

BAB I

PENDAHUUAN

1.1 Latar Belakang

Pesawat udara merupakan suatu kemajuan teknologi yang sangat luar biasa bagi dunia. Melalui pesawat udara hubungan antar Negara-negara didunia semakin mudah. Saat ini masyarakat sudah mulai mempertimbangkan memilih menggunakan transportasi udara dari pada transportasi umum lainnya dengan alasan cepat serta faktor keselamatan dan keamanan yang diterapkan. (*Keselamatan Penerbangan Sipil di Indonesia, Jakarta: Mitra Wacana Media, hlm. 1*).

Keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya (*Pasal 1 angka 48 Undang-undang RI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan*). Perkembangan teknologi dalam dunia penerbangan mempengaruhi angka risiko kecelakaan pesawat udara yang terjadi di dunia penerbangan, maka tingkat *Standard Operation Procedure* (SOP) suatu perusahaan penerbangan juga harus diperhatikan, perusahaan penerbangan juga harus meningkatkan aturan untuk mengawasi pelaksanaan dari SOP tersebut.

Kecelakaan pesawat udara dalam penerbangan internasional maupun nasional tidak dapat dicegah sama sekali, bagaimanapun canggihnya teknologi penerbangan tersebut. Usaha manusia hanyalah menekan sekecil mungkin tingkat kecelakaan pesawat udara dengan berbagai usaha, kalau dapat mendekati *zero accident*.

Penyelenggaraan transportasi udara merupakan bagian dari pelaksanaan tugas penyediaan transportasi, baik sebagai *servicing function* maupun *promoting function* tidak dapat dilepaskan dari pertumbuhan ekonomi masyarakat pengguna jasa transportasi udara/ yang dilayani, dan juga kecenderungan perkembangan global yang terjadi.

Dalam dunia penerbangan pemenuhan terhadap *safety standard* (standar keselamatan) yang tinggi merupakan suatu keharusan yang mutlak. Pada dasarnya dengan mematuhi prosedur keselamatan yang berlaku maka dapat meningkatkan keselamatan dalam penerbangan sehingga dapat tercipta penerbangan yang aman, nyaman dan selamat. Angkutan udara dewasa ini sudah merupakan suatu industri global yang melibatkan hampir semua Negara didunia dan hukum udara yang mengatur industri tersebut membuktikan bahwa keseragaman pengaturan dapat dicapai secara internasional. (<http://lontar.ui.ac.id>. diakses pada tanggal 09 Maret 2020).

Bagi Indonesia sendiri pentingnya keselamatan dan keamanan penerbangan tentu menjadi hal yang perlu di perhatikan oleh maskapai penerbangan Indonesia. Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan telah mengatur bahwa setiap penyedia jasa penerbangan wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi dan menyempurnakan secara berkelanjutan sistem manajemen keselamatan dengan berpedoman kepada program keselamatan penerbangan nasional. Sistem manajemen keselamatan tersebut sedikitnya harus memuat kebijakan dan sasaran keselamatan, manajemen risiko keselamatan, jaminan keselamatan dan promosi keselamatan. (<https://www.jogloabang.com/pustaka/uu-1-2009-penerbangan>, diakses pada tanggal 09 Maret 2020)

Safety Management System (SMS) adalah suatu pendekatan sistematis dan proaktif didalam suatu organisasi dengan tujuan untuk meningkatkan komitmen dan tanggung jawab manajemen dalam mengidentifikasi bahaya, penilaian resiko, memonitor kinerja dan perbaikan terus-menerus hasil pelaksanaan. Penerapan *Safety Management System* (SMS) perlu dilakukan karena hal tersebut adalah wajib dilaksanakan oleh setiap pengelola bandara. Jika hal tersebut tidak dilaksanakan secara baik dan benar maka pengelola bandara akan mendapatkan sanksi dari regulator. Tidak hanya itu jika pelaksanaan *Safety Management System* (SMS) tidak benar maka kecendrungan untuk terjadinya suatu kecelakaan dalam penerbangan akan lebih besar, karena pelaksanaan *Safety Management System* (SMS) adalah salah satu cara untuk meminimalisir terjadinya suatu kecelakaan. *Safety Management System* (SMS) termasuk elemen kunci yang penting untuk: 1)

Mengidentifikasi bahaya keselamatan, 2) Memastikan pelaksanaan tindakan perbaikan yang diperlukan untuk mempertahankan kinerja keselamatan, 3) Menyediakan untuk pemantauan terus-menerus dan penilaian rutin kinerja keselamatan, dan 4) Perbaiki terus-menerus dari kinerja keseluruhan sistem manajemen keselamatan. (*Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTransLog)* - Vol. 04 No. 01, Maret 2017)

Pemberian Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan dilaksanakan oleh Pemandu Lalu Lintas Penerbangan. Pemandu Lalu Lintas Penerbangan dalam Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 69 (PKPS 69), PM 1 Tahun 2014 adalah: personel navigasi penerbangan yang memberikan pelayanan lalu lintas penerbangan. Hal ini bertujuan untuk 1) mencegah terjadinya tabrakan antarpesawat udara di udara; 2) mencegah terjadinya tabrakan antarpesawat udara atau pesawat udara dengan halangan (*obstacle*) di daerah manuver (*manouvering area*); 3) memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan; 4) memberikan petunjuk dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan; dan 5) memberikan notifikasi kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan (*search and rescue*). (UU Nomor 1 tahun 2009, Pasal 278).

