

ANALISIS TERHADAP KESELAMATAN PENUMPANG PESAWAT TERBANG YANG MENGALAMI PECAH BAN MENURUT UNDANG-UNDANG PERLINDUNGAN KONSUMEN

Sri Wahyuni

Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Jakarta Raya

ABSTRAK

Peningkatan ekonomi Indonesia saat ini didukung oleh peningkatan konsumsi publik, terutama pada populasi kelas menengah. Hal tersebut diikuti dengan tumbuhnya permintaan pada angkutan penerbangan baik penerbangan full service maupaun penerbangan biaya rendah. Indonesia secara luas dianggap sebagai pasar penerbangan yang sedang berkembang. Angkutan udara merupakan salah satu alternatif pilihan bagi konsumen yang ingin menempuh jarak perjalanan yang jauh dengan waktu yang lebih cepat dibandingkan angkutan laut dan angkutan darat. Namun faktanya masih banyak kecelakaan yang terjadi khususnya pada pesawat terbang komersil yang mengangkut penumpang mulai dari jatuhnya pesawat diperairan, tabrakan pada bagian sayap pesawat, hingga insiden pesawat mengalami pecah ban. Beberapa fakta tentang pecahnya ban pada pesawat terbang dialami oleh beberapa maskapai penerbangan salah satunya adalah Garuda Indonesia Airlines pada tanggal 22 Maret 2019, di Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali, Pesawat Garuda Indonesia dengan nomor GIA 7840 yang mengangkut penumpang sebanyak 44 orang yang rute penerbangannya adalah Denpasar-Wakatobi mengalami pecah ban usai terbang selama kurang lebih satu jam. akhirnya, pesawat berpenumpang tersebut kembali ke Bandara I Gusti Ngurah Rai, Denpasar. Dampak dari insiden pecah ban pada pesawat tersebut maenyebabkan jadwal penerbangan mengalami keterlambatan ini membuktikan bahwa keamanan dan keselamatan para penumpang belum terpenuhi sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Penerbangan No 1 tahun 2009 dan asas keamanan dan keselamatan konsumen menurut Pasal 2 Undang-Undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999. Penelitian ini menggunakan metode Penelitian hukum normatif yang merupakan penelitian yang mengkaji studi dokumen, yakni menggunakan berbagai data sekunder berupa peraturan perundang-undangan, keputusan pengadilan, teori hukum serta dapat berupa pendapat para sarjana.

Kata Kunci: Keamananan, Perlindungan Penumpang, Angkutan Penerbangan

ABSTRACT

The increase of the Indonesian economy currently is supported by increasing on public consumption, especially in middle-class populations.. This was followed by the growth of aviation services both a full service flight and a low cost flight. Indonesia is widely regarded as a growing aviation market. Air transportation is

one alternative choice for consumers who want to travel a long distance with a time that is faster than sea transportation and land transportation. But in fact there are still many accidents that occur especially on commercial airplanes that carry passengers ranging from the crash of the plane in the water, collisions on the wings of the aircraft, until the plane incident suffered a tire rupture. Some facts about the rupture of tires on airplanes experienced by several airlines, one of which is Garuda Indonesia Airlines on March 22, 2019, at I Gusti Ngurah Rai Airport Bali, Garuda Indonesia aircraft with the GIA 7840 number which transports as many as 44 people whose flight routes are Denpasar-Wakatobi suffered a tire break after flying for approximately one hour. finally, the passenger plane returned to I Gusti Ngurah Rai Airport, Denpasar. The impact of the tire burst incident on the plane caused the flight schedule to experience delays, proving that the safety and safety of the passengers had not been fulfilled as stipulated in the Aviation Act No. 1 of 2009 and the principle of consumer safety and security according to Article 2 of the Consumer Protection Act Number 8 In 1999. This study used a normative legal research method which is a study that examines the study of documents, which uses a variety of secondary data in the form of legislation, court decisions, legal theory and can be the opinions of scholars.

Keywords: *Safety, Flight*

I. PENDAHULUAN

Pendahuluan Angkutan penerbangan di Indonesia menjadi sarana penting yang menghubungkan ribuan pulau di Indonesia, melalui transportasi udara penumpang dapat menempuh jarak antar pulau yang cukup jauh dengan waktu singkat hal ini menjadi suatu pertimbangan bagi para konsumen untuk menggunakan pesawat terbang¹. Mengingat Indonesia adalah negara yang terdiri dari pulau-pulau yang dipersatukan oleh lautan dengan jumlah penduduk terbesar urutan keempat di dunia dan adanya pertumbuhan ekonomi masyarakat Indonesia disertai dengan tumbuhnya tarif angkutan udara² yang rendah pada dasawarsa terakhir, Indonesia secara luas dianggap sebagai pasar penerbangan yang sedang tumbuh. yang rendah pada dasawarsa terakhir, Indonesia secara luas dianggap sebagai pasar penerbangan yang sedang tumbuh.

¹ Pesawat Terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri. Pengertian tersebut tercantum didalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan Pasal 1 angka 4.

² Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara. Pengertian tersebut tercantum didalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan Pasal 1 angka 13.

Masyarakat pada era revolusi industri ini dalam aktivitasnya dituntut untuk memiliki mobilitas yang cukup tinggi, seperti berpindah dari satu daerah ke daerah lain dalam waktu singkat untuk mengikuti kegiatan serta memenuhi kebutuhan tersebut diperlukan suatu transportasi yang cepat. Salah satunya adalah angkutan udara yang lebih dikenal dengan sebutan sebagai pesawat terbang. Bagi kalangan profesional serta para pelaku usaha yang memiliki mobilitas tinggi transportasi pesawat terbang menjadi suatu kebutuhan sebagai sarana untuk berpergian menuju ke luar kota maupun ke luar negeri. Menggunakan pesawat terbang akan jauh lebih efektif dan efisien digunakan oleh masyarakat dengan tingkat mobilitas yang tinggi. Sebab, dengan jarak yang cukup jauh dapat terpenuhi dengan waktu yang cukup singkat bila dibandingkan dengan transportasi darat dan transportasi laut sehingga angkutan udara menjadi pilihan berbeda apabila ditempuh dengan transportasi jalur darat dan angkutan laut yang memiliki waktu tempuh yang jauh lebih lama apabila jaraknya jauh. Selain itu naik pesawat terbang hanya membutuhkan waktu lebih cepat dibandingkan angkutan yang lainnya sehingga lebih efisien dan efektif dibandingkan dengan sarana transportasi lainnya.

Perkembangan perusahaan penerbangan di Indonesia di sisi lain menguntungkan bagi para pengguna jasa transportasi udara hal ini disebabkan karena akan banyak pilihan, perusahaan-perusahaan tersebut bersaing untuk menarik penumpang sebanyak-banyaknya dengan menawarkan tarif yang lebih murah atau menawarkan berbagai bonus. Namun di lain sisi, tarif yang murah tersebut sering menjadi salah satu alasan para pelaku usaha dalam menurunkan kualitas pelayanan, bahkan yang lebih mengkhawatirkan lagi ketika menyebabkan berkurangnya kualitas pemeliharaan pesawat udara, sehingga rawan terhadap keamanan dan keselamatan penumpang pesawat terbang. Berbagai macam kendala dan tantangan maskapai penerbangan³

Di Indonesia antara lain pesawat yang kurang baik kondisinya, infrastruktur yang masih kurang memadai, cuaca buruk, asap kebakaran lahan dan hutan, serta debu vulkanik yang disemburkan letusan gunung berapi di Indonesia yang dapat

³ Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Pengertian tersebut tercantum didalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan Pasal 1 angka 1.

mengganggu penerbangan, serta faktor sumber daya manusia yang kurang memadai terkait teknologi di bidang maskapai penerbangan, Akan tetapi, masalah keamanan dan keselamatan penumpang pesawat terbang di negara Indonesia terus menjadi bahan persoalan dalam dalam rangka memperbaiki sistem penerbangan di Indonesia. Selanjutnya beberapa kecelakaan terhadap pesawat terbang di Indonesia telah memberikan reputasi buruk terhadap sistem transportasi udara di negeri ini. Kecelakaan pesawat yang beragam seperti kecelakaan pesawat jatuh, pesawat udara mengalami pecah ban dan beberapa kecelakaan lain terkait Penerbangan di Indonesia.

