

BAB IV

FAKTOR – FAKTOR YANG MENDASARI KOMISI EROPA MELARANG MASKAPAI PENERBANGAN INDONESIA TERBANG DI WILAYAH UNI EROPA

Sebagai salah satu institusi yang ada didalam Uni Eropa (UE), Komisi Eropa memiliki peran penting bagi UE khususnya mengenai larangan terbang maskapai penerbangan Indonesia di wilayah UE. Seperti yang diketahui bersama bahwa UE merupakan salah satu kesatuan yang cukup ketat atau selektif dalam menetapkan standarisasi dalam berbagai hal, salah satunya adalah standarisasi keamanan, khususnya standarisasi keamanan dan keselamatan penerbangan. Standarisasi keamanan dan keselamatan penerbangan tersebut yang menjadikan kebijakan larangan terbang maskapai penerbangan Indonesia di wilayah UE, Komisi Eropa menilai maskapai penerbangan di Indonesia belum memenuhi standarisasi tersebut di beberapa bagian.

A. Peran International Civil Aviation Organization (ICAO)

International Civil Aviation Organization atau ICAO merupakan sebuah lembaga Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Lembaga ini mengembangkan teknik dan prinsip-prinsip navigasi udara internasional serta membantu perkembangan perencanaan dan pengembangan angkutan udara internasional untuk memastikan pertumbuhannya terencana dan aman.

International Civil Aviation Organization (ICAO) didirikan berdasarkan Konvensi Chicago 1944. Dalam kegiatannya, peranan ICAO sangat penting terhadap perkembangan penerbangan sipil internasional. Tujuan awal dan tugas ICAO adalah:⁴⁰

- Sebagai forum diskusi masalah-masalah penerbangan internasional
- Memberi bantuan teknis kepada negara-negara berkembang dalam penerbangan sipil
- Menumbuh kembangkan penerbangan di dunia untuk kepentingan angkutan udara
- Mengawasi dan menyempurnakan peraturan penerbangan sipil secara global sesuai dengan perkembangan teknologi penerbangan.

Sedangkan sasaran yang ingin dicapai ICAO adalah mengembangkan prinsip dan teknik navigasi udara internasional dan mendukung perencanaan dan pengembangan transportasi udara sehingga dapat:

- Menjamin pertumbuhan transportasi udara internasional yang aman dan teratur
- Mendorong teknologi perancangan dan operasi pesawat udara untuk tujuan damai

⁴⁰ Akses tanggal 26 desember 2008, terdapat di <http://www.icao.int>

- Mendukung pengembangan jalur udara (airways), bandar udara (airport) dan fasilitas navigasi udara untuk keperluan kepentingan penerbangan sipil internasional
- Memenuhi kebutuhan akan transportasi udara yang aman, teratur, efisien dan ekonomis
- Menghindari pemborosan ekonomi karena persaingan yang tidak sehat
- Menjamin hak-hak negara anggota untuk memiliki kesempatan yang adil dalam mengoperasikan airline secara internasional
- Menghindari diskriminasi antar negara anggota dan meningkatkan keselamatan penerbangan.

Dapat dikatakan bahwa peran ICAO saat ini bukan hanya berperan sebagai pembuat standar, tapi juga memonitor kepatuhan (compliance) yaitu pelaksanaan standar-standar yang telah ditetapkan untuk kemudian meminta negara-negara anggota mematuhi dan melaksanakan standar-standar yang belum atau tidak dipatuhi. ICAO kini berperan aktif dalam pengawasan penerbangan internasional, khususnya negara-negara anggotanya.⁴¹

Pada dasarnya semua standar maupun rekomendasi yang dikeluarkan oleh ICAO yang berpusat di Montreal adalah keputusan yang sumbernya berasal dari 190 negara anggota (data tahun 2006) dan kemudian ditetapkan pada sidang dewan. Hasil keputusan dewan yang akhirnya akan diberlakukan secara

⁴¹ Akses tanggal 20 desember 2008, terdapat di <http://www.icao.int>

internasional oleh masing-masing negara anggota merupakan cermin aplikasi standar maupun rekomendasi.