Setiap personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan harus memiliki pendidikan dan pelatihan dalam rangka menjaga dan meningkatkan kemampuan kerja berbasis kompetensi sebagai pengatur arus Lalu Lintas Penerbangan yang terintegrasi secara Nasional maupun Internasional, dimana diketahui semakin hari semakin tinggi frekwensi penerbangan dan rumit, ini menjadikan beban tugas dan tanggung jawab yang semakin berat dan beresiko tinggi. Faktor-faktor yang harus diwaspadai oleh setiap Pemandu Lalu Lintas Penerbangan diantaranya adalah: *weather, airport infrastructure, adjacent units, individual differences, environments, aircraft performance, operators and pilot, traffic, navigational aids, equipments, personnel factors*. (Supriyadi, 2012). Keahlian berkomunikasi dalam profesi Pemandu Lalu Lintas Penerbangan merupakan hal yang sangat penting untuk menghindari adanya *misunderstanding* dalam berkomunikasi dengan pilot maupun dengan sesama rekan Pemandu Lalu Lintas Penerbangan. Informasi mengenai pekerjaan ketika berganti

jam kerja seharusnya tidak membingungkan sehingga pekerjaan dapat dilanjutkan tanpa adanya kesalahan.

Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani adalah sebuah bandar udara yang terletak di Kota Semarang, Jawa Tengah, Indonesia. Nama bandara ini diambil dari salah satu nama pahlawan revolusi Indonesia, Achmad Yani. Peresmian menjadi bandara internasional berlangsung dalam penerbangan perdana Garuda Indonesia ke Singapura bulan Maret 2004. Bandara ini memiliki luas terminal domestik 6.051 m² dengan kapasitas penumpang 600.000/tahun dan luas terminal internasional 657 m² dengan kapasitas penumpang 66.000/tahun. Meskipun bandara ini berstatus sebagai bandara internasional, tetapi bandara ini masih dalam tahap pengembangan baik dari segi infrastruktur maupun sarana dan prasarannya. Dalam hal yang berkaitan dengan *safety management* tentunya bandara ini sudah menerapkan hal tersebut untuk menjamin keamanan dan keselamatan serta meminimalisir terjadinya beragam potensi yang beresiko menimbulkan terjadinya kecelakaan baik disisi darat maupun disisi udara.

Terdapat kejadian (*incident*) di bandara Jenderal Ahmad Yani yaitu pada pesawat Citilink Indonesia, terjadi kerusakan pada *blade engine* no. 1, 1 sobek dan 5 melengkung. Petugas ATC memberikan info kepada AMC bahwa pesawat QG 794 *due to brid stike* pada ketinggian 3.000 feet, kemudian oleh teknisi pesawat udara dilakukan pengecekan terhadap *bird strike* dengan melakukan *engine motoring* pada bagian yang sobek dan menunggu *sparepart* untuk diganti.



Gambar 1.1 Kerusakan pada Pesawat karena *incident bird strike*

Berdasarkan uraian diatas maka peneliti ingin melakukan penelitian tentang pengukuran korelasi *Safety Management System* (SMS) dan pemandu lalu lintas

udara terhadap keselamatan penerbangan di Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan latar belakang di atas maka dapat dirumuskan masalah yaitu, bagaimana pengukuran korelasi *Safety Management system* (SMS) dan pemandu lalu lintas penerbangan terhadap keselamatan penerbangan di Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan penjelasan rumusan masalah di atas maka tujuan dari penelitian ini yaitu, untuk mengetahui pengukuran korelasi *Safety Management system* (SMS) dan Pemandu lalu lintas udara terhadap keselamatan penerbangan di Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang.

1.4 Batasan Masalah

Dalam penelitian ini hal-hal yang menjadi batasan permasalahan diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Penelitian dilaksanakan di Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang.
2. Penerapan *Safety Management System* di lakukan di Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang.

1.5 Manfaat Penelitian

Sebagai bahan evaluasi dan perbandingan pihak pengelola bandara untuk menganalisa tentang pengukuran korelasi *Safety Management System* (SMS) di Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang.

1.6 Sistematika Penulisan

Untuk mendapatkan gambaran singkat mengenai materi yang dibahas dalam penulisan skripsi ini, maka penulis menyusun sistematika pembahasan sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini berisikan uraian mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini berisi penjelasan tentang teori-teori dan konsep yang relevan dengan model yang digunakan, untuk pemecahan masalah dan digunakan sebagai pedoman berpikir pada penelitian ini.

BAB III : METODE PENELITIAN

Pada bab ini, berisi penjelasan langkah-langkah yang digunakan untuk mencapai tujuan penelitian meliputi tahapan-tahapan penelitian dan penjelasan tiap tahapan secara ringkas disertai dengan diagram alir.

BAB IV : PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Pada bab ini berisi tentang data-data yang telah dikumpulkan dari hasil penelitian yang dilakukan dan data akan diolah berdasarkan metode yang telah ditentukan.

BAB V : PEMBAHASAN

Pada bab ini membahas mengenai pembahasan/ulasan/pendapat dan perbaikan beserta hasilnya terhadap topik yang diamati ataupun permasalahan yang terjadi pada implementasi penerapan *Safety Management System* dan pemandu lalu lintas udara terhadap keselamatan penerbangan di Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang.

BAB VI : PENUTUP

Pada bab ini berisi tentang uraian kesimpulan dari perumusan atas dasar hasil pembahasan dari bab-bab sebelumnya dan saran yang berisikan tentang anjuran/masukan yang menyangkut aspek operasional yang bersifat membangun.