Terkait masalah mengenai pecah ban pada pesawat terbang terdapat beberapa kejadian antara lain:

1. Pada tanggal 26 Februari 2017 Pesawat Wings Air mengalami pecah ban pada saat mendarat di Bandara Radin Inten II, Tanjung Karang, Lampung, beruntung seluruh penumpang yang menaiki pesawat selamat tanpa mengalami cedera. Berdasarkan keterangan pers dari Presiden Direktur Lion Air yaitu Edward Sirait, pesawat udara bernomor penerbangan IW 1286 ini berangkat dari Bandung dengan registrasi PK WFV dan Pada pukul 14.15 WIB kemudian pesawat Wings Air 1286 dengan rute Bandung menuju Tanjung Karang mengalami ban pecah pada saat proses pendaratan di wilayah Tanjung Karang. Selain penumpang seluruh awak kabin pesawat pun selamat tanpa cedera. Belum diketahui bagaimana atau apa yang menyebabkan ban pada pesawat itu bisa pecah saat mendarat di Bandara Radin Inten II. Selanjutnya untuk mengetahui penyebab dari pecah ban ini kami akan menunggu hasil penyelidikan dari lembaga terkait menurut penjelasan Edward.⁴
2. Tanggal 8 Oktober 2017, Pesawat Dimonim Air di Bandara Nabire Jayapura dengan membawa 17 Penumpang dan Kargo, Pesawat Dimonim Air dengan No. penerbangan PK HVM nyaris mengalami kecelakaan saat mendarat dengan posisi ban pecah, dan badan pesawat robek di Bandara Nabire, Jayapura. Kabid Humas Polda Papua Kombes Ahmad Kamal membenarkan hal itu, menurutnya, pesawat Dimonim Air berhasil mendarat walaupun mengalami

⁴ Danu Damarjati, DetikNews, 26 Februari 2017, Wings Air Pecah Ban Saat Mendarat di Lampung, Penumpang Selamat, <https://news.detik.com/berita/d-3432287/wings-air-pecah-ban-saat-mendarat-di-lampung-penumpang-selamat>.

pecah ban. Pesawat tersebut berhasil mendarat di Bandara Nabire dengan kondisi pesawat yang mengalami pecah ban dan badan pesawat robek hingga menyebabkan kebocoran ditangki avtur dan tak ada korban jiwa. menurut laporan yang diterima pesawat penumpang dan kargo jenis Cessna itu dipiloti oleh Kastha membawa 17 penumpang, tiga diantaranya bayi. Pesawat udara tersebut terbang dari Bandara Fawi, Kabupaten Puncak Jaya menuju Nabire. Ketika pesawat lepas landas (take off) pesawat yang membawa dua kru itu menyenggol kendaraan roda tiga jenis viar yang melintas di Bandara Fawi sehingga mengenai roda ban sebelah kanan dan badan pesawat akan tetapi pesawat tetap terbang dan pukul 11.18 Wit pesawat berhasil mendarat di ujung landasan dekat laut di Bandara Nabire. Sebelum mendarat di bandara kendaraan pemadam kebakaran sudah disiapkan untuk berjaga-jaga sesuai permintaan pilot melalui komunikasi udara. Akhirnya para penumpang pesawat dan kru selamat namun ban pesawat dan badan pesawat robek dan avtur sempat menetes keluarpungkasnya.⁵

3. Tanggal 11 Juni 2018, di Bandara Kualanamu Deliserdang Pesawat terbang Garuda Indonesia nomor penerbangan GA-190 terbang dari Bandara Soekarno-Hatta Jakarta, mengalami insiden pecah ban saat mendarat di Kualanamu, Deliserdang pada hari keempat sebelum Lebaran, Senin pukul 17.56 WIB. Sebanyak 174 orang awak pesawat dan penumpang mendarat selamat namun dampaknya, bandara udara ditutup hampir 1 jam sehingga pesawat terbang lain yang hendak mendarat tertahan dan berputar-putar di angkasa. Pihak manajemen Angkasa Pura (AP) II Bandara Kualanamu membenarkan adanya insiden pada ban pesawat Garuda Indonesia yang pecah di Bandara udara Kualanamu. Pecahnya ban tersebut memang benar menurut Branch Communication and Legal Manager Bandara Kualanamu Wisnu Budi Setianto saat dihubungi Harian Tribun Medan/daring Tribun-Medan.com melalui isi pesan aplikasi Whatapps. Ia menerangkan bahwa tidak ada korban dari insiden ban meledak tersebut dan semua penumpang dalam kondisi baik-baik saja. Tidak ada korban dari insiden tersebut dan kurang lebih 55 menit dilakukan

⁵ Agregasi Antara, Jurnalis, tanggal 08 November 2017, Alami Pecah Ban, Pesawat Dimonim Air Nyaris Kecelakaan di Jayapura, <https://news.okezone.com>.

penutupan landasan lebih disebabkan untuk memastikan *runway* bersih dari fod dan sekarang sudah kembali normal menurut Wisnu. Manager Airport Duty Manager Bandara Kualanamu Abdi Nugroho menjelaskan aktivitas penerbangan terganggu hal ini disebabkan karena harus dilakukan pembersihan sisa-sisa ban di area landas pacu (*runway*). Yang berakibat pada dampaknya penundaan jadwal penerbangan. Ada pesawat udara yang sudah bergerak dan ada pesawat yang hendak berangkat tapi balik lagi. Kemudian ada 10 pesawat udara yang berputar-putar di atas angkasa (*holding*) karena kejadian ini menurut Abdi. Mengenai waktu tidak beroperasinya bandara udara tersebut terdapat perbedaan antara penjelasan Wisnu dan Abdi. Dijelaskannya ada sekitar 167 penumpang pesawat turun seperti biasa dari pintu dengan kondisi sehat. Mengenai pesawat Garuda sepengetahuan saya belum pernah mengalami seperti ini di Bandara Kualanamu. Yang pasti ini nanti akan ditangani oleh KNKT menurut penjelasan kata Abdi. selanjutnya Vice President Region Sumatera Garuda Indonesia yaitu Dian Ediono, menjelaskan pihaknya masih menunggu informasi dari tim yang berada di Bandara Kualanamu. Menurut informasi yang ia terima kondisi semua penumpang yang berada dalam pesawat tersebut baik baik saja serta tidak ada yang menjadi korban. Kemudian Ia menjelaskan akan segera memberikan rincian secara pasti apa penyebab pecahnya ban dari pesawat dengan nomor penerbangan GA-190 tersebut. Informasinya pecah ban pesawat udara Garuda terjadi saat proses landing.

4. Tanggal 7 September 2018, di Bandara Gewayantana, Kabupaten Flores Timur, Nusa Tenggara Timur, Pesawat terbang Wings Air ATR 72600 mengalami kondisi pecah ban saat mendarat di Bandar Udara Gewayantana, Kabupaten Flores Timur, Nusa Tenggara Timur (NTT). Kapolres Flores Timur AKBP Arri Vaviriyantho menjelaskan insiden itu terjadi sore tadi sekitar pukul 15.13 Wita. Menurut penjelasan Arri, pesawat udara itu mendarat setelah terbang dari Bandara El Tari Kupang. Namun Pesawat tersebut mengalami pecah ban belakang pada saat landing. Dalam insiden itu, tidak ada korban dari penumpang pesawat menurut Arri kepada Kompas.com, pada hari Jumat malam. Untuk penumpang pesawat yang akan berangkat dengan penerbangan dari Bandara Gewayantana ke El Tari kupang masih tertunda sampai menunggu

informasi lanjutan dari pihak maskapai penerbangan. Kemungkinan dengan adanya cuaca panas pada saat pendaratan, sehingga mengakibatkan terjadinya insiden pecah pada ban belakang pesawat, imbuhnya.⁶

