

# PENANGANAN PESAWAT UDARA YANG RUSAK DI BANDAR UDARA

Oleh: Yuke Sri Rizki \*)

\*) Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Udara  
Jl. Merdeka Timur No. 5 Jakarta 10110 Telp. (021) 34832944 Fax. (021) 34832968  
e-mail : litbang\_udara@yahoo.co.id

## *ABSTRACT*

*The airport is a place used by aircraft for landing and take off with all its activities. Therefore, to achieve high flight safety, airport operations must comply with specified procedures. One of the problems at the Soekarno-Hatta airport is numbers of damaged aircraft in the apron area that neglected. Besides reducing the prestige as an international airport, it also disrupts the movement of aircraft in operation.*

*The purpose of this study is to conduct observations in the handling of the damaged aircraft on airport movement areas. While the benefit is as input to related parties for the damaged aircraft handling. Process and analysis of this study use qualitative methods through detailed description, exposition, and explanation based on primary and secondary data compilation.*

*This paper review the handling of the damaged aircraft at the Soekarno-Hatta airport. Expected results of this study may provide solution or recommendation in an effort to clean the apron area from aircrafts which no longer operated.*

***Key Word : Handling, Damaged Aircraft, Airport.***

## **I. PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Bandar udara, terutama bandar udara internasional yang memiliki fungsi sebagai pintu gerbang keluar masuknya maskapai internasional merupakan kebanggaan nasional, di mana harus selalu terjaga kemegahan dan ketertibannya sebagai tolok ukur kemajuan dan budaya bangsa.

Bandar udara juga merupakan prasarana penunjang bagi pelayanan jasa penerbangan, tempat dilakukan kegiatan tinggal landas dan pendaratan pesawat udara dengan segala aktifitasnya.

Pada saat ini banyak diberitakan mengenai Bandara Soekarno Hatta yang menjadi tempat tidak nyaman dan tidak terpelihara kebersihannya, di mana kondisi tersebut memiliki kesamaan dengan beberapa bandara internasional Indonesia lain yang memiliki pergerakan pesawat cukup padat, misalnya Bandara Polonia di Medan, Juanda di Surabaya, Ngurah Rai di Bali, dan Sultan Hasanuddin di Makassar.

Bila dilihat dari sisi udara (*air side*), pada saat pesawat mendarat, salah satu pemandangan yang sangat mengganggu adalah berjajarnya sejumlah pesawat yang sudah tidak digunakan lagi berada di tempat parkir yang berdekatan dengan landas hubung

(Taxiway) dan apron. Keberadaan sejumlah pesawat tersebut, bila diteliti sangat mempengaruhi pergerakan pesawat udara di darat dan menambah rawan sisi keselamatan penerbangan.

Dalam SKEP. No. 57/IV/99 tentang pemindahan pesawat udara yang rusak di bandar udara, pada Pasal 2 disebutkan bahwa pemilik atau perusahaan yang mengoperasikan pesawat udara wajib segera melaksanakan pemindahan pesawat udara yang rusak setelah mendapat persetujuan dari Komisi Penelitian Penyebab Kecelakaan Pesawat Udara.

Dalam pelaksanaannya, surat keputusan tersebut belum dapat dilaksanakan dengan lancar, salah satu karena masih menemui berbagai kendala dalam pelaksanaan birokrasi.

Melihat kondisi tersebut, perlu kiranya dibuat suatu kajian mengenai penanganan pesawat udara yang rusak di area pergerakan di bandar udara agar kebijakan yang ada dapat berjalan efektif dan efisien sesuai ketentuan yang berlaku.

## **B. Rumusan Masalah**

Apakah penanganan pesawat udara yang rusak di area pergerakan pesawat di bandar udara telah dapat dilakukan sesuai ketentuan yang berlaku?

## **C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

Tujuan penelitian adalah mengetahui pelaksanaan dalam penanganan pesawat udara yang rusak dan tidak digunakan lagi yang berada di area pergerakan pesawat di bandar udara.

Manfaat penelitian adalah sebagai bahan masukan kepada pihak terkait dalam pelaksanaan penanganan pesawat udara yang rusak agar dapat dilaksanakan dengan lancar sesuai ketentuan yang berlaku.

## **D. Ruang Lingkup**

1. Inventarisasi kebijakan terkait penanganan pesawat udara yang rusak di bandara;
2. Identifikasi sistem dan prosedur dalam penanganan pesawat udara yang rusak;
3. Pengamatan dan wawancara dengan berbagai pihak yang terkait dengan permasalahan di lokasi kajian (Bandara Soekarno Hatta);
4. Inventarisasi dan identifikasi pesawat udara yang rusak di area pergerakan dan sekitarnya di bandar udara;
5. Pembahasan dan evaluasi atas perolehan data primer dan sekunder;
6. Rekomendasi bagi instansi terkait.

