

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara dengan kepulauan terbesar , yang terdiri dari 16.056 pulau (Badan Informasi Geospasial, 2017), dengan total luas wilayah 735.355 mil persegi. Dengan kondisi geografis tersebut dibutuhkan akses yang mudah sebagai penghubung antar pulau salah satunya melalui moda transportasi udara yang mempunyai peranan penting dalam mendukung segala aspek kehidupan manusia. Dengan adanya transportasi udara ini dapat memudahkan perpindahan manusia, hewan dan barang dari satu tempat ke tempat lainnya secara lebih cepat dan efisien sesuai ketentuan yang berlaku. Kemudahan akses, waktu dan fasilitas yang baik inilah yang menjadikan pesawat udara sebagai pilihan utama dalam berpergian. Menurut data yang terdapat pada Airbus dalam *Global Marketing Forecast (GMF)* transportasi udara di dunia terus mengalami peningkatan. Namun, menurut data pada *International Air Transport Association (IATA)* dalam *Annual Review 2016* Indonesia masuk kedalam urutan ke-2 ( dua) dalam 10 (sepuluh) besar pasar penumpang domestic sebesar 35,4% di Asia. Dengan semakin meningkatnya kebutuhan transportasi udara di Indonesia, maka harus memastikan adanya keselamatan penerbangan.

Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani merupakan salah satu contoh Bandar Udara tempat operasional pesawat untuk lepas landas maupun mendarat, yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura 1,. Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani memiliki satu Terminal di sebelah selatan landasan pacu, dengan satu pintu masuk dan keberangkatan masing-masing untuk penerbangan Domestik dan Internasional. Terminal ini memiliki luas 2.657 m<sup>2</sup> dan kapasitas dalam negeri 180 penumpang. Fasilitasnya meliputi toko cinderamata, gerai makanan, bank, *money changer*, hotel dan *travel booking*, layanan taksi dan penyewaan mobil. Ini juga memiliki landasan 2.560 x 45 meter.

Untuk terlaksananya prosedur penerbangan yang baik, dalam transportasi udara dibutuhkan suatu tempat untuk menampung penumpang, lepas landas maupun mendarat pesawat yang biasa disebut dengan Bandar Udara. Menurut Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*): Bandar Udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang merupakan bandar udara yang di kelola oleh PT. Angkasapura 1. Bandar udara merupakan sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat yang mana melibatkan sumber daya manusia, fasilitas atau peralatan system dan prosedur yang memenuhi ketentuan dan standar yang berlaku oleh karena itu di butuhkan ketelitian serta teknologi yang tinggi agar mengurangi potensi untuk menimbulkan resiko kecelakaan baik pihak operator maupun pihak lain. Apabila ditinjau dari aspek keamanan bandar udara rentan terjadinya gangguan baik dalam bentuk kejahatan maupun bentuk- bentuk gangguan ketertiban lainnya, sehingga baik dari bagian kebandar udaran dalam hal ini pada bandar udara Internasional Jenderal Ahmad Yani perlu memberikan perhatian khusus atas pengamanan dan keamanan bandara sehingga dapat terselenggarakan keselamatan penerbangan.

Keselamatan merupakan prioritas utama dalam penerbangan sehingga perlu adanya suatu standar keselamatan yang optimal sesuai dengan perkembangan teknologi penerbangan. Keselamatan penerbangan yaitu suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Menurut Melisa, Dkk (2017) penglolan keselamatan yang efektif memerlukan adanya pemahaman yang sama semua personel penerbangan dan juga adanya rasa untuk tanggung jawab atas keselamatan terhadap tugas dan tanggung jawab antara petugas pemerintah dan penyedia jasa penerbangan dan pengguna jasa. Selain itu keselamatan penerbangan juga dimulai dari diri sendiri dan perlu adanya

peraturan sebagai standar akan keselamatan yang mana akan menjadikan sebuah kebiasaan atau budaya akan keselamatan penerbangan.