Dalam melaksanakan misi peningkatan keselamatan dan keamanan penerbangan sipil dunia, ICAO memerlukan kontribusi pemikiran dari berbagai sumber, baik dari negara-negara anggotanya, organisasi internasional serta para ahli dari industri penerbangan, yang melalui proses panjang akhirnya akan dirangkum dan diputuskan dalam keputusan dewan. ICAO melakukan sidang umum tiga tahunan, membahas tentang standar internasional dan hasil rekomendasinya.⁴²

Salah satu program untuk dapat mengawasi negara anggotanya untuk tetap dapat sesuai dengan standar internasional yaitu Universal Safety Oversight Audit Program (USOAP) yang dilakukan tiap tiga tahun kepada seluruh negara-negara anggotanya. Tujuan utama dari USOAP yang dimulai tahun 1999 sebagai tanggapan atas keprihatinan yang meluas tentang kecukupan pengawasan keselamatan penerbangan diseluruh dunia, untuk meningkatkan keselamatan penerbangan global melalui audit reguler kepada seluruh negara anggotanya. Program USOAP membantu memastikan negara-negara anggota mematuhi standar internasional.⁴³

Audit USOAP yang dilakukan oleh ICAO terhadap Indonesia dimulai pada tahun 2000, 2004 dan 2007. Dimana dalam hasil audit tersebut didapatkan

⁴² Akses tanggal 12 April 2010, terdapat di <http://www.indonesia-icao.com>

⁴³ Akses tanggal 22 April 2010, terdapat di <http://translate.googleusercontent.com/translateusoap>

banyak temuan tentang keadaan penerbangan sipil di Indonesia, dimana hasil audit terfokus pada tahun 2007. Terdapat 121 kecelakaan atau insiden yang terjadi, 61% dari 69 insiden yang terjadi pada tahun 2007. Sisanya 39% dari 52 insiden yang terjadi antara tahun 2000-2006.⁴⁴

Audit tersebut memberikan rekomendasi-rekomendasi yang harus dilakukan oleh otorita penerbangan sipil di Indonesia. Hasil audit dan rekomendasi dari ICAO tersebut adalah:

1. Rekomendasi terhadap Undang-undang penerbangan dan ketentuan mengenai penerbangan sipil
2. Rekomendasi terhadap organisasi penerbangan sipil
3. Rekomendasi terhadap lisensi personil dan pelatihan
4. Rekomendasi terhadap sertifikasi pengangkut udara dan pengawasan
5. Rekomendasi terhadap kelayakan udara
6. Rekomendasi terhadap kecelakaan pesawat dan penyelidikan kecelakaan
7. Rekomendasi terhadap navigasi udara
8. Rekomendasi terhadap aerodromes (bandara perintis)

⁴⁴ Akses tanggal 21 April 2010, terdapat di <http://unic77.blogspot.com/2010/03/kecelakaan-dan-umur-pesawat-terbang.html>

Hasil audit juga menyatakan bahwa implementasi dalam hal pengawasan keselamatan yang belum efektif dilakukan oleh Indonesia:⁴⁵

Table 4.1
Hasil audit ICAO

No.	Audit	Standar ICAO (%)	Indonesia (%)	Keterangan
1.	Kualifikasi dan pelatihan staf teknik	70%	70%	Memenuhi standar
2.	Sistem penerbangan sipil dan fungsi pengawasan keselamatan	70%	50,94%	Belum memenuhi standar
3.	Resolusi mengenai keselamatan	70%	50%	Belum memenuhi standar
4.	Undang-undang penerbangan	70%	41,67%	Belum memenuhi standar
5.	Prosedur dan petunjuk teknis	70%	38,65%	Belum memenuhi standar
6.	Kewajiban pengawasan	70%	36,47%	Belum memenuhi standar
7.	Ketentuan khusus pelaksanaan	70%	33,74%	Belum memenuhi standar
8.	Lisensi dan sertifikasi	70%	28,97%	Belum memenuhi standar

⁴⁵ Akses tanggal 20 April 2010, terdapat di <http://www.icao.int/usoap.appendixI>

Dari hasil audit USOAP tersebut yang kemudian diinformasikan dalam sidang umum ICAO pada febuari 2007 yang dihadiri oleh negara-negara anggotanya.⁴⁶ Hasil audit tersebut menyebutkan bahwa keadaan keselamatan penerbangan di Indonesia belum memenuhi standar internasional. Salah satu perwakilan negara yang hadir yaitu Uni Eropa yang diwakili oleh European Aviation Safety Agency (EASA) selaku badan otorita penerbangan sipil Uni Eropa. Hasil audit tersebut dijadikan rekomendasi bagi EASA untuk dapat dilakukan pembahasan lebih lanjut terhadap penerbangan internasional, khususnya keselamatan penerbangan di Indonesia.

