

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan Negara Kepulauan, yang terbentang dari Sabang sampai Marauke yang terdiri dari 16.056 pulau dengan luas wilayah 735.355 mil persegi (badan informasi geospasial,2017). Dengan luas wilayah yang cukup luas dan jumlah penduduk yang semakin meningkat sangat diperlukannya moda transportasi darat, laut, maupun udara, salah satu pendukung transportasi ini adalah subsektor transportasi udara. Indonesia yang di pisahkan oleh perairan yang luas ini menghubungkan antar pulau dan mempermudah kita dalam mendukung seluruh kegiatan dan aktifitas manusia. Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sebuah kendaraan yang di gerakan menggunakan sebuah kendaraan yang di gerakkan oleh manusia atau mesin. Peranan transportasi udara sangat penting bagi kehidupan sosial ekonomi penduduknya. Faktor keselamatan merupakan hal yang penting untuk itu harus dilakukan pengawasan, dengan menciptakan kondisi angkutan udara yang aman, layak, serta efisien.

Transportasi Udara adalah sarana transportasi yang dapat menghubungkan wilayah-wilayah dengan karakteristik kepulauan seperti Indonesia dalam waktu yang lebih cepat. Hal yang paling menarik dalam deregulasi penerbangan adalah banyaknya kemudahan dalam mendirikan suatu perusahaan maskapai penerbangan, antara lain tidak harus memiliki pesawat udara yang cukup banyak. Pesawat terbang merupakan salah satu sarana transportasi udara yang banyak di minati penumpang guna mempercepat perjalanan ke berbagai kota tujuan. Bandar Udara Tambolaka Sumba Barat Daya NTT dari awal pembuatannya hanya dengan konstruksi tanah dan peningkatannya cukup pesat. Saat ini Bandar Udara Tambolaka merupakan salah satu Bandar Udara terpanjang kedua di provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) dengan panjang landasan pacu 2.300 meter dan lebar 45 meter dengan konstruksi Aspal Hotmiks.

Menurut Wood 1991 dalam Datunabolon, dkk (2019) Keselamatan penerbangan adalah kebebasan dari bahaya, tidak adanya resiko. Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 3, 2011 Keselamatan Penerbangan adalah keadaan terwujud dari penyelenggara penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya. Penerbangan secara keseluruhan selalu memperhatikan keselamatan, keteraturan dan efisiensi serta kenyamanan penerbangan. Tetapi pada kenyataannya hal-hal tersebut selalu menghadapi hambatan atau gangguan baik secara teknis maupun secara metodologi. Gangguan meteorologi pengaruh unsur cuaca selalu mendapatkan perhatian yang khusus bagi dunia penerbangan. Hal ini terutama pada saat pesawat akan mengudara (*take off*) maupun pada saat mendarat (*landing*). Karena hal ini akan mempengaruhi pergerakan dari pesawat itu sendiri. Dalam praktek unsur cuaca misalnya pola suhu udara dan tekanan udara berbeda untuk setiap tempat (bervariasi).

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. Prasuad, dkk (2017). Pada Bandara Tambolaka Sumba Barat Daya NTT, 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 Ludwig, Duane A. dkk, 2017. Pemberian Pelayanan Lalu Lintas Udara dilaksanakan oleh Pemandu Lalu Lintas Udara. Pemandu Lalu Lintas Udara dalam peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 69 (PKPS 69). PM 1 2014 adalah : Personel Navigasi Penerbangan yang memberikan pelayanan lalu lintas udara. Hal ini bertujuan untuk mencegah terjadinya tabrakan pesawat diudara, mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara dengan halangan, mempelancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas udara, memberikan petunjuk dan informasi serta memberikan nontifikasi kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan, oleh karena itu setiap personil pemandu lalu lintas udara 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 Udara :

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 Tambolaka Sumba Barat Daya NTT hanya memiliki ADC-GC (*Aerodrome Control-Ground Control*) dan untuk setiap harinya

menangani 5 penerbangan 10 *movement* (pergerakan) baik itu kedatangan dan juga keberangkatan. yang mana terkadang terjadinya pengantrian pada penerbangan pukul 07.15 WITA dan 14.30 WITA dimana ketika sebuah pesawat melakukan keberangkatan dan ketika itu juga sebuah pesawat akan tinggal landas hal ini menyebabkan pengantrian, yang memerlukan waktu beberapa menit 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 Bandara Tambolaka ke AMC, kemudian dari *estimate* tersebut AMC memberikan *parking stand* yang tepat sesuai dengan informasi ATC, namun terjadi kejadian dimana ada 2 pesawat yang akan mendarat dengan waktu yang hampir bersamaan dengan maskapai yang sama sehingga terjadilah *miss communication* mengenai penentuan *parking stand*. Dengan beberapa permasalahan yang terjadi pada Bandara Tambolaka Sumba Barat Daya NTT kemudian timbul pemikiran bagaimana agar semua factor- faktor tersebut dapat berjalan dengan baik serta saling berkesinambungan sehingga mempengaruhi keselamatan penerbangan dengan baik.

Safety Management System (SMS) adalah sebuah pendekatan yang digunakan 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 Tambolaka Sumba Barat Daya NTT 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 pada tangga pesawat yang tidak sesuai dengan badan pesawat sehingga pada saat pesawat yang berukuran besar *landing* di Bandar Udara Tambolaka Sumba Barat Daya NTT dari pihak bandara yang menghandel pesawat tersebut memakai tangga seadanya yang ada pada Bandar Udara Tambolaka Sumba Barat Daya NTT, hal ini dapat mengurangi kepuasan dari pihak penumpang, karna kurangnya fasilitas-fasilitas di bandar udara Tambolaka Sumba Barat Daya NTT. Oleh sebab itu pihak AMC (*Apron Movement Control*) perlu melaporkan hal tersebut agar masalah ini dapat di tanggapai oleh pihak *Safety Management System* dan dapat di temukan jalan keluarnya. Dengan demikian adanya *Safety Management System* (SMS) pada bandar udara Tambolaka Sumba Barat Daya NTT adalah dengan tujuan untuk mencegah terjadinya kelalaian dalam bekerja yaitu menghindari terjadinya kerusakan lingkungan dan fasilitas bandara.

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan penerbangan pada Bandar Udara Tambolaka Sumba Barat Daya Nusa Tenggara Timur”**.

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 Tambolaka Sumba Barat Daya NTT?
2. Apakah faktor Pemandu Lalu Lintas Udara berpengaruh terhadap keselamatan penerbangan pada Bandar Udara Tambolaka Sumba Barat Daya NTT ?
3. Apakah faktor *Safety Management System* berpengaruh terhadap keselamatan penerbangan pada Bandar Udara Tambolaka Sumba Barat

Daya NTT ?

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 Tambolaka Sumba Barat Daya NTT
2. Untuk menganalisis pengaruh Pemandu Lalu Lintas Udara terhadap keselamatan penerbangan pada Bandar Udara Tambolaka Sumba Barat Daya NTT
3. Untuk menganalisis pengaruh *Safety Manajemen System* terhadap keselamatan penerbangan pada Bandar Udara Tambolaka Sumba Barat Daya NTT

1.3.2 Kegunaan Penelitian

1. Bagi Unimar “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 untuk 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.

c. Guna mengetahui praktek pengelolaan keamanan dan keselamatan penerbangan. .

4. Bagi Pembaca

Kegunaan atau manfaat bagi pembaca yaitu dapat menjadikan sumber bahan referensi penelitian lebih lanjut serta menambah wawasan s e r t a 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 penulisan 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 PEMBAHASAN

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