# **II. GAMBARAN UMUM**

## **A. Dasar Hukum**

Berdasarkan undang-undang no.15 tahun 1992 yang telah diperbaharui menjadi undang-undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, pada Pasal 217 ayat (1) menyebutkan bahwa setiap bandar udara yang dioperasikan wajib memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan serta ketentuan pelayanan jasa bandar udara.

Dalam Peraturan Pemerintah No. 3 tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, Pasal 35 menyebutkan bahwa untuk kepentingan keamanan dan keselamatan bandar udara, penyelenggara bandar udara menetapkan batas sisi darat dan sisi udara serta mengatur penggunaannya.

Penetapan serta penggunaan sisi darat dan sisi udara dilakukan dengan memperhatikan :

1. Keamanan dan keselamatan penerbangan
2. Kelancaran operasi penerbangan
3. Kelancaran pelayanan jasa kebandarudaraan.

Berdasarkan undang-undang tentang penerbangan tersebut di atas, pada Pasal 206 menyebutkan bahwa Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) sebagaimana dimaksud pada Pasal 202 huruf h, terdiri atas :

1. Kawasan rancangan pendaratan dan lepas landas;
2. Kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan;
3. Kawasan dibawah permukaan transisi;
4. Kawasan dibawah permukaan horizontal dalam;
5. Kawasan dibawah permukaan horizontal luar;
6. Kawasan dibawah permukaan kerucut.

Sesuai butir 1 s/d 6 diatas, untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan, maka dalam Peraturan Pemerintah No. 70 tahun 2001 tentang Kebandarudaraan, ditetapkan kawasan tersebut sebagai kawasan keselamatan operasi penerbangan dengan batas-batas tertentu yang bebas dari penghalang.

Dalam rangka ketertiban, kelancaran dan kelangsungan pengoperasian bandar udara , maka pesawat udara yang rusak di daerah pergerakan dan sekitarnya yang keberadaannya mengganggu operasi penerbangan, harus segera dipindahkan. Untuk melaksanakan ketentuan tersebut, maka pemerintah mengeluarkan SKEP. No. 57/IV/99 tentang pemindahan pesawat udara yang rusak di bandar udara yang mengatur mengenai pemindahan pesawat udara yang mengalami gangguan/atau kerusakan di daerah pergerakan bandar udara dan sekitarnya akibat kecelakaan atau mengganggu operasi penerbangan di bandar udara.

## **B. Definisi**

Berdasarkan SKEP No. 57/IV/99, tentang pemindahan pesawat udara yang rusak di bandar udara, yang dimaksud dengan :

1. Pesawat udara adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara.
2. Bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan /atau bongkar muat kargo dan/pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.

### C. Metode Pengumpulan dan Pengolahan Data

Pengumpulan data primer dilakukan melalui pengisian kuesioner, wawancara, dan pengamatan di lokasi kajian. Data sekunder dihimpun dari berbagai kajian terdahulu, literatur, laporan berkala, dan sebagainya.

Penetapan responden berdasarkan pertimbangan keterkaitannya dengan masalah pokok dan kemampuannya mendalami masalah tersebut.

Pengolahan data dilakukan dengan sistem yang sederhana yaitu berupa tabulasi dengan lajur-lajur pengisian data yang jelas maksudnya.

### D. Metode Analisis Data

Proses pembahasan dan analisis menggunakan metode kualitatif dengan penguraian (deskriptif), pemaparan dan penjelasan secara rinci berdasarkan kompilasi data primer dan sekunder yang telah diolah, di mana akhirnya dapat menghasilkan suatu rekomendasi sesuai tujuan kajian.

## III. HASIL PENELITIAN

### A. Perkembangan Pergerakan Pesawat di Bandar Udara

Pergerakan pesawat, angkutan penumpang dan kargo di Indonesia selama terjadi krisis global pada tahun 2009 pada umumnya tetap mengalami pertumbuhan yaitu rata-rata sebesar 4 %.

Jumlah penumpang yang melalui Bandara Soekarno Hatta pada tahun 2008 mengalami penurunan sebesar 0,67 % yaitu dari 32.458.946 pada tahun 2007 menjadi 32.240.936 penumpang di tahun 2008.

Namun dalam kondisi tersebut, penumpang internasional justru meningkat sebesar 3,66 %. Salah satu sebab kenaikan tersebut adalah beroperasinya operator penerbangan *Australia Jet Star* serta penambahan jalur internasional yang dioperasikan oleh PT. *Batavia Air* dan PT. *Lion Air*. Untuk penumpang dalam negeri terjadi penurunan sebesar 1,19 % disebabkan antara lain karena PT. *Adam Air* berhenti beroperasi sejak April 2007 serta kenaikan harga minyak dunia pada Agustus dan September 2008 yang berdampak pada tingginya harga tiket.

Angkutan Kargo pada tahun 2008 hanya tumbuh 1,73 %, dari kenaikan tersebut, kargo internasional mengalami penurunan 4,7 %, sedangkan kargo domestik tumbuh 9,96 %.

