

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Berdasarkan informasi angkutan udara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara lalu lintas angkutan udara 5 tahun yang lalu yaitu pada tahun 2015, jumlah penumpang pengguna jasa penerbangan yang datang dan berangkat baik domestik maupun internasional sudah mencapai angka kurang lebih 82,5 juta penumpang, terdiri atas 68,8 juta orang penumpang udara domestik dan 13,7 juta orang penumpang internasional atau luar negeri. Hal tersebut sudah cukup luar biasa untuk sebuah negara berkembang. Namun pada tahun berikutnya terjadi penurunan jumlah penumpang pengguna jasa penerbangan, penurunan jumlah penumpang tersebut disebabkan beberapa faktor yang kemungkinan disebabkan oleh krisis keuangan global yang menyebabkan naiknya harga bahan bakar pesawat, sehingga memaksa maskapai penerbangan menaikkan harga tiket.

Menteri perhubungan bisa saja menurunkan harga tiket pesawat sesuai keinginan para pemakai jasa angkutan udara, hanya saja hal itu tidak bisa dilakukan sembarangan. Pasalnya, naik turunnya patokan tarif jasa angkutan udara berpotensi memengaruhi kelangsungan usaha maskapai, termasuk berpotensi memengaruhi keselamatan penerbangan.

Berdasarkan pernyataan Direktur Utama Angkasa Pura I, Faik Fahmi. *International Air Transport Association (IATA)*, sebuah organisasi yang bermarkas di Montreal, Kanada, memprediksi bahwa Indonesia akan menjadi negara dengan pasar penerbangan terbesar ke-4 dunia dengan total penumpang pesawat 355 juta orang pada tahun 2036. Seiring dengan hal tersebut tentunya pemerintah terus berupaya menekankan pentingnya keselamatan dalam penerbangan dengan meningkatkan kepatuhan terhadap Standar Penerbangan Sipil Internasional. Pertumbuhan jumlah penumpang transportasi udara juga harus diimbangi dan juga diantisipasi dengan fasilitas pendukung dan sumber daya manusia yang akan mengoperasikannya.

International Air Transport Association (IATA) menyampaikan bahwa Indonesia mempunyai indeks keselamatan penerbangan 1,3 dan masih rendah, jika dibandingkan dengan negara maju lainnya, meskipun indeks tersebut lebih baik dibandingkan dengan negara Amerika Latin dan Afrika tetapi hal itu masih memprihatinkan. Jika dibandingkan dengan negara maju seperti Cina dengan indeks keselamatan (0,3), Eropa (0,3), dan Amerika (0,2) yang berada dibawah 0,35 yang merupakan angka ideal untuk keselamatan penerbangan Internasional. Semakin besar angka indeks keselamatan penerbangan atau lebih dari angka 0,35 menunjukkan bahwa tingkat keselamatan masih rendah. Rendahnya indeks keselamatan di Indonesia disebabkan karena sering terjadi kecelakaan yang berdampak pada penerbangan internasional. Berdasarkan data Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) beberapa penyebab kecelakaan pesawat terbang di Indonesia dapat dilihat pada Tabel 1.1.

Tabel 1.1. Faktor Penyebab Kecelakaan Transportasi Udara di Indonesia

NO.	Tahun	Investigasi	Faktor Penyebab			
			Manusia	Teknis	Lingkungan	Cuaca
1.	2007	21	15	5	1	0
2.	2008	21	6	12	3	0
3.	2009	21	12	9	0	0
4.	2010	18	9	8	1	0
5.	2011	32	23	7	2	0
6.	2012	29	21	4	4	0
7.	2013	29	14	5	8	0
8.	2014	30	3	4	3	0
9.	2015	28	7	1	0	0
Jumlah		229	110	55	22	0