5. Tanggal 9 Oktober 2018, di Bandara udara Internasional Supadio Pontianak, Kalimantan Barat, pesawat Sriwijaya Air dengan nomor penerbangan SJ 186 rute Jakarta-Pontianak mengalami pecah ban pada saat landing di landasan pacu (runway) Bandara Internasional Supadio Pontianak, Kalimantan Barat. Dalam insiden itu sempat mengganggu penerbangan di bandara udara tersebut. Mengenai Insiden pecahnya ban pesawat di Bandara udara Supadio Pontianak, pada sekitar pukul 12.30 WIB sempat mengganggu proses penerbangan maskapai lainnya di bandara tersebut menurut Kabid Humas Polda Kalbar, Kombes Nanang Purnomo di Pontianak. Ia menjelaskan kronologi kejadian pecahnya ban pesawat maskapai penerbangan Sriwijaya. Kejadiannya sekitar pukul 2.30 WIB, saat pesawat Sriwijaya SJ 186 landing di Taksi Alfa, salah satu ban sebelah kanan mengalami pecah. "Akibat kejadian tersebut beberapa saat berikutnya ketika pesawat Sriwijaya melakukan turning (berputar) di ujung landasan pacu, pada ban bagian sebelah kanan yang kedua kembali pecah sehingga pesawat berhenti di tempat. Kemudian dilakukan evakuasi terhadap para penumpang pesawat dan barang dengan menggunakan mobil bus penumpang milik PT Angkasa Pura II untuk selanjutnya dilakukan penggantian ban oleh pihak maskapai Sriwijaya dan pembersihan sisa atau jejak ban dari taxi alfa sampai ke turning runway. Nanang menjelaskan akibat dari kejadian tersebut bandara udara mengalami notime (bandara tidak melakukan kegiatan penerbangan) selama satu jam, sehingga pesawat Batik Air yang akan melakukan landing di Bandara Supadio Pontianak melakukan holding selama 45 menit dan kembali ke Jakarta. Akibat kejadian tersebut tidak ada korban. Dan aktivitas penerbangan kembali normal sekitar pukul 13.30 WIB katanya.⁷

⁶ Kontributor Kupang, Sigiranus Marutho Bere, Kompas.com, Pesawat Wing Air Alami Pecah Ban saat Mendarat di Bandara Gewayantana, 7-09-2018, <https://regional.kompas.com/read/2018/09/07/22373501/pesawat-wing-air-alami-pecah-ban-saat-mendarat-di-bandara-gewayantana>.

⁷ Antara, Jurnalis, Selasa 09 Oktober 2018 17:02 WIB, Pesawat Sriwijaya Air Pecah Ban saat Mendarat di Bandara Supadio Pontianak, <https://news.okezone.com/read/2018/10/09/340/1961673/pesawat-sriwijaya-air-pecah-ban-saat-mendarat-di-bandara-supadio-pontianak>.

6. Tanggal 6 Januari 2019, pesawat terbang Wings Air jurusan Kota Banjarbaru ke Kabupaten Kotabaru mengalami pecah ban sesaat mau takeoff di Bandara Syamsudin Noor, pada Minggu 6 Januari 2019. Kejadian itu membuat Ketua IDI Kotabaru dan 3 anggota IDI lainnya yang menumpang pesawat itu sempat ketar ketir. Kemarin terlihat bekas semprotan apar sudah terlihat di aspal dekat badan pesawat tersebut. Manajemen pesawat Wing Air melalui *Corporate Communications Strategic of Wings Air*, Danang Mandala Prihantoro menjelaskan bahwa kejadian pada pesawat Wings Air (kode penerbangan IW) member of Lion Air Group telah menjalankan sesuai dengan standar prosedur (SOP). Wings Air IW-1390 merupakan penerbangan berjadwal yang sudah dipersiapkan dengan baik menurut aturan. Sebelum diberangkatkan, pesawat terbang ATR 72-600 registrasi PK-WJP sudah menjalani pemeriksaan awal (*pre-flight check*) oleh teknisi dan pilot. Pesawat dinyatakan laik terbang (*safe to flight*). Wings Air IW-1390 akan terbang ke Kotabaru dengan jadwal keberangkatan pukul 14.40 WITA. Dalam penerbangan pesawat Wings Air membawa empat kru beserta enam puluh penumpang dewasa, tujuh anak-anak serta dua balita. "untuk memastikan keselamatan dan keamanan penerbangan (*safety first*), pilot memutuskan untuk menunda fase lepas landas. Hal tersebut dikarenakan ketika pesawat berbelok/berputar di ujung landas pacu dengan posisi mesin pesawat masih bertenaga dengan kecepatan rendah, pilot mendengar suara letupan kecil yang bersumber dari bagian pesawat sebelah kiri," katanya. Pilot telah menjalankan SOP dan menginformasikan kepada teknisi dan petugas darat Wings Air. Dengan koordinasi dan kerjasama yang tepat, pesawat kembali ke landas parkir (*return to apron/RTA*), guna melakukan pemeriksaan. "Setelah dilakukan pengecekan, ban pesawat sebelah kiri pecah. Dalam memberikan kenyamanan serta keselamatan pada seluruh penumpang diturunkan kembali dari pesawat dan dibawa menuju ruang tunggu bandar udara, untuk mendapatkan informasi lebih lanjut serta kompensasi layanan keterlambatan (*delay management*) menurut penjelasan Danang

Mandala Prihantoro. Pesawat terbang ATR 72-600 registrasi PK-WJP sedang menjalani proses pengecekan serta penggantian ban.⁸

7. Tanggal 11 Maret 2019, Pesawat Wings Air nomor penerbangan WON1303 tujuan Mamuju-Makassar, mengalami kerusakan saat akan terbang. General Manajer AirNav Kantor Cabang Makassar Air Traffic Service Centre (MATSC) yaitu Novy Fantariyanto mengemukakan berdasarkan jadwal, pesawat yang mengangkut puluhan penumpang tersebut terbang pada pukul 7.30 wita. Namun penerbangan tertunda akibat ban pesawat kempes atau flat tire. Semestinya, pesawat Wings berangkat pada pukul 07.30 pagi. namun mengalami kendala teknis main gear kempes menurut Novy. Sampai saat ini, pesawat masih berada di Mamuju menunggu sparepart. Pihak maskapai sudah memesan peralatan rusak. Tidak ada korban pada peristiwa tersebut. Semua penumpang pesawat terbang dikabarkan selamat. Namun sejumlah penumpang sempat mengalami panik ketika menerima informasi kerusakan tersebut. Penumpang kemudian diturunkan dari badan pesawat.⁹
8. Tanggal 22 Maret 2019, di Bandara Internasional Denpasar Bali, Pesawat Garuda Indonesia dengan nomor penerbangan GIA 7840, Penumpang 44 Orang. Pesawat Garuda Indonesia dengan nomor penerbangan GIA 7840 dengan rute Denpasar-Wakatobi mengalami pecah ban setelah terbang selama hampir satu jam. Alhasil, pesawat berpenumpang 44 orang itu kembali ke Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Denpasar. Ketika Pesawat sudah take-off jam 08.28 WITA pada akhirnya melakukan RTB (Return To Base) karena dirasa ada permasalahan pada landing gear atau ban dan landed pukul 09.58 menurut keterangan Communication and Legal Section Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai yaitu Arie Ahsanurrohim. Arie menjelaskan, saat di udara, pilot mendengar ada suara keras dari arah ban. Untuk menjamin keamanan penerbangan kemudian pilot memutuskan untuk kembali ke bandara.

⁸ Danang Setiawan, banjarmasinpost.co.id, Pesawat Wings Air Alami Pecah Ban Sesaat Mau Lepas Landas di Bandara Syamsudin Noor, Banjarmasin, 8 Januari 2019, <http://batam.tribunnews.com/2019/01/08/pesawat-wings-air-alami-pecah-ban-sesaat-mau-lepas-landas-di-bandara-syamsudin-noor-banjarmasin>.

⁹ Dewi Agustina, senin 11 Maret 2019, Tribunnews.com, Penumpang Sempat Panik saat Pesawat Wings Air Rute Mamuju-Makassar Pecah Ban, <http://www.tribunnews.com/regional/2019/03/11/penumpang-sempat-panik-saat-pesawat-wings-air-rute-mamuju-makassar-pecah-ban>.

pada saat take off ada suara keras selepas pesawat take off ditemukan kelupasan ban. Pada saat landing, kondisi ban pesawat itu sudah dalam keadaan pecah dikarenakan gesekan di landasan pacu sehingga mengakibatkan ban kemudian mengelupas. Beruntung menurut penjelasan Arie, seluruh penumpang pesawat terbang selamat dan tidak ada yang terluka. Rencananya penerbangan akan dialihkan ke penerbangan dari Sumbawa, NTB dengan nomor penerbangan PK GAH 7840 pada 14.30 WITA.¹⁰

