# KEPATUHAN PENUMPANG PT. *LION AIR* RUTE JAKARTA-BATAM TERHADAP PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN

**Oleh: Lukiana *)**
*) 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***

*Air transportation is the most strategic means of transportation other than transportation, in terms of travel time and the distance. As we know at this point the aircraft was affordable rates by the various layers of society, so that the passengers consisted of various groups both upper and lower levels of educational backgrounds vary in which not all know and obey the rules / regulations for passenger aircraft well before the flight or during the flight. The purpose of this study is to determine the level of compliance with the regulations of passenger aircraft flight safety, especially in the aircraft. Results showed that passenger planes in general have been largely understood and abide by the rules and restrictions that apply in supporting of flight safety.*
***Keywords: passenger compliance, regulations, safety flight***

## I. PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Angkutan udara merupakan moda transportasi yang paling strategis dibandingkan transportasi lain, baik dilihat dari waktu tempuh maupun jarak tempuhnya. Dengan berkembangnya perekonomian Indonesia yang semakin membaik, maka sejak tahun 2000 pertumbuhan perusahaan penerbangan terus meningkat, di mana saat ini ada sekitar 21 perusahaan penerbangan nasional berjadwal yang melayani pengguna jasa. Banyaknya operator yang beroperasi menimbulkan persaingan harga tiket, tiket yang murah meningkatkan daya beli masyarakat, di mana pada tahun 2008 pengguna pesawat udara di Indonesia telah mencapai 37,4 juta penumpang. Dalam menyelenggarakan angkutan udara, keselamatan penerbangan merupakan satu hal yang menjadi prioritas pemerintah, untuk itu dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan yang tercantum pada Pasal 396 ayat (1) dan ayat (2) menyebutkan sebagai berikut: (1) Dalam rangka meningkatkan penyelenggaraan penerbangan secara optimal masyarakat memiliki kesempatan yang sama dan seluas-luasnya untuk berperan serta dalam kegiatan penerbangan. (2) Peran serta masyarakat sebagaimana pada ayat (1) berupa : memantau dan menjaga ketertiban penyelenggaraan kegiatan penerbangan; memberikan masukan kepada pemerintah dalam penyempurnaan peraturan, pedoman, dan standar teknis di bidang penerbangan; memberikan masukan kepada pemerintah, pemerintah daerah dalam rangka pembinaan, penyelenggaraan, dan pengawasan penerbangan; menyampaikan

pendapat dan pertimbangan kepada pejabat yang berwenang terhadap kegiatan penyelenggaraan penerbangan yang mengakibatkan dampak penting terhadap lingkungan;

Terjadinya kecelakaan pesawat udara disebabkan karena faktor keselamatan penerbangan dalam pengoperasian pesawat udara kurang diperhatikan, di mana peraturan (regulasi) yang berlaku tidak dilaksanakan sesuai ketentuan, baik oleh perusahaan penerbangan, pihak penyelenggara bandar udara maupun pengguna jasa dan regulator. Salah satu yang dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan pesawat udara adalah perilaku penumpang pesawat udara yang tidak mematuhi ketentuan/regulasi yang berlaku seperti larangan menghidupkan *handphone*, membawa barang terlarang, senjata dan lain-lain. Sebagaimana diketahui pada saat ini tarif pesawat sudah terjangkau oleh berbagai lapisan masyarakat, sehingga penumpang pesawat terdiri atas berbagai golongan baik tingkat atas maupun bawah dengan latar belakang pendidikan berbeda-beda, di mana tidak semuanya mengetahui dan mentaati ketentuan/peraturan bagi penumpang sebelum penerbangan *(pre flight)* maupun di dalam pesawat udara (*in flight*).

Sehubungan hal tersebut untuk terselenggaranya keselamatan penerbangan, perlu dilakukan suatu kajian mengenai kepatuhan penumpang PT. *Lion Air* rute Jakarta-Batam terhadap keselamatan penerbangan.

## B. Rumusan Masalah

Penumpang PT. *Lion Air* belum seluruhnya memahami dan mematuhi peraturan keselamatan penerbangan yang berlaku baik sebelum penerbangan maupun selama penerbangan

## C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Tujuan penelitian adalah memberikan rekomendasi kepada pihak terkait dalam upaya meningkatkan keselamatan penerbangan.

Kegunaan penelitian adalah untuk mengetahui tingkat kepatuhan penumpang PT. *Lion Air* terhadap peraturan keselamatan penerbangan dalam pesawat udara.

