

Jaminan Keselamatan Transportasi Udara

Oleh: Sumardi

KECELAKAAN Air Asia Indonesia Penerbangan Q8501 yang baru saja terjadi seperti membuka mata kita tentang keamanan transportasi udara Indonesia. Hilangnya Air Asia dari radar saat terbang menuju Bandar Udara Internasional Changi Singapura, Singapura yang menewaskan 155 penumpang dan 7 awak pesawat di Selat Karimata menjadi titik balik evaluasi dari dunia penerbangan kita.

Evaluasi tersebut patut dilakukan karena tingginya angka kecelakaan penerbangan di Indonesia. Sebut saja selama empat tahun terakhir, data kecelakaan pesawat udara di Indonesia cukup banyak. Tahun 2011 misalnya, pada 7 Mei pesawat Merpati Nusantara Airlines Penerbangan 8968 jatuh di perairan dekat Bandar Udara Utarom, Kaimana, Papua Barat. Seluruhnya tewas.

Pada 9 September, pesawat jenis Caravan milik Susi Air jatuh di Distrik Pasema Kabupaten Yahukimo. Sedangkan 22 September, sebuah pesawat PK-UCF berjenis Pilatus PC-6 milik maskapai Yayasan Jasa Aviasi Indonesia (Yajasi) yang terbang dari Bandara Pegai (Pagai) menuju Wamena, Papua, jatuh di kawasan Gunung Paspalei (Paspasvalley), Kabupaten Yalimo, Papua. Pilot Paul Westlund (50) dan dua orang warga Kecamatan Pegai, Kabupaten Yalimo Boy Samma dan Yosua Salak, meninggal dunia.

Tanggal 22 November, Citilink Penerbangan 087 tujuan Denpasar-Surabaya terpaksa kembali ke Bandara Ngurah Rai. Pesawat ini sempat mengudara 15 menit namun kemudian diketahui mengalami kerusakan mesin sebelah kiri. (Manycome-News).

Pada tahun 2012, tepatnya 9 Mei,

Sukhoi Superjet 100 buatan Rusia hilang kontak dan jatuh di Gunung Salak, Bogor, saat sedang melakukan uji coba terbang (*joy flight*). Pesawat membawa 38 penumpang dan 8 awak. Pesawat lepas landas (*take-off*) dari Bandar Udara Halim Perdanakusuma. Seluruh penumpang tewas akibat kecelakaan tersebut.

Pesawat Sukhoi Superjet-100 yang lepas landas dari Bandar Udara Halim Perdanakusuma, Jakarta pada 9 Mei 2012 juga menabrak tebing Gunung Salak, Jawa Barat. Puing-puing pesawat buatan Rusia ini baru ditemukan esok harinya di tebing Gunung Salak. Dalam kecelakaan ini semua orang di dalam pesawat yang berjumlah 45 orang dinyatakan tewas.

Sementara pada tahun 2013, Boeing 737-800 yang dioperasikan maskapai Lion Air Indonesia jatuh di lepas pantai Bali pada tanggal 13 April. Kecelakaan pesawat yang lepas landas dari Bandara Husein Sastranegara Bandung menuju Bandara Ngurah Rai Bali ini tidak menimbulkan korban jiwa. Namun 45 orang penumpang mengalami luka-luka dan langsung dilarikan ke rumah sakit setempat.

Selain itu pesawat jenis Super Decathlon yang dikendarai Alex Supeli jatuh di Bandung Air Show. Pada 4 November di tahun yang sama, Airbus A380 milik Qantas mengalami meledak mesin no. 2 saat terbang di atas Kota Batam dari Singapura ke Sydney.

Kasus terakhir pada 28 Desember 2014, Air Asia Indonesia Penerbangan 8501 mengalami kecelaka-

an. Peristiwa terakhir ini akhirnya membuat Menteri Perhubungan (Menhub) RI Ignasius Jonan membekukan 61 penerbangan dari lima maskapai yang melanggar izin penerbangan. Sanksi itu diberikan berdasar hasil audit investigasi yang dilakukan Inspektorat Jenderal Kemenhub. Selain itu, 11 pejabat Kemenhub yang dianggap lalai juga terkena sanksi mutasi dan penonaktifan. Kepastian itu disampaikan Menteri Perhubungan Ignasius Jonan, Jumat 9 Januari 2015.

Ignasius Jonan merinci 61 penerbangan itu dilakukan oleh lima maskapai, yakni Garuda Indonesia empat pelanggaran, Wing Air 18 pelanggaran, Trans Nusa satu pelanggaran, dan Susi Air tiga pelanggaran. Maskapai yang paling banyak adalah Lion Air dengan 35 pelanggaran. Atas dasar itu Kemenhub menjatuhkan sanksi pembekuan izin rute.

Permasalahan transportasi di Indonesia, termasuk udara sangatlah kompleks. Munculnya tarif murah untuk transportasi udara karena saat ini kebutuhan pelayanan transportasi udara bersifat kualitatif dan mempunyai ciri yang berbeda-beda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, frekuensi, pengiriman barang dan lain-lain. Pelayanan transportasi udara bagi yang tidak sesuai dengan kebutuhan akan menyebabkan sistem transportasi tersebut tidak bermanfaat.

Namun saat ini, transportasi udara mulai mengalami trend. Karena dengan pesawat udara perjalanan yang kalau dilalui lewat darat maupun laut memakan waktu ber-

jam-jam sampai berhari-hari maka dengan menggunakan transportasi udara dapat ditempuh hanya dalam beberapa jam saja. Bagi kalangan pebisnis hal ini dapat menghemat waktu dan efisien dalam perjalanan.

Sistem prasarana transportasi harus selalu dapat digunakan dimanapun dan kapanpun. Oleh sebab itu sangat penting untuk mengetahui besarnya kebutuhan akan transportasi sehingga dapat melakukan efisiensi sumber daya dengan mengatur atau mengelola sistem prasarana transportasi yang lebih baik. Di Indonesia saat ini salah satu jenis transportasi yang sangat dibutuhkan dalam pemenuhan kebutuhannya adalah transportasi udara.

Menjamurnya maskapai penerbangan bertarif murah di Indonesia dimulai sejak dibukanya deregulasi penerbangan niaga oleh pemerintah pada tahun 2001 saat Gus Dur menjabat sebagai Presiden RI. Aturan baru itu memberikan kesempatan kepada para pengusaha untuk menjalankan jasa penerbangan meski dengan hanya memiliki beberapa pesawat dan modal yang sangat minim.

Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat jumlah penumpang angkutan udara dari tahun ke tahun selalu mengalami kenaikan jumlah penumpang baik rute domestik maupun internasional. Namun hal ini tidak diimbangi dengan jaminan keselamatan penumpang, di Indonesia terdapat beberapa permasalahan yang terkait erat dengan kegiatan penerbangan khususnya penerbangan sipil. ***

Sumardi, Pengelola Program Pascasarjana Program Studi PIPS UPY