Istilah budaya keselamatan atau *safety culture* pertama kali digunakan dalam laporan IAEA dari kecelakaan nuklir *Chernobyl* tahun 1986. Sejak saat itu istilah budaya keselamatan telah diterima dan digunakan secara luas. Budaya keselamatan adalah nilai abadi dan menempatkan prioritas pekerja dan keselamatan publik di setiap tingkatan dalam organisasi. Hal ini mengacu pada sejauh mana individu dan kelompok akan berkomitmen untuk tanggung jawab pribadi untuk keselamatan, bertindak untuk melestarikan, meningkatkan dan mengkomunikasikan masalah keamanan, berusaha untuk aktif belajar, beradaptasi dan memodifikasi (baik individu maupun organisasi) Menurut W. Prasud, dkk (2017) .

Pada Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang, budaya keselamatan juga diterapkan sebagai wujud keseriusan dalam meningkatkan keselamatan penerbangan, namun bukan berarti hal ini tidak mempunyai kendala dalam menjalankannya, ada beberapa masalah yang ditemukan yaitu terjadi suatu kegiatan pada saat pesawat Wings ATR (Pesawat berukuran kecil dengan penerbangan berjarak pendek) disaat office hours ( jam kerja ramai), meminta izin untuk *run up*, yang mana kegiatan run up ini jika dilakukan pada jam ramai dapat merusak gendang telinga dan merusak fasilitas bandara dan hal ini sudah diketahui oleh pihak AMC (*Apron Movement Control*) dimana prosedur ini tidak boleh dilakukan. Dengan adanya kasus seperti di atas petugas AMC (*Apron Movement Control*) melakukan suatu tindakan yang mana memindahkan Pesawat Wings ATR ke *parking stand* yang jauh dari jangkauan keramaian dan jauh dari fasilitas terminal yang rentan akan kerusakan akibat suara dan getaran yang dihasilkan oleh pesawat. Tindakan ini dilakukan oleh petugas AMC (*Apron Movement Control*) berdasarkan *Safety Culture* (budaya atau kebiasaan) akan keselamatan yang sudah ada dan sering di terapkan oleh para pegawai demi keamanan dan keselamatan baik petugas, penumpang dan pesawat terbang.

Menurut ICEO Doc 9859 Selain *safety culture* perlu adanya *SMS* atau *Safety Management System* yang mana diperlukan untuk sebuah organisasi penerbangan untuk mengidentifikasi bahaya dan pengelola resiko keselamatan selama pengiriman produk atau jasa. *Safety Management System* (SMS) diperlukan dalam sebuah bandar udara adalah sebagai pengawasan keselamatan yang dilakukan pihak lain. Oleh karena itu semua institusi yang berada di bandar udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang harus berkerja sama dalam peningkatan keselamatan penerbangan dan penggunaan bandara secara aman, serta wajib melaporkan apabila terjadi accident, atau suatu kesalahan yang berhubungan dengan keselamatan penerbangan di bandar udara. Menurut Ludwig, Duane A. dkk, 2017.

*Safety Management System* (SMS) adalah sebuah pendekatan yang digunakan oleh pegawai untuk mengelola aspek keselamatan yang terdapat pada bandar udara. SMS juga berfokus pada pendekatan sistematis untuk mengidentifikasi dan menghadapi risiko dalam usaha untuk meminimalkan kehilangan atas nyawa manusia (*human life*), kerusakan properti penerbangan (*property damage*) dan mencabut izin terbang, mengefektifkan pengeluaran dana, mengurangi timbulnya dampak buruk terhadap masyarakat dan kerusakan lingkungan. (Sisilia dkk, 2016) Dalam realita yang di lihat oleh penulis pada bandar udara Internasional Jenderal Ahnad Yani Semarang terdapat *Safety Management System* (SMS) yang perlu di perbaharui atau di tanggapi dengan serius oleh pihak yang berwenang dalam penentuan *Safety Management System* (SMS). Dimana dalam proses pelaksanaan tugasnya terdapat instrument bandara yang kurang aman dalam kegiatan bekerja. Hal ini peneliti menjurus pada permasalahan garis marka *Avio Bridge* (Garbarata) yang lebarnya kurang sesuai dengan kebutuhan, lebar garis marka tidak diakumulasi dengan lebar tangga yang digunakan oleh pekerja saat naik ke atas atau turun *Avio Bridge*. Sehingga hal yang sering terjadi adalah tangga *Avio Bridge* sering menyentuh atau mendekati baik pegawai ataupun fasilitas bandara yang ada di sekitarnya. Hal ini dapat membahayakan orang – orang disekitar *Avio Bridge* dan merugikan pihak bandara akibat kerusakan yang