**Tabel 1**  
**Pergerakan Pesawat, Jumlah Penumpang, dan Kargo**  
**Bandara Soekarno Hatta Tahun 2008**

No.	Uraian	Pesawat	Penumpang	Kargo (Kg)
1.	Internasional	48.242	9.057.546	248.352.819
2.	Domestik	201.931	23.154.138	224.032.240
	Total	250.173	32.211.684	472.385.059
	Rata-rata per bulan	20.847	2.684.307	39.365.421

Sumber : PT. AP. II., diolah.

Bandara Soekarno Hatta sebagai bandara Internasional Kelas Utama pada saat ini melayani 17 operator domestik dan 36 operator internasional. Dibandingkan periode tahun sebelumnya, pergerakan pesawat udara internasional dan domestik tahun 2008 mengalami peningkatan dari 248.482 menjadi 250.173 pergerakan, yaitu naik 0,68 %.

Apabila pergerakan pesawat udara diamati mulai tahun 2004, maka kenaikan rata-rata mencapai 1,77 % seperti terlihat pada tabel berikut.

**Tabel 2**  
**Pergerakan Pesawat Udara**  
**Bandara Soekarno Hatta Tahun 2004 s/d 2008**

No.	Tahun	Domestik	Internasional	Total	Kenaikan (%)
1.	2004	190.101	43.184	233.285	-
2.	2005	200.483	41.148	241.631	3,58
3.	2006	202.256	44.609	246.865	2,17
4.	2007	204.338	44.144	248.482	0,66
5.	2008	201.931	48.242	250.173	0,68
Kenaikan rata - rata					1,77

Sumber : PT. AP. II.

Meningkatnya pergerakan pesawat udara dari tahun ke tahun perlu diikuti dengan peningkatan pelaksanaan keamanan dan keselamatan bandar udara, khususnya di area pergerakan pesawat dalam upaya menghindari terjadinya *incident/accident* pesawat udara.

#### **B. Incident dan Accident Pesawat Udara di Bandar Udara**

Bandar udara merupakan prasarana dalam pengoperasian pesawat udara, dalam PP. No. 70 tahun 2001, tentang Kebandarudaraan, pada Pasal 1 disebutkan bahwa bandar udara adalah lapangan terbang yang digunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat cargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.

Dalam penyelenggaraan bandar udara umum, ditetapkan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) yang meliputi :

1. Kawasan pendekatan dan lepas landas ;
2. Kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan ;
3. Kawasan di bawah permukaan horizontal – dalam ;
4. Kawasan di bawah permukaan horizontal – luar ;
5. Kawasan di bawah permukaan kerucut ;
6. Kawasan di bawah permukaan transisi, dan ;
7. Kawasan di sekitar penempatan alat bantu navigasi.

Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) ditetapkan dengan batas-batas tertentu yang bebas dari penghalang. Dalam pelayanan angkutan udara, Bandara Soekarno Hatta mempunyai *panjang landasan 3.660 x 60 m*, *luas apron 471 m x 35 m*, *strip 3.720 m x 300 m dan over run (60 x 60 m)<sup>2</sup>*, dengan kemampuan landasan didarati pesawat B-747-400.

Meningkatnya pergerakan pesawat udara, jumlah penumpang dan angkutan barang dari tahun ke tahun harus diikuti dengan terpenuhinya Standar Keamanan dan Keselamatan Penerbangan Internasional yang ditetapkan oleh ICAO. Demikian pula *Safety Management System (SMS)* perlu dilaksanakan secara konsisten.

Kurang terpenuhinya pelaksanaan keselamatan penerbangan di bandar udara, serta kekurang-taatan penyelenggara bandar udara maupun operator penerbangan dalam mematuhi ketentuan-ketentuan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (CASR) diduga akan memicu timbulnya *incident* maupun *accident* pesawat udara.

Sejumlah *incident/accident* pesawat udara yang terjadi di lingkungan bandar udara pada tahun 2009 adalah sebagai berikut.

**Tabel 3**  
**Incident / Accident Pesawat Udara**  
**Di Bandar Udara Tahun 2009**

Tgl.	Operator	Type Pesawat	Lokasi	Penyebab
16/1	MNA	B-737-400	Bandar S. Hasanudin	Gagal take of karena ban pecah.
29/1	Pelita Air	Heli Super Puma	Pondok Cabe (JKT)	Terguling.
1/2	Riau Air	F-50	H. Fisabililah	Kerusakan roda depan.
20/2	Trigana	Twin Otter	Bioga (Papua)	Tergelincir saat <i>landing</i> .
23/2	Lion Air	MD-90	Hang Nadim (Batam)	<i>Main landing gear</i> tidak berfungsi.
7/3	Riau Air	F-50	Matak (Repri)	Tergelincir di Runway.
9/3	Lion Air	MD-90	Soekarno Hatta	Tergelincir di Runway.
14/6	Express Air	DORNIER-326-100	Bandara Tanah Merah (Papua)	Tergelincir di Runway.
22/6	Lion Air	-	A. Yani (Semarang)	Kehilangan kontrol kemudi saat akan parkir.
6/7	MNA	B-737-400	Frans Kasiepo (Biak)	<i>Engine Failure</i> .
3/9	Batavia	B-737-400	Minangkabau Interna sional Airport (MIA)	RTB roda kiri pesawat lepas saat <i>take off</i> . Pecah ban saat mendarat di MIA dari Jakarta.