B. Peran European Aviation Safety Agency (EASA)

European Aviation Safety Agency atau EASA merupakan badan otoritas penerbangan sipil Uni Eropa. EASA merupakan suatu lembaga independen yang berperan untuk menciptakan unifikasi dan harmonisasi dalam hal keselamatan dan perlindungan penerbangan sipil di Uni Eropa, sesuai dengan European Commission (EC) No.1592/2002 untuk dapat mengatur regulasi penerbangan di UE sesuai standar keselamatan internasional International Civil Aviation Organization (ICAO).

EASA suatu badan yang beranggotakan pakar teknis penerbangan Uni Eropa (UE) dan bertugas antara lain untuk memberikan saran teknis masalah penerbangan kepada Directorate for Transportation and Energy (DG TREN),

⁴⁶ Akses tanggal 5 april 2009, terdapat di <http://chappyhakim.kompasiana.com/2008/12/31/usoap>

Komisi Eropa dan negara-negara anggota UE. EASA memiliki tugas pokok yaitu:⁴⁷

- Kelayakan penerbangan
- Syarat untuk perlindungan terhadap lingkungan
- *Lisensi operasi dan kru penerbangan*
- Pengakuan sertifikasi
- Penerimaan atas persetujuan negara ketiga
- Ketentuan fleksibel

Dengan kata lain EASA menjalankan sekaligus memantau langsung kegiatan penerbangan di UE, baik domestik maupun internasional. Sebagai otorita penerbangan sipil, EASA selalu berpedoman pada International Civil Aviation Organization (ICAO) dalam standarisasi dan keselamatan penerbangan.

Didalam EASA terdapat Directorate of Airworthiness Certification yang memiliki tugas untuk memeriksa dan mengawasi sertifikasi, seperti:

- Jenis sertifikasi dan kelayakan lanjutan produk, suku cadang dan peralatan pesawat
- Produk terhadap lingkungan

⁴⁷ Akses tanggal 20 April 2010, terdapat di <http://senandikahukum.wordpress.com/2008/tinjauan-hukum-atas-larangan-terbang-uni-eropa-terhadap-penerbangan-sipil-indonesia>

- Tempat atau bengkel perawatan
- Pesawat asing

Dalam menjalankan tugasnya untuk dapat membantu EASA dalam hal sertifikasi penerbangan. Sertifikasi tersebut yang pada akhirnya dilaporkan atau dilanjutkan kepada EASA untuk dapat diproses sesuai prosedur yang telah ditetapkan.⁴⁸

Dengan melihat keadaan penerbangan di Uni Eropa, terdapat perbedaan mendasar dengan Indonesia. Dimana otorita penerbangan sipil di Uni Eropa yaitu EASA merupakan badan independen sekaligus berperan penting dalam hal operasional penerbangan yang ada di UE dan juga memiliki peran pengawasan langsung. Disini lah peran EASA yang secara langsung dapat melakukan tindakan dan juga pengawasan dilapangan, selain itu EASA dapat memberikan rujukan atau rekomendasi dalam hal penerbangan yang tentunya berpedoman pada standarisasi keselamatan penerbangan internasional ICAO.

Didirikan sebagai badan independen membuat EASA bersikap adil dalam melakukan tugasnya, baik dalam hal pengawasan maskapai penerbangan negara-negara anggota UE maupun maskapai diluar negara-negara UE. Dengan begitu kinerja suatu badan otorita penerbangan sipil dapat berjalan dengan baik tanpa adanya gangguan seperti intervensi atau pun lainnya.