ditimbulkan. Oleh sebab itu pihak AMC (*Apron Movement Control*) perlu melaporkan hal tersebut agar masalah ini dapat di tanggapinya oleh pihak *Safety Management System* dan dapat di temukan jalan keluarnya sehingga tidak terjadi kesalahan atau kecelakaan di sekitar garis marka *Avio Bridge*. Dengan demikian adanya *Safety Management System (SMS)* pada bandar udara Internasional Jenderal Ahnad Yani Semarang adalah dengan tujuan untuk mencegah terjadinya kelalaian dalam bekerja yaitu menghindari terjadinya kerusakan lingkungan dan fasilitas bandara.

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 2014 adalah : Personel Navigasi Penerbangan yang memberikan pelayanan lalu lintas penerbangan. Hal ini bertujuan untuk mencegah terjadinya tabrakan pesawat diudara, mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara dengan halangan, mempelancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan, memberikan petunjuk dan informasi serta memberikan nontifikasi kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan, oleh karena itu setiap personil pemandu lalu lintas penerbangan dalam usaha memenuhi kepentingan sering kali tidak dapat dilakukan secara sendiri-sendiri melainkan memerlukan bantuan berupa perbuatan dari orang lain yang dilakukan atas permintaan. *Air Traffic Service Provider (ATC)* yang merupakan profesi atau bidang yang umumnya memberikan layanan panduan lalu lintas di udara terutama terhadap lalu lintas penerbangan pesawat, helicopter dan lain lain memiliki 3 (tiga) unit Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan :

1. ADC-GC (*Aerodrome Control-Ground Control*)
2. Unit APP/TMA (*Approach Control / Terminal Control Area* )
3. Unit ACC (*Area Control Central* )

Di Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang sendiri untuk setiap harinya menangani puluhan penerbangan baik itu kedatangan atau keberangkatan yang mana terkadang terjadinya pengantrian sehingga pesawat

menunggu dengan waktu yang cukup lama saat akan berangkat atau turun dan harus holding (terbang berputar putar diudara menunggu antrian), tentunya dengan kondisi ini adanya insiden BOC (Breakdown of Coordination) atau terjadinya *miss communication* antara pihak *Crew Air Traffic Control* (ATC) dan pilot, serta ATC dan AMC dimana ATC memberikan *estimate flight* yang akan landing di Semarang ke AMC, kemudian dari *estimate* tersebut AMC memberikan *parking stand* yang tepat sesuai dengan informasi ATC, namun terjadi kejadian dimana ada empat pesawat yang akan mendarat dengan waktu yang hampir bersamaan dengan maskapai yang sama sehingga terjadilah *miss communication* mengenai penentuan *parking stand*. Selain itu juga mengenai kewajiban memberikan informasi adanya *go around* oleh pihak ATC kepada AMC, karena dengan adanya info tersebut dari sisi AMC akan ada *planning* parkir untuk untuk pesawat yang *landing* dibelakang pesawat yang *go around* tersebut sehingga bisa merubah stand yang seharusnya. Bagi *Crew ATC* yang bertugas memberi layanan, kondisi ini juga sangat berat mengatur puluhan pesawat dengan kecepatan yang tinggi di udara dan didarat pada waktu bersamaan yang mana harus memiliki ketelitian dan konsentrasi yang tinggi serta pemberian informasi mengenai waktu dengan tempat.