## D. Ruang Lingkup

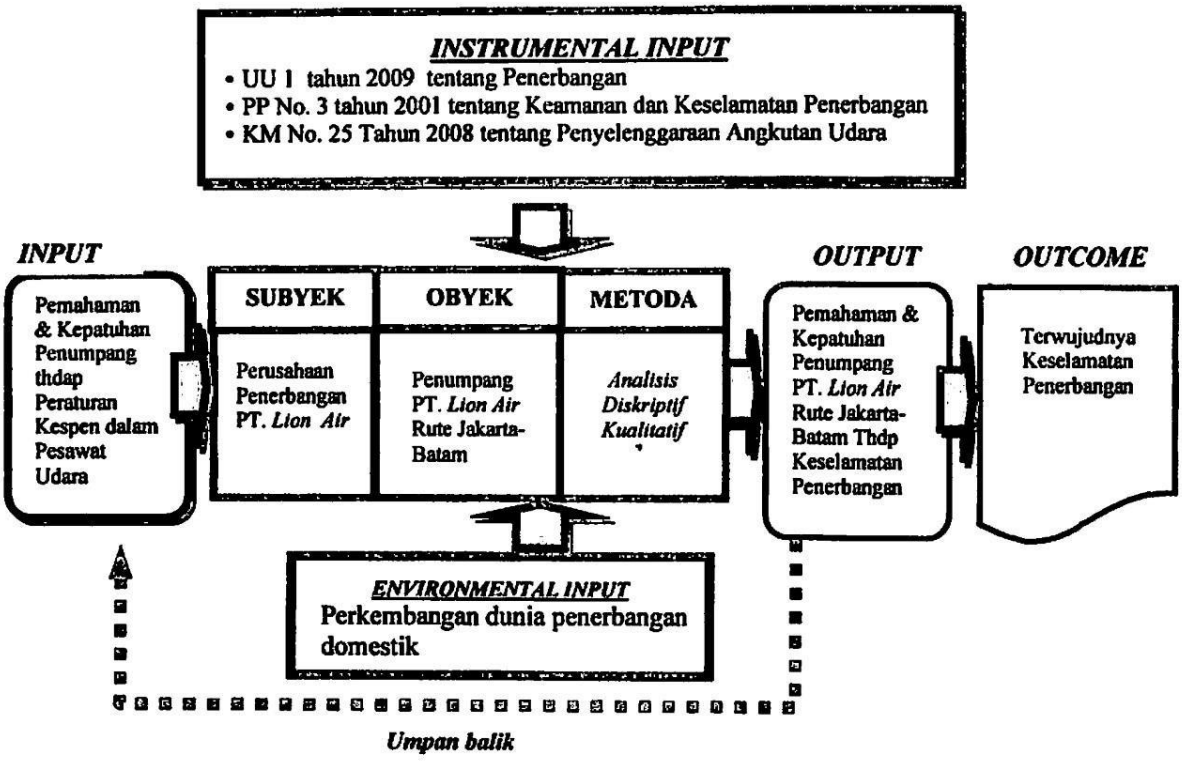
Ruang lingkup kajian yang terkait dengan batasan kepatuhan penumpang PT. *Lion Air* terhadap peraturan keselamatan penerbangan, dengan langkah-langkah :

1. Inventarisasi peraturan-peraturan yang berkaitan dengan kajian;
2. Inventarisasi perkembangan penumpang PT. *Lion Air*;
3. Inventarisasi dan Indentifikasi kecelakaan penerbangan PT. *Lion Air*;
4. Inventarisasi petunjuk keselamatan penerbangan;
5. Mengidentifikasi kepatuhan opini penumpang PT. *Lion Air* rute Jakarta-Batam;
6. Menganalisis tingkat pemahaman dan kepatuhan penumpang PT. *Lion Air* untuk mentaati peraturan keselamatan penerbangan;
7. Rekomendasi

## E. Kerangka Berpikir

- **Pola Pikir**

Pola pikir pengkajian yang digunakan untuk menjelaskan permasalahan secara garis besar (keseluruhan), dapat dilihat pada gambar-1 :




Adapun penjelasan dari pola pikir penelitian ini (Gambar-1) adalah sebagai berikut :

1. **Pemahaman/Kepatuhan Penumpang PT. *Lion Air***

   Melihat kondisi laju pertumbuhan angkutan udara saat ini yang semakin meningkat tentunya diperlukan pemahaman/kepatuhan penumpang terutama pada PT. *Lion Air* yang juga terkait pada keselamatan penerbangan masih kurang sehingga dalam hal ini perlu kajian mengenai pemahaman tersebut.

2. **Tiga Unsur Pendekatan Penelitian**

   - Subyek, yang merupakan unsur pelaku utama yang terlibat dalam permasalahan yang dikaji adalah perusahaan penerbangan PT. *Lion Air*;
   - Objek, yaitu unsur permasalahan yang akan dicarikan solusi pemecahan masalahnya, di mana dalam kajian adalah identifikasi kepatuhan penumpang terhadap keselamatan penerbangan dan sebagai responden adalah penumpang PT.*Lion Air* rute Jakarta-Batam;
   - Metode, yaitu unsur yang digunakan dalam pencarian solusi permasalahan, di mana dalam kajian ini berupa evaluasi kepatuhan penumpang PT. *Lion Air* terhadap keselamatan penerbangan rute Jakarta- Batam.

3. **Instrumental *input* (landasan hukum) dan Pengaruh Lingkungan *Eksternal***

Selain dari ketiga unsur pendekatan tersebut di atas, ada unsur lain yang juga dapat mempengaruhi permasalahan yang dibahas dalam kajian ini, yaitu *instrumental input*, berupa peraturan perundang-undangan nasional mengenai penerbangan dan angkutan udara yang menjadi landasan hukum, serta *environmental input* (pengaruh lingkungan *eksternal)*, yaitu perkembangan dunia penerbangan domestik (*traffic*).

4. **Umpan Balik (*feed-back*)**

Umpan balik (*feed-back*) diperlukan untuk mengetahui berbagai kendala dan permasalahan yang dihadapi, sehingga proses perumusan pemecahan masalah dapat berjalan, yang selanjutnya akan didapatkan butir-butir hasil (*output* dan *outcome*) yang diharapkan dari kajian ini.

5. **Hasil yang diharapkan (*output dan outcome*)**

Hasil yang diharapkan adalah peningkatan kepatuhan penumpang PT. *Lion Air* terhadap keselamatan penerbangan.