⁴⁸ Akses tanggal 23 April 2010, terdapat di <http://easa.europa.eu>

Salah satu dari hasil kebijakan yang dikeluarkan oleh Komisi Eropa mengenai larangan terbang dilaporkan oleh EASA selaku otorita penerbangan UE. EASA mendapatkan rekomendasi ICAO kepada seluruh otorita penerbangan sipil negara-negara yang menjadi anggotanya, salah satunya EASA. Bahwa ICAO mengumumkan hasil safety oversight audit yang dikenal sebagai Universal Safety Oversight Audit Program (USOAP) bahwa keselamatan penerbangan di Indonesia belum memenuhi standarisasi keselamatan penerbangan internasional.⁴⁹

Hasil audit ICAO terhadap penerbangan di Indonesia yang pada awalnya digunakan sebagai dasar masukan EASA, yaitu: lihat table 4.1.

Setelah hasil Universal Safety Oversight Audit Program (USOAP) dari ICAO terhadap Indonesia. European Aviation Safety Agency (EASA) dalam hal ini merespon dan melakukan pengamatan secara langsung hasil temuan tersebut, dengan mengirimkan personil auditor ke Indonesia.

Audit tersebut difokuskan pada hasil audit ICAO pada tahun 2007 yang terdapat banyak temuan, auditor EASA melakukan audit ke Indonesia pada Maret 2007. Dengan memfokuskan pada perilaku lapangan tiga komponen, yaitu:

1. Penanggungjawab dalam pengoperasian pesawat, yaitu pengawas (dalam hal ini pemerintah diwakili otorita penerbangan sipil di Indonesia, Dirjen Perhubungan Udara)
2. Industri pesawat dan perlengkapannya, yaitu maskapai penerbangan selaku operator.

⁴⁹ Akses tanggal 20 April 2010, terdapat di <http://senandikahukum.wordpress.com/2008/12/10/>

3. Pelaksanaan prosedur operasional penerbangan, yaitu peran regulator.

Pemeriksaan (audit) pada pengawas difokuskan kepada ketersediaan personil atau Sumber Daya Manusia (SDM) dengan kualifikasi, kesiapan aturan, penegakan aturan dengan sistem audit terhadap industri dan maskapai, serta pemberian klasifikasi temuan dalam audit, dan tindak lanjut dari temuan tersebut.

Sementara pemeriksaan (audit) industri difokuskan kepada tersedianya personil atau SDM dengan kualifikasi sebagai teknisi, tersedianya metode kerja yang jelas dengan penanggung jawab yang jelas, serta tersedianya sarana dan prasarana yang cukup untuk menunjang jenis pekerjaannya. Dalam hal ini, jenis industri penerbangan di Indonesia baru dalam tingkat MRO (maintenance, repair, and overhaul) atau perawatan, perbaikan dan perbaikan besar.

Sedangkan pemeriksaan (audit) regulator difokuskan kepada prosedur penerbangan yang sudah dilakukan sesuai dengan standarisasi dan pengawasan manajemen maskapai penerbangan untuk dapat menciptakan persaingan bisnis yang sehat sekaligus aman.

Dari rangkaian pemeriksaan tersebut, EASA mengklaim menemukan banyak temuan dengan terlihat banyak hal yang terlewat untuk dijalankan maupun diperiksa, dimana bisa menyebabkan terjadinya kejadian yang tidak diinginkan (insiden) hingga kecelakaan. Dengan memfokuskan pada tahun 2007 dimana terdapat 61% atau 69 insiden penerbangan terjadi pada tahun tersebut.⁵⁰

⁵⁰ Akses tanggal 28 April 2010, terdapat di <http://www.macclubindonesia.com/forums/showthread>.

Setelah temuan tersebut didapat, EASA beserta negara-negara anggotanya membahas temuan tersebut dalam pembahasan internal meeting EASA. Pembahasan tersebut menghasilkan Corrective Action Plan (CAP) atau dokumen rencana perbaikan atas temuan EASA sekaligus hasil audit ICAO yang tertuang dalam Universal Safety Oversight Audit Program (USOAP) kepada regulator di Indonesia. Dengan CAP tersebut EASA memberikan tenggang waktu (60 hari) dan bantuan teknis untuk mengoreksi baik jangka pendek maupun jangka panjang. Tenggang waktu yang diberikan tersebut memang perlu dilengkapi dengan koreksi atau jawaban nyata untuk menjawab temuan tersebut.⁵¹

Akan tetapi sampai batas waktu (60 hari) yang diberikan kepada regulator di Indonesia untuk menjawab Corrective Action Plan (CAP), tidak mendapatkan respon. Regulator di Indonesia telat dalam merespon CAP dan hanya memberikan informasi atau dokumen yang belum dapat menjawab hasil audit EASA sekaligus ICAO pada tahun 2007 dalam Corrective Action Plan (CAP).