Sumber : Data Investigasi KNKT, 30 April 2016

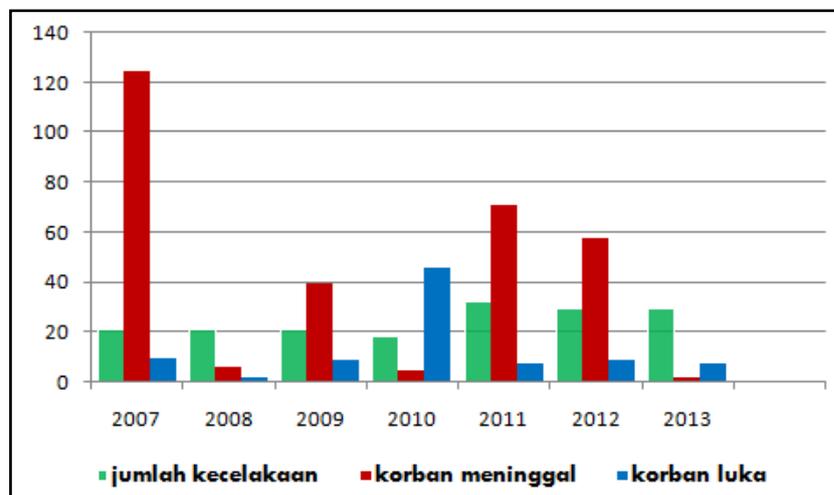
Berdasarkan data sejak 1 Januari 2007 hingga 30 April 2016 dari Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), faktor kecelakaan

penerbangan terbesar di Indonesia disebabkan karena kelalaian manusia (faktor manusia). Selanjutnya pada peringkat kedua disebabkan oleh faktor teknis dan disusul oleh faktor lingkungan. Grafik kecelakaan pesawat di Indonesia dari tahun 2007 hingga 2013 hasil investigasi KNKT akan disajikan pada Tabel 1.2. yang akan diperjelas dengan bantuan gambar grafik pada Gambar 1.1. sebagai berikut :

Tabel 1.2. Data Kecelakaan Penerbangan Komersial di Indonesia

No	Tahun	Jumlah Kecelakaan	Korban Meninggal	Korban Luka
1	2007	21	125	10
2	2008	21	6	2
3	2009	21	40	9
4	2010	18	5	46
5	2011	32	71	8
6	2012	29	58	9
7	2013	29	2	8
Jumlah		171	307	92

Sumber : Investigasi KNKT 2007 – 2013



Gambar 1.1. Data Kecelakaan Pesawat di Indonesia Hasil Investigasi KNKT

Dengan data dan fakta yang disajikan pada tabel 1.2 dan gambar grafik 1.1. Pada 16 April 2007, otoritas penerbangan AS yakni *Federal Aviation Administration* (FAA) menurunkan peringkat keselamatan Indonesia menjadi kategori 2 dari sebelumnya kategori 1, sehingga maskapai Indonesia tidak diperbolehkan terbang ke wilayah AS. *Federal Aviation Administration*

(FAA) menurunkan peringkat keselamatan penerbangan di Indonesia menjadi kategori 2 karena dalam penilaian yang dilakukan oleh FAA masih ditemukan banyak pelanggaran prosedur keselamatan penerbangan yang berulang kali dilakukan oleh maskapai penerbangan Indonesia dan ironisnya lolos dari pengawasan otoritas penerbangan Indonesia. Regulator dalam hal ini Kemenhub dianggap tidak memberi pengawasan keselamatan kepada operator sesuai standard pengawasan keselamatan minimum yang ditetapkan ICAO.

Pembenahan mulai dilakukan, standar dan rekomendasi yang ditetapkan ICAO terus dipenuhi oleh pemerintah Indonesia dengan mengeluarkan UU NO 1 Tahun 2009 tentang penerbangan. Permasalahan yang dihadapi saat ini adalah bagaimana mengimplementasikan kebijakan keselamatan penerbangan yang telah dikeluarkan. PM 55 Tahun 2015 tentang peraturan keselamatan penerbangan sipil bagian 139 menjelaskan bahwa penyelenggara bandara udara bersertifikat wajib memiliki dan melaksanakan SMS Minimal meliputi kebijakan dan sasaran keselamatan, manajemen resiko, jaminan keselamatan, promosi keselamatan. Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 139-011 menjelaskan bahwa pelaksanaan SMS Bandar udara selambatnya pada 1 Januari 2010 untuk bandara Internasional. Bandar udara Ahmad Yani Semarang merupakan bandara berstatus internasional, berdasarkan informasi unit SMS Departement PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar udara Ahmad Yani Semarang, unit SMS baru terbentuk pada tahun 2013. Berdasarkan keterangan tersebut dapat diambil sebuah fakta bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar udara Ahmad Yani Semarang belum sempurna dalam mengimplementasikan kebijakan keselamatan penerbangan yang ditetapkan oleh ICAO. Berdasarkan pertimbangan pada Peraturan Menteri No. PM 55 Tahun 2015 tersebut maka Direktur Jenderal Perhubungan Udara menetapkan Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-08, mengenai pelaksanaan SMS di Bandar udara.