Mantan CEO American Airlines, Robert L Crandall pernah menulis artikel berjudul “Rolling Along” yang diterbitkan di majalah American Way. Ia menjelaskan bahwa dalam setahun pihaknya membutuhkan sekitar 25 ribu ban untuk mendukung pengoperasian 640 pesawat. Oleh karena itu, American Airlines harus bekerja sama dengan banyak pabrik vulkanisasi ban sehingga kebutuhan sebanyak itu dapat terpenuhi. Ia juga menjelaskan meski menggunakan ban rekondisi namun peraturan yang ketat dari regulator harus tetap diikuti. Demi keamanan serta keselamatan penerbangan pesawat udara. Menurut konsultan penerbangan, Hentje Pongoh yang menulis di Kompasiana tentang pemakaian ban rekondisi pada pesawat. Ia menjelaskan sekitar 95 persen pesawat komersial yang beroperasi di dunia memakai ban vulkanisasi. Praktik ini sudah berjalan bertahun-tahun dan ada banyak perusahaan yang mengerjakan proses vulkanisasi ban pesawat yang membuka cabang atau pabrik di sejumlah negara. Beberapa pemain besar, seperti GoodYear, Bridgestone, dan Michelin.¹¹

Dengan adanya beberapa fakta terkait pecahnya ban pada pesawat terbang yang terjadi pada beberapa tahun belakang ini membuktikan belum terpenuhinya asas keamanan dan keselamatan penumpang pesawat terbang sebagai konsumen merupakan suatu hal yang memberikan jaminan kepada Konsumen dalam penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau digunakan, dalam hal ini termasuk keamanan dan keselamatan dalam menggunakan jasa angkutan penerbangan. Salah satu faktanya adalah insiden ban

¹⁰ Teuku Muhammad Valdy Arief, 22 Maret 2019, Pesawat Garuda Pecah Ban di Bali, Penerbangan ke Wakatobi Dibatalkan, <https://www.msn.com/id-id/berita/nasional/pesawat-garuda-pecah-ban-di-bali-penerbangan-ke-wakatobi-dibatalkan/ar-BBV5inA>.

¹¹ Ino Julianto, 4 Mei 2018, 95 Persen Pesawat Komersial Menggunakan Ban Rekondisi, <https://klasika.kompas.id/95-persen-pesawat-menggunakan-ban-rekondisi>.

pecah yang dialami oleh pesawat Garuda Indonesia sehingga menimbulkan pertanyaan mengenai asas keamanan dan keselamatan penumpang pesawat terbang yang mengalami pecah ban di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai Denpasar Bali, Pesawat Garuda Indonesia dengan nomor penerbangan GIA 7840 yang berpenumpang sejumlah 44 Orang, dengan rute penerbangan Denpasar-Wakatobi mengalami pecah ban setelah terbang selama hampir satu jam.

Metode Penelitian

Metode Penelitian Hukum merupakan suatu cara yang paling dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah yang dilakukan secara hati-hati, sistematis, terorganisir, valid, dan verifikatif untuk mencari suatu kebenaran dari suatu persoalan dengan menggunakan teknik-teknik tertentu yang sudah terbukti keampuhannya sehingga dapat di temukan jawaban-jawaban terhadap masalah, fakta dan fenomena tertentu yang terdapat dalam bidang-bidang pengetahuan tertentu, dengan cara mengumpulkan, menganalisis dan menginterpretasikan fakta, data dan keterangan untuk membuktikan kebenaran teori atau membantah teori yang sudah ada dan atau menciptakan teori baru dan dengan tujuan akhir untuk dapat mengembangkan ilmu pengetahuan serta teknologi sehingga memberikan manfaat bagi umat manusia.¹² Jadi suatu teori atau konsep ilmu pengetahuan agar diakui kebenarannya haruslah diverifikasi dengan suatu metode penelitian ilmiah.

Jika dikaitkan dengan penelitian ini beberapa fakta-fakta terkait pecahnya ban pada pesawat terbang di Indonesia beberapa tahun belakangan ini di analisa menurut asas keamanan dan keselamatan konsumen yang tercantum di dalam Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen serta keamanan dan keselamatan dalam penerbangan yang tercantum didalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Dalam penulisan penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif atau yang dikenal dengan penelitian perpustakaan¹³ ini merupakan penelitian yang mengkaji studi dokumen, yakni menggunakan berbagai data sekunder seperti peraturan perundang-undangan,

¹² Munir Fuady, *Metode Riset Hukum Pendekatan Teori dan Konsep*, Depok: PT. RajaGrafindo Persada, Cetakan Pertama, 2018, hlm. 2.

¹³ Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, Cetakan 17, 2015, hlm. 13-14.

keputusan pengadilan serta teori hukum dan dapat pula berupa pendapat para sarjana. Penelitian jenis normatif ini menggunakan analisis kualitatif yakni dengan menjelaskan data-data yang ada dengan kata-kata atau pernyataan. Penelitian jenis normatif ini menggunakan analisis kualitatif yakni dengan menjelaskan data-data penelitian yang ada dengan kata-kata atau pernyataan bukan dengan angka. Metode ini lebih menekankan pada konsepsi bahwa hukum dapat dipandang sebagai seperangkat peraturan perundang-undangan yang tersusun secara sistematis berdasarkan ketentuan tata urutan tertentu.¹⁴

II. PEMBAHASAN

Mengenai aturan terkait dengan keamanan serta keselamatan penumpang pesawat terbang di atur dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dijelaskan “Perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan konsumen serta kepastian hukum.”

Jika dikaitkan dengan asas Keamanan dan Keselamatan Konsumen merupakan suatu hal yang memberikan jaminan kepada Konsumen dalam penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau digunakan, dalam hal ini termasuk keamanan dan keselamatan dalam menggunakan jasa angkutan penerbangan, antara lain maskapai penerbangan Lion Air, Sri Wijaya Air, Wings Air, dan lain sebagainya, dalam hal ini salah satu adalah insiden kecelakaan yang dialami oleh maskapai penerbangan Pesawat Garuda Indonesia dengan nomor penerbangan GIA 7840 yang mengangkut Penumpang sebanyak 44 orang dengan rute Denpasar-Wakatobi mengalami pecah ban usai terbang selama hampir satu jam. Alhasil, pesawat berpenumpang 44 orang itu kembali ke Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Denpasar.

Ketika berbicara tentang keamanan dan keselamatan para penumpang pesawat terbang didalam Pasal 4 Undang Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen Republik Indonesia yang menjelaskan bahwa hak

¹⁴ Suteki & Galang Taufani, *Metodologi Penelitian Hukum (filsafat, Teori dan Praktik)*, Depok: PT. RajaGrafindo Persada, Cetakan Kedua, 2018, hlm. 265.

konsumen diantaranya adalah hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan atau jasa.

Mengenai Hak-hak konsumen antara lain adalah sebagai berikut:

- a. hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan atau jasa;
- b. hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan / jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
- c. hak atas informasi yang benar, jelas serta jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
- d. hak untuk didengar pendapat serta keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
- e. hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan berikut upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
- f. hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;
- g. hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- h. hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan atau penggantian, apabila barang dan atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
- i. hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Selanjutnya didalam Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan didalam Pasal 48 Keselamatan penerbangan merupakan suatu keadaan terpenuhinya persyaratan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan dan fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Namun salah satu faktanya pada tanggal 9 Oktober 2018, Bandara Internasional Supadio Pontianak tepatnya di Kalimantan Barat terjadi sebuah peristiwa Ban pesawat Sriwijaya Air nomor penerbangan SJ 186 rute Jakarta-Pontianak pecah ban pada saat landing di landasan pacu (*runway*) Bandara Internasional Supadio Pontianak, Kalimantan Barat dalam kejadian ini pecahnya ban pesawat tersebut sempat mengganggu penerbangan maskapai lainnya di bandara itu, kejadian mengenai pecahnya ban pada pesawat maskapai penerbangan Sriwijaya. ketika pesawat Sriwijaya SJ 186 landing di Taksi Alfa, salah satu ban

sebelah kanan mengalami pecah. Akibat kejadian tersebut beberapa saat berikutnya ketika pesawat Sriwijaya melakukan *turning* (berputar) di ujung landasan pacu, ban sebelah kanan yang kedua kembali mengalami pecah yang menyebabkan pesawat berhenti di tempat. Jika kita baca dengan baik artinya keselamatan penerbangan itu salah satunya adalah telah terpenuhinya persyaratan pesawat udara dalam hal ini termasuk juga dengan ban pesawat yang sebaiknya perlu ada perawatan dan juga pengawasan sebelum di gunakan sebagai sarana angkutan penerbangan untuk mengangkut penumpang.