## II. DASAR HUKUM

**A.** Peraturan Nasional

1. Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Pasal 4 tentang perlindungan konsumen menyebutkan bahwa konsumen mempunyai hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang atau jasa. Hal ini menunjukan bahwa keselamatan penerbangan merupakan hak mutlak konsumen yang seharusnya diberikan oleh perusahaan penerbangan.
2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
   a. Pasal 54 berbunyi setiap orang di dalam pesawat udara selama penerbangan dilarang melakukan : perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan; pelanggaran tata tertib dalam penerbangan; pengambilan atau pengrusakan peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan, perbuatan asusila, perbuatan yang menggangu ketentraman atau pengoperasian peralatan elektonika yang mengganggu navigasi penerbangan.
   b. Pasal 396 ayat (1) Dalam rangka meningkatkan penyelenggaraan penerbangan secara optimal masyarakat memiliki kesempatan yang sama dan seluas-luasnya untuk berperan serta dalam kegiatan penerbangan. (2) Peran serta masyarakat sebagaimana pada ayat (1) berupa : memantau dan menjaga ketertiban penyelenggaraan kegiatan penerbangan; memberikan masukan kepada pemerintah dalam penyempurnaan peraturan, pedoman, dan standar teknis di bidang penerbangan; memberikan masukan kepada pemerintah, pemerintah daerah dalam rangka pembinaan, penyelenggaraan, dan pengawasan penerbangan; menyampaikan pendapat dan pertimbangan kepada pejabat yang berwenang terhadap kegiatan penyelenggaraan penerbangan yang

mengakibatkan dampak penting terhadap lingkungan; melaporkan apabila mengetahui terjadinya ketidaksesuaian prosedur penerbangan, atau tidak berfungsinya peralatan dan fasilitas penerbangan; melaporkan apabila mengetahui terjadinya kecelakaan atau kejadian terhadap pesawat udara; mengutamakan dan mempromosikan budaya keselamatan penerbangan; dan/atau melaksanakan gugatan perwakilan terhadap kegiatan penerbangan yang mengganggu, merugikan, dan/atau membahayakan kepentingan umum;

c. Pasal 397 menyatakan bahwa peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 396 ayat (1) dapat dilakukan secara perseorangan, kelompok, organisasi profesi, badan usaha, atau organisasi kemasyarakatan lain sesuai dengan prinsip keterbukaan dan kemitraan.

3. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 Pasal (1) menyatakan bahwa keamanan dan keselamatan penerbangan adalah kondisi untuk mewujudkan penerbangan dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan.
4. Keputusan Menteri Nomor 25 Tahun 2008 Pasal 1 ayat (1) menyatakan bahwa angkutan udara adalah kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.

## III. METODE PENELITIAN

### A. Tempat dan Waktu Penelitian

Opini penumpang di laksanakan di terminal I A Bandara Soekarno-Hatta pada bulan Nopember 2009. Populasi dalam penelitian ini adalah penumpang PT. *Lion Air* rute Jakarta – Batam, sampel responden opini penumpang berjumlah 60 (enam puluh) orang.

### B. Sifat Penelitian

Metode yang digunakan dalam kajian ini dengan melakukan pendekatan analisis deskriptif kualitatif yaitu mengevaluasi pemahaman dan kepatuhan penumpang terhadap barang bawaan dalam upaya peningkatan keselamatan penerbangan.

### C. Metode Pengumpulan Data

Untuk dapat menganalisis permasalahan terlebih dahulu melakukan identifikasi dan inventarisasi data yang dibutuhkan, data yang dikumpulkan adalah data primer dan data skunder. Pengambilan data primer melalui survei menggunakan kuesioner tertutup dan wawancara tidak struktur, tujuan penyebaran kuesioner adalah untuk mengetahui tingkat kepatuhan dan pemahaman penumpang terhadap keselamatan penerbangan rute Jakarta – Batam.

### D. Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan dalam kajian ini adalah análisis deskriptif kualitatif dengan menggunakan tabulasi data dan informasi yang diperoleh dari hasil

kompilasi data opini responden dan wawancara tidak terstruktur terhadap pemahaman dan kepatuhan terhadap keselamatan penerbangan.

## IV. HASIL PENELITIAN

A. Pengumpulan Data

1. Perkembangan pergerakan pesawat, penumpang dan bagasi rute Jakarta-Batam mengalami kenaikan pada tahun 2007, sedangkan pada tahun 2008 mengalami penurunan dapat dilihat pada tabel-1.

Tabel 1
Angkutan Udara Jakarta-Batam
Tahun 2004-2009

| NO. | TAHUN | PESAWAT | | PENUMPANG | | BAGASI | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | DTG | BRK | DTG | BRK | DTG | BRK |
| 1 | 2004 | 5.215 | 5.197 | 531.049 | 471.457 | 5.441901 | 4.774.381 |
| 2 | 2005 | 6.274 | 6.447 | 612.036 | 547.303 | 5.578.635 | 5.188.737 |
| 3 | 2006 | 6.151 | 6.101 | 658.359 | 584.664 | 6.312.686 | 5.419..605 |
| 4 | 2007 | 5.554 | 5.609 | 648.601 | 622.399 | 6.843.697 | 6.532.732 |
| 5 | 2008 | 4.641 | 4.728 | 539.953 | 526.978 | 5.327.972 | 5.037.041 |
| 6 | 2009* | 2.257 | 2.241 | 175.408 | 258.565 | 2.260.769 | 2.422.010 |

*Sumber : PT. PAP II, Tahun 2009*
**) posisi Juli 2009*

2. Pergerakan pesawat, angkutan penumpang dan bagasi PT. *Lion Air* tahun 2008 rute Jakarta-Batam dapat dilihat pada tabel-2. Dari tabel tersebut terlihat bahwa jumlah penumpang tahun 2008 mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya.