Berdasarkan hal tersebut maka EASA memberikan hasil temuan audit EASA yang difokuskan tahun 2007 dan rekomendasi perbaikan dalam Corrective Action Plan (CAP) terhadap Indonesia, kepada Directorate General for Transportation and Energy (DG TREN) untuk dapat dilakukan pembahasan lebih lanjut dikarenakan menyangkut keamanan dan keselamatan penerbangan internasional, khususnya keselamatan bagi warga negara Uni Eropa.

⁵¹ Akses tanggal 28 April 2010, terdapat di <http://www.detiknews.com/read/2007/12/04/075503/86>

Rekomendasi berdasar hasil temuan EASA kepada Directorate General for Transportation and Energy (DG TREN), yaitu:

1. Adanya bukti dari otorita penerbangan sipil Indonesia bahwa kecelakaan yang dialami oleh pengangkut sipil (maskapai) Indonesia terjadi karena para operator (maskapai) tidak memenuhi standar keselamatan (pesawat, SDM, prosedur).
2. Hasil audit yang dilakukan ICAO dan EASA pada tahun 2007 yang melaporkan bahwa kapabilitas otoritas penerbangan sipil Indonesia terhadap pengawasan keselamatan sangat kurang.
3. Kompetensi regulator penerbangan sipil Indonesia dalam melaksanakan dan menegakkan standar keselamatan masih lemah. Serta tidak segera memberikan jawaban atas pertanyaan yang diajukan dalam Corrective Action Plan (CAP).⁵²

European Aviation Safety Agency (EASA) berpedoman pada keselamatan internasional ICAO, dalam hal ini Konvensi Chicago 1944 yaitu konvensi internasional yang mengatur penerbangan sipil internasional dan telah mengikat 190 negara anggotanya, dalam pasal 37 dengan jelas dikatakan bahwa untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan penerbangan negara anggota harus berupaya mengelola penerbangan sipil (personel, pesawat, jalur penerbangan dan

⁵² Akses tanggal 28 April 2010, terdapat di <http://arishu.blogspot.com/2007/12/easa-dan-keselamatan-penerbangan.html>

lain-lain) dengan peraturan, standar, prosedur dan organisasi sesuai dengan standar yang dibuat International Civil Aviation Organization (ICAO).⁵³

Rekomendasi tersebut sesuai dengan prosedur yang kemudian dibawa atau disampaikan kepada Directorate for Transportation and Energy (DG TREN) dan Komisi Eropa (Commission of The European).

C. Peran Directorate for Transportation and Energy (DG TREN) dan Komisi Eropa (Commission of The European)

Setiap negara memiliki regulator penerbangan, Directorate for Transportation and Energy (DG TREN) di UE merupakan salah satunya. DG TREN berperan penting terhadap transportasi salah satunya penerbangan di Uni Eropa, pengambilan keputusan yang berhubungan dengan keadaan atau keselamatan transportasi di UE. DG TREN memiliki fungsi sebagai berikut:

- Perumusan kebijakan nasional, kebijakan pelaksanaan dan kebijakan teknis dibidang transportasi dan energi
- Pelaksanaan urusan pemerintahan dibidang transportasi dan energi
- Pengelolaan aset negara yang berhubungan dengan transportasi dan energi serta menjadi tanggung jawabnya
- Pengawasan dibidang transportasi dan energy
- Penyampaian laporan hasil evaluasi, saran atau rekomendasi dan pertimbangan dibidang transportasi dan energi

⁵³ Akses tanggal 20 April 2010, terdapat di <http://www.icao.int/PIO/>

DG TREN sebagai regulator penerbangan di UE memiliki otoritas untuk dapat memberikan suatu rekomendasi dan juga penjelasan tentang keselamatan penerbangan kepada Komisi Eropa, salah satu pembahasan atau forum tersebut yaitu Air Safety Committee.⁵⁴

