempengaruhi keselamatan operasi.

2.1.2 Peraturan Keselamatan Penerbangan

Peraturan-peraturan yang mengatur mengenai keselamatan penerbangan di Indonesia antara lain:

1. UU RI No 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (Republic of Indonesia Law num. 15 Tahun 1992 about Aviation).
2. Civil Aviation Safety Regulations (CASR atau PKPS) Part 121 tentang Keselamatan Penerbangan.
3. International Civil Aviation Organization Annex 13 tentang Investigasi Kecelakaan dan Insiden Pesawat.

a. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992

Undang-Undang RI No. 15 Tahun 1992 tentang penerbangan mengatur mengenai hal-hal umum mengenai penerbangan, termasuk mengenai kewajiban maskapai penerbangan sipil dan juga tujuan penerbangan. Undang-Undang ini juga mengatur tentang keselamatan penerbangan dan peranan pemerintah dalam menjaga keselamatan penerbangan.

a.1 Tujuan Penerbangan

Sesuai dengan Pasal 3 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, tujuan terselenggaranya penerbangan adalah untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdaya guna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat dengan mengutamakan dan melindungi penerbangan nasional, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan nasional serta mempererat hubungan antar bangsa.

Untuk mencapai tujuan tersebut, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah menetapkan visi dan misi nya sebagai berikut :

VISI:

"Terwujudnya penyelenggaraan transportasi udara yang andal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah."

MISI:

- i. Memenuhi standar keamanan, keselamatan penerbangan dan pelayanan; menyediakan sarana, prasarana dan jaringan transportasi udara yang andal, optimal dan terintegrasi.
- ii. Mewujudkan iklim usaha dan transportasi udara yang kompetitif dan berkelanjutan.
- iii. Mewujudkan kelembagaan yang efektif dan efisien.

a.2 Keselamatan Penerbangan

Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 dan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 juga mengatur mengenai keselamatan penerbangan. Melalui Menteri Perhubungan pemerintah telah menetapkan Program Pengamanan Penerbangan Sipil yang terdiri dari Program Pengamanan Bandar Udara dan Program Pengamanan Perusahaan Angkutan Udara.

Berdasarkan Program Pengamanan Perusahaan Angkutan Udara, dalam pengoperasiannya setiap maskapai diwajibkan membuat Airline Security Programme (ASP) dan Airline Manual (AM) yang memuat antara lain:

- i. Prosedur pengoperasian pesawat udara
- ii. Personil pesawat udara
- iii. Fasilitas peralatan pesawat udara
- iv. Airline Contingency Plan (untuk ASP)
- v. Airline Emergency Plan (untuk Airline Manual)

a.3 Tanggung jawab dan pengawasan pemerintah

Bentuk tanggung jawab pemerintah terhadap keselamatan penumpang di udara antara lain:

- i. Menjamin bahwa sarana transportasi yang disediakan memenuhi persyaratan keselamatan penerbangan secara konsisten dan terus menerus.
- ii. Secara konsisten dan terus menerus melakukan pengawasan dengan melakukan pengecekan terhadap pemenuhan peraturan perundang-undangan dan peraturan keselamatan penerbangan yang berlaku.
- iii. Penegakan hukum secara konsisten terhadap pelanggaran pemenuhan regulasi secara administratif berupa pencabutan sertifikat.

Sedangkan bentuk pengawasan yang dilakukan oleh Pemerintah antara lain:

- i. Monitoring secara kontinyu terhadap pelaksanaan kegiatan usaha jasa angkutan udara. Berdasarkan hasil monitoring tersebut dilakukan analisa dan evaluasi agar dapat diketahui apakah terdapat penyimpangan atau pelanggaran terhadap peraturan dan ketentuan yang berlaku.
- ii. Apabila ditemui adanya penyimpangan atau pelanggaran, akan diberikan peringatan untuk tindakan korektif sampai dengan 3 kali, untuk selanjutnya diambil tindakan administratif sampai dengan memberikan sanksi (pencabutan izin rute, pencabutan izin usaha), sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- iii. Terkait dengan operasional pesawat udara, bagi perusahaan yang armadanya tidak memenuhi syarat kelaikan terbang maka akan di *grounded* dan dikenakan sanksi sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

Pemerintah melakukan pengawasan dengan 2 tahap sebagai berikut:

Tahap I

Melaksanakan proses sertifikasi sesuai dengan persyaratan keselamatan penerbangan terhadap organisasi operator, organisasi perawatan pesawat udara, organisasi pabrikan, organisasi pendidikan kecakapan, personil penerbangan (pilot, teknisi, awak kabin, petugas pemberangkatan (*dispatcher*) dan produk aeronautika (pesawat udara, mesin, baling-baling), yang dikeluarkan berupa sertifikat.