Kemudian menurut Pasal 49 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan yang dimaksud dengan keamanan penerbangan merupakan satu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan pesawat dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas serta prosedur. Dalam hal ketika maskapai penerbangan telah siap menjual tiket pesawat kepada para penumpang pesawat terbang artinya pesawat yang akan digunakan oleh para penumpang tersebut telah memenuhi standar keamanan dan juga keselamatan penerbangan namun pada kenyataannya masih ada yang tidak sesuai dengan ketentuan dari peraturan perundang-undangan dengan adanya insiden pecah ban pada pesawat terbang komersil dapat mengakibatkan berbagai macam kerugian diantaranya keterlambatan jadwal penerbangan karena pecah pada bagian ban pesawat perlu waktu untuk memperbaikinya sedangkan orang lebih cenderung memilih angkutan udara atau pesawat terbang dengan alasan utamanya adalah sampainya lebih cepat serta lebih efisien waktu dibandingkan dengan angkutan laut maupun angkutan darat yang ada.

Apabila ketentuan peraturan perundang-undangan tersebut telah terpenuhi maka keamanan serta keselamatan penumpang pesawat terbang dapat terpenuhi dengan baik dengan namun demikian dengan banyaknya insiden kecelakaan pesawat terbang komersil di Indonesia membuktikan bahwa masih kurangnya perhatian terhadap keamanan dan keselamatan penumpang yang salah satu faktanya adalah pecah ban pada bagian pesawat terbang yang cukup banyak terjadi di Indonesia dengan bermacam-macam pesawat terbang komersil yang mengangkut penumpang.

Untuk dapat melakukan suatu pekerjaan vulkanisasi ban pesawat, pabrikan harus mematuhi *Civil Aviation Safety Regulation (CASR) 145*. Hal tersebut merupakan suatu peraturan mengenai keselamatan penerbangan sipil internasional. Adapun untuk batasan pemakaian, maskapai penerbangan harus memenuhi standar yang ditetapkan *International Civil Aviation Organization (ICAO)*.

Di Indonesia menurut keterangan Hentje penggunaan ban rekondisi disebut juga dengan *recap (R)* untuk pesawat terbang masih boleh dipakai sampai R3 atau sama dengan tiga kali *di-recap*. Hal tersebut juga sesuai dengan *Advisory Circular* yang dikeluarkan Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKUPPU) serta Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan.

Sebelum dipakai, ban rekondisi beserta seluruh suku cadang lainnya sesuai dengan ketentuan maka perlu diperiksa oleh inspektur dari regulator. Pemeriksaan tersebut mencakup sejarah suku cadang. Bahkan, tempat penyimpanan suku cadang juga dilakukan pengecekan. Setiap 3–4 hari sekali pesawat yang menggunakan suku cadang tersebut akan diperiksa ulang. Ban pesawat bisa digunakan untuk sekitar 150 kali lepas landas serta mendarat hal tersebut tergantung pada beban yang diangkut. Mengenai kualitas ban yang divulkanisasi sama dengan ban baru. Dengan demikian, mempunyai tingkat keamanan yang sama pula. Jika terjadi ban pesawat meletus maka biasanya disebabkan kurangnya tekanan udara dalam ban (*underinflation*). Penyebab lainnya adalah benda asing yang masuk ke lintasan pesawat. Harga ban rekondisi jauh lebih murah 50 persen dibanding ban yang beli baru.

Kemudian menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan dalam Pasal 1 angka (1) yang dimaksud dengan Keamanan dan juga keselamatan penerbangan merupakan suatu kondisi untuk mewujudkan penerbangan dilaksanakan secara aman serta selamat sesuai dengan rencana penerbangan. Hal inipun belum dapat terwujud sebagaimana mestinya atau belum dapat terwujud dengan baik dengan data beberapa kecelakaan pesawat terbang di Indonesia diantaranya adalah ban pada pesawat terbang yang pecah mencerminkan belum terpenuhinya keamanan dan keselamatan penerbangan sebagaimana tertulis didalam peraturan pemerintah

tersebut artinya belum terwujudnya penerbangan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan yang faktanya jika terjadi peristiwa ban pecah pada bagian pesawat maka penumpang di evakuasi kemudian tim teknis bekerja memperbaiki ban pada pesawat yang mengalami kerusakan dan akibat dari kejadian tersebut penumpang pun akan mengalami keterlambatan.

Didalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan Keselamatan Penerbangan menurut Pasal 1 angka (2) yang dimaksud dengan Keamanan penerbangan merupakan keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang bebas dari gangguan dan/atau tindakan yang melawan hukum. Hal inipun masih belum dapat terpenuhi dikarenakan banyaknya angka kecelakaan terkait adanya ban yang mengalami pecah pada pesawat terbang komersil salah satu faktanya yang terjadi pada tanggal 22 Maret 2019, di Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali, Pesawat Garuda Indonesia dengan nomor penerbangan GIA 7840 yang mengangkut sekitar Penumpang pesawat sebanyak 44 (empat puluh empat) Orang. Pesawat dengan rute penerbangan Denpasar-Wakatobi mengalami ban nya pecah usai melakukan penerbangan selama hampir satu jam. Alhasil, pesawat tersebut kembali ke Bandara Internasional Denpasar.

Menurut ketentuan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 mengenai Keamanan, Keselamatan Penerbangan dalam Pasal 1 angka (3) yang dimaksud dengan Keselamatan penerbangan merupakan keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan penerbangan yang lancar sesuai dengan prosedur operasi dengan ketentuan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya. Bicara tentang persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya hal ini belum terpenuhi dengan baik faktanya pada hri minggu tanggal 6 Januari 2019 pesawat komersil Wings Air dengan nomor IW-1390 akan terbang ke Kotabaru dengan jadwal keberangkatan pukul 14.40 WITA. Dalam penerbangan ini Wings Air membawa empat kru beserta enam puluh penumpang dewasa, tujuh anak-anak dan dua balita. "Guna memastikan keselamatan, keamanan penerbangan (*safety first*), pilot tersebut memutuskan untuk menunda fase lepas landas. Hal tersebut dikarenakan ketika pesawat berbelok kemudian berputar di ujung landas pacu dengan posisi mesin pesawat masih bertenaga dengan kecepatan rendah, pilot

mendengar suara letupan kecil yang sumbernya dari bagian pesawat sebelah kiri," menurut penjelasannya. Pilot tersebut telah menjalankan SOP dan menginformasikan kepada teknisi dan petugas darat pesawat Wings Air. Dengan koordinasi dan kerjasama yang tepat, pesawat kembali ke landas parkir (*return to apron/ RTA*), guna melakukan pemeriksaan. "Setelah dilakukan pengecekan tersebut, ban pesawat sebelah kiri mengalami pecah. Dalam memberikan kenyamanan, seluruh penumpang pesawat diturunkan kembali dari pesawat dan dibawa menuju ruang tunggu bandar udara tersebut. Kejadian itu membuat Ketua IDI Kotabaru dan tiga anggota IDI yang lain ketika menaiki pesawat tersebut sempat panik.

Menurut ketentuan keamanan keselamatan didalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 580 Tahun 2015 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-01, Sertifikasi serta Register dan Pengawasan Keselamatan Operasi Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan daan juga fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Hal ini juga belum terpenuhi sebagaimana mestinya faktanya pada tanggal 11 Juni 2018, di Bandara Kualanamu Deliserdang, Pesawat terbang berpenumpang Garuda Indonesia nomor penerbangannya GA-190 terbang dari Bandara Soekarno-Hatta, Jakarta, mengalami pecah pada bagian ban saat mendarat di Kualanamu, Deliserdang, hari keempat sebelum Lebaran, pada hari senin, pukul 17.56 WIB dengan membawa sebanyak seratus tujuh puluh empat orang awak dan penumpang mendarat selamat. Kemudian kurang lebih selama lima puluh lima menit dilakukan penutupan landasan serta aktivitas penerbangan terganggu karena harus dilakukan pembersihan terhadap sisa-sisa ban di area landas pacu (*runway*) yang berdampak pula pada penundaan jadwal penerbangan. Ada pesawat yang sudah bergerak dan hendak berangkat namun balik lagi. Belum diketahui apa yang menjadi penyebab pecahnya ban tersebut. Informasinya ban pesawat pecah pada pesawat Garuda dialami saat *landing*. Namun akibatnya, bandara ditutup hampir satu jam, sehingga ada sepuluh pesawat lain yang hendak mendarat tertahan dan berputar-putar di angkasa (*holding*) karena kejadian tersebut.