Tabel 2
Angkutan Udara PT. *Lion Air* Rute Jakarta-Batam
Tahun 2004-2009

| No | Tahun | Pesawat | Penumpang | Bagasi |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 2004 | 28,164 | 4.020.646 | 53.808.476 |
| 2 | 2005 | 23,384 | 3.435.504 | 1.706.722 |
| 3 | 2006 | 27,801 | 4.153.657 | 2.055.603 |
| 4 | 2007 | 29,065 | 4.562.104 | 2.220.055 |
| 5 | 2008 | 41,555 | 6.684.790 | 80.439.383 |
| 6 | 2009*) | 28,360 | 4.328.022 | 40.916.621 |

*Sumber : PT. PAP II, Tahun 2009*
**) Posisi Juli 2009*

3. Kecelakaan Penerbangan

Jumlah kecelakaan penerbangan di Indonesia dari tahun 2001 sampai dengan tahun 2006 relatif meningkat, hal ini tidak dapat dibiarkan karena selain menimbulkan kerugian material serta penderitaan dan kesedihan sanak keluarga korban, kecelakaan-kecelakaan itu akan berdampak serius bagi perusahaan penerbangan.

Salah satu dampaknya adalah hilangnya kepercayaan pengguna jasa penerbangan, baik penumpang domestik maupun para penumpang Internasional selain kerugian material bagi perusahaan yang bersangkutan. Kecelakaan penerbangan berdasarkan airlines dapat dilihat pada tabel-3.

Tabel 3
Data Kecelakaan Penerbangan Sipil di Indonesia
Berdasarkan *Airlines Operator* Tahun 2000-2007

| No. | Airlines Operator | Tahun kejadian kecelakaan penerbangan | | | | | | | | Jumlah |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007** | |
| 1 | Garuda Indonesia | 2 | 5 | 6 | 3 | 2 | 1 | 3 | 1 | 23 |
| 2 | Merpati Nusantara | 3 | 3 | 2 | 3 | - | 4 | 2 | - | 17 |
| 3 | Mandala Airlines | - | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 4 | - | 13 |
| 4 | Lion Mentari Airlines | - | - | 2 | 1 | 2 | 1 | 3 | - | 9 |
| 5 | Metro Batavia | - | - | - | - | - | - | 3 | 1 | 4 |
| 6 | Adam Skyconnection | - | - | - | - | - | 1 | 3 | 2 | 6 |
| 7 | Express Air | - | - | - | - | - | 1 | | - | 1 |
| 8 | Wings Abadi | - | - | - | | - | 2 | 1 | - | 3 |
| 9 | Sriwijaya Air | - | - | - | | - | - | 2 | - | 2 |
| 10 | Bali Air | - | - | - | 1 | - | - | - | - | 1 |
| 11 | Bouraq Airlines | - | 4 | 1 | 1 | 2 | - | - | - | 8 |
| 12 | AW Air | 1 | - | | | - | - | - | - | 1 |
| 13 | Star Air | - | - | | 1 | - | - | - | - | 1 |
| 14 | Deraya Air Taxi | - | 3 | | 1 | - | - | - | - | 4 |
| 15 | Dirgantara Air Services | 1 | 2 | 1 | | 1 | 3 | 3 | - | 11 |
| 16 | Pelita Air Services | | 1 | 3 | 1 | | 2 | | | 7 |
| 17 | SMAC | | 1 | 1 | | | 1 | | | 3 |
| 18 | Trigana Air Service | | | 3 | 1 | | | 5 | | 9 |
| 19 | Indonesia Air Transport | | | | 1 | | | | | 1 |
| | Jumlah | 7 | 21 | 20 | 17 | 8 | 18 | 29 | 4 | 124 |

*Sumber: Database KNKT dan Civil Aircraft Register-DSKU*
*Catatan: ** Data terakhir KNKT pada bulan Pebruari 2007*

5. Panduan Keselamatan Dalam Penerbangan

Kecelakaan dalam dunia transportasi udara disebabkan oleh beberapa faktor baik dari kesalahan manusia maupun dari faktor alam, dalam setiap penerbangan diharuskan adanya demo keselamatan penerbangan. Demo ini dapat dilakukan oleh awak kabin atau ditampilkan dalam video yang ada dalam kabin pesawat, kebanyakan perusahaan penerbangan di Indonesia tidak memiliki video dalam kabin sehingga demo yang mirip pantomim diberikan sesaat sebelum lepas landas. Penjelaskan dengan rinci apa yang harus dilakukan bila terjadi keadaan darurat dan juga fasilitas apa saja yang ada dalam pesawat udara

a. Lampu petunjuk

Saat ini hampir semua penerbangan di dunia adalah penerbangan bebas rokok, lampu akan tetap menyala selama dalam penerbangan jika ada orang merokok dan di dalam tolilet pun ada *smoke detector.*

b. Lampu tanda kenakan sabuk pengaman

Lampu akan menyala selama lepas landas dan mendarat, juga akan menyala pada saat memasuki cuaca yang kurang baik atau jika kemungkinan terjadi turbulensi, penumpang sebaiknya tidak melepaskan sabuk pengaman saat lampu menyala. Sekalipun cukup berbahaya, awak kabin mungkin tidak duduk pada saat lampu ini menyala, tapi mereka cukup terlatih untuk kembali ke tempat duduk mereka dengan cepat pada saat ada aba-aba khusus.

c. Pintu darurat

Membuka pintu darurat adalah tanggung jawab awak kabin, dalam keadaan darurat penumpang perlu mencapai pintu darurat yang terdekat, penumpang yang mampu membuka pintu darurat boleh duduk di dekat pintu darurat, yang tidak boleh duduk dekat pintu darurat antara lain:

1) Orang yang sudah tua dan butuh bantuan;
2) anak-anak;
3) orang sakit;
4) orang dengan mental terbelakang;
5) orang dengan kursi roda;
6) orang cacat secara fisik termasuk tunanetra.

d. Tekanan udara dalam kabin

Di ketinggian jelajah pesawat udara tekanan *atmosfir* tidak cukup untuk menekan udara ke dalam paru-paru manusia untuk bernafas, oleh karena itu, dipasang alat pengatur tekanan udara. Biasanya perangkat ini mempunyai beberapa lapis cadangan. Tetapi jika perangkat ini tidak berfungsi maka akan terjadi keadaan darurat. Dalam keadaan darurat topeng oksigen akan jatuh dari langit-langit dan dapat digunakan secepatnya. Jika penumpang membawa anak kecil atau orang tua, maka pakai topeng terlebih dahulu untuk penumpang sendiri sebelum menolong yang lain, ekstra oksigen untuk bayi dan anak. Di atas kursi penumpang ada masker oksigen yang akan turun jika pesawat kehilangan tekanan udara. Untuk baris kursi yang berjumlah 2 misalnya, maka akan ada 3 *masker oksigen*. Masker tambahan ini digunakan untuk bayi yang digendong oleh orang dewasa. Jadi jangan sampai ada 2 orang bayi yang digendong di atas kursi yang berjajar.

e. Mendarat darurat

Untuk keselamatan dalam keadaan pesawat akan mendarat darurat maka penumpang supaya mengikuti petunjuk sebagai berikut;

1) Tegakkan sandaran kursi untuk memudahkan bangun dari kursi dan tidak menghalangi penumpang yang duduk di belakang.
2) Ikuti perintah awak kabin saat sebelum mendarat dan akan diberi aba-aba untuk merunduk. Biasanya pada waktu penerbang memberi aba-aba *"Brace For Impact"*.
3) Apabila terjadi kebakaran penumpang keluar pesawat dengan menunduk dan merangkak karena oksigen akan berkumpul di bagian bawah asap.
4) Pesawat mendarat darurat atau berhenti secara darurat maka penumpang akan dievakuasi, ada kemungkinan penumpang harus meloncat menggunakan perosotan karet *(slide)*. Pemahaman yang harus diberikan kepada penumpang sebagai berikut :

- Meminta untuk melupakan dan meninggalkan barang-barang ditanamkan bahwa keselamatan penumpang lebih penting.
- Melepaskan sepatu, terutama sepatu yang tajam karena dapat merobek *slide,* melukai orang lain atau penumpang sendiri dan menyebabkan yang bersangkutan tersangkut di *slide.*
- Jika meloncat ke air, jangan kembangkan jaket pengaman didalam kabin, kembangkan sebelum meloncat.
- *Slide* yang digunakan untuk meloncat dapat dipakai sebagai perahu karet. Awak kabin akan membantu penumpang naik ke *slide* setelah dilepaskan dari badan pesawat.

5) Baca panduan keselamatan bergambar, lihat tipe pesawat yang tertulis dan pastikan sama dengan tipe pesawat yang dinaiki.
6) Perbedaan antara satu pesawat dengan pesawat lain cukup tajam, karena pintu darurat setiap jenis pesawat berbeda. Bahkan tipe pesawat yang sama mempunyai kemungkinan pintu yang berbeda. Contohnya; pesawat Fokker 100 yang digunakan oleh *Sempati Air* pada masa jayanya, memiliki pintu darurat di belakang yang tidak dimiliki oleh pesawat Fokker 100 yang digunakan oleh *Merpati Airlines*.
7) Toilet tidak boleh digunakan selama lampu tanda kenakan sabuk pengaman dinyalakan dan masih berada dalam toilet ketika lampu tersebut menyala.

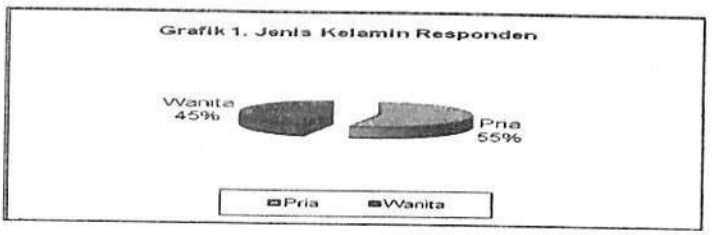
## B. Hasil Pengolahan Data

Dalam kajian ini analisis dan pembahasan berdasarkan hasil pengumpulan data, baik data primer maupun data sekunder yang dikumpulkan melalui kuesioner maupun wawancara tidak terstruktur kepada pihak-pihak yang diperkirakan mengetahui permasalahan yang terkait dalam kajian ini, diantaranya adalah pejabat operator PT. *Lion Air* di lapangan dan penyelenggara bandar udara (PT. Angkasa Pura II). Dari penyebaran kuesioner kepada responden (penumpang) PT. *Lion Air* rute Jakarta-Batam terkumpul sebanyak 60 kuesioner yang memenuhi syarat. Pertanyaan yang diajukan meliputi : karakteristik responden dan tingkat pemahaman serta kepatuhan penumpang terhadap keselamatan penerbangan sesuai regulasi yang berlaku.

Karakteristik Responden.

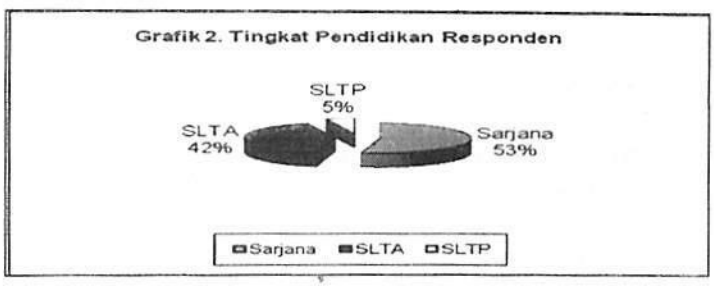
a. Jenis Kelamin

Dari 60 jawaban responden 33 orang (55 %) pria sedangkan responden wanita berjumlah 27 orang (45 %), Uuntuk lebih jelasnya dapat dilihat pada grafik 1



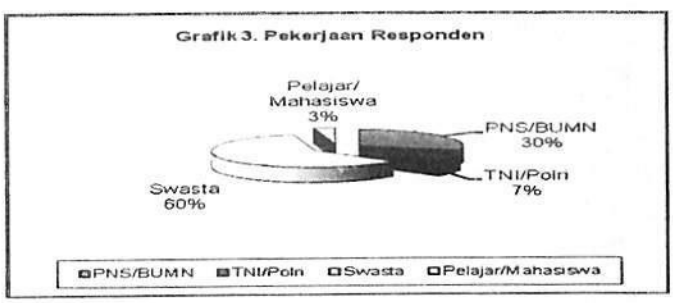
b. Pendidikan

Karakteristik tingkat pendidikan responden terbanyak pada pendidikan Sarjana sebanyak 32 orang (53%), SLTA sebanyak 25 orang (42%), SLTP sebanyak 3 orang (5%) dan yang perpendidikan SD tidak ada. Hal ini dapat dilihat pada grafik 2.




c. Pekerjaan

Karakteristik jenis pekerjaan responden terdiri dari; PNS/BUMN, TNI, Swasta dan Pelajar/Mahasiswa. Untuk jenis pekerjaan responden terbanyak sebagai PNS/BUMN sebanyak 18 orang (30%), sebagai TNI/Polri sebanyak 4 orang (7%), Swasta sebanyak 36 orang (60%) dan Pelajar/Mahasiswa sebanyak 2 orang (3%), terlihat jenis pekerjaan pada grafik 3




## V. PEMBAHASAN

### A. Tingkat Kepatuhan Penumpang Terhadap Keselamatan Penerbangan

Hasil Rekapitulasi tingkat persentasi pemahaman dan kepatuhan penumpang terhadap keselamatan penerbangan pada perusahaan penerbangan PT. *Lion Air* rute Jakarta - Batam, dapat dilihat dalam tabel 4.

**Tabel 4**
**Rekapitulasi Tingkat Pemahamam Penumpang**
**Terhadap KeselamatAn penerbangan**

| NO | TINGKAT PEMAHAMAN PENUMPANG | Pilihan | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Ya | % | Tidak | % |
| 1. | Mengetahui UU N0.1 Th. 2009 tentang Penerbangan Pasal 54 dan Pasal 396 (4) | 48 | 80 | 12 | 20 |
| 2. | Memahami & mengetahui hal-hal yang dilarang & diharuskan dalam penerbangan | 42 | 70 | 18 | 30 |
| 3. | Mematuhi untuk tiba di bandara 2 jam sebelum keberangkatan | 38 | 63 | 22 | 37 |
| 4. | Ketentuan bahwa seluruh barang bawaan diperiksa melalui X-Ray | 57 | 95 | 3 | 5 |
| 5. | Mematuhi berat bagasi tercatat sesuai dengan ketentuan yang berlaku | 55 | 92 | 5 | 8 |
| 6. | Mematuhi bagasi kabin baik berat maupun bentuknya, sesuai ketentuan yang berlaku | 52 | 87 | 8 | 13 |
| 7. | Mematuhi mengenakan sabuk pengaman dalam penerbangan | 56 | 94 | 4 | 6 |
| 8. | Memperhatikan peragaan pramugari penggunaan alat pelampung dan oksigen | 49 | 82 | 11 | 18 |
| 9. | Himbauan membaca buku petunjuk kespen yang telah disediakan | 46 | 77 | 14 | 23 |
| 10. | Larangan menggunakan alat elektronik selama dalam penerbangan | 53 | 88 | 6 | 12 |
| 11. | Mengetahui keberadaan pintu-pintu darurat dalam pesawat | 52 | 87 | 8 | 13 |

*Sumber : Hasil pengolahan data kuesioner*

Persentasi pengisian kuesioner penumpang terhadap pengetahuan, pemahaman dan kepatuhan penumpang terhadap keselamatan penerbangan diuraikan sebagai berikut:

a. **Pengetahuan terhadap peraturan**
Tingkat pengetahuan penumpang terhadap UU No.1 Tahun2009 Pasal 54 dan Pasal 396 ayat 4 bahwa penumpang ikut bertanggung jawab dalam penyelenggaraan keselamatan penerbangan sebesar 80 % penumpang mengetahui peraturan dan hanya 20 % yang tidak mengetahui peraturan.