Sumber : *Airline/Guntingan Berita*

Dari tabel di atas terlihat bahwa banyak kecelakaan pesawat udara yang terjadi di bandar udara, untuk mengantisipasi dan mencegah terjadi kondisi yang lebih parah maka perlu memenuhi ketentuan KKOP di mana kondisi lingkungan pada saat pendaratan dan lepas landas harus kondusif dan memenuhi ketentuan yang berlaku.

### C. Kondisi Eksisting Penanganan Pesawat yang Rusak Di Bandar Udara

Bandar a Soekarno Hatta, terletak pada koordinat 06° 07'32 lintang selatan dan 106° 39'27 bujur timur, panjang landasan 3.660 m x 60 m, apron yang tersedia adalah 471 m x 35 m.

Pergerakan penumpang pada tahun 2008 mencapai 32,2 juta penumpang, sedang pergerakan pesawat pada tahun yang sama adalah 250.173 pergerakan.

Dari 12 bandar udara yang dikelola PT. Angkasa Pura II, Bandara Soekarno Hatta mempunyai jumlah pergerakan pesawat yang cukup tinggi, yang menghasilkan pendapatan di atas satu triliun per tahun. Melihat prospek ke depan yang cukup baik, bandar udara terbesar di Indonesia itu akan terus dikembangkan.

Pada saat ini terdapat sejumlah pesawat udara yang tidak laik terbang dan dikategorikan sebagai barang rongsokan yang tergeletak di area parkir (*apron*). Pemilik pesawat udara tersebut adalah operator nasional, yang sebagian besar tidak lagi membayar sewa parkir pesawat udara. Melihat kondisi di atas, PT. Angkasa Pura II sebagai penyelenggara bandara perlu melakukan penertiban untuk membersihkan seluruh area parkir (*apron*) dengan cara memindahkan atau membuang pesawat tersebut karena berbagai alasan yaitu :

1. Bandara Soekarno Hatta sebagai pintu gerbang utama keluar/masuk maskapai internasional merupakan kebanggaan nasional yang perlu dijaga citranya baik kemegahan, ketertiban dan kenyamanannya.
2. Keberadaan sejumlah pesawat udara yang sudah tidak beroperasi dalam jangka waktu lama tersebut akan mengganggu pergerakan atau *manouver* pesawat udara lain baik yang akan tinggal landas maupun yang sedang dalam proses pendaratan.
3. Dalam upaya meningkatkan pelayanan yang lebih baik kepada operator penerbangan, seiring pertumbuhan jumlah pesawat udara pada beberapa maskapai yang secara reguler mendatangkan pesawat baru, maka untuk meningkatkan kapasitas apron perlu membersihkan seluruh area parkir (*apron*) yang nantinya akan digunakan untuk perbaikan pesawat yang mengalami kerusakan ringan.

Pemilik pesawat udara yang tidak dioperasikan lagi dalam waktu yang relatif lama yaitu sejumlah operator penerbangan nasional pada umumnya sudah tidak membayar bea parkir pesawat udara sehingga pihak penyelenggara bandara merasa dirugikan. Rata-rata pesawat udara tersebut dalam kondisi tidak memiliki mesin lagi sehingga perlu di upayakan untuk dipindahkan. Pesawat-pesawat tersebut antara lain milik PT. *Wings Air* (8 unit), PT. *Lion Air* (2 unit), PT. *Mandala* (2 unit), PT. *Jatayu* (2 unit), *Bali Air* (2 unit), PT. *Megantara Air* (1 unit), PT. *MNA* (3 unit) dan PT. *Bouraq* (3 unit), (*Kondisi per April 2009*).

#### IV. PEMBAHASAN

Dari pengumpulan dan pengolahan data yang dilakukan pada sejumlah responden yang telah ditentukan, dengan lokasi Bandara Soekarno Hatta, serta menelaah landasan hukum/kebijakan yang berlaku, dilaksanakan analisis sebagai berikut :

##### A. Sistem dan Prosedur Pemandahan Pesawat yang Rusak di Bandar Udara.

Menunjuk SKEP. 57/IV/1999, tentang pemindahan pesawat yang rusak di bandar udara, pada Bab I ketentuan Umum, Pasal 1 menyatakan bahwa :

1. Pemindahan pesawat udara adalah pemindahan pesawat udara yang mengalami gangguan kerusakan di daerah pergerakan bandar udara dan sekitarnya akibat kecelakaan dan / atau mengganggu operasi penerbangan di bandar udara.
2. Pesawat udara yang rusak adalah pesawat udara yang tidak dapat bergerak yang berada pada daerah pergerakan pesawat udara atau sekitarnya di bandar udara karena beberapa

penyebab seperti ban pecah, keluar dari *Runway* atau *taxiway*, sampai pada kecelakaan besar yang mengakibatkan sebagian atau keseluruhan dari bagian pesawat udara tidak berfungsi.

