

BAB III

MASKAPAI PENERBANGAN INDONESIA DI EROPA DAN KEPENTINGAN UNI EROPA

Sejalan dengan perkembangan dunia penerbangan internasional, Indonesia juga merupakan salah satu negara yang cukup besar tingkat pertumbuhan industri penerbangan nya, hingga tahun 2007 sudah ada 51 maskapai penerbangan di Indonesia baik yang berjadwal atau carteran. Namun pada tahun 2007 Uni Eropa melalui Komisi Eropa mengeluarkan larangan terbang bagi seluruh maskapai penerbangan Indonesia, Komisi Eropa berpendapat bahwa Indonesia belum memenuhi standar keselamatan dan keamanan penerbangan internasional. Akan tetapi otoritas penerbangan Indonesia mempertanyakan alasan tersebut, mengingat maskapai Indonesia memiliki sejarah dengan Eropa. Terlepas dari itu semua larangan terbang yang dikeluarkan Komisi Eropa merupakan salah satu bagian dari kewenangan nya dan mewakili kepentingan nasional UE sendiri.

A. Sejarah Maskapai Penerbangan Indonesia di Eropa

Industri penerbangan di Indonesia sudah lama direncanakan sejak era kemerdekaan. Mengingat keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari kepulauan maka dengan ada nya pesawat terbang dapat mempermudah kegiatan ekonomi dan lainnya. Akan tetapi melihat keadaan Indonesia yang pada saat itu pasca kemerdekaan dan keadaan perekonomian yang belum begitu baik, menjadi salah satu kendala berdiri nya industri penerbangan nasional.

Dengan keadaan seperti itu, industri penerbangan nasional di Indonesia baru didirikan pada tahun 1961 yaitu *Lembaga Persiapan Industri Penerbangan (LAPIP)* yang bertugas menyiapkan pembangunan industri penerbangan yang mampu memberikan dukungan bagi penerbangan di Indonesia. Lembaga tersebut merupakan cikal bakal *Perusahaan Industri Penerbangan Nusantara (PT.IPTN)* pada 11 oktober 1985.³²

Sejalan dengan perkembangan industri penerbangan di Indonesia, sejak tahun 1950 an Indonesia telah memiliki maskapai penerbangan nasional. Garuda Indonesia memiliki sejarah yang cukup dekat dengan Eropa khususnya negara Belanda. Garuda Indonesia sejak awal berdirinya merupakan hasil kerjasama antar pemerintah Indonesia dengan pemerintah Belanda, dimana pada saat itu saham kepemilikan sama yaitu 50%. Pemerintah Belanda saat itu diwakili oleh perusahaan penerbangan *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)*.

Kerjasama baik tersebut berjalan hampir 10 tahun lamanya, dengan keadaan hubungan Indonesia-Belanda saat itu maka pemerintahan Belanda menyerahkan seluruh saham kepemilikan Garuda Indonesia kepada pemerintah Indonesia, yang didukung juga dari hasil pertemuan *Konferensi Meja Bundar (KMB)*. Sejak saat itu Garuda Indonesia merupakan maskapai penerbangan nasional Indonesia dan satu-satunya di Indonesia.

Sejalan dengan perkembangan model transportasi penerbangan modern maka pada tahun 1956, Garuda Indonesia melakukan rute penerbangan

³² *Sejarah industri penerbangan Indonesia*, terdapat di <http://www.indonesian-aerospace.com/book/a.htm>

internasional pertama nya ke Mekah. Rute penerbangan internasional lain nya khususnya ke Eropa dimulai pada tahun 1965, tepat nya ke negara Belanda. Hal itu cukup beralasan mengingat sejarah Garuda Indonesia dengan negara Belanda, selain itu masih banyak nya warga negara Belanda yang tinggal di Indonesia, begitu pun sebalik nya banyak warga negara Indonesia yang menetap di Belanda.

Selama lebih dari 30 tahun, Garuda Indonesia melayani rute penerbangan internasional Jakarta-Amsterdam. Pelayanan yang diberikan oleh maskapai Garuda Indonesia dirasakan cukup membantu dan dapat dikatakan nyaman. Hal tersebut terlihat dari peremajaan pesawat yang melayani rute tersebut. Pada awal nya pesawat yang digunakan Garuda Indonesia adalah pesawat tipe DC-8, kemudian pada tahun 1970 an memperbaruhi nya dengan DC-9, selanjut nya tahun 1980 an diperbaharui kembali dengan Airbus A300, memasuki era 1990 hingga tahun 2000 an Garuda Indonesia menggunakan pesawat tipe Boieng 737 dan juga McDonnell Douglas MD-11.³³

Keadaan seperti itu terus dipertahankan maskapai Garuda Indonesia untuk dapat memberikan pelayanan yang maksimal, sekaligus memberikan kenyamanan kepada konsumen yang menggunakan Garuda Indonesia dalam rute internasional tersebut. Hal tersebut cukup mendasar dikarena kan keuntungan dalam rute Jakarta-Amsterdam memberikan keuntungan financial yang lumayan baik kepada Garuda Indonesia.

