

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Penerbangan merupakan salah satu modal transportasi yang memiliki andil besar dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa serta mempererat hubungan antar bangsa. Kebutuhan transportasi udara kian hari semakin meningkat, hal ini ditandai dengan semakin meningkatnya jumlah penumpang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, serta dari dan ke luar negeri. Oleh karena itu penerbangan hendaknya mampu menyediakan angkutan udara yang aman, selamat, cepat, teratur, lancar, tertib, nyaman dan efisien serta dengan biaya yang wajar.

Kemajuan dan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi (IPTEK) telah memungkinkan peningkatan pelayanan dalam Penerbangan baik dari segi kuantitas misalnya tempat duduk, frekuensi serta segi kualitas antara lain keselamatan, keteraturan dan kenyamanan. Pemanfaatan teknologi canggih dalam pesawat terbang memungkinkan pesawat tersebut dapat beroperasi dengan daya tahan dan tingkat keandalan yang tinggi, pengontrolan dengan tingkat akurasi yang lebih tinggi, control otomatis yang memberikan kemudahan baik bagi pilot maupun ground engineer. Hal ini memberikan jaminan keselamatan terbang yang jauh lebih tinggi dibandingkan pesawat konvensional pada masa lalu.

Kecanggihan sistem dari suatu pesawat terbang mampu memberikan jaminan kelancaran dalam penyediaan transportasi udara, bila tidak disertai

dengan sikap mental yang baik dari individu-individu yang berkaitan dengan pengoperasian pesawat tersebut. Hal yang lebih penting lagi adalah pemahaman tentang karakteristik dari pesawat itu sendiri, apa yang harus dilakukan untuk menjamin agar tetap layak terbang, pekerjaan perawatan (*maintenance work*) apa yang harus dilaksanakan dan bagaimana pekerjaan itu dilaksanakan. Perawatan (*maintenance*) pada pesawat udara didefinisikan sebagai semua pekerjaan yang dilakukan untuk mempertahankan pesawat udara, komponen-komponen dan perlengkapan pesawat udara dalam keadaan laik udara.

Adapun kasus kecelakaan dalam kurun waktu lima tahun terakhir di Bandara El Tari Kupang. Beberapa contoh kasus kecelakaan yang terjadi dalam kurun lima tahun terakhir diantaranya: (a) 10 Juni 2013 Merpati Airliner *hard landing* mengakibatkan badan pesawat (*fuselage*) patah, *wing* patah, dan *propeller*(baling-baling) hancur. Dan memakan korban 9 orang terluka. (b) 21 Desember 2015 Kalstar Airlines mengalami *Over Run* sejauh 205 meter mengakibatkan *Wing* kanan patah dan *main Gear* (roda pendaratan) kanan patah. Tidak ada korban jiwa dalam kecelakaan ini. (c) 5 April 2016 Wing Air mengalami robek ± 60 cm pada badan pesawat karena menyentuh *Barrier* penghalang tanda *taxiway closed*. Tidak ada korban jiwa dalam kecelakaan ini. (PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandara Internasional El Tari Kupang)

. Berdasarkan data yang diperoleh bahwa kecelakaan yang terjadi akibat kesalahan, kelalaian, dan kekeledoran yang dilakukan oleh pelaku atau operator yang bertugas menerbangkan dan memelihara serta mendukung kesiapan pesawat terbang. Dalam rangka mempertinggi keselamatan penerbangan, ada tiga

unsur yang sangat berperan sehingga wajib di perhatikan pertama, kualitas suatu pesawat terbang beserta segala kelengkapannya kedua, kualitas manusia yang secara langsung maupun tidak langsung ikut mengoperasikan pesawat terbang tersebut ketiga, peran pihak berwenang (pemerintah) beserta aparat yang terkait, yang berkewajiban memelihara dan menjamin keamanan penarbitan di wilayahnya.

Dengan demikian sudah sewajarnya bagi Otoritas Bandar Udara dalam meningkatkan sumber daya manusia yang merupakan unsur yang terlibat langsung dan pemeliharaan pesawat terbang, karena kelayakan sebuah pesawat terbang merupakan sesuatu yang musti diberdayakan bukan asal-asalan atau sekedar memenuhi persyaratan aturan, artinya harus ada komitmen dari pimpinan puncak hingga staf pelaksana yang ada di lapangan, mereka harus benar-benar menyadari pentingnya kelayakan sebuah pesawat terbang.