SKEP. 57/IV/1999, pada Bab II mengenai Tugas, Tanggung Jawab, Prosedur dan Peralatan Pesawat Udara, pada Pasal 2 menyatakan bahwa pemilik atau perusahaan yang mengoperasikan pesawat udara diwajibkan segera memindahkan pesawat udara yang mengalami kecelakaan di bandar udara dan sekitarnya setelah mendapat persetujuan dari komisi penelitian penyebab kecelakaan pesawat udara bahwa pesawat udara dapat dipindahkan.

Apabila pemilik pesawat udara atau perusahaan yang mengoperasikan pesawat udara tidak dapat melaksanakan atau lambat dalam pelaksanaan pemindahan pesawat udara, maka penyelenggara bandar udara akan memberitahukan pada pemilik pesawat udara atau perusahaan yang mengoperasikan bahwa pesawat udara tersebut akan segera dipindahkan.

Segala biaya yang diakibatkan dari pelaksanaan pemindahan pesawat udara dibebankan kepada pemilik pesawat udara atau perusahaan yang mengoperasikan. Biaya tersebut tidak termasuk kepada pesawat udara negara.

Tertera pada Pasal 3 bahwa prosedur pemindahan pesawat udara yang rusak meliputi :

1. Penyediaan peralatan pemindah pesawat udara ;
2. Persiapan Tenaga ahli dan tim yang memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemindahan ;
3. Data bandar udara yang telah memiliki peralatan pemindah pesawat udara ;
4. Data instansi yang memiliki peralatan untuk memindahkan pesawat udara.
5. Melakukan koordinasi dengan instansi terkait ;
6. Tindak lanjut dari unit-unit terkait.

Dalam pemindahan pesawat udara, peralatan yang digunakan harus disesuaikan dengan *type* dan kondisi pesawat udara. Peralatan untuk memindahkan pesawat udara terdiri atas peralatan utama dan peralatan pendukung. Peralatan utama yang digunakan untuk tiap jenis pesawat udara antara lain: *pneumatic lifting bags, compressor, portable electrical power unit, general lifting dan hoisting equipment*. Peralatan pendukung yang digunakan adalah untuk pembuatan jalan darurat dan pengangkatan beban yang berat.

Semua peralatan yang digunakan apabila telah berumur lebih dari 15 tahun atau mengalami kerusakan yang mengurangi kemampuannya, harus dilakukan pemeriksaan oleh tenaga ahli atau pabrik pembuatnya.

Pada Pasal 5, diuraikan mengenai prosedur pemindahan pesawat udara yang rusak di daerah pergerakan di bandar udara dengan memperhatikan hal-hal berikut :

1. Keselamatan personel yang terlibat dalam pemindahan pesawat meliputi pakaian dan peralatan keselamatan kerja ;
2. Pemindahan pesawat udara harus mengikuti manual yang dikeluarkan oleh pabrik pesawat udara bersangkutan. Hal tersebut untuk menghindari kerusakan pesawat udara yang lebih parah ;
3. Penutupan landasan pacu dalam waktu sesingkat mungkin (dengan *Notice to Air Man/NOTAM* pada kesempatan pertama) ;
4. Hubungan listrik dan baterai pesawat udara harus diputuskan ;
5. Mengetahui kondisi pesawat udara yang akan dipindahkan ;

6. Mengurangi berat pesawat udara dengan cara mengeluarkan bahan bakar, air dan komponen-komponen yang dapat dilepas ;
7. Pengosongan tangki bahan bakar harus dilakukan sesuai prosedur ;
8. Membersihkan tumpahan cairan yang mudah terbakar disekitar pesawat ;
9. Selama pelaksanaan pemindahan, kendaraan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan-Pemadam Kebakaran (PKP-PK) disiapkan sesuai kebutuhan ;
10. Dilarang merokok di lokasi kecelakaan dan sekitarnya ;
11. Melakukan hubungan komunikasi dengan *Air Traffic System (ATS)* ;
12. Setelah pemindahan selesai, dilakukan pemeriksaan wilayah untuk keselamatan penerbangan ;
13. Sebelum dipindahkan pesawat harus di data dan dibuat dokumentasi dari segala sisi sesuai prosedur.

Pada Pasal 6, menetapkan hal-hal sebagai berikut :

1. Pemindahan pesawat udara dipimpin oleh seorang koordinator.
  - Pada bandara yang diselenggarakan oleh pemerintah, koordinator adalah kepala bandara atau pejabat yang ditunjuk ;
  - Pada bandara yang diselenggarakan oleh BUMN, koordinator adalah kepala cabang atau pejabat yang ditunjuk.
2. Koordinator harus membuat rencana pelaksanaan pemindahan pesawat.
3. Perencanaan pemindahan harus mempertimbangkan karakteristik pesawat udara.