³³ Majalah Angkasa edisi agustus 2007

Selain faktor masih banyak nya warga keturunan Indonesia yang tinggal di negara Belanda yang mencapai 10%. Faktor tujuan wisatawan asing khususnya warga negara Belanda yang berminat mengunjungi Indonesia sebagai negara tujuan wisata juga cukup banyak diminati. Faktor tersebut juga yang menjadikan salah satu alasan Garuda Indonesia membuka rute penerbangan internasional Jakarta-Amsterdam. Selain itu faktor sejarah antara kedua negara yang sudah sejak lama memiliki hubungan, merupakan faktor yang mendasar.

Di Eropa sendiri, Belanda adalah satu-satunya negara yang merupakan rute penerbangan internasional langsung dari Indonesia oleh Garuda Indonesia. Sama halnya dengan Garuda Indonesia sebagai maskapai penerbangan nasional yang menjadi satu-satunya maskapai yang melayani penerbangan internasional ke Eropa yaitu Belanda.

Sejalan dengan perkembangan dan keadaan penerbangan internasional, memasuki tahun 2000 keadaan penerbangan internasional sedikit mengalami gangguan. Ketika invasi pasukan koalisi AS ke Irak dimulai, industri penerbangan akan semakin terpuruk, apalagi recovery pasca tragedi serangan ke menara kembar *World Trade Centre* 11 september 2001 memerlukan waktu yang cukup panjang.

Pengrusakan tatanan dunia melalui invasi tersebut diperkirakan menyumbang kerugian US\$10 miliar terhadap industri penerbangan komersil global. Invasi tersebut, menurut *International Air Transport Association (IATA)* berdampak negatif terhadap industri penerbangan global, yang ditandai

kemerosotan jumlah penumpang internasional sebesar 15%-20%. Peringatan asosiasi angkutan udara internasional tersebut menunjukkan tingginya bahaya perang di Irak terhadap perekonomian global. Maskapai penerbangan dunia melaporkan kerugian akumulatif US\$30 miliar akibat penurunan drastis jumlah penumpang udara.

Dalam situasi tersebut, industri penerbangan global kembali diterjang serangan wabah *Severe Acute Respiratory Syndrome* (SARS), yang telah merenggut 223 jiwa dan menjangkiti 3.723 orang diseluruh dunia pada tahun 2003. Serangan virus SARS diperkirakan menyumbang kerugian bagi industri penerbangan global sekitar US\$10-40 miliar.³⁴

Garuda Indonesia, sebagai maskapai nasional terbesar dirute internasional mengalami dampak atau pengaruh yang cukup signifikan akibat SARS dan perang Irak. Kerugian yang dialami oleh Garuda Indonesia kurang lebih mencapai Rp.10 triliun. Untuk penerbangan internasional Garuda mengalami penurunan atau kerugian sebesar 10%-30%. Padahal kontribusi rute internasional terhadap total pendapatan BUMN ini mencapai 60%. Berdasarkan data tahun 2002, pendapatan dari rute Eropa sebesar 11%, rute Timur Tengah 9%, sedangkan 40% dari rute Asia Timur, Australia dan Jepang.³⁵

Dengan keadaan seperti itu memaksa maskapai penerbangan dunia untuk melakukan inovasi atau mencari solusi untuk dapat mengurangi beban kerugian

³⁴ Sutha Karya, Indra, *Menyongsong Era Hubungan Internasional: Catatan Kecil Tentang Transportasi Laut dan Udara*, Kasatua Publishing, Jakarta 2003, hlm 98.

³⁵ *Ibid*, hlm 100

yang ditanggung. Dengan mengurangi jadwal penerbangan di beberapa rute, mengurangi jumlah karyawan, sampai menghapus rute internasional maupun nasional.

Langkah tersebut juga terpaksa dilakukan oleh maskapai penerbangan nasional Garuda Indonesia. Salah satunya adalah menghapus rute penerbangan internasional Jakarta-Amsterdam pada tahun 2004. Penghapusan rute penerbangan itu dilakukan untuk tetap mempertahankan biaya pengeluaran operasional yang besar namun sedikit mendapatkan keuntungan pada saat itu, karena pada saat bersamaan terjadi penurunan jumlah penumpang dari dan ke negara-negara yang terjangkit wabah SARS tersebut. Dengan begitu, terhitung mulai dari tahun 2004 hingga saat ini maskapai penerbangan nasional Garuda Indonesia tidak lagi melayani rute penerbangan internasional ke Eropa khususnya Belanda.