Dengan demikian dalam kaitan dengan perlunya menjaga keselamatan penerbangan Ditjen Hubungan Udara berkomitmen :

1. Membangun sebuah konsistensi sikap/kebiasaan yang mempunyai nilai dan mendukung manajemen keselamatan yang efektif dan penerapan *just culture*, termasuk kepatutan, pelaporan yang terbuka, menggalakkan saling berbagi informasi dan menyatakan setiap saat bahwa keselamatan berada pada posisi yang tinggi.
2. Menyampaikan dengan jelas kepada semua operator penerbangan, organisasi- organisasi dan orang-orang yang mempunyai tugas-tugas

penting dalam keselamatan mengenai akuntabilitas dan tanggung jawab mereka.

3. Memastikan bahwa semua orang yang bekerja pada industri penerbangan mematuhi regulasi- regulasi dan cukup terlatih, mempunyai lisensi dan dibekali dengan informasi keselamatan yang dibutuhkan untuk memenuhi tanggung jawab mereka dalam keselamatan.
4. Menjalankan sebuah pendekatan sistem yang komprehensif pada manajemen keselamatan termasuk pembuat undang-undang dan aturan-aturan operasional tertentu, sebuah laporan keselamatan yang efektif dan sistem komunikasi, pengawasan pada risiko agar berada pada posisi serendah mungkin yang dapat dilakukan dan menyampaikan isu keselamatan dengan cepat dan efisien.
5. Menjalankan semua kegiatan pengawasan baik yang berbasis kinerja maupun yang berorientasi kepatuhan pada aturan, didukung oleh hasil analisa dan alokasi sumber daya yang diutamakan berdasarkan risiko keselamatan untuk memastikan level pengawasan disesuaikan dengan risiko-risiko yang ada, dan
6. Secara terus menerus meningkatkan performa keselamatan industri melalui pembentukan dan pengukuran performa keselamatan terhadap tujuan dan target- target yang realistis, menggunakan tren dan data internasional untuk menandai prioritas tindakan, meningkatkan dan mengajari industri tentang konsep manajemen keselamatan dan bekerja sama dengan industri untuk mencari solusi yang efektif dalam menangani masalah keselamatan.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“PERANAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA DALAM PENGAWASAN KELAYAKAN PESAWAT TERBANG (Studi Kasus Pada Otoritas Aircraft Maintenance Bandar Udara El Tari Kupang)”**

B. Rumusan Masalah

Untuk memudahkan penelitian ini agar memiliki arah yang jelas dalam menginterpretasikan fakta, maka terlebih dahulu dirumuskan masalah yang akan diteliti. Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka perumusan masalah yang dikemukakan adalah “Bagaimana Peranan Otoritas Bandar Udara Eltari Kupang dalam Pengawasan Kelayakan Pesawat Terbang?”

C. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui peranan Otoritas Bandar Udara Eltari kupang dalam pengawasan kelayakan pesawat terbang.
2. Untuk mengetahui kendala-kendala yang dihadapi Otoritas Bandar Udara Eltari Kupang dalam menjalankan perannya.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan penulis dari penelitian ini adalah:

1. Secara subjektif

Penelitian diharapkan bermanfaat untuk melatih, meningkatkan dan mengembangkan kemampuan berpikir ilmiah, sistematis dan metodologi penulis dalam menyusun suatu wacana baru dalam memperkaya khazana ilmu pengetahuan dan wawasan khususnya mengenai peranan Otoritas Bandar Udara dalam pengawasan kelayakan pesawat terbang.

2. Secara praktis

Penelitian ini menjadi sumbangan pemikiran bagi instansi terkait mengenai peran Otoritas Bandar Udara dalam pengawasan kelayakan pesawat terbang.

3. Secara akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dan memperkaya ragam penelitian yang telah dibuat oleh para mahasiswa bagi Universitas Katolik Widya Mandira Kupang Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Jurusan Ilmu Administrasi Negara serta dapat menjadi bahan referensi bagi terciptanya suatu karya ilmiah.