Hal tersebut menjelaskan bahwa terpenuhinya persyaratan keselamatan pesawat udara dengan adanya ban pada pesawat yang mengalami pecah sehingga menimbulkan pertanyaan apakah pesawat Garuda dengan nomor penerbangan GIA 7840 yang mengangkut Penumpang sebanyak empat puluh empat orang dengan rute Denpasar-Wakatobi telah memenuhi persyaratan keselamatan pesawat udara? apabila dikaitkan dengan peraturan tersebut artinya belum sepenuhnya terpenuhi. Hal tersebut dijelaskan melalui fakta adanya kejadian mengenai pecah ban pada tanggal 22 Maret 2019, di Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali, Pesawat tersebut yang mengalami pecah pada bagian ban setelah melakukan penerbangan hampir selama satu jam. Yang berakibat, pesawat tersebut kembali ke Bandara. Ketika pesawat sudah *take-off* jam 08.28 WITA kemudian melakukan RTB (*Return To Base*) karena dirasa ada permasalahan ketika melakukan *landing gear* atau ban dan *landed* pada pukul 09.58, kemudian saat di udara, pilot mendengar ada suara keras dari bagian ban pesawat terbang. Untuk menjamin keamanan penumpang pesawat terbang, kemudian pilot pesawat memutuskan untuk kembali ke bandara. Jadi, pada saat *take off* terdengar suara keras ternyata ditemukan kelupasan ban ada bagian pesawat. Kemudian saat melakukan *landing*, kondisi ban tersebut sudah dalam kondisi pecah. Karena adanya gesekan di landasan pacu yang menyebabkan ban pada bagian pesawat mengelupas.

Pada umumnya maskapai penerbangan berpenumpang komersildi seluruh dunia menggunakan pesawat jenis boeing 777 dengan beban 250 sampai dengan 400 ton atau sama dengan sekitar 400.000 kilogram. Kucup berat beban tersebut namun yang menjadi pertanyaan mengapa ban pesawat yang kecil tidak meledak walaupun bebannya cukup berat? Faktanya rata-rata kecepatan pada pesawat terbang komersil sekitar 250 km per jam. Untuk menjawab pertanyaan tersebut maka perlu diketahui terlebih dahulu bahwa konstruksi ban pesawat terbang tidak berbeda dengan ban mobil biasa namun dala hal ini tekanan ban pada pesawat bisa mencapai 200PSI atau sekitar 6 kali lebih tinggi dari ban pada mobil biasa serta dua kali lebih besar dari tekanan maksimum pada ban sepeda motor balap sehingga karena tekanan tinggi ini ada beberapa desain yang di ubah dari ban pesawat terbang agar mampu menahan beban berat pada pesawat terbang. Kemudian hal lain mengenai ban pada pesawat terbang juga didesain dengan beberapa lapis atau

setidaknya mencapai 16 lapis dengan diameter yang lebih kecil dari ban semi truk. Selanjutnya mengenai rahasia kekuatan yang ada pada ban pesawat terbang adalah bagian tali nilon serta polimer sintetik yang disebut juga dengan aramid. Aramid tersebut tertanam didalam tapak ban serta dibuat berlapis lapis sehingga ketika turun dari ketinggian dengan beban maksimum ban tersebut akan tetap dalam kondisi yang baik.

Bukan hanya berlapis ada pula desain tersembunyi yang menyebabkan ban pesawat kecil tidak meledak. Dalam dunia peerbangan ada sebuah standar ban yang perlu dipeuhi agar penerbangan tetap dalam kondisi aman, pada umumnya biasanya satu ban harus bisa menahan sekitar empat kali tekanan beban utama selama tiga detik yang berfungsi untuk memberi daya tahan ketika ban menyentuh landasan serta ketika melakukan *take off* yang paling utama adalah ketika ban harus tetap utuh saat berputar hingga mencapai sekitar lima ratus kilo meter perjam kemudian untuk dapat memenuhi standar ini biasanya ban pada pesawat terbang di rancang dengan diberikan sekiitar empat garis untuk dapat mencegah terjadinya putaran ban kettika pesawat tersebut mendarat diatas landasan basah serta memperkuat daya tahan ban ketika dalam kondisi kecepatan tinggi. Komponen tersebut menggunakan tiga ban seperti karet baja serta lembaran kain khusus dengan pengisian ban pesawat terbang dengan menggunakan nitrogen, yang diketahui gas nitrogen tersebut tidak terlalu banyak bereaksi terhadap bahan karet pada saat di ketinggian.

Pertanyaan selanjutnya kapan pesawat terbang melakukan pergantian ban? Untuk menjawab pertanyaan ini sebuah pesawat terbang akan melakukan pergantian ban setelah melakukan sekitar lima ratus kali mendarat sehingga tidak heran apabila sebuah pesawat tipe Airbus A380 dengan dua tingkat hanya memerlukan ban sampai 20 buah serta pesawat boeing 777 membutuhkan empat belas ban pada pesawat. Bagaimana dengan harga ban tersebut? Harga ban pesawat terbang sekitar lima juta rupiah hal tersebut merupakan ukuran kecil serta mencapai angka sekitar dua puluh juta rupiah dengan daya tahan yang lebih kuat. Kemudian untuk satu unit Airbus A380 sendiri membutuhkan ban dengan harga mencapai sekitar angka tujuh puluh juta lebih.

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Indonesia berusaha melakukan pengawasan terhadap ban pada pesawat terbang dengan mengeluarkan Surat Edaran Nomor AU/1353/DSKU/02/2006 yang berlaku pada tanggal 16 Maret 2006 tentang pembatasan penggunaan ban vukanisir. Pengertian dari Vulkanisir ban (*retread/recap/ remold*) merupakan proses pembuatan ulang (*remanufacturing*) untuk ban yang mulai botak untuk mengembalikan alur ban. Proses Vulkanisir biasanya dilakukan terhadap casing dari ban yang sudah terpakai selanjutnya setelah dilakukan proses inspeksi serta proses direparasi. Proses tersebut biasanya mengawetkan sekitar sembilan puluh persen material dari ban yang terpakai dengan biaya yang digunakan sekitardua puluh persen dari harga pembuatan ban baru.

Peraturan yang mengatur terkait ban pada pesawat terbang tidak dibuat oleh perusahaan pesawat itu sendiri sehingga diperlukan sertifikasi yang diperlukan untuk bisa membuat ban pada pesawat terbang harus mengacu pada peraturan: CASR (*Civil Aviation Safety Regulation*), dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 74 Tahun 2017 (Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil bagian 830 atau *Civil Aviation Safety Regulation Part 830*) tentang Prosedur investigasi kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil.

Menurut Pasal 4 menjelaskan bahwa Direktur Jenderal Perhubungan Udara dan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi melakukan koordinasi dan pengawasan sesuai bidang tugas dan kewenangannya terhadap pelaksanaan peraturan ini. Namun pada kenyataannya masih kurangnya pengawasan terhadap keselamatan khususnya bidang transportasi udara seperti pesawat terbang yang menimbulkan banyak kekhawatiran ketika menggunakan jasa angkutan penerbangan. Khususnya ketika adanya kecelakaan di bagian pesawat pada bannya.

Menurut Pasal 5 Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi dalam melakukan koordinasi dan pengawasan mendahulukan sosialisasi kepada pemangku keepentingan guna mencegah terjadinya kecelakaan. Ketika membaca regulasinya sudah ada namun implementasi dilapangan masih belum dapat dilaksanakan secara maksimal karena dengan jumlah tingkat kecelakaan yang cukup tinggi pada penerbangan hal ini membuktikan bahwa proses pengawasan terhadap penerbangan di Indonesia masih lemah.

Terkait dengan KNKT merupakan suatu lembaga di Indonesia yang bertanggung jawab atas pemenuhan terhadap konvensi Chicago tentang penerbangan sipil internasional dan Annex 13 hal tersebut dikemukakan pula dalam bagian 830.15 mengenai tanggung jawab dan keewenangan KNKT huruf b, KNKT bertanggung jawab untuk memulai suatu investigasi terhadap kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara yang terjadi di wilayah Indonesia. hal ini dikarenakan KNKT dapat mendelegasikan semua ataupun sebagian investigasinya kepada negara lain ataupun regional Accident and Incident Investigation Organization (RAIO) dengan kesepakatan dan pengaturan bersama dimana KNKT harus menggunakan segala upaya untuk memfasilitasi investigasi. Dalam hal ini termasuk pula kecelakaan ataupun insident yang disebabkan oleh ban bagian pesawat terbang.

Menurut penjelasan Direktur Unit Sipil Keselamatan dan Keamanan (CSSU) dari University of Leicester, Simon Ashley Bennet mengungkapkan lima alasan umum terjadinya kecelakaan pesawat seperti dilansir Independent.

1. Adanya kesalahan Pilot yang diakibatkan karena pesawat sudah semakin canggih, lima puluh persen kecelakaan pada pesawat umumnya terjadi karena kesalahan pilot. Pesawat merupakan mesin kompleks yang membutuhkan banyak manajemen yang baik. Dalam hal ini pilot aktif terlibat dengan setiap tahap penerbangan maka ada beberapa kemungkinan untuk melakukan kesalahan. Seperti gagal dalam memprogram manajemen vital komputer penerbangan (FMC), atau salah dalam memperhitungkan bahan bakar yang dibutuhkan dan lain sebagainya.
2. Adanya kegagalan yang disebabkan oleh teknik, yang dapat mengakibatkan kecelakaan hal ini dikarenakan kegagalan alat mencapai sekitar dua puluh persen dengan demikian maka perlu ada perbaikan pada desain serta kualitas manufaktur. Tidak hanya itu, meski secara signifikan mesin saat ini dapat diandalkan dibandingkan setengah abad yang lalu namun sesekali nyatanya masih terjadi juga kegagalan.
3. Pengaruh Cuaca, cuaca buruk dapat menyebabkan sekitar sepuluh persennya, meski dibantu alat alat, seperti kompas gyroscopic, navigasi satelit serta *uplink* data cuaca namun pesawat masih tak dapat menghalau badai, salju dan juga kabut.

4. Adanya Sabotase, sekitar sepuluh persen dari kecelakaan pesawat disebabkan oleh sabotase seperti sambaran petir. Kemudian risiko yang ditimbulkan oleh sabotase jauh lebih sedikit daripada yang banyak diyakini orang.

5. Kesalahan Sumber Daya Manusia, bicara tentang kesalahan manusia seperti kesalahan yang dibuat oleh pengendali lalu lintas udara, *dispatcher*, *loader*, pengisi bahan bakar, atau insinyur pemeliharaan. Kadang-kadang diperlukan untuk bekerja dengan shift panjang, insinyur pemeliharaan ternyata juga dapat membuat kesalahan yang berpotensi bencana.

Beberapa faktor penyebab peristiwa kecelakaan pada pesawat telah tertulis di atas khususnya dalam penelitian ini adalah pecahnya ban pada pesawat yang dialami oleh maskapai penerbangan di Indonesia yang terjadi sudah beberapa kali hal ini tentu menjadi perhatian para pihak dan tidak bisa hal seperti ini dianggap sebagai suatu hal yang biasa atau bahkan sepele. Seperti pada mobil, ban yang pecah akan sangat berbahaya karena ada kecenderungan untuk lari menyamping ke arah ban yang pecah. Pecahan ban pun bisa membahayakan pesawat seperti yang terjadi pada tragedi *Air France, Concorde* tahun 2000 yang sekaligus menamatkan karir pesawat penumpang supersonik ini. Sedangkan saat *landing* sebisa mungkin penerbang mendarat dengan kecepatan yang sesuai prosedur serta memperlambat pesawat dengan peralatan *air brake* ataupun *thrust reverser*. Jangan memaksakan selalu memakai *brake* roda pesawat untuk menghindari ban pecah dan memperpanjang umur ban pesawat.

Kenapa ban di pesawat bisa pecah di karenakan ban itu ada atau mengalami lubang (bocor) dan adanya tekanan udara di dalam ban yang berlebihan pada saat akan dipompa sebelum pesawat itu mengudara yang sudah dipastikan aman pada saat mau *take off* ataupun *landing*. Ada pesawat udara yang mengudara empat ribu meter (*pressoraiser*) dengan keadaan ban pesawat dengan kondisi bocor maka akan meledak pada saat pesawat tersebut ada di atas. Ban pada pesawat bisa pecah hal ini diakibatkan adanya tekanan udara pada saat pilot menekan rem dengan kuat pada saat *landing*, apalagi kalau cuaca hujan pada saat *landing* pasti pilot menekan rem sekuat mungkin. Karena kuatnya tekanan rem tersebut yang ada di dalam ban ini dapat membuat ban pesawat tersebut pecah ketika proses mendarat.

Kemudian ketika melaksanakan pengawasan maka harus memenuhi prinsip – prinsip pengawasan sebagaimana tercantum di dalam Pasal 10 huruf (a) Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 580 Tahun 2015 mengenai Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-01, Sertifikasi serta Register dan juga Pengawasan Keselamatan Operasi Bandar Udara (*staff Instruction* 139-01) mengenai “Melaksanakan kegiatan pengawasan secara berkala dengan bagian fungsi pembinaan dan juga manajemen keselamatan.”

Terkait dengan rekomendasi keselamatan pun diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 74 tahun 2017 mengenai Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830, pada sub bagian 830.A.Umum mengenai Definisi (830.2) pada Pasal 1 huruf b ketika pesawat udara mengalami kerusakan berat atau mengaami kegagalan struktur yang:

1. Berakibat buruk pada kekuatan struktur serta kemampuan maupun karakteristik terbang dari pesawat udara.
2. Pada umumnya memerlukan perbaikan besar ataupun penggantian komponen terdampak.

Kecuali kegagalan maupun kerusakan mesin jika terbatas pada mesin tunggal dalam hal ini termasuk cowlings ataupun aksesoris serta pada baling-baling, ujung sayap, antena probe, vane, ban, rem roda, fairings, panel, pintu roda daratan, windshiel, air craf skin seperti penyok atau lubang seta kerusakan kecil pada baling-baling utama, baling-baling ekor, roda pendarat dan akibat terpaan es maupun burung dalam hal ini termasuk lubang di radome.

Kemudian menurut penjelasan Pasal 1 angka 23 mengenai Rekomendasi Keselamatan merupakan suatu usulan dari lembaga investigasi kecelakaan berdasarkan informasi yang diperoleh selama proses investigasi dengan tujuan untuk mencegah kecelakaan ataupun kejadian kemudian selain berasal dari proses investigasi kecelakaan dan kejadian mengenai rekomendasi keselamatan juga dapat dihasilkan dari berbagai sumber lain termasuk studi keselamatan. Jika membaca ketentuan tersebut artinya jelas bahwa sudah ada aturan terkait bagaimana rekomendasi keselamatan dalam menggunakan pesawat terbang komersil berpenumpang sipil namun mengapa masih cukup tinggi tingkat kecelakaan khususnya pada penerbangan di Indonesia. hal ini tentu memberikan penjelasan

pada kita bahwa turunan asas terkait keselamatan keamanan yang diatur dalam amanat undang-undang perlindungan konsumen Pasal 3 pun belum sepenuhnya terlaksana dengan baik pada sistem penerbangan dan pengelolaan pesawat di Indonesia.

Sebab kecelakaan terkait ban pun yang dialami oleh sebuah pesawat udara bisa berakibat fatal. Bisa menghancurkan-leburkan pesawat berikut semua barang-barang yang ada didalamnya, bisa juga membinasakan seluruh awak dan penumpangnya serta bisa melenyapkan segala yang ada di bumi bila tertimpa oleh kejatuhannya. Oleh karena itu pengoperasian pesawat udara diatur dengan peraturan sertan prosedur keamanan/keselamatan penerbangan yang ketat. Selanjutnya di negara-negara lain frekuensi terjadinya kecelakaan pesawat udara relatif jarang atau kurang. Namun di Indonesia hal ini merupakan kejadian (*incident*) serta kecelakaan (*accident*) pesawat yang terjadi cukup banyak.

III. PENUTUP

Kesimpulan

Angkutan penerbangan sipil komersial di Indonesia merupakan sarana penting yang menghubungkan ribuan pulau di Indonesia serta menjadi salah satu alat transportasi wisata antar pulau dengan jarak tempuh yang cukup jauh namun dapat ditempuh menggunakan pesawat dengan waktu yang relatif singkat hal ini menjadi salah satu pertimbangan bagi para konsumen yang menggunakan angkutan jasa pesawat terbang namun demikian tingkat kecelakaan pada pesawat di negeri kita ini masih terbilang cukup tinggi apabila dibandingkan dengan negara lain sehingga masalah keamanan maupun keselamatan penumpang pesawat terbang menjadi persoalan dalam industri penerbangan di negeri ini. Beberapa kejadian kecelakaan pada pesawat telah memberikan reputasi buruk terhadap sistem serta pengawasan terhadap transportasi udara yang masih sangat kurang sehingga hal ini dapat mengakibatkan kecelakaan pesawat yang beragam seperti pesawat jatuh, pesawat mengalami pecah pada bannya serta beberapa faktor lain kecelakaan terkait Penerbangan.

Dengan adanya beberapa fakta terkait adanya kerusakan bagian ban maka tanggal 11 Juni 2018, di Bandara Kualanamu pesawat Garuda dengan nomor

penerbangan GA-190 terbang dari Soekarno-Hatta mengalami insiden pecah pada bagian ban saat mendarat di Kualanamu tepat pada hari keempat sebelum merayakan lebaran dengan membawa sebanyak setatus tujuh puluh empat orang awak serta penumpang dapat mendarat dengan kondisi selamat namun demikian akobat dari kejadian tersebut bandara ditutup hampir satu jam sehingga ada sekitar sepuluh pesawat yang hendak mendarat tertahan serta berputar-putar di angkasa atau dikebal dengan istilah *holding*. Penutupan landasan disebabkan untuk memastikan *runway* bersih dari *fod* serta pembersihan sisa-sisa ban di area landas pacu yang karena keejadian tersebut maka terjadi penundaan jadwal penerbangan, penyebab pecahnya ban tersebut belum dapat diketahui secara pasti. Kemudian terjadi kembali pada tanggal 22 Maret 2019 di Bandara I Gusti Ngurah Rai yaitu pesawat Garuda dengan nomor penerbangan GIA 7840 yang mengangkut sekitar empat puluh empat orang dengan rute Denpasar-Wakatobi mengalami hal yang sama yaitu pecah pada bagian ban pesawatnya usai terbang selama hampir satu jam yang mengakibatkan pesawat tersebut kembali ke Denpasar. Hal ini dikarenakan ketika pesawat sudah *take-off* pukul 08.28 WITA pada akhirnya melakukan RTB (*Return To Base*) karena dirasa ada permasalahan pada landing gear atau ban dan landed pukul 09.58 saat di udara pilot mendengar ada suara keras dari arah ban. Kemudian untuk menjamin keamanan penerbangan pilot yang mengemudikan pesawat tersebut memutuskan untuk kembali ke bandara. Jadi pada saat landing, kondisi ban pesawat itu sudah dalam keadaan pecah karena adanya gesekan di landasan pacu sehingga ban kemudian mengelupas.

Penggunaan ban rekondisi untuk pesawat terbang masih diperbolehkan untuk dipakai sampai tiga kali di-recap. Hal itu sesuai dengan *Advisory Circular* yang dikeluarkan oleh Direktorat Kelaikan Udara serta Pengoperasian Pesawat Udara atau yang disingkat dengan DKUPPU, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan. Jadi sebelum dipakai ban rekondisi berikut seluruh suku cadang lainnya diperiksa terlebih dahulu oleh inspektur dari regulator. Pemeriksaan itu juga mencakup sejarah suku cadang yang digunakan, kemudian tempat penyimpanan suku cadang juga dilakukan pengecekan Setiap tiga sampai empat hari sekali selanjutnya pesawat yang menggunakan suku cadang tersebut akan diperiksa ulang. Mengenai ban bisa digunakan untuk sekitar seratus lima

puluh kali lepas landas dan juga mendarat jadi tergantung beban yang diangkut. Terhadap kualitas ban yang divulkanisasi sama dengan kondisi ban baru.

Dengan demikian kualitasnya mempunyai tingkat keamanan yang sama pula dengan ban yang baru. Jika terjadi masalah pada ban yang meletus biasanya dapat pula disebabkan karena kurangnya tekanan udara dalam ban atau dikenal dengan istilah *underinflation*. Keudian penyebab lainnya seperti adanya benda asing yang masuk ke lintasan pesawat. Selanjutnya ban bisa juga mengalami pecah hal ini di akibatkan karena ban tersebut berlubang atau mengalami bocor serta adanya tekanan udara di dalam suatu ban yang berlebihan pada saat akan dipompa sebelum pesawat tersebut mengudara apabila sudah dipastikan aman pada saat mau *take off* ataupun *landing*. Ban tersebut bisa juga pecah di karenakan adanya tekanan udara pada saat si pilot menekan rem dengan kuat saat ingin *landing* apalagi ketika cuaca mengalami hujan pada saat *landing* maka pilot akan menekan rem dengan sekuat mungkin. Akibat terlalu kuatnya tekanan rem tersebut yang ada di dalam ban ini maka dapat membuat ban itu mengalami pecah pada saat mendarat.

Dalam melaksanakan pengawasan, harus memenuhi prinsip – prinsip pengawasan sebagaimana tercantum di dalam undang-undang dan juga peraturan namun masih belum maksimal sehingga kecelakaan masih terjadi kedepan diharapkan akan peraturan dan perundang-undangan terkait penerbangan pesawat berpenumpang komersil dapat dilaksanakan melalui sistem dengan peraturan dan prosedur keamanan/keselamatan penerbangan yang ketat sehingga meminimalisir masalah ban pesawat yang seringkali terjadi dalam maskapai penerbangan di negeri ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Munir Fuady, Metode Riset Hukum Pendekatan Teori dan Konsep, Depok: PT. RajaGrafindo Persada, Cetakan Pertama, 2018.
- Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, Penelitian Hukum Normatif, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, Cetakan 17, 2015.
- Suteki & Galang Taufani, Metodologi Penelitian Hukum (filsafat, Teori dan Praktik), Depok: PT. RajaGrafindo Persada, Cetakan Kedua, 2018.
- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 580 Tahun 2015 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil
- Danu Damarjati, DetikNews, 26 Februari 2017, Wings Air Pecah Ban Saat Mendarat di Lampung, Penumpang Selamat, <https://news.detik.com/berita/d-3432287/wings-air-pecah-ban-saat-mendarat-di-lampung-penumpang-selamat>.
- Agregasi Antara, Jurnalis, tanggal 08 November 2017, Alami Pecah Ban, Pesawat Dimonim Air Nyaris Kecelakaan di Jayapura, <https://news.okezone.com>.
- Liston Damanik, Tribun-Medan.com, 11 Juni 2018, Garuda Pecah Ban saat Mendarat, 10 Pesawat Tertahan di Angkasa karena KNO Tutup 1 Jam, <http://medan.tribunnews.com/2018/06/12/garuda-pecah-ban-saat-mendarat-10-pesawat-tertahan-di-angkasa-karena-kno-tutup-1-jam>.
- Kontributor Kupang, Sigiranus Marutho Bere, 7 September 2018, Kompas.com, Pesawat Wing Air Alami Pecah Ban saat Mendarat di Bandara Gewayantana, <https://regional.kompas.com/read/2018/09/07/22373501/pesawat-wing-air-alami-pecah-ban-saat-mendarat-di-bandara-gewayantana>.
- Antara, Jurnalis, 9 Oktober 2018, Pesawat Sriwijaya Air Pecah Ban saat Mendarat di Bandara Supadio Pontianak, <https://news.okezone.com/read/2018/10/09/340/1961673/pesawat-sriwijaya-air-pecah-ban-saat-mendarat-di-bandara-supadio-pontianak>.
- Danang Setiawan, banjarmasinpost.co.id, 8 Januari 2019, Pesawat Wings Air Alami Pecah Ban Sesaat Mau Lepas Landas di Bandara Syamsudin Noor, Banjarmasin, <http://batam.tribunnews.com/2019/01/08/pesawat-wings-air-alami-pecah-ban-sesaat-mau-lepas-landas-di-bandara-syamsudin-noor-banjarmasin>.
- Dewi Agustina, 11 Maret 2019, Tribunnews.com, Penumpang Sempat Panik saat Pesawat Wings Air Rute Mamuju-Makassar Pecah Ban, <http://www.tribunnews.com/regional/2019/03/11/penumpang-sempt-panik-saat-pesawat-wings-air-rute-mamuju-makassar-pecah-ban>.
- Teuku Muhammad Valdy Arief, 22 Maret 2019, Pesawat Garuda Pecah Ban di Bali, Penerbangan ke Wakatobi Dibatalkan, <https://www.msn.com/id-id/berita/nasional/pesawat-garuda-pecah-ban-di-bali-penerbangan-ke-wakatobi-dibatalkan/ar-BBV5inA>.
- Ino Julianto, 4 Mei 2018, 95 Persen Pesawat Komersial Menggunakan Ban Rekondisi, <https://klasika.kompas.id/95-persen-pesawat-menggunakan-ban-rekondisi>.