Rekomendasi ahli keselamatan penerbangan internasional ICAO (International Civil Aviation Organization) tentang kelayakan keselamatan penerbangan di Indonesia yang masih dianggap kurang memenuhi standar keselamatan internasional. ICAO melakukan safety oversight audit yang dikenal sebagai Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) tentang standarisasi keselamatan penerbangan internasional, dari hasil USOAP tersebut banyak temuan yang didapat oleh ICAO terhadap Indonesia khususnya pada tahun 2000, 2004 dan 2007. Terdapat 121 temuan tersebut merupakan keadaan penerbangan di Indonesia yang masih banyak terjadi kecelakaan penerbangan.⁵⁵

Hasil audit tersebut difokuskan pada tahun 2007. Terdapat 121 kecelakaan atau insiden yang terjadi, 61% dari 69 insiden yang terjadi pada tahun 2007. Sisanya 39% dari 52 insiden yang terjadi antara tahun 2000-2006.⁵⁶

Dengan adanya rekomendasi tersebut otorita penerbangan sipil Uni Eropa atau EASA merespon dengan baik hasil rekomendasi tersebut, mengingat bahwa standarisasi keselamatan penerbangan UE juga berdasarkan standarisasi keselamatan penerbangan internasional yang ditetapkan oleh ICAO.

⁵⁴ Akses tanggal 21 April 2010, terdapat di <http://beritadaerah.com/pesawatindonesiadiijinkanterban>

⁵⁵ Akses tanggal 28 Juli 2008, terdapat di <http://www.detiknews.com/nospaceforpoliticalnegation>

⁵⁶ Akses tanggal 20 April 2010, terdapat di http://www.tribunkaltim.id/dok_garudadilarangterbang

EASA selaku otorita penerbangan sipil UE melakukan audit langsung terhadap penerbangan Indonesia, dengan mengirimkan auditor untuk dapat memeriksa keadaan penerbangan di Indonesia sekaligus hasil temuan USOAP International Civil Aviation Organization (ICAO) yang difokuskan pada tahun 2007.

Rekomendasi EASA kepada Directorate General for Transportation and Energy (DG TREN), yaitu:

1. Adanya bukti dari otorita penerbangan sipil Indonesia bahwa kecelakaan yang dialami oleh pengangkut sipil (maskapai) Indonesia terjadi karena para operator (maskapai) tidak memenuhi standar keselamatan (pesawat, SDM, prosedur).
2. Hasil audit yang dilakukan ICAO dan EASA pada tahun 2007 yang melaporkan bahwa kapabilitas otoritas penerbangan sipil Indonesia terhadap pengawasan keselamatan sangat kurang.
3. Kompetensi regulator penerbangan sipil Indonesia dalam melaksanakan dan menegakkan standar keselamatan masih lemah. Serta tidak segera memberikan jawaban atas pertanyaan yang diajukan dalam Corrective Action Plan (CAP).

Dari hasil audit tersebut didapat bahwa masih terdapat banyak temuan atau kekurangan dalam penerbangan di Indonesia, terlebih tahun 2007. Pada tahun 2007, terdapat 69 insiden kecelakaan penerbangan. Dengan temuan tersebut

EASA menghasilkan suatu keputusan yaitu Corrective Action Plan (CAP), dokumen yang dimaksudkan untuk dapat menjawab temuan EASA yang difokuskan pada tahun 2007 oleh regulator di Indonesia. Batas waktu yang diberikan EASA atas Corrective Action Plan (CAP) tersebut 60 hari.

Namun sampai batas waktu yang diberikan (60 hari), EASA tidak mendapatkan jawaban CAP dari regulator Indonesia. Regulator Indonesia telat menyampaikan CAP dari EASA dan dokumen yang dianggap CAP oleh regulator Indonesia tidak dapat menjawab temuan audit EASA yang difokuskan pada tahun 2007. Dengan hasil seperti itu maka EASA memberikan meneruskan hasil temuan tersebut kepada DG TREN selaku regulator penerbangan UE, untuk dapat diproses dan menghasilkan suatu kebijakan bagi keamanan dan keselamatan penerbangan internasional, khususnya bagi warga negara UE.

DG TREN merespon hasil laporan atau rekomendasi dari EASA. Selanjutnya diadakan forum untuk membahas keselamatan penerbangan yang dilakukan setiap 3 bulan, sekaligus membahas rekomendasi EASA tentang audit ICAO pada Air Safety Committee yang diadakan pada 25-27 Juni 2007, yang merupakan kewenangan DG TREN. Forum tersebut dihadiri oleh Komisi Eropa dan 27 negara anggota UE dan juga EASA.

