

BAB IV

KEADAAN UMUM TEMPAT PENELITIAN

4.1 SEJARAH DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

Penerbangan Indonesia dari masa ke masa:

a. Tahun 1913: Penerbangan Pertama di Indonesia

Pada tanggal 19 Februari 1913 seorang penerbang asal Belanda bernama J.W.E.R Hilger berhasil menerbangkan sebuah pesawat jenis Fokker dalam kegiatan pameran yang berlangsung di Surabaya. Penerbangan tersebut tercatat sebagai penerbangan pertama di Hindia Belanda (sekarang Indonesia) meskipun berakhir dengan terjadinya kecelakaan namun tidak menewaskan penerbangnya.

b. Tahun 1924: Penerbangan Pertama dari Belanda ke Jakarta

Melihat adanya prospek yang baik bagi penerbangan sipil maupun militer di Indonesia, maka pada tanggal 1 Oktober 1924 sebuah pesawat jenis Fokker F-7 milik maskapai penerbangan Belanda mencoba melakukan penerbangan dari Bandara Schiphol Amsterdam ke Batavia (sekarang Jakarta). Penerbangan yang penuh petualangan tersebut membutuhkan waktu selama 55 hari dengan berhenti di 19 kota untuk dapat sampai di Batavia dan berhasil mendarat di Cililitan yang sekarang dikenal dengan Bandar Udara Halim Perdanakusuma.

c. Tahun 1928: Rintisan Rute Penerbangan di Indonesia

Pada tanggal 1 November 1928 di Belanda telah berdiri sebuah perusahaan patungan KNILM (Koninklijke Nederlands Indische Luchtvaart Maatschappij) yang terbentuk atas kerjasama Deli Maatschappij, Nederlandsch Handel Maatschappij, KLM, Pemerintah Hindia Belanda dan perusahaan-perusahaan dagang lainnya yang mempunyai kepentingan di Indonesia. Dengan mengoperasikan pesawat jenis Fokker-F7/3B, KNILM membuka rute penerbangan tetap Batavia-bandung sekali seminggu dan selanjutnya membuka rute Batavia-

Surabaya (pp) dengan transit di Semarang sekali setiap hari. Setelah perusahaan ini mampu mengoperasikan pesawat udara yang lebih besar seperti Fokker-F 12 dan DC-3 Dakota, rute penerbangan pun bertambah yaitu Batavia-Palembang-Pekanbaru-Medan bahkan sampai ke Singapura seminggu sekali.

d. Tahun 1929: Awal mula Penerbangan Berjadwal di Indonesia

Dengan suksesnya penerbangan pertama Belanda ke Jakarta, masih diperlukan lima tahun lagi untuk dapat memulai penerbangan berjadwal. Penerbangan tersebut dilakukan oleh perusahaan penerbangan KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij) menggunakan pesawat Fokker F-78 bermesin tiga yang dipakai untuk mengangkut kantong surat. Kemudian pada tahun 1931 jenis pesawat yang dipakai diganti dengan jenis Fokker-12 dan Fokker-18 yang dilengkapi dengan kursi agar dapat mengangkut penumpang.

e. Tahun 1949: Asal nama Garuda Indonesia Airways

Pada tanggal 25 Desember 1949, Dr. Konijnenburg, mewakili KLM menghadap dan melapor kepada Presiden Soekarno di Yogyakarta bahwa *KLM Interinsulair Bedrijf* akan diserahkan kepada pemerintah sesuai dengan hasil Konferensi Meja Bundar (KMB) dan meminta presiden memberi nama bagi perusahaan tersebut karena pesawat yang akan membawanya dari Yogyakarta ke Jakarta nanti akan dicat sesuai nama itu. Menanggapi hal tersebut, Presiden Soekarno menjawab dengan mengutip satu baris dari sebuah sajak bahasa Belanda gubahan pujangga terkenal, Raden Mas Noto Soeroto di zaman kolonial, *Ik ben Garuda, Vishnoe's vogel, die zijn vleugels uitslaat hoog boven uw eilanden* ("Aku adalah Garuda, burung milik Wisnu yang membentangkan sayapnya menjulang tinggi diatas kepulauanmu").

Maka pada tanggal 28 Desember 1949, terjadi penerbangan bersejarah pesawat DC-3 dengan registrasi PK-DPD milik *KLM Interinsulair* yang membawa Presiden Soekarno dari Yogyakarta ke Kemayoran, Jakarta untuk pelantikan sebagai Presiden Republik Indonesia

Serikat (RIS) dengan logo dan nama baru, Garuda Indonesian Airways, pemberian Presiden Soekarno kepada perusahaan penerbangan pertama ini.

f. Tahun 1952: Pembentukan Djawatan Penerbangan Sipil

Pada tahun 1952 pemerintah membentuk “Djawatan Penerbangan Sipil” yang saat itu bertanggungjawab kepada Kementerian Perhubungan Udara, tugas dan tanggung jawabnya adalah menangani administrasi pemerintahan, perusahaan dan pembangunan bidang perhubungan udara, Djawatan Penerbangan Sipil ini merupakan cikal bakal Direktorat Jenderal Perhubungan Udara saat ini.

g. Tahun 1963: Direktorat Penerbangan Sipil

Pada tahun 1963 Djawatan Penerbangan sipil dirubah nama menjadi Direktorat Penerbangan Sipil seiring dengan perkembangan dunia usaha penerbangan.

h. Tahun 1969: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Untuk mendorong perkembangan dunia usaha penerbangan yang semakin baik pada pemerintahan Orde Baru telah membentuk Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada tahun 1969 guna menyesuaikan kebutuhan dan pemanfaatannya sebagai pengganti dan penyempurnaan Direktorat Penerbangan Sipil dengan struktur organisasi terdiri dari Sekretariat Direktorat Jenderal, Direktorat Angkutan Udara Sipil, Direktorat Keselamatan Penerbangan dan Direktorat Fasilitas Penerbangan.

i. Pada tahun 1974

Struktur organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara disempurnakan menjadi Sekretariat Direktorat Jenderal, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Udara, Direktorat Keselamatan Penerbangan, Direktorat Pelabuhan Udara dan Direktorat Telekomunikasi Navigasi Udara & Listrik. Penerbangan Indonesia terus berkembang bukan hanya bidang lalu lintas dan angkutan udara saja namun sudah mulai dengan perkembangan industri pembuatan pesawat terbang sehingga diantisipasi dengan pembentukan direktorat khusus yang

menangani kelaikan udara berstandar internasional, pemerintah mengeluarkan KM 58 Tahun 1991 mengenai penyesuaian struktur organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, strukturnya terdiri dari Sekretariat Direktorat Jenderal, Direktorat Angkutan Udara, Direktorat Keselamatan Penerbangan, Direktorat Teknik Bandar Udara, Direktorat Fasilitas Elektronika dan Listrik dan Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara.

j. Tahun 1978: Sentra Operasi Keselamatan Penerbangan (SENOPEN)

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 50/OT/Phb-78, tentang "Susunan organisasi dan tata kerja pelabuhan udara dan Sentra Operasi Keselamatan Penerbangan (SENOPEN)", terbentuk kantor SENOPEN di 7 lokasi yaitu MEDAN, PEKANBARU, PALEMBANG, SURABAYA, BALI, UJUNG PANDANG dan BIAK". Fungsi unit kerja kantor SENOPEN adalah pemberian pelayanan navigasi penerbangan.

4.2 VISI, MISI, TUJUAN DAN STRATEGI

a. Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara :

TERWUJUDNYA PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI UDARA YANG ANDAL, BERDAYA SAING DAN MEMBERIKAN NILAI TAMBAH

Penjelasan VISI Direktorat Jenderal Perhubungan Udara secara garis besar adalah:

- **ANDAL** : Mempunyai keunggulan dan memenuhi aspek ketersediaan, ketepatan waktu, kelaikan, keselamatan dan keamanan dalam menyelenggarakan transportasi udara;
- **BERDAYA SAING** : Efektif, efisien, berkualitas, ramah lingkungan, berkelanjutan, SDM yang profesional, mandiri dan produktif;
- **NILAI TAMBAH** : Dapat memberikan nilai tambah bagi masyarakat baik secara langsung maupun tidak langsung.

b. MISI Direktorat Jenderal Perhubungan Udara :

- Memenuhi standar keamanan, keselamatan penerbangan dan pelayanan;
- Menyediakan sarana, prasarana dan jaringan transportasi udara yang andal, optimal dan terintegrasi;
- Mewujudkan iklim usaha jasa transportasi udara yang kompetitif dan berkelanjutan (*sustainable*);
- Mewujudkan kelembagaan yang efektif, efisien didukung oleh SDM yang profesional dan peraturan perundang-undangan yang komprehensif serta menjamin kepastian hukum.

c. TUJUAN Direktorat Jenderal Perhubungan Udara:

Dalam rangka penentuan arah pembangunan transportasi udara, maka tujuan yang ingin dicapai dalam jangka panjang adalah sebagai berikut:

1. Terjaminnya kualitas pelayanan, kenyamanan, keselamatan, keamanan, dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan transportasi udara;
2. Terwujudnya pertumbuhan Sub Sektor Transportasi udara yang stabil sehingga dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pertumbuhan ekonomi nasional yang berkelanjutan (*sustainable growth*);
3. Terwujudnya peningkatan perolehan devisa dari penyelenggaraan jasa transportasi udara, sehingga dapat ikut memberikan kontribusi terhadap pemantapan neraca pembayaran nasional;
4. Terwujudnya kontinuitas pelayanan jasa transportasi udara yang terjangkau ke seluruh pelosok tanah air, sehingga dapat ikut mendorong pemerataan pembangunan, kelancaran distribusi, stabilitas harga barang dan jasa, serta menjaga keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia ;

5. Meningkatnya kualitas dan profesionalisme SDM Ditjen Perhubungan Udara bertaraf internasional dan terbentuknya kelembagaan yang optimal dan efektif sehingga dapat mendukung terwujudnya penyelenggaraan transportasi udara yang andal dan berdaya saing;
6. Sarana pendidikan bagi masyarakat untuk menghargai profesionalisme dan peningkatan kualitas hidup manusia.

d. STRATEGI Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

1. Meningkatkan pembinaan, pengawasan dan penegakan hukum serta menyempurnakan dan atau melengkapi peraturan per undang-undangan dalam penyelenggaraan jasa transportasi udara;
2. Meningkatkan kualitas dan produktifitas pelayanan jasa transportasi udara melalui penerapan manajemen mutu dalam rangka memenuhi kebutuhan (*demand*) jasa transportasi udara;
3. Menciptakan iklim usaha jasa angkutan udara dalam persaingan sehat dan kondusif dalam rangka menciptakan industri penerbangan yang efisien, efektif dan kompetitif dalam pasar global serta mempunyai kelangsungan hidup jangka panjang;
4. Meningkatkan efisiensi nasional bidang jasa transportasi udara dan mendorong minat investor untuk berinvestasi di bidang industri penerbangan;
5. Memperluas jangkauan jaringan pelayanan jasa transportasi udara sampai ke daerah terpencil, terisolasi, daerah perbatasan negara dan luar negeri.

4.3 TUGAS POKOK

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No: KM 60 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menyelenggarakan fungsi:

1. Perumusan kebijakan di bidang perhubungan udara;
2. Pelaksanaan kebijakan di bidang perhubungan udara;
3. Penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria di bidang perhubungan udara;
4. Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan evaluasi di bidang perhubungan udara; dan
5. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.