B. Kepentingan nasional Uni Eropa mengenai larangan terbang oleh Komisi Eropa (*Commission of The European Union*)

Kepentingan nasional (*National Interest*) merupakan salah satu unsur terpenting bagi suatu negara. Arti minimum dari kepentingan nasional itu sendiri adalah untuk kelangsungan hidup (*survival*). Kepentingan nasional terkadang juga bertujuan untuk dapat mengejar kekuasaan atau juga untuk dapat mengendalikan suatu negara atas negara lain.

Kebijakan yang diambil oleh suatu negara bukan tidak mungkin merupakan salah satu tujuan untuk mendapatkan atau mempertahankan kepentingan nasional negara tersebut. Seperti halnya kebijakan yang dikeluarkan

oleh Komisi Eropa yang dalam hal ini mewakili Uni Eropa mengenai larangan terbang terhadap maskapai penerbangan Indonesia.

Dalam hal ini Komisi Eropa yang berperan dalam mengeluarkan kebijakan terhadap pelarangan terbang maskapai penerbangan Indonesia di wilayah UE pastinya mewakili kepentingan UE. Pada awalnya kebijakan tersebut dikeluarkan dengan alasan bahwa standar keamanan penerbangan di Indonesia dianggap masih belum memenuhi standar kelayakan. Dengan bergulirnya waktu, kebijakan yang dikeluarkan pada tahun 2007 sudah cukup berjalan lama hingga tahun 2009 masih belum adanya keputusan yang jelas. UE melalui Komisi Eropa hanya memberikan respon bahwa pelarangan tersebut akan segera dicabut.

Terlepas dari alasan yang diberikan oleh Komisi Eropa terhadap standar keamanan penerbangan di Indonesia, pada akhirnya memunculkan berbagai macam spekulasi atau dugaan terhadap dikeluarkannya kebijakan tersebut. Mengingat berlarut-larutnya proses penyelesaian kebijakan tersebut. Bukan tidak mungkin UE memiliki tujuan dari dikeluarkannya kebijakan tersebut, yang sudah tentu bertujuan untuk menjaga sekaligus mendapatkan kepentingan nasionalnya.

Faktor-faktor eksternal dan internal yang patut dicurigai telah memberikan image atau citra yang buruk terhadap sistem keamanan maskapai penerbangan di Indonesia terutama maskapai nasional Garuda Indonesia, yaitu :

1. Peristiwa terbunuhnya aktivis LSM alm. Munir yang melibatkan manajemen internal maskapai penerbangan nasional Garuda Indonesia.

2. Beberapa kecelakaan yang terjadi diawal tahun 2007, termasuk yang menimpa Garuda Indonesia.
3. Kerjasama maskapai penerbangan Indonesia dalam hal ini Garuda Indonesia, hanya dengan satu maskapai penerbangan negara anggota UE *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)* milik Belanda.
4. Strategi bisnis pemasaran dari produsen pesawat buatan Eropa yaitu Airbus.³⁶

Kasus kematian aktivis Hak Asasi Manusia (HAM) Munir merupakan hal yang menjadi fokus utama UE. Kasus tersebut merupakan pelanggaran berat HAM. Aktivis HAM Munir meninggal pada saat penerbangan dengan menggunakan pesawat Garuda Indonesia GA 974 pada september 2004 menuju Belanda. Komisi Eropa tidak mengesampingkan fakta tersebut terhadap larangan terbang bagi Indonesia. Pada saat KTT ASEM di Finlandia september 2006 Komisi Eropa menanyakan langsung perkembangan kasus tersebut kepada presiden RI.

Kasus tersebut pada akhirnya mendapatkan titik terang dengan didapatkannya tersangka atas kasus tersebut, keterlibatan manajemen internal Garuda Indonesia didalamnya. Diantaranya, mantan Dirut Garuda Indonesia Indra Setiawan, mantan vite president corporate security Ramelgia Anwar, chief secretary pilot airbus 330 Rohainil Aini, pilot Garuda Indonesia Pollycarpus

³⁶ Faktor-faktor terdapat di <http://kajianeropa.wordpress.com/2008/07/24/pelarangan-uni-cropa-ue-terhadap-maskapai-penerbangan-indonesia-diperpanjang/>

Budihari Priyanto, dan dua pramugari, satu pramugara, satu awak kabin. Semua tersangka sudah dijatuhkan vonis tahanan dalam kasus tersebut.