Tahap II

Melakukan pengawasan untuk memastikan pemegang sertifikat (*certificate holder*) tetap konsisten sesuai dengan persyaratan keselamatan penerbangan sama

dengan pada waktu sertifikasi, melalui pelaksanaan antara lain (1) audit secara berkala, (2) pengawasan, (3) *ramp-check*, (4) *en-route check*, dan (5) *proficiency check*. Sebagai langkah konkrit ke depan sesuai dengan ketentuan ICAO yang baru, Pemerintah telah memberlakukan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System* atau SMS) di bidang penerbangan. Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) adalah suatu sistem *monitoring* yang berupa tim atau organisasi di dalam suatu perusahaan penerbangan yang memiliki tugas dan tanggung jawab yang memonitor kinerja keselamatan dari perawatan dan pengoperasian pesawat, serta memprediksi suatu bahaya, menganalisa resiko dan melakukan tindakan pengurangan resiko. Cara yang dilakukan untuk melakukan hal tersebut adalah dengan membahas perihal keselamatan secara berkala yang dipimpin oleh Presiden Direktur Perusahaan Penerbangan sebagai pemegang komitmen keselamatan. Safety management system adalah proses yang sistematis, terbuka dan menyeluruh dalam mengelola risiko keselamatan. SMS menyediakan adanya target yang harus dicapai, perencanaan dan pengukuran kinerja. Hal-hal penting dalam SMS adalah: How to Build a Safety Management System.

- Apakah yang dimaksud dengan budaya keselamatan?
- Bagaimanakah mengembangkan budaya keselamatan yang positif?
- Apakah yang dilakukan SMS terhadap organisasi?
- Bagaimanakah SMS berbeda dari pendekatan tradisional?

b. *Civil Aviation Safety Regulation Part 121 (CASR-121)*

CASR-121 merupakan salah satu peraturan menteri yang mengatur keselamatan penerbangan sipil. Banyak faktor yang berpengaruh dalam keselamatan penerbangan sebagaimana diatur dalam *CASR-121* yaitu sebagai berikut: 1) Ketentuan-ketentuan sertifikasi, 2) Program keselamatan penerbangan, 3) Ketentuan-ketentuan yang mengikat seluruh pemegang sertifikasi, 4) Persetujuan rute penerbangan, 5) Persyaratan-persyaratan mengenai manual dan prosedur operasi standar, 6) Persyaratan-persyaratan maskapai penerbangan, 7) Batasan-batasan operasi pesawat terbang, 8) Persyaratan-persyaratan khusus mengenai kelayakan

terbang, 9) Persyaratan-persyaratan mengenai peralatan dan perlengkapan, 10) Pemeliharaan, pencegahan, dan perbaikan, 11) Persyaratan-persyaratan kru dan personil penerbangan, 12) Program pelatihan, 13) Kualifikasi kru penerbangan, 14) Kualifikasi staf operasi penerbangan dan limitasi waktu kerja dan waktu istirahat, 15) Keselamatan kabin, 16) Operasi penerbangan, 17) Ketentuan dispatching dan release penerbangan, 18) Laporan dan catatan atau rekaman.

Untuk menerapkan CASR-121 di dalam maskapai penerbangan, setiap maskapai penerbangan yang disebut sebagai pemegang sertifikat bertanggung jawab untuk:

- i. Memastikan kelayakan terbang dari maskapainya, termasuk *airframe*, mesin pesawat, *propellers*, dan setiap bagian-bagian pesawat, dan
- ii. Memastikan kinerja pemeliharaan, pencegahan, dan perbaikan dari pesawatnya sejalan dengan CMM dan CASR 43.

Setiap pemegang sertifikat dapat melakukan perjanjian dengan pihak lain untuk melakukan pemeliharaan, namun hal ini tidak membebaskan pemegang sertifikat dari tanggung jawabnya sebagaimana tercantum dalam poin diatas.

Setiap pemegang sertifikat atau pihak lain yang menyelenggarakan aktivitas pemeliharaan dan inspeksi harus memiliki organisasi yang memadai untuk melakukan pekerjaan tersebut. Setiap pihak yang melakukan inspeksi harus memiliki fungsi yang terpisah dari fungsi pemeliharaan, pencegahan dan alterasi.

Setiap pemegang sertifikat harus memiliki program inspeksi dan program pemeliharaan lainnya untuk memastikan bahwa:

- i. Pemeliharaan, pencegahan, dan alterasi dilakukan sesuai dengan manual dan program yang telah disetujui.
- ii. Personel yang kompeten dan fasilitas yang memadai tersedia.
- iii. Setiap pesawat yang beroperasi telah layak terbang dan telah terpelihara secara memadai.

Pemegang sertifikat harus menyediakan kepada DSKU sebuah Manual Pemeliharaan yang telah disetujui oleh Direktorat Jendral Angkutan Udara, yang berisi: