

BAB III

AKREDITASI IATA (*INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION*) TERHADAP GARUDA INDONESIA

Pada bab tiga ini penulis akan menulis serta banyak membahas tentang IATA serta Akreditasi IATA terhadap Garuda Indonesia. Dan kemudian dalam bab ini penulis akan membagi menjadi dua sub bab penting yaitu gambaran umum IATA dan bagaimana Akreditasi IATA terhadap Garuda Indonesia.

A. Gambaran Umum IATA

a. Sejarah IATA

Dalam dunia penerbangan standard keselamatan yang tinggi merupakan suatu keharusan yang sangat mutlak. Penerapan keselamatan penerbangan (*aviation safety*) perlu dilaksanakan pada semua sektor serta mengacu pada badan standar penerbangan internasional yang mengatur regulasi penerbangan misalnya seperti IATA (*International Air Transport Association*).⁵⁴

Diantara banyaknya jumlah badan-badan internasional yang memainkan peran penting dalam pertumbuhan dan perkembangan dunia penerbangan, ada badan yang perannya menonjol yakni IATA. IATA lahir serta di dirikan pada tanggal 25 Agustus 1919, dengan nama *International Air Traffic Association*, yang bekedudukan di The Hague. Akan tetapi Pada saat perang dunia II berlangsung IATA tidak lagi

⁵⁴ E. Suherman S.H, *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*, Penerbit : Alumni, Bandung, 1979,

aktif, namun setelah perang dunia II berakhir maka IATA kembali pada tahun April 1945, di Havana Kuba.⁵⁵ Dengan membawa misi baru yakni untuk menangani kecepatan laju perkembangan penerbangan sipil setelah perang dunia ke II serta IATA, serta setelah lama pasif dan sekarang telah aktif kembali IATA mencul ke permukaan dengan memperbaharui namanya, yaitu *International Air Transport Association* yang bermarkas di Montreal.⁵⁶ Di kota yang sama bermarkasnya organisasi besar juga sama mengatur regulasi penerbangan yakni *ICAO (International Civil Aviation Organization)*. Jikalau *ICAO (International Civil Aviation Organization)* ini adalah Organisasi Internasional yang beranggotakan Negara-negara yang ada di dunia akan tetapi IATA (*International Air Transport Association*) beranggotakan Perusahaan-perusahaan penerbangan, baik itu yang berjadwal mau tidak berjadwal.

Kedua badan ini sama sama mengatur regulasi penerbangan yang sesuai dengan porsinya masing-masing. Sejak di revisi pada tahun 1945 Havana Cuba, IATA mempunyai 57 anggota dari perusahaan maskapai penerbangan dari 31 Negara yang tersebar di seluruh dunia. Zaman telah berubah, begitupun perubahan juga terjadi pada badan yang mengatur regulasi penerbangan yaitu IATA, IATA mengalami kemajuan yang begitu sangat pesatnya, terbukti dengan ada peningkatan dari anggota-anggotanya dari masa kemasa. Sekarang IATA sudah mempunyai 272

⁵⁵ IATA, *The Founding Of IATA*, <http://www.iata.org/about/Pages/history.aspx>, diakses tanggal 01 Mar. 17, Pukul 19:09 WIB

⁵⁶ Ranga Hamdan, *IATA (International Air Transport Association)*, <http://travel.rangahamdan.com/2016/02/22/iata-international-air-transport-association/>, di akses tanggal 09 Des. 16 Pukul 15:34 WIB

anggota dari 117 negara yang ada di dunia.⁵⁷ Dan 83% dari anggota IATA ini adalah perusahaan maskapai penerbangan yang terjadwal.⁵⁸

b. Visi dan Misi IATA

Visi

Visi IATA adalah Menjadi kekuatan untuk menciptakan nilai dan inovasi mengemudi yang aman, terjamin dan memberikan keuntungan bagi industri Transportasi udara yang berkelanjutan, menghubungkan dan memperkaya dunia kita.

Misi

Misi IATA adalah untuk mewakili, memimpin, dan melayani industri penerbangan.⁵⁹

- Mewakili Industri penerbangan

Kami meningkatkan pemahaman tentang industri transportasi udara di antara para pembuat keputusan dan meningkatkan kesadaran akan manfaat yang penerbangan membawa ke ekonomi nasional serta global.

- Pembimbing Industri penerbangan

⁵⁷ IATA.org, *Loc.Cit.*

⁵⁸ Admin Monatur, *Apa itu IATA*, <http://munatour.co.id/apa-itu-iata/>, diakses tanggal 28 Februari 2017, Pukul 14:40 WIB

⁵⁹ IATA, *Vision and Mission*, <http://www.iata.org/about/Pages/mission.aspx>, di akses tanggal 01 Mar. 17, Pukul 19:36 WIB

Selama hampir 70 tahun, kami telah mengembangkan standar komersial global di mana industri transportasi udara dibangun. Tujuan kami adalah untuk membantu penerbangan dengan menyederhanakan proses dan meningkatkan kenyamanan penumpang dan juga mengurangi biaya dan meningkatkan keefisienan.

- Melayani industri penerbangan

Kami membantu penerbangan untuk beroperasi dengan aman, nyaman, efisien, dan ekonomis di bawah peraturan yang sudah jelas.⁶⁰

c. Fungsi IATA

Dalam Fungsinya IATA terbagi dalam tiga kelompok bagian yaitu diantara Fungsi terhadap perusahaan penerbangan, fungsi untuk pemerintah dan fungsi untuk masyarakat.⁶¹

1) Fungsi terhadap perusahaan penerbangan

IATA menjadi media yang menyediakan cara-cara untuk memecahkan permasalahan yang tengah terjadi terhadap seluruh anggotanya. Suatu kenyataan di dalam sebuah organisasi internasional yang memiliki anggota dari berbagai belahan dunia, perbedaan itu pasti selalu ada, contohnya perbedaan seperti bahasa, adat istiadat, mata uang, peraturan di setiap masing-masing Negara, termasuk juga di dalam peraturan dalam masalah penerbangan. IATA juga selalu andil di dalam aspek

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ Khoirul Fajri, *International Air Transport Association (IATA)*, <http://khoirulf.blogspot.co.id/2010/07/international-air-transport-association.html>, diakses tanggal 01 Maret 17, Pukul 21:22 WIB

kegiatan dari seluruh kegiatan anggota-anggotanya seperti IATA membantu mengatur rute-rute serta jadwal penerbangan. Dan juga IATA selalu mengumpulkan informasi-informasi dan pengalaman-pengalaman dari setiap anggota-anggotanya yakni perusahaan penerbangan yang sudah maju, untuk dibagikan kepada anggota-anggota (perusahaan penerbangan) yang masih baru.

2) Fungsi terhadap Pemerintah dan Negara

Fungsi IATA bagi pemerintah dan Negara yaitu IATA menyiapkan cara untuk menetapkan harga dan tarif Internasional, memberikan pengalaman yang praktis dari berbagai perusahaan penerbangan dan juga membantu menciptakan harga yang ekonomis untuk mengangkut jasa seperti pos, serta memberikan atau meyakinkan bahwa perdagangan, keselamatan serta kenyamanan merupakan aspek atau suatu jasa pelayanan yang begitu sangat diprioritaskan.⁶²

3) Fungsi terhadap Masyarakat (Konsumen)

Fungsi IATA untuk Masyarakat (Konsumen) yaitu memberikan informasi atau memberikan fakta kepastian bahwa adanya suatu standar operasional yang tinggal dimanapun itu, memberikan kepastian adanya praktek-praktek tertentu atau bisnis diantara suatu perusahaan penerbangan dengan agennya, serta memastikan bahwa harga penerbangan yang ditetapkan penerapan tarif yang sudah terjangkau oleh masyarakat. Dengan adanya kantor perusahaan penerbangan serta kantor agen

⁶² *Ibid.*

yang bekerja sama dengannya, maka dengan itu masyarakat (konsumen) akan dengan mudahnya dapat memesan tiket sesuai keinginan perjalanan kemanapun kota serta negara tujuannya, serta memesan akomodasi yang mereka kehendaki. Untuk itu, penumpang cukup melakukan pemesanan melalui satu perusahaan saja yaitu suatu BPW yang telah menjadi agen IATA.⁶³

d. Tujuan IATA

Tujuan dari berdirinya assosiasi ini adalah tercantum dalam di dalam peraturan yang bisa kita menyebutnya *Article Of Association*, antara lain adalah⁶⁴ :

- 1) Mendeklarasikan atau mempromosikan tentang keselamatan penerbangan, ketepatan pelayanan atau perjalanan suatu penerbangan serta transportasi udara yang ekonomis. Hal ini tentunya ditujukan untuk kepuasan pengguna jasa penerbangan di seluruh dunia serta juga melindungi penerbangan komersil itu sendiri.
- 2) Menyediakan sarana untuk bekerja sama dengan perusahaan-perusahaan penerbangan lainnya dari yang bersifat langsung maupun tidak langsung semuanya tetap dalam jasa pengangkutan udara internasional.
- 3) Bekerjasama dengan badan-badan atau organasasi-organisasi internasional lainnya, seperti contoh bekerjasama dengan badan yang mengatur regulasi penerbangan yaitu ICAO.

⁶³ *Ibid.*

⁶⁴ *Ibid.*

- 4) IATA juga mempunyai tujuan untuk ⁶⁵membantu para anggota anggotanya yakni maskapai maskapai agar sesama anggota dapat bekerja sama dan menerapkan sistem peraturan yg efektif dan seragam.

e. Negara Anggota IATA

Dalam keanggotaannya sekarang IATA (*International Air Transport Association*) membagi anggota dalam 2 kategori yakni, *active member* dan *associate member* yang keduanya memiliki perbedaan yakni *active member* adalah maskapai-maskapai yang menerbangi rute-rute internasional, sedangkan *associate member* adalah maskapai penerbangan yang hanya beroperasi di dalam negeri. IATA kini telah memiliki banyak anggota yakni 272 anggota dari 117 Negara yang ada di dunia. Daftar Negara anggota bisa dilihat pada lampiran yang tertera di halaman 89.

f. Direktur Utama dan Struktur Organisasi IATA

Didalam sebuah perusahaan atau bahkan badan adanya *leader* atau pemimpin sepertinya sudah menjadi syarat utama, sebabnya sebuah pemimpin akan selalu memegang andil atau kontribusi yang banyak dalam suatu organisasi. Seperti hal IATA dalam memajukan semngat visi dan misi serta fungsi dan tujuan IATA tidak

⁶⁵ Ranga Hamdan, *IATA (International Air Transport Association)*, <http://travel.rangahamdan.com/2016/02/22/iata-international-air-transport-association/>, di akses tanggal 02 Mar. 17, Pukul 12:29 WIB

pernah lepas dari andil dan kontribusi seorang pemimpin, berikut pemimpin atau direktur utama IATA sejak tahun 1945 antara lain ⁶⁶:

1) 1946 - 1966 Sir William Hildred

Sir William Hildred adalah seorang yang berkebangsaan Inggris, dia bergabung ke IATA dari Aviation Kantor Sipil Inggris, dimana ia menjabat sebagai Direktur Jenderal. Dia adalah Direktur Utama dari IATA yang juga berperan penting dalam pembentukan standar komersial penerbangan sipil pasca perang dunia kedua. Serta juga menciptakan perjanjian lalu lintas multilateral antar sesama maskapai penerbangan, serta IATA kliring didukung dengan adanya kolaborasi antar maskapai penerbangan untuk memudahkan mobilitas tingkat global. Adanya pengenalan kelas atau tarif yang berbeda dalam dunia penerbangan kepada para pengguna jasa. Di bawah pimpinan Sir William IATA bekerjasama dengan ICAO untuk mengembangkan lampiran pertama ke *Chicago Convention*, yang di tata sesuai dengan standar teknis dan keamanan bagi dunia industri.

2) 1966 - 1984 Knut Hammar skjöld

Knut Hammar skjöld adalah seorang diplomat Swedia, dia bergabung dengan IATA dari Asosiasi Perdagangan Bebas Eropa di mana ia menjabat sebagai Wakil Sekretaris Jenderal. Sebagai Direktur Jenderal IATA, Knut

⁶⁶ IATA, *IATA's Leaders over The Years*, <http://www.iata.org/about/Pages/history-leaders.aspx>, diakses tanggal 02 Mar. 17, Pukul 14:38 WIB

Hammarskjöld merestrukturisasi bagian penting dari kegiatan organisasi, termasuk mereka yang peduli dengan koordinasi tarif dan kepatuhan, untuk menyelaraskan tren pasar yang liberal di akhir tahun 1970-an. Hammarskjöld juga memprakarsai Program untuk Negara-negara Berkembang yang telah berkembang menjadi kegiatan pelatihan IATA.

3) 1985 - 1992 Günter Eser

Günter Eser adalah seorang yang berasal Jerman, dia memiliki karir yang bisa dikatakan cukup lama distau perusahaan penerbangan yakni Lufthansa, dan kemudian dia mengakhiri karir dan bergabung bersama IATA dengan mengambil posisi sebagai Direktur Jendral IATA. Di bawah kepemimpinannya, IATA meluncurkan layanan komersial pertama, seperti jasa konsultasi, riset pemasaran, konversi mata uang, yang memungkinkan untuk mengurangi iuran keanggotaan dan berinvestasi dalam proyek-proyek industri. Mr. Eser memimpin kampanye industri pertama menangani masalah yang berkembang perpajakan.⁶⁷

4) 1993 - 2002 Pierre Jean Jeannot

Pierre Jean Jeannot adalah seorang yang berasal dari Kanada, dulunya dia berkarir di Air Canada dengan memegang peran penting yaitu menjadi Presiden serta CEO dari perusahaan penerbangan tersebut. Dan kemudian

⁶⁷ *Ibid.*

Pierre Jean Jeannot mengakhiri karirnya tersebut dan langsung bergabung dengan IATA dan lagi dia mendapatkan posisi yang begitu penting yakni sebagai direktur Jenderal dan CEO dari IATA. Selama dia bergabung dengan IATA, Mr. Jeannot mengefisienkan struktur pemerintahan dari asosiasi tersebut, untuk selaras dengan organisasi perusahaan kontemporer. Peningkatan layanan komersial untuk penerbangan dan otoritas navigasi udara, ia berhasil mengurangi iuran keanggotaan setengahnya.⁶⁸

5) 2002 - 2011 Giovanni Bisignani

Giovanni Bisignani dia berasal dari Italia, ia bergabung IATA sebagai Direktur Umum & CEO setelah sebelumnya mempunyai karir yang panjang di berbagai bisnis transportasi yang terkait termasuk Opodo, SM Logistik, Tirrenia di Navigazione dan Alitalia. Selama hampir 10 tahun berkair di IATA, Mr. Bisignani melaju perubahan industri begitu besar. Yang paling penting yang telah dia lakukan adalah membuat atau adanya *IATA Operational Safety Audit (IOSA)* yang merupakan syarat keanggotaan dari IATA. Ini berkontribusi pada peningkatan 42% dalam masalah keselamatan selama periode 2000-2010. Giovanni Bisignani juga memobilisasi industri untuk menangani dampak dari emisi karbon industri pada perubahan iklim. Penerbangan, bandara, penyedia layanan navigasi udara dan produsen berkomitmen untuk mencapai pertumbuhan karbon netral pada tahun 2020

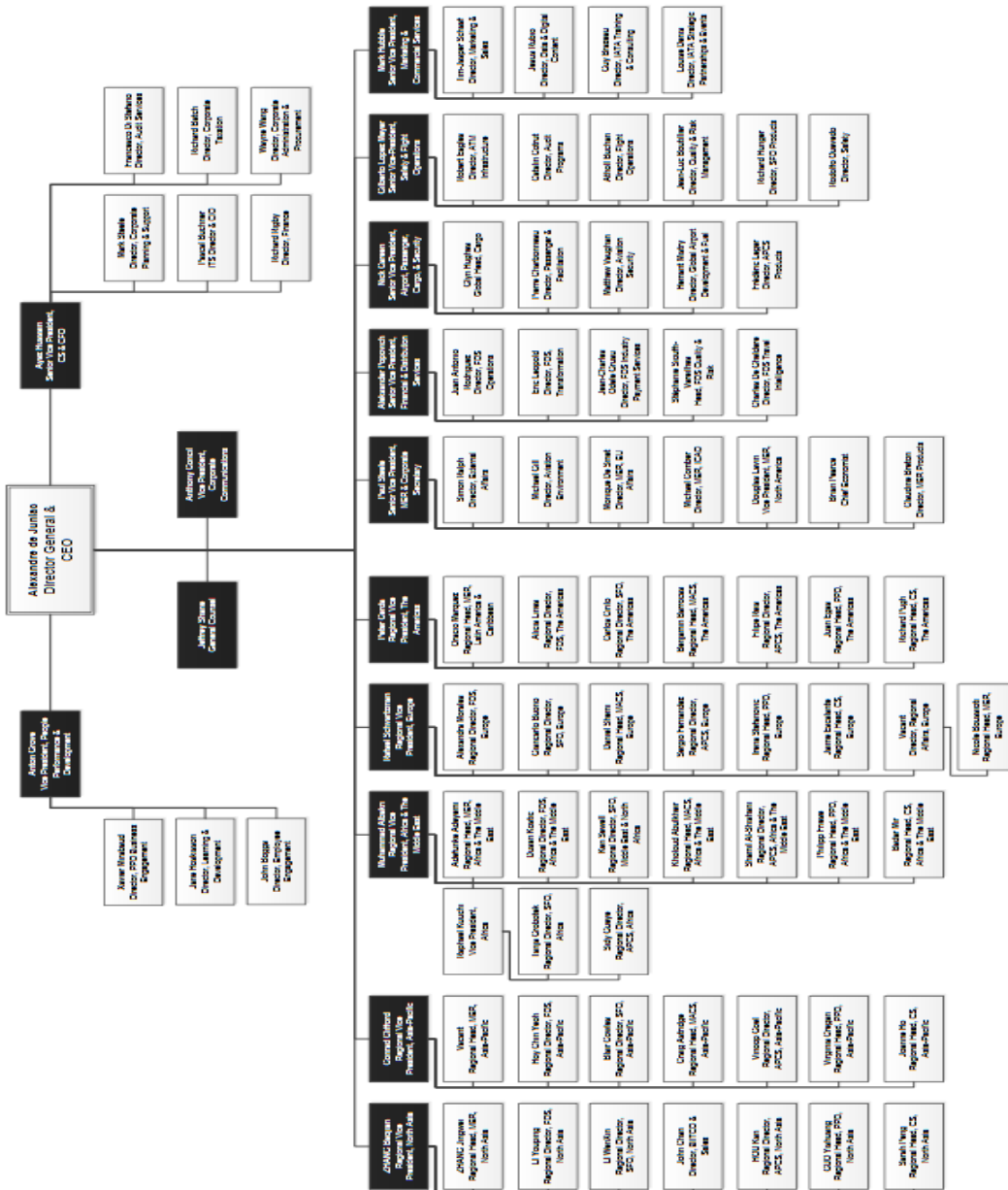
⁶⁸ *Ibid.*

dan mengurangi emisi setengahnya tahun 2050. Dan pada Akhirnya, Mr Bisignani juga memperkuat posisi IATA sebagai suara industri, dengan advokasi tegas dan lobi untuk fokus kepada pemerintah pada isu-isu jangka panjang untuk kelangsungan hidup penerbangan. Dia sangat vokal atau suka berterus terang tentang liberalisasi, perpajakan dan lingkungan.⁶⁹

⁶⁹ *Ibid.*

Struktur Organisasi IATA

Gambar 3. 1 Struktur Organisasi IATA



Sumber : <http://www.iata.org/about/Documents/iata-org-structure-1mar17.pdf>

g. Divisi dari IATA

1) Airport, Passanger, and Cargo Service (APCS)

Divisi ini adalah divisi baru yang di buat oleh IATA, dimana di buatnya divisi ini menggabungkan kegiatan utama dari asosiasi, yang berhubungan dengan Bandara (termasuk di dalamnya masalah infrastruktur dan pembiayaan) keamanan, penumpang dan kargo. Divisi ini di pimpin oleh Thomas Windmuller.

2) Member and External Relations (MER)

Divisi ini akan mengambil tanggung jawab utama untuk kegiatan advokasi asosiasi. Divisi yang dipimpin oleh Paul Steele yang dipromosikan ke SVP dari perannya saat ini sebagai Direktur Aviasi Lingkungan, yang telah diselenggarakan sejak 2007.

3) Safety and Flight Operations (SFO)

Divisi ini akan menangani semua aspek operasional penerbangan (termasuk manajemen, lalu lintas udara) dan keselamatan (termasuk audit). Divisi ini dipimpin oleh Guenther Matschnigg, dalam kelanjutan dari perannya saat ini sebagai SVP Keselamatan Operasional dan Infrastruktur.⁷⁰

⁷⁰ IATA, *IATA Restructuring to Better Serve Members and Stakeholders Positioning to Deliver More Value (Division)*, <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2013-04-12-01.aspx>, diakses tanggal 02 Mar. 17, Pukul 19:30 WIB

4) Financial and Distribution Services (FDS)

Divisi ini mempunyai fokus pada layanan keuangan IATA (termasuk sistem pembayaran) dan akan mendorong inisiatif distribusi asosiasi (termasuk pengembangan Kemampuan Distribusi yang baru). Divisi Ini akan dipimpin oleh Aleksander Popovich kelanjutan dari perannya saat ini sebagai SVP Distribusi Industri dan Jasa Keuangan.

5) Marketing and Commercial Services (MACS)

Divisi ini akan menjadi pendorong utama dari kegiatan komersial IATA yang mendukung banyaknya inisiatif industri. Divisi ini akan terus dipimpin oleh Mark Hubble, SVP of MACS.⁷¹

h. Kantor Regional IATA

Operasi regional IATA berbasis di lima negara (Amman, Beijing, Madrid, Miami dan Singapura) dimana IATA dalam kegiatannya yang berhubungan dengan sistem keuangan industri yang bersatu padu. Setiap daerah juga akan dipimpin oleh Wakil Presiden Regional (RVP) dari masing-masing negara, yang bertanggung jawab untuk mengatur seluruh kegiatan di dalam wilayah mereka,

⁷¹ *Ibid.*

dan juga mempertahankan konsistensi posisi standar global IATA. Kantor regional IATA mencakup lima Negara diantaranya⁷² :

- 1) Amerika Utara dan Selatan akan dikonsolidasikan ke dalam wilayah Amerika dan berbasis di Miami. Wilayah gabungan ini akan dipimpin oleh Peter Cerda yang dipromosikan dari Direktur Regional untuk Keselamatan, Operasi dan Infrastruktur.
- 2) Afrika dan Timur Tengah Afrika Utara akan digabungkan menjadi satu wilayah yang dikenal sebagai Afrika dan Timur Tengah. Dipimpin oleh Hussein Dabbas, dari kantor regional Amman IATA, akan memimpin wilayah tersebut sebagai RVP
- 3) Asia-Pasifik, Asia Utara dan Eropa akan terus melayani anggota di daerah tersebut seperti dalam struktur saat ini dengan kantor regional yang ada Singapura, Beijing dan Madrid. The RVPs terkemuka wilayah ini akan dipimpin oleh, Maunu Von Lueders, Zhang Baojian dan Rafael Schwartzman.

i. Agenda Penting IATA

Annual General Meeting (AGM) atau biasa disebut dengan rapat umum adalah acara penting dan unggulan dari IATA. Selain kewajiban hukum, meresmikan posisi industri dan pembuktian persatuan maskapai, bertemunya seluruh anggota dari

⁷² IATA, *IATA Restructuring to Better Serve Members and Stakeholders Positioning to Deliver More Value (Regional)*, <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2013-04-12-01.aspx>, diakses tanggal 02 Mar. 17, Pukul 19:21 WIB

IATA, RUPS memberikan fokus untuk munculnya isu-isu industri dan forum bagi semua anggota untuk bertemu dan membentuk adanya jaringan serta kerjasama antar sesama anggota IATA. Sekitar 800 perwakilan dari maskapai penerbangan anggota IATA, mitra asosiasi industri, asosiasi internasional dan regional, produsen terkemuka dan pemasok industri yang hadir dalam pertemuan ini setiap tahun, disertai dengan kontingen dari media-media besar yang ada di dunia.⁷³

Adapun agenda-agenda penting- penting dari IATA pada tahun 2017, Topik yang akan dibahas dalam agenda-agenda tersebut mencakup berbagai bidang, seperti *ground handling*, keamanan, bahan bakar, manfaat penerbangan, wisata dan profesional kargo serta penyedia layanan dan pemerintahan. Perhatikan tabel berikut :

Tabel 3. 1 Agenda Penting

| Event | Date | Location | Attendance |
|----------------------------------|-----------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
| FACES | 13 March- 13 March | Abu Dhabi, United Arab Emirates | Young industry professionals under 36 |
| Passenger Terminal Expo 2017 | 14 March- 16 March | Amsterdam, Netherlands | Open to all |
| World Cargo Symposium | 14 March- 16 March | Abu Dhabi, United Arab Emirates | Open to all |
| Airportis Forum 2017 | 28 March- 28 March | Vienna, Austria | Airports exclusively |
| Wings of Change Brazil | 30 March- 31 March | Rio de Janeiro, Brazil | Open to all |
| Aviation Day Peru | 19 April- 19 April | Lima, Peru | Open to all |
| Safety and Flight Ops Conference | 24 April- 26 April | Seoul, Republic of Korea | Open to all |
| Wings of Change | 2 - 3 May | Miami, USA | Open to all |

⁷³ IATA, *Annual General Meeting*, <http://www.iata.org/events/agm/Pages/index.aspx>, diakses tanggal 04 Mar. 17, Pukul 12:05 WIB

Tabel 3.1 (Lanjutan)

| | | | |
|-------------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|---|
| Global Training Partners Conference | 15 May- 16 May | Colombo, Sri Lanka | IATA Training Partners |
| Aviation Fuel Forum | 16 May- 18 May | St Petersburg, Russian Federation | Member Airlines & Strategic Partners |
| Cabin Safety Conference | 16 May- 18 May | Doha, Qatar | Open to all |
| E-Taxi Conference | 23 May- 24 May | Singapore | Aviation Professionals and Academia |
| IGHC Conference | 21 May- 24 May | Bangkok, Thailand | Open to all |
| Business Travel Summit | 30 May- 31 May | Geneva, Switzerland | by invitation only |
| 140th Slot Conference | 13 June- 15 June | Kuala Lumpur, Malaysia | Airlines & Level 2 & 3 Coordinators only |
| Maintenance Cost Conference 2017 | 13 September- 15 September | Panama City, Panama | Engineering and Maintenance Professionals |
| e-Cargo Conference | 19 September- 21 September | Geneva, Switzerland | Open to All |
| World Financial Symposium | 25 September- 28 September | Dublin, Ireland | Open to all |
| World Passenger Symposium | 24 October- 26 October | Barcelona, Spain | Open to all |
| 141st Slot Conference | 7 November- 10 November | Madrid, Spain | Airlines & Level 2 & 3 Coordinators only |
| Aviation Data Symposium | 15 November- 16 November | Miami, USA | Open to all |
| AVSEC World | 14 November- 16 November | Abu Dhabi, UAE | Open to all |

Sumber : <http://www.iata.org/events/Pages/index.aspx>

B. Garuda Indonesia bergabung dengan IATA

Pertumbuhan dan perkembangan dari Garuda Indonesia selalu mengalami kemajuan yang begitu pesat, akan tetapi disamping kesuksesan-kesuksesan yang telah Garuda Indonesia capai akan selalu ada kegagalan-kegagalan yang berjalan beriringan, entah insiden atau musibah kecelakaan pesawat, kelalaian dalam pengoperasian ataupun dampak krisis yang terjadi pada Negara Indonesia pada masa itu. Hal tersebut akan selalu mendapat perhatian atau selalu dipantau oleh mata dunia, dimana andil dan campur tangan dunia Internasional selalu berpengaruh penting terhadap suatu perusahaan penerbangan, terlebih itu adalah badan-badan Internasional yang mengatur regulasi penerbangan.

Dalam hal ini IATA contohnya yaitu badan yang mengatur regulasi penerbangan Internasional yang berpengaruh penting terhadap Garuda Indonesia. Pada tahun 2008 Garuda Indonesia bergabung serta menjadi anggota dari badan Internasional yakni IATA (*International Air Transport Association*) dengan mewakili Indonesia di kancah Internasional di bidang Penerbangan, dimana Garuda Indonesia juga menjadi satu-satunya maskapai dari Negara Indonesia yang menjadi Anggota dari IATA.

Di tahun yang sama yakni tahun 2008, tahun dimana Garuda Indonesia menjadi anggota dari regulasi penerbangan dunia, Garuda Indonesia sudah mendapat sertifikat IOSA, dimana IOSA merupakan standar keselamatan dunia yang dimiliki oleh IATA dan inilah merupakan cara untuk meningkatkan keselamatan. Dari banyaknya maskapai penerbangan komersil yang ada di Indonesia, hanya Garuda Indonesia yang

memiliki atau memegang sertifikat IOSA. Pemegang sertifikat IOSA adalah maskapai-maskapai yang angka kecelakaannya kecil dibandingkan dengan maskapai-maskapai yang tidak memiliki sertifikat IOSA. Dengan perbandingan 1 kecelakaan terjadi setiap 900.000 penerbangan oleh 396 maskapai pemegang IOSA sedangkan 1 kecelakaan terjadi setiap 300.000 penerbangan oleh maskapai yang tidak memiliki sertifikat IOSA.⁷⁴ Sertifikat IOSA adalah merupakan syarat wajib bagi anggota dari IATA, akan tetapi maskapai Non IATA juga sudah ada yang telah mendapat sertifikat IOSA.

Mendapat sertifikat IOSA tidaklah mudah, banyak persyaratan yang harus di penuhi, setidaknya ada 900 persyaratan yang harus dilakukan oleh anggotanya untuk mendapatkan sertifikat keselamatan dunia tersebut.⁷⁵

⁷⁴ Detik Finance, *Dari 62 Maskapai RI, Hanya Garuda yang Pegang Standar Keselamatan Global*, <http://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2856932/dari-62-maskapai-ri-hanya-garuda-yang-pegang-standar-keselamatan-global>, diakses tanggal 04 Mar. 17, Pukul 14:29 WIB

⁷⁵ Fanny Octavianus, *Sertifikat IOSA*, <http://www.antarafoto.com/peristiwa/v1212488241/sertifikat-iosa>, diakses tanggal 04 Maret 17, pukul 14:39 WIB