Dengan beberapa permasalahan yang terjadi pada Bandara Ahmad Yani Semarang kemudian timbul pemikiran bagaimana agar semua factor-faktor tersebut dapat berjalan dengan baik serta saling berkesinambungan sehingga mempengaruhi keselamatan penerbangan.

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pengaruh Faktor *Safety Culture*, *Safety Managemen System* Dan Pemandu Lalu Lintas Penerbangan Terhadap Keselamatan Penerbangan” (Studi Kasus Pada Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang).**

## 1.2 Rumusan Masalah

Untuk lebih memudahkan dalam pembahasan pokok pikiran secara jelas dan sistematis guna mengklarifikasikan data yang diperoleh, maka diperlukan ruang lingkup pembahasan. Berdasarkan uraian permasalahan pada latar belakang diatas maka dalam penyusunan skripsi ini penulis mencoba merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apakah faktor *Safety Culture* berpengaruh terhadap keselamatan penerbangan pada Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang ?
2. Apakah faktor Penerapan *Safety Manajemen System* berpengaruh terhadap keselamatan penerbangan pada Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang ?
3. Apakah faktor Pemandu Lalu Lintas Penerbangan berpengaruh terhadap keselamatan penerbangan pada Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang ?

## 1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

### 1.3.1 Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian ini adalah untuk

1. Untuk menganalisis pengaruh *Safety Culture* terhadap keselamatan penerbangan pada Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang.
2. Untuk menganalisis pengaruh *Safety Manajemen System* terhadap keselamatan penerbangan pada Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang.
3. Untuk menganalisis pengaruh Pemandu Lalu Lintas Penerbangan terhadap keselamatan penerbangan pada Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang.

### 1.3.2 Kegunaan Penelitian

1. Bagi Unimart “AMNI” Semarang  
Penelitian ini diharapkan dapat digunakan untuk menambah referensi sebagai bahan penelitian lanjutan yang lebih mendalam pada masa yang akan datang.
2. Bagi Instansi  
Dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam mengambil kebijakan serta meningkatkan system keamanan dan keselamatan penerbangan.
3. Bagi Penulis
  - a. Penelitian digunakan sebagai cara untuk menerapkan teori- teori yang telah dihadapkan selama proses pembelajaran dibangku kuliah dan mengaplikasikan dengan kenyataan yang terjadi dilapangan
  - b. Menambah pengalaman serta pengetahuan penulis akan masalah masalah yang terjadi pada bidang transportasi dan
  - c. juga guna untuk menguji teori tentang pengolahan keamanan penerbangan terhadap keselamatan penerbangan .
4. Bagi Pembaca  
Kegunaan atau manfaat bagi pembaca yaitu dapat menjadikan sumber bahan refrensi penelitian lebih lanjut serta menambah wawasan bagi pembaca dan mengembangkan ilmu pengetahuan khususnya dalam lingkup transportasi.



## **1.4 Sistematika Penulisan**

Untuk memberikan gambaran tentang Penelitian yang akan dilakukan maka dibuatlah sistematika Penulisan yang akan menjadi sumber informasi dari isi masing-masing bab, adapun sistematika penulisannya sebagai berikut:

### **BAB 1 PENDAHULUAN**

Merupakan bagian awal penyusunan skripsi yang menguraikan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, dan sistematika penulisan

### **BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA**

Merupakan bagian kedua dari penyusunan skripsi yang menguraikan tinjauan pustaka dan penelitian terdahulu, hipotesis, kerangka pemikiran dan diagram alur penelitian.

### **BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN**

Merupakan bagian ketiga dari penyusunan skripsi yang berisi tentang variabel penelitian dan devinisi operasional, penentuan populasi dan sampel, jenis dan sumber data, metode pegumpulan data, metode pengolahan dan analisis data.

### **BAB 4 HASIL DAN PEMAHASAN**

Merupakan bagian keempat dari penyusunan skripsi yang menguraikan deskripsi obyek penelitian, analisis data dan pembahasan dan implikasi menejerial.

### **BAB 5 PENUTUP**

Merupakan kesimpulan dan saran.

### **DAFTAR PUSTAKA**

### **LAMPIRAN**