Dengan forum tersebut DG TREN memberikan penjelasan kepada Komisi Eropa dan 27 negara anggota, dalam forum itu dijelaskan tentang rekomendasi dan temuan ICAO yang kemudian direspon oleh EASA dan melakukan audit

terhadap keadaan penerbangan di Indonesia. Dari rekomendasi tersebut DG TREN berpendapat bahwa:

- Adanya bukti dari otoritas penerbangan sipil di Indonesia bahwa kecelakaan yang dialami oleh operator penerbangan di Indonesia terjadi karena operator penerbangan tersebut tidak memenuhi persyaratan standarisasi keselamatan penerbangan, dalam hal pesawat yang digunakan dan prosedur.
- Adanya bukti terjadi banyaknya kecelakaan merupakan lemah nya regulasi regulator di Indonesia.
- Hasil audit yang dilakukan oleh ICAO pada tahun 2007 yang melaporkan bahwa kapabilitas otoritas penerbangan sipil di Indonesia terhadap pengawasan keselamatan sangat kurang, 69 insiden pada tahun 2007.

Dari ketiga poin tersebut telah memberikan penjelasan tentang kondisi penerbangan di Indonesia. Dalam proses tersebut juga dijelaskan oleh DG TREN tentang hasil audit ICAO yang digunakan sebagai pedoman DG TREN yaitu: lihat tabel 4.1.

Hasil audit tersebut juga memperjelas bahwa implementasi dalam hal pengawasan keselamatan penerbangan yang belum dilakukan secara efektif oleh Indonesia.⁵⁷

⁵⁷ Akses tanggal 21 April 2010, terdapat di <http://www.icao.int/usoap.appendixii>

Setelah fakta-fakta tersebut dijelaskan oleh DG TREN sekaligus didiskusikan bersama dalam forum tersebut. Pada akhirnya keputusan melarang maskapai penerbangan internasional diluar negara anggota UE terbang di wilayah UE merupakan kewenangan Komisi Eropa yang pada akhirnya keluar menjadi European Commission (EC) Regulation, dengan persetujuan Parlemen UE.

Dengan rekomendasi tersebut yang tentunya dijadikan rujukan atau pedoman oleh Komisi Eropa dan juga 27 negara anggota UE berpendapat akhir bahwa keselamatan penerbangan di Indonesia belum memenuhi standarisasi keselamatan internasional.

Dari keseluruhan anggota Uni Eropa yaitu 27 negara, keseluruhan negara anggota setuju dikarena kan keselamatan warga negara anggota Uni Eropa. Hanya Belanda yang sedikit mempermasalahkan keputusan tersebut, namun pada akhirnya Belanda pun setuju dengan keputusan tersebut. Mekanisme yang dianut Komisi Eropa, adanya keputusan untuk melakukan larangan terbang terhadap maskapai negara tertentu cukup diusulkan oleh 2 negara, namun untuk mencabut pelarangan itu harus melibatkan keseluruhan anggota Uni Eropa yang terdiri dari 27 negara.⁵⁸

Kesepakatan tersebut mendapatkan persetujuan dan ditanda tangani Komisioner DG TREN, Komisi Eropa dan 27 negara anggota UE, di implementasikan menjadi European Commission (EC) Regulation No. 787/2007 yang di sah kan pada 4 Juli 2007. Secara resmi UE atas persetujuan Parlemen UE

⁵⁸ Akses tanggal 6 Maret 2008, terdapat di <http://www.google.com/garudadiharapkanbisaterbang>

melalui Komisi Eropa menyatakan bahwa seluruh maskapai penerbangan Indonesia yang jumlahnya 51 maskapai dilarang terbang di wilayah Uni Eropa mulai diberlakukan 6 Juli 2007.⁵⁹

Bahwa untuk menilai tingkat keselamatan penerbangan negara non Uni Eropa, tidak ada standar spesifik akan tetapi mengacu pada standar internasional yang ditetapkan dalam Konvensi Chicago dan berlaku untuk seluruh negara anggota ICAO.⁶⁰