Pasal 7, menetapkan hal-hal sebagai berikut :

1. Pemindahan pesawat yang mengalami kecelakaan dapat dilakukan setelah mendapat ijin dari komisi penelitian penyebab kecelakaan pesawat udara.
2. Bila pesawat atau bagiannya harus dipindahkan sebelum dilakukan penyelidikan maka harus dilakukan :
  - Pemotretan detail sesuai prosedur ;
  - Lokasi/posisi komponen diatas tanah diberi tanda ;
  - Diagram kecelakaan dan goresan-goresan ditanah, dibuat gambar sketsanya;
  - *Cockpit instrument*, lampu indikasi dan posisi saklar tidak boleh dirubah.

Pada Pasal 7 ayat c dinyatakan bahwa pelayanan jasa penyimpanan pesawat udara dihitung berdasarkan berat pesawat udara dalam satuan ton (MTOW) dan satuan waktu per hari.

#### **B. Pelaksanaan Pemindahan Pesawat Udara yang Rusak di Bandar Udara.**

Dalam kajian ini yang dimaksud dengan pesawat udara yang rusak adalah pesawat udara yang sudah tidak dapat dioperasikan lagi. Di Bandara Soekarno Hatta terdapat sekitar 23 unit pesawat yang rusak. Berdasarkan KM.29 tahun 1997, Pasal 7 ayat c di atas, keberadaan pesawat-pesawat tersebut di *apron* seharusnya dikenai bea Pelayanan Jasa Penyimpanan Pesawat Udara (PJP2U), namun kenyataannya sebagian besar pemilik/operator yang mengoperasikan sudah tidak memenuhi ketentuan tersebut.

Dalam kegiatan angkutan udara, salah satu sarana penunjang yang terletak di sisi udara adalah *apron* yang merupakan pelataran/landasan parkir pesawat saat menaikkan/menurunkan penumpang, bagasi dan kargo.

Dengan berjalannya waktu, perkembangan transportasi udara di Indonesia semakin meningkat, terlihat pada berkembangnya jumlah penumpang dari tahun ke tahun. Untuk itu PT. Angkasa Pura II sebagai penyelenggara bandar udara yang membawahi Bandara Internasional Soekarno Hatta memandang perlu melakukan suatu tindakan dalam upaya mengantisipasi berbagai kondisi dan perkembangan di masa depan.

Salah satu upaya adalah membersihkan pesawat rusak dan tidak laik terbang yang tergeletak di *apron*. Pada bulan April 2009 pesawat udara rusak berjumlah 23 unit terdiri atas berbagai type.

Tindakan pembersihan lingkungan *apron* didasari berbagai pertimbangan antara lain :

1. Keberadaan pesawat rusak yang sudah tidak laik operasi dikhawatirkan akan mengganggu pergerakan pesawat udara lain sehingga akan berpengaruh pada keselamatan penerbangan ;
2. Keberadaan pesawat rusak selama jangka waktu relatif lama, sebagian besar tidak lagi membayar sewa penempatan. Kondisi ini dikhawatirkan akan menjadi sarang binatang liar (kucing, burung, ular dsb.) ;
3. Dilihat dari aspek operasional, keberadaan pesawat udara yang rusak akan mengurangi *space apron* dan *parking stand* sehingga mempengaruhi pergerakan pesawat yang datang dan berangkat ;
4. Pada tahun 2009, frekwensi penerbangan haji lebih banyak jumlahnya dengan menggunakan type pesawat yang lebih besar (*wide body*), sehingga memerlukan *space apron/parking stand* yang lebih lapang ;
5. Saat ini sejumlah operator penerbangan telah melakukan regenerasi pesawatnya dengan yang lebih mutakhir dan jumlahnya cukup banyak sehingga frekwensi penerbangan diperkirakan akan meningkat pula dimana ketersediaan *parking stand* yang luas sangat penting.

Sejak pemberitahuan untuk memindahkan pesawat tua dari *apron* Bandara Soekarno Hatta dipublikasikan oleh PT. Angkasa Pura II kepada para pemilik/operator penerbangan yang bersangkutan, telah dilakukan proses pemindahan sesuai prosedur yang berlaku.

Dari 23 pesawat rusak pada mulanya, posisi pada bulan Oktober 2009 menyisakan 8 unit pesawat masih dalam proses penyelesaian pemindahan yaitu :

1. Type HS-7 (2 unit) dibawah operator *Bali Air*, dalam proses penyelesaian administrasi ;
2. Type 737-200 (2 unit) dibawah operator PT. Bouraq. Pada saat ini Penyelesaian belum menemukan kesepakatan karena pesawat yang di agunkan ke bank tersebut masih menunggu penyelesaian administrasi dengan PT. PAN sebagai perusahaan yang mengadakan pesawat tersebut ;
3. Type 737-200 (1 unit) dibawah operator PT. Jatayu saat ini sedang dipersiapkan untuk beroperasi kembali ;
4. Type F-28 (3 unit) dibawah operator PT. MNA, pada saat ini akan melaksanakan proses pelelangan baru, karena pada lelang terdahulu pemenang lelang membatalkan kewajibannya secara sepihak.