Berdasarkan keputusan tersebut maka PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar udara Ahmad Yani wajib melaksanakan sistem manajemen keselamatan (SMS) sesuai peraturan perundang-undangan. Pelaksanaan SMS di Bandar udara Ahmad Yani harus dievaluasi untuk mendapatkan penerimaan (*Acceptance*) dari Direktur Jenderal Perhubungan Udara, setelah dilakukan evaluasi maka dilanjutkan dengan audit untuk mengetahui pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan di Bandar udara Ahmad Yani

Hal tersebut tidak terlepas dari peran *stakeholder* untuk menjaga dan meningkatkan keselamatan penerbangan di Indonesia untuk menjamin pelaksanaan sistem manajemen keselamatan penerbangan PT. Angkasa Pura I (Persero) tentunya wajib juga melaksanakan program *Safety Management System* (SMS) yang telah diatur dan ditetapkan dalam undang-undang dan peraturan pemerintah serta telah diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan selaku regulator.

Penerapan *Safety Management System* (SMS) pada suatu Bandar udara tidak dapat di terapkan pada Bandar udara lain karena setiap Bandar udara memiliki karakteristik yang berbeda-beda, terutama dalam hal operasional pada fasilitas Bandar udara dan jumlah pergerakan pesawat dan penumpang di bandara tersebut untuk terus meningkatkan peringkat keselamatan penerbangan maka PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar udara Ahmad Yani terus melakukan perbaikan pada sistem tersebut agar dapat memberikan pelayanan yang terbaik bagi pengguna jasa transportasi udara.

PT Angkasa Pura I (Persero) merupakan perusahaan yang bekerja pada bisnis penerbangan di Indonesia. Perusahaan ini memiliki cabang diseluruh wilayah Indonesia, dengan keadaan wilayah bandar udara yang memiliki karakteristik tersendiri tentunya membutuhkan penanganan manajemen keselamatan yang berbeda antara Bandar udara satu dengan yang lain. Sedangkan sebagai penyelenggara Bandar udara PT. Angkasa Pura I(Persero) sesuai dengan UU No.1 tahun 2009 diwajibkan membuat, melaksanakan, mengevaluasi,dan menyempurnakan secara berkelanjutan. Dalam undang-undang tersebut di Pasal 217 ayat (3) huruf d menyatakan bahwa salah satu

persyaratan teknis untuk memperoleh sertifikat bandara adalah adanya sistem manajemen keselamatan operasi bandar udara (*Safety Management System/SMS*).

Bandara Ahmad Yani Semarang (*IATA: SRG, ICAO: WAHS*) yang dikelola oleh PT Angkasa Pura I (Persero) sebelumnya memiliki luas terminal 6.708 m<sup>2</sup> dengan kapasitas 800.000 penumpang per tahun. Berdasarkan data pertumbuhan penumpang di Bandara Ahmad Yani selama 6 tahun terakhir menunjukkan bahwa terjadi pertumbuhan jumlah penumpang yang datang dan berangkat dari Bandar Udara tersebut. Pada tahun 2016, Bandara Ahmad Yani Semarang telah melayani 4,2 juta pergerakan penumpang dan 62,1 ribu pergerakan pesawat. Bandar udara Ahmad Yani Semarang, saat ini telah mengalami perkembangan terminal baru dengan luasan 58.652 m<sup>2</sup> yang dapat menampung 6 juta penumpang per tahun. Apron juga diperluas mencapai 79.087 m<sup>2</sup> dan dapat menampung 2 pesawat tipe *wide body*, 10 pesawat tipe *narrow body*. Perluasan wilayah pada Bandara Ahmad Yani Semarang juga akan merubah penanganan manajemen keselamatan yang ada, sehingga harus secara rutin dimonitor untuk mengetahui tingkat pelaksanaan dari kebijakan yang telah ditetapkan pemerintah.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis tertarik untuk melakukan analisis berkaitan dengan pelaksanaan *Safety Management System* (SMS) di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Dari uraian latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan yang akan diselesaikan penulis sebagai berikut :

1. Bagaimana pelaksanaan *Safety Management System* (SMS) di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang ?
2. Apakah *Safety Management System* (SMS) yang telah diterapkan di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang sesuai dengan Standar Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) ?