Komisi Eropa merupakan organisasi besar yang didalamnya terdapat lembaga-lembaga seperti DG TREN dan EASA, dimana suatu prosedur kerja yaitu Air Safety Committee yang merupakan kegiatan rutin setiap 3 bulan untuk membahas masalah penerbangan di Uni Eropa, sekaligus rekomendasi ICAO. Pengambilan keputusan yaitu Komisi Eropa dimana terlebih dahulu memahami dan merespon rekomendasi yang diberikan oleh DG TREN dan EASA. Pada akhirnya menghasilkan suatu output atau kebijakan larangan terbang maskapai penerbangan Indonesia. Kebijakan tersebut terlebih dahulu mendapatkan persetujuan dari 27 negara anggota Uni Eropa, sekaligus Parlemen Eropa. Dengan didapatkannya persetujuan yang kemudian diimplementasikan kedalam European Commission (EC) Regulation No.787/2007.

Dalam menetapkan standar keselamatan penerbangan, Uni Eropa menggunakan dua standar, yaitu rekomendasi International Civil Aviation Organization (ICAO) yang merupakan lembaga resmi Perserikatan Bangsa-

⁵⁹ Akses tanggal 29 Maret 2009, terdapat di http://id.wikipedia.org/wiki/Daftar_maskapai

⁶⁰ Akses tanggal 26 Juli 2008, terdapat di <http://kompas.com/read/xml/2008/07/25/1153..larangan>

Bangsa (PBB) dan European Aviation Safety Agency (EASA) yang merupakan otorita penerbangan sipil UE sekaligus lembaga keselamatan penerbangan UE.⁶¹

Sedangkan prosedur umum yang dipakai sebagai dasar sebuah negara dikeluarkan dari larangan terbang, yaitu:

1. Harus ada Corrective Action Plan (CAP) baik dari maskapai penerbangan maupun regulator. Dalam CAP harus tercantum target dan tanggal yang pasti kapan langkah-langkah tersebut akan selesai serta dapat menjelaskan semua temuan audit ICAO dan EASA.
2. Regulator harus memberikan endorsement (pengesahan) terhadap CAP yang dibuat masing-masing maskapai penerbangan.
3. CAP yang dibuat oleh regulator dan maskapai penerbangan harus diserahkan pada Komisi Eropa tepat waktu agar dapat disebarakan ke 27 anggota UE untuk dianalisa.
4. Bersamaan dengan pengiriman CAP, regulator harus mulai melakukan tindakan sesuai dokumen CAP dan jika diperlukan UE bersedia membantu proses implementasinya.
5. Jika semua tindakan yang dilakukan regulator sudah sesuai CAP, barulah UE akan mengirimkan tim teknis untuk memeriksa pelaksanaan dan

⁶¹ Akses tanggal 28 April 2010, terdapat di <http://www.detiknews.com/read/10/melobi-ue-tanpa-arah-hasil-parah>

pencapaian CAP. Jika hasil pemeriksaan sudah sesuai dengan CAP, barulah larangan terbang dicabut.⁶²

Larangan terbang merupakan suatu bentuk perlindungan Uni Eropa bagi warga negaranya. Keselamatan merupakan hak bagi warga negaranya, dan kewajiban UE untuk dapat memberikannya. Standarisasi UE yang selama ini dikenal ketat, pada dasarnya merupakan bentuk dari keseriusan UE untuk dapat memberikan keamanan, kenyamanan, keselamatan sekaligus perlindungan bagi warga negaranya.

Industri penerbangan dapat mendukung kemajuan setiap negara, khususnya dalam sektor perekonomian. Keselamatan penerbangan memang merupakan faktor utama yang harus menjadi acuan industri penerbangan sipil global. Pesawat terbang akan menjadi model transportasi yang aman didunia dan bahkan lebih aman dari sepeda, asalkan semua persyaratan atau standar keselamatan penerbangan yang dibuat oleh organisasi penerbangan sipil dunia (ICAO) dapat diikuti sesuai standar yang berlaku. Salah satunya adalah Uni Eropa yang menerapkan atau berdasarkan Konvensi Chicago 1944 dari International Civil Aviation Organization (ICAO).

⁶² Akses tanggal 21 April 2010, terdapat di <http://www.detiknews.com/ue-ban-indonesia>