Beberapa kecelakaan penerbangan di Indonesia pada tahun 2007 menjadi fokus utama Komisi Eropa, salah satu diantaranya adalah kecelakaan yang mengakibatkan hilangnya pesawat Adam Air 574 mengangkut 96 penumpang dan 6 awak, hilang diperairan laut sulawesi tepatnya dilaut sebelah barat sulawesi. Bagi Garuda Indonesia sendiri sejak tahun 2007 hingga 2008 beberapa kali mengalami kecelakaan, salah satu diantaranya adalah pesawat Boeing 737-400 kecelakaan saat mendarat di Bandara Adisucipto Yogyakarta, 22 orang tewas dan seluruh badan pesawat terbakar habis.³⁷

Berikut daftar kecelakaan Garuda Indonesia selama tahun 2007 sampai 2008:

1. 1 Febuari 2007 pesawat Boeing 737-500, Jakarta-Semarang. Bertabrakan dengan pesawat Saudia Airlines di apron Bandara Soekarno-Hatta saat hendak bergerak mundur.
2. 7 Maret 2007 pesawat Boeing 737-400, kecelakaan saat mendarat di Yogyakarta, 22 orang tewas, seluruh badan pesawat terbakar.
3. 12 April 2007 pesawat Jakarta-Manado, mengalami getaran saat lepas landas akibat ban kiri pesawat pecah.

³⁷ Kecelakaan Garuda Indonesia, terdapat di http://nasional.vivanews.com/news/read/6032-catatan_kecelakaan_garuda_selama_2007_2008

4. 14 Desember 2007 pesawat Boeing 737-400 Jakarta-Semarang, harus kembali ke Bandara Soekarno-Hatta, karena salah satu mesin berasap karena kebocoran oli.
5. 25 Februari 2008, mobil katering milik anak perusahaan Garuda Indonesia menabrak pesawat Garuda Denpasar-Jakarta dan menggores pesawat sepanjang 80 cm.
6. 25 Juni 2008 pesawat Boeing 737-300, mengalami pecah ban di Bandara Soekarno-Hatta saat hendak take off ke Palangkaraya.
7. 23 Juli 2008 pesawat Boeing 737-400 pecah ban dan rodanya menggelinding lepas saat landing di Bandara Syamsudin Noor Banjarmasin.
8. 8 Agustus 2008 pesawat Boeing 737-400, gagal terbang dari Bandara Sultan Hassanudin Makasar menuju Jakarta, karena mengalami kerusakan rem.
9. 26 Agustus 2008 pesawat GIA 156, nyaris tabrakan dengan pesawat Adam Air KI 237 dilangit utara Jakarta pada ketinggian 11000 kaki.
10. 28 Oktober 2008 pesawat Boeing 737-400, mengalami patah roda saat akan parkir di apron Bandara Ngurah Rai Denpasar.³⁸

³⁸ *ibid.*,

Kerjasama maskapai penerbangan Indonesia dengan maskapai di Eropa dalam hal ini Garuda Indonesia hanya berkerjasama dengan satu maskapai di Eropa yaitu KLM milik Belanda, hal tersebut menjadikan salah satu faktor eksternal. Hal tersebut hanya berdasarkan faktor sejarah awal Garuda Indonesia dengan KLM Belanda, dalam beberapa tahun kedepan Garuda Indonesia akan menjalin kerjasama dengan maskapai penerbangan lain di Eropa. Pemerintah Inggris berniat untuk menjalin kerjasama dengan Garuda Indonesia untuk membuka rute penerbangan Indonesia-Inggris.

Isu lainnya mengenai larangan terbang yaitu mengenai niat perusahaan industri pembuatan pesawat terbang Eropa Airbus untuk dapat menguasai pasar pesawat terbang di Indonesia. Airbus memiliki kekhawatiran terhadap Boeing perusahaan industri pesawat terbang Amerika Serikat. Airbus khawatir maskapai penerbangan Indonesia akan dikuasai oleh perusahaan Boeing, namun hal tersebut tidak terbukti dengan perjanjian yang disepakati oleh beberapa maskapai penerbangan Indonesia untuk memesan pesawat terbang buatan perusahaan Airbus.

Pada tahun 2006, maskapai penerbangan Indonesia Batavia Air memesan 10 pesawat Airbus A-320. Mandala Airlines menyetujui perjanjian dengan Airbus untuk menambah 30 pesawat Airbus A-320 hingga tahun 2011. Sementara itu Garuda Indonesia memperbarui armadanya dengan penambahan 20 pesawat

Airbus A-320 tahun 2008, hal ini dimaksudkan untuk menghadapi persaingan domestik dan regional menjelang liberalisasi udara ASEAN 2008.³⁹

³⁹ Terdapat di <http://www.inilah.com/berita/politik/2007/12/07/3886/bisnis-penerbangan-tetap-%E2%80%98mengangkasa%E2%80%99/>