3. Apakah indikator pemenuhan dan kinerja pelaksanaan SMS di PT. Angkasa Pura I (Persero) cabang Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang telah dilaksanakan ?

### **1.3 Batasan Masalah**

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka penulis membatasi masalah pada penelitian ini. Adapun batasan masalah penelitian ini sebagai berikut :

1. Penelitian ini dilakukan untuk menganalisa pelaksanaan *Safety Management System* (SMS) di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang. Analisa dilakukan dengan menggunakan metode Gap Analysis, metode ini adalah metode standar yang ditetapkan oleh *International Civil Aviation Organisation* (ICAO), untuk menganalisa pelaksanaan *Safety Management System* (SMS)
2. Lokasi penelitian yaitu di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura I (Persero), oleh karena itu pemilihan responden terdiri dari karyawan atau pegawai PT. Angkasa Pura I (Persero) yang terlibat langsung dalam pelaksanaan implementasi *Safety Management System*(SMS).
3. Penelitian ini dilakukan berdasarkan Indikator dari Manual System Manajemen Keselamatan oleh *International Civil Aviation Organisation* (ICAO) *document* 9859, setara dengan Standar Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) bagian 139 sesuai Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 622 Tahun 2015.

### **1.4 Tujuan Penelitian**

Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Menganalisis dan menilai pelaksanaan indikator *Safety Management System* (SMS) di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang.
2. Menilai pelaksanaan SMS dengan Gap analisis pada kinerja *Safety Management System* (SMS) berdasarkan format *checklist* KP No. 622 Tahun 2015.

3. Mengamati implementasi SMS dan membandingkan hasil audit internal dengan audit eksternal, audit eksternal adalah hasil pengamatan langsung terhadap pelaksanaan SMS dilapangan.
4. Mengetahui indikator setiap elemen SMS yang belum efektif dalam pelaksanaannya.

### **1.5 Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini adalah :

1. Memberikan informasi berkaitan pelaksanaan *Safety Management System* (SMS) di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang, sehingga pengelola Bandar udara dapat meningkatkan kualitas pelayanan dalam upaya meningkatkan keselamatan pada pengguna jasa transportasi udara.
2. Memberikan masukan kepada pihak pengelola PT. Angkasa Pura I (Persero), bandar Udara Ahmad Yani Semarang dalam menerapkan *Safety Management System* (SMS) untuk meningkatkan keselamatan dalam penerbangan.

### **1.6 Sistematika Penulisan**

Untuk mempermudah dalam memahami hasil penelitian ini untuk ditelusuri, maka sistematika penulisan tugas akhir ini akan disajikan dalam beberapa bab, sebagai berikut :

- Halaman Judul
- Kata Pengantar
- Daftar Isi
- Daftar tabel
- Daftar Gambar
- Daftar Lampiran
- Abstrak

### **Bab I Pendahuluan**

Menjelaskan tentang latar belakang penelitian, perumusan masalah, tujuan penelitian, batasan masalah, manfaat penelitian dan juga sistematika penulisan tugas akhir.

## **Bab II Tinjauan Pustaka**

Memuat tentang bahasan-bahasan dari beberapa penelitian terdahulu dengan metode yang sama dan juga tentang konsep, prinsip dasar dan landasan teori yang diperlukan untuk memecahkan masalah yang ada pada proses penelitian.

## **Bab III Metodologi Penelitian**

Pada bab ini menjelaskan tentang uraian bahan atau materi penelitian, alat, tata cara penelitian, metode yang digunakan dalam melakukan pengumpulandata, rumus-rumus yang digunakan dalam perhitungan beserta penilaian untuk menjelaskan dan mempermudah dalam analisis, diagram alir penelitian.

## **Bab IV Pengumpulan dan Pengolahan Data**

Pada bab ini memuat data-data yang dikumpulkan selama proses penelitian dan data-data tersebut dihitung dan diolah saat proses penelitian ini dilakukan.

## **Bab V Pembahasan**

Hasil dari proses pengolahan data yang telah dilakukan pada bab sebelumnya ,akan dilakukan analisis sesuai kondisis dan rumus yang digunakan.

## **Bab VI Penutup**

Pada bab ini akan memuat tentang kesimpulan yang merupakan jawaban atau keputusan dari masalah penelitian dan saran-saran peneliti yang diberikan pada perusahaan untuk melakukan perbaikan