Posisi penyelesaian penanganan/*Scrapping* di area parkir/*apron* Bandara Soekarno Hatta terlihat pada tabel dibawah.

**Tabel 4**  
**Pesawat Rusak di Area Parkir / Apron**  
**Bandara Soekarno Hatta per Oktober 2009**

No.	Operator Penerbangan	Jumlah	Type Pesawat	Keterangan
1.	PT. Bali Air	2	HS- 7	Proses administrasi
2.	PT. Bouraq	2	737-200	Proses administrasi
3.	PT. Jatayu	1	737-200	Rencana Terbang
4.	PT. MNA	3	F-28	Dalam proses lelang

Sumber : PT. Angkasa Pura II (Hasil Pengamatan).

Hasil wawancara dengan pihak penyelenggara bandar udara dan Administrator Bandara, diperoleh masukan bahwa proses pemindahan pesawat udara yang rusak di bandar udara telah sesuai dengan prosedur yang tertera dalam SKEP. 57/IV/1999. Administrator bandara sebagai perpanjangan tangan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melakukan pengawasan terhadap semua ketentuan/regulasi yang harus dilaksanakan di bandar udara termasuk dalam memindahkan pesawat udara yang rusak dan melakukan monitoring selama pemindahan pesawat berlangsung.

Pihak administrator bandara juga menjelaskan bahwa tidak ditentukan batas waktu yang jelas sejak pesawat tersebut rusak sampai dilakukan pemindahan, namun bagi perusahaan yang mengoperasikan pesawat tersebut wajib segera melaksanakan pemindahan karena diperkirakan akan mengganggu operasi penerbangan di bandar udara. Dalam hal kewajiban melaksanakan pemindahan tersebut tidak di respon oleh operator yang bersangkutan, maka administrator bandara maupun penyelenggara bandara akan menghubungi pihak operator untuk mengumpulkan informasi tentang alasan dan penyebab/kendala yang dihadapi sehingga pihak regulator atau pihak penyelenggara bandar udara dapat menentukan langkah-langkah selanjutnya.

Kendala pada pesawat rusak yang akan dilakukan pemotongan/*scrapping* adalah bila pesawat masih bersangkutan dengan bank karena pesawat tersebut pengadaannya dengan cara *leasing*, sehingga bila pesawat tersebut akan di *scrapping* maka perlu penyelesaian administrasi terlebih dahulu dengan berbagai pihak yaitu bank, operator yang mengoperasikan pesawat, pemilik pesawat dan asuransi. Oleh karena itu, untuk pesawat rusak/tidak beroperasi lagi namun proses administrasinya belum selesai maka belum akan dilakukan *scrapping* tapi akan dipindahkan sementara ke areal/tempat yang lebih layak sambil menunggu proses penyelesaian administrasi. Semua personel yang terlibat dalam pemindahan pesawat rusak tersebut telah dilengkapi dengan pakaian khusus dan memenuhi ketentuan keselamatan kerja. Sebagai koordinator dalam pemindahan pesawat rusak tersebut adalah general manager bandar udara bersangkutan atau pejabat yang ditunjuk mewakili.

Sebelum proses pemindahan berlangsung, dilakukan pemotretan sesuai prosedur yang berlaku. Pada pemindahan pesawat rusak di Bandara Soekarno Hatta, pemotretan dilakukan tidak terlalu detail karena pada umumnya pesawat tersebut bukan dalam kasus

kecelakaan tapi merupakan pesawat yang sudah tidak dioperasikan lagi. Meskipun sistem dan prosedur yang ada telah dilaksanakan sesuai ketentuan, namun pemindahan pesawat rusak di area Bandara Soekarno Hatta masih terdapat beberapa kendala untuk dicarikan pemecahannya.

Pada mulanya, untuk memberitahukan dan menghimbau para pemilik pesawat rusak, PT. Angkasa Pura II telah berupaya memasang pemberitahuan di lokasi bandar udara yaitu di area darat (*land side*) dan area udara (*air side*). Selain pemberitahuan tersebut, PT. Angkasa Pura II sebagai penyelenggara bandar udara juga menginformasikan melalui media massa ditujukan kepada masing-masing operator pemilik atau yang menguasai pesawat rusak tersebut. Tiga bulan pertama setelah dilakukan pemberitahuan tersebut diatas, beberapa operator penerbangan yang terkait dengan pesawat rusak tersebut telah memberikan tanggapan dan respon untuk menyelesaikan masalah tersebut yaitu PT. *Wings Air*, PT. *Lion Air*, PT. *Mandala Airlines*, dan PT. *Gatari*. Kelima operator telah menyelesaikan kewajibannya memindahkan atau memotong pesawat-pesawat tersebut yang kegiatannya dilakukan diberbagai tempat, dengan cara sementara meminjam lahan dari berbagai pihak di sekitar bandar udara sampai dengan Oktober 2009 sebanyak 15 unit dan masih tersisa 8 unit (tabel 4).