b. **Memahami dan mengetahui yang dilarang/diharuskan selama dalam penerbangan**
Tingkat pemahaman penumpang yang dilarang/diharuskan selama dalam penerbangan terlihat sebesar 70 % penumpang mengetahui dan memahami isi peraturan dan hanya 30 % yang tidak memahami isi peraturan.

c. **Mematuhi untuk tiba di bandara 2 jam sebelum keberangkatan**
Kepatuhan penumpang tiba di bandara 2 jam sebelum keberangkatan adalah 63 % karena penumpang memahami keberangkatan pesawat mempunyai jadwal

penerbangan yang tepat sedangkan 37 % penumpang menjawab belum tiba di bandara.

d. **Ketentuan bahwa seluruh barang bawaan diperiksa melalui *X-Ray***
Jawaban mengenai barang bawaan diperiksa melalui *X-Ray* dan *Gate Detektor* yang menjawab ya sebesar 95 % sedangkan yang menjawab tidak sebesar 5 %. Fasilitas pemeriksaan penumpang dan barang telah sesuai peraturan dan ketentuan internasional mempunyai sensor sangat jelas terhadap penumpang dan barang yang dibawa, sehingga seluruh penumpang harus terdeteksi melalui alat ini untuk menghindari masuk/keluamya barang-barang terlarang dan barang berbahaya melalui bandar udara.

e. **Mematuhi berat bagasi tercatat sesuai ketentuan yang berlaku**
Jawaban mengenai berat bagasi sesuai dengan ketentuan yang berlaku yang menjawab ya 92 % sedangkan yang menjawab tidak sesuai adalah 8 %, karena kalau penumpang membawa barang melebihi dari peraturan yang ditentukan akan ditinggal atau dikirim melalui kargo

f. **Mematuhi ketentuan bagasi kabin baik berat maupun bentuk sesuai ketentuan yang berlaku**
Jawaban mengenai berat dan bentuk bagasi kabin yang dibawa penumpang telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Yang menjawab Ya sebanyak 87 % sedangkan yang menjawab tidak adalah 13 %.

g. **Mematuhi mengenakan sabuk pengaman dalam penerbangan**
Jawaban penumpang dalam mematuhi mengenakan sabuk pengaman selama dalam penerbangan rata-rata sangat tinggi, yaitu sebesar 93 % sedangkan yang tidak mematuhi hanya sebesar 7 %. Tingginya kepatuhan mengenakan sabuk pengaman karena para responden menyadari bahwahal ini sangat terkait dengan keselamatan.

h. **Memperhatikan peragaan pramugari tentang penggunaan alat pelampung dan oksigen**
Jawaban penumpang dalam memperhatikan peragaan pramugari dalam cara menggunakan alat pelampung dan oksigen, terlihat sebesar 82 % mengikuti peragaan, sedangkan 18 % tidak mengikuti peragaan.

i. **Membaca buku petunjuk keselamatan penerbangan yang telah disediakan**
Jawaban penumpang yang membaca petunjuk keselamatan penerbangan, terlihat sebesar 87 % penumpang membaca buku petunjuk dan 23 % penumpang tidak membaca buku petunjuk. Angkutan udara mempunyai peraturan dan pedoman internasional, berteknologi tinggi dan mempunyai resiko kecelakaan sangat tinggi sehingga penumpang berkewajiban dan ikut bertanggung jawab dalam keamanan dan keselamatan penerbangan. Untuk itu penumpang dalam pesawat udara dihimbau untuk dapat membaca buku/tuntunan cara menyelamatkan diri dalam kondisi darurat yang terdapat pada sandaran kursi masing-masing dimana buku petunjuk tersebut berada sesuai dengan tipe masing-masing pesawat yang digunakan saat itu.

j. **Larangan menggunakan alat elektronik selama penerbangan**
Jawaban mengenai tingkat pemahaman larangan penggunaan alat elektronik dalam pesawat dapat membahayakan keselamatan penerbangan, terlihat sebesar 88 % paham penggunaan alat elektronik dapat membahayakan keselamatan penerbangan dan 12 % menyatakan tidak membahayakan keselamatan penerbangan.

k. **Mengetahui keberadaan pintu-pintu darurat dalam pesawat**
Jawaban mengenai tingkat pemahaman penumpang atas keberadaan pintu darurat dalam pesawat sebanyak 87 % paham karena kondisi interior dan letak pintu darurat umumnya setiap pesawat tidak jauh berbeda sedangkan yang menjawab tidak paham sebanyak 13 %.

B. Dari hasil pengolahan data yang didapatkan bahwa penumpang PT. *Lion Air* Jakarta-Batam sebagian besar sudah memahami dan mematuhi peraturan yang telah ditentukan, terlihat penumpang datang ke bandar udara 2 jam sebelum keberangkatan dan sebagian besar penumpang melewati pemeriksaan dengan X-*Ray* dan *Gate Detektor* di mana fasilitas pemeriksaan penumpang dan barang sesuai peraturan dan mempunyai sensor sangat jelas terhadap penumpang dan barang yang dibawa. Pengelola bandara berkewajiban dan bertanggung jawab dalam pemeriksaan penumpang dan barang sesuai dengan peraturan dan standar operasi prosedur (SOP) yang telah ditetapkan. Sedangkan berat bagasi dan bagasi kabin sebagian besar penumpang sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Sejumlah penumpang membaca buku petunjuk yang telah disediakan di dalam pesawat dan mengikuti peragaan pramugari mengenai cara menggunakan alat pelampung dan oksigen serta mengetahui letak keberadaan pintu-pintu darurat.