Kendala yang dihadapi adalah kesulitan lahan atau tempat untuk melakukan pemotongan pesawat. Pelaksanaan pemotongan tidak dapat dilakukan di apron bandar udara dimana pesawat tergeletak karena mempertimbangkan berbagai hal diantaranya adalah kebisingan selama proses pemotongan, meningkatnya lalu lintas orang maupun kendaraan pengangkut material pesawat hasil pemotongan, sampah sisa pemotongan, percikan api akibat penggunaan peralatan las, dan sebagainya. Semua kondisi tersebut dikuatirkan akan mengganggu kegiatan operasional pesawat di *airside*.

Sehubungan hal tersebut diatas, perlu diusahakan jalan keluar dengan melakukan koordinasi antara PT. Angkasa Pura II dan unit PKP-PK guna menyediakan lahan untuk aktifitas pemotongan yaitu di area parkir atau di apron PKP-PK. Kendala lain yang dihadapi oleh penyelenggara bandar udara adalah sulit mencari tempat atau area untuk menempatkan pesawat rusak dari apron ke tempat yang lebih layak sambil menunggu penyelesaian administrasi masing-masing pesawat. Untuk hal ini, PT. Angkasa Pura II diharapkan dapat bekerjasama dengan pihak GMF untuk menyediakan lahan guna keperluan tersebut. Pada saat ini pesawat yang masih dalam tahap proses penyelesaian administrasi tersisa 4 unit dan dalam proses lelang adalah 3 unit.

## V. KESIMPULAN DAN SARAN

### A. Kesimpulan

Hasil pembahasan mengenai pemindahan pesawat udara yang rusak di Bandara Soekarno Hatta, dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan di bandar udara dan dalam upaya mengantisipasi berbagai kondisi dan perkembangan dimasa depan, telah dilakukan pemindahan pesawat-pesawat rusak di area pergerakan dan *apron* Bandara Soekarno Hatta yang dilakukan secara bertahap sesuai penyelesaian proses administrasi masing-masing pesawat udara.

2. Dalam memindahkan pesawat-pesawat rusak tersebut, menghadapi kendala antara lain :
  - a. Belum tersedia tempat pemotongan scrapping pesawat rusak sehingga perlu dicarikan tempat untuk aktifitas tersebut;
  - b. Belum tersedia tempat / lahan untuk memindahkan pesawat rusak yang masih dalam proses penyelesaian administrasi.

#### **B. Saran**

1. Dalam pelaksanaan pemotongan / *scrapping* pesawat rusak PT. Angkasa Pura II ber koordinasi dengan unit PKP-PK untuk menyediakan lahan guna aktifitas tersebut. Sehubungan hal tersebut, diharapkan unit PKP-PK dapat bekerja sama dengan pihak penyelenggara bandar udara untuk kegiatan tersebut dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan di bandar udara.
2. Dalam memindahkan sejumlah pesawat rusak yang masih dalam proses penyelesaian administrasi ke tempat yang lebih layak, PT. Angkasa Pura II bekerja sama dengan pihak GMF untuk menyediakan lahan guna keperluan tersebut. Diharapkan kerjasama ini dapat segera terrealisir sehubungan mengembalikan citra Bandara Soekarno Hatta sebagai bandar udara internasional utama Indonesia.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

1. Undang – undang No. 1 tahun 2009, tentang Penerbangan;
2. Peraturan Pemerintah No. 3 tahun 2000, tentang Angkutan Udara;
3. Peraturan Pemerintah no. 3 tahun 2001, tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan;
4. Peraturan Pemerintah No. 70 tahun 2001 tentang Kebandarudaraan;
5. Publikasi di Media massa;
6. SKEP. Dirjen Perhubungan Udara No. SKEP 57/IV/1999, tentang Pemindahan pesawat udara yang rusak di Bandar Udara;
7. Statistik lalu lintas angkutan udara PT. AP. II tahun 2008;
8. Statistik Perhubungan, Departemen Perhubungan Tahun 2006.

#### **UCAPAN TERIMA KASIH**

Penulis mengucapkan terima kasih kepada PT. Angkasa Pura II, Bandara Soekarno Hatta dengan dibantunya pengumpulan data dan Prof. DR. K. Martono, S.H., LL.M. sebagai Mitra Bestari Warta Ardhia Jurnal Penelitian Perhubungan Udara.

#### **BIODATA PENULIS**

\*) Yuke Sri Rizki, Sarjana Administrasi Negara, Peneliti Madya bidang Transportasi Udara di Puslitbang Perhubungan Udara Badan LITBANG Perhubungan.  
Alamat Kantor : Jl. Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat.