Pemahaman larangan penggunaan alat elektronik yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan karena dapat mengacaukan frekuensi dan signal komunikasi antara pilot pesawat dengan petugas *Air Traffic Control* (ATC) di tower bandara, sehingga dapat mengganggu informasi yang diterima pilot selama melakukan penerbangan. Sebagian yang tidak setuju atas larangan tersebut karena penumpang tidak mengerti dan memahami hubungan signal dan frekuensi komunikasi antara pilot dengan petugas ATC. Penumpang yang dominan mengetahui dan memahami peraturan keselamatan penerbangan terkait dengan tingkat pendidikannya, semakin tinggi pendidikan responden semakin rendah merespon peraturan dan larangan yang berlaku, serta minat membaca masing-masing penumpang tersebut saat berada dalam pesawat.

Dari hasil pengolahan data hasil wawancara tidak terstruktur, terlihat bahwa sebagian besar penumpang pesawat pada umumnya telah memahami dan mematuhi berbagai keharusan dan larangan yang diberlakukan oleh operator penerbangan sehubungan untuk terselenggaranya penerbangan yang selamat sampai tujuan. Hal tersebut dapat terlihat pada tabel 5, di mana yang cenderung mendukung keselamatan penerbangan dengan jawaban "Ya" rata-rata 83 % dan yang cenderung tidak terlalu memperhatikan keselamatan penerbangan rata-rata hanya 17 %. Kelompok yang kurang memperhatikan keselamatan penerbangan umumnya pengguna angkutan udara yang baru saat itu naik pesawat sehingga belum mengetahui banyak mengenai tata tertib keselamatan penerbangan. Kelompok lain yang kurang respon atas keselamatan

dalam penerbangan adalah kelompok menengah kebawah yang saat ini baru berkesempatan untuk menggunakan moda ini karena adanya tarif murah/tarif promosi dimana kelompok ini masih menganggap bahwa transportasi ini adalah barang mewah dan pasti terjamin keselamatannya, sehingga golongan ini lebih baik menikmati perjalanannya, tidak tertarik untuk berfikir lebih jauh mengenai hal-hal/ketentuan keselamatan penerbangan.

Dari hasil pengolaha data dan pembahasan di atas, hanya 17 % penumpang dari sempel yang diambil kurang tetarik untuk memahami pentingnya mematuhi ketentuan dan larangan yang berlaku. Untuk itu piperlukan upaya baik dari pihak regulator sebagai pembina dan pembuat kebijakan maupun pihak operator/maskapai penerbangan sebagai penyedia jasa untuk melaksanakan sosialisasi kepada masyarakat umum melalui berbagai cara, diantaranya :

- Pemasangan poster-poster ditempat-tempat strategis diarea bandar udara;
- Tayangan film/publikasi di media elektronik;
- Artikel/informasi di media cetak;
- Pada tipe pesawat tertentu yang dilengkapi pesawat TV ditayangkan film publikasi dengan tema yang terkait ketentuan keamanan dan kesematan penerbangan.

## VI. PENUTUP

### A. KESIMPULAN

1. Hasil penilaian dan jawaban responden serta observasi mengenai karakteristik penumpang yang melakukan penerbangan dari Bandara Internasional Soekarno-Hatta yang berjenis kelamin pria lebih banyak yaitu 55 % dengan tingkat pendidikan sarjana sebanyak 53 % dan jenis pekerjaan swasta sebanyak 60 %.
2. Berdasarkan tingkat kepatuhan responden/penumpang PT. *Lion Air* terhadap keselamatan penerbangan terkait dengan peraturan keselamatan penerbangan sebanyak 83 % penumpang sudah memahami dan mematuhui peraturan yang berlaku, sedangkan 17 % belum memahami pentingnya ketentuan larangan yang berlaku.

### B. SARAN

Agar pihak regulator sebagai pembina maupun pihak operator sebagai penyedia jasa melakukan upaya sosialisasi kepada masyarakat dengan berbagai cara sebagai berikut:

1. Pemasangan poster-poster keselamatan penerbangan tempat-tempat strategis di area bandar udara;
2. Tayangan film/publikasi keselamatan penerbangan di media elektronik;
3. Artikel/informasi keselmatan penerbagan di media cetak;
4. Pada tipe pesawat tertentu yang dilengkapi pesawat TV ditayangkan film publikasi dengan tema yang terkait ketentuan keamanan dan kesematan penerbangan.

## DAFTAR PUSTAKA

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang *Penerbangan.*

Peraturan Pemerintah Nomor 3 tahun 2001 tentang *Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.*

Keputusan Menteri Nomor 25 Tahun 2008 tentang *Penyelenggaraan Angkutan Udara.*
PT. Angkasa Pura II, tahun 2009, *Statistik Angkutan Udara.*
Sukandarrumidi, tahun 2002, *Metode Penelitian, Yogyakarta: Gajah Mada University Press.*
Media elektronika, *www.ilmuterbang.com.*

## UCAPAN TERIMA KASIH

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

## BIODATA PENULIS

*) Lukiana, Lahir di Baturaja 08 Juli 1960, *Sarjana Administrasi Negara.* Peneliti Pertama Bidang Transportasi Udara, Pusat Litbang Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan.
Alamat Kantor : Jl Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat.