

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Alasan Pemilihan Judul**

Dalam skripsi yang akan dipaparkan ini, penulis tertarik untuk memilih judul “Peran GMF (Garuda Maintenance Facility) Dalam Mempengaruhi Pencabutan Kebijakan Travel Ban Uni Eropa Pada Tahun 2007 Hingga 2010”. Alasan utama penulis mengambil judul ini karena dikeluarkannya kebijakan Travel Ban Uni Eropa sejak Juli 2007 terhadap Indonesia merupakan salah satu fenomena yang menarik untuk dikaji. Selain itu juga karena status maskapai penerbangan Indonesia juga masuk dalam *black list* Uni Eropa yang secara otomatis memberikan pandangan tentang kualitas penerbangan Indonesia di dunia internasional. GMF sendiri adalah anak perusahaan Maskapai Garuda Indonesia yang bertugas melakukan perawatan dan perbaikan berkala pada pesawat terbang, dimana standar kualitas armada penerbangan dimulai dari “bagaimana kualitas perawatan yang dilakukan?”. Pernyataan tersebut menjadi titik balik penilaian mutu keselamatan transportasi udara dari sisi perawatan armada.

Travel ban sendiri adalah suatu sanksi yang dikenakan Uni Eropa terhadap Indonesia karena Uni Eropa lewat lembaga European Aviation Safety Agency (EASA) selaku otoritas keselamatan penerbangan Uni Eropa menilai standar keselamatan penerbangan nasional sangat memprihatinkan. Hal ini

dilihat dari banyaknya *accident* atau *incident* yang menimpa armada penerbangan Indonesia.

Di Indonesia sejak tahun 2005 memang sedang dilanda krisis keamanan dan keselamatan transportasi penerbangan karena banyaknya pesawat komersial yang mengalami kecelakaan. Indonesia benar-benar berada dalam kondisi di mana tindakan pemerintah dalam menindak lanjuti sangatlah penting. Hal ini karena jumlah korban jiwa yang melayang sudah terbilang banyak. Hal tersebut membuat pemerintah Indonesia sendiri harus menghadapi sanksi larangan terbang dari Uni Eropa.

Sanksi Travel Ban yang dikenakan oleh Uni Eropa sejak 6 Juli 2007 terhadap 51 maskapai penerbangan Indonesia tentu sangat berpengaruh terhadap image kualitas penerbangan Indonesia di mata dunia<sup>1</sup>. Tidak hanya image terhadap maskapai namun terhadap semua elemen penting yang bekerja di industri penerbangan.

Namun setelah negosiasi dan juga proses panjang yang dilakukan pemerintah sejak ditetapkannya sanksi travel ban akhirnya sanksi travel ban dicabut, namun hanya sebatas beberapa maskapai yang sudah dinilai sudah mampu memenuhi berbagai regulasi penerbangan yang mengedepankan keselamatan dan keamanan. Hingga pada 14 Juli 2009 travel ban dicabut,

---

<sup>1</sup> <http://www.iamsa.web.id>, diakses pada 30 Desember 2010. "Garuda Ikut Lobby Komisi Uni Eropa".

namun baru sebatas 4 maskapai yaitu Garuda Indonesia, Premi Air, Air Fast Indonesia, dan Mandala Airlines<sup>2</sup>.

Sanksi Travel Ban ini sangatlah disayangkan oleh banyak pihak dari Indonesia, mengingat sejarah perkembangan industri penerbangan Indonesia tidak lepas juga dari kaitannya dengan pihak-pihak yang berasal dari Eropa. Sanksi ini pun membuat banyak kerugian diantara kedua belah pihak baik Indonesia ataupun Eropa sekaligus.

Perusahaan GMF AeroAsia sebagai perusahaan jasa MRO (*Maintenance Repair and Overhaul*) yang bertugas melakukan perawatan dan perbaikan pesawat adalah perusahaan yang sudah memiliki standar internasional dan juga sertifikasi dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*), DSKU (Dinas Sertifikasi Kelaikan Udara), FAA (*Federal Aviation Administration*), dan juga EASA (*European Aviation Safety Agency*), yang kesemua lembaga tersebut terus rutin melakukan audit di perusahaan GMF ini. Sikap pemerintah yang tidak mengikut sertakan perusahaan ini dalam usaha melobby pihak Uni Eropa juga membuat GMF AeroAsia mengambil tindakan sendiri dalam usaha pencabutan sanksi kebijakan Travel Ban Uni Eropa tersebut.

Maka dari itu dalam skripsi ini saya akan menjelaskan apa saja tindakan yang dilakukan GMF AeroAsia sebagai perusahaan MRO dalam mempengaruhi dan mempermudah pencabutan sanksi Travel Ban Uni Eropa.

---

<sup>2</sup> <http://easa.europa.eu/list.en.pdf>, diakses pada 27 Agustus 2010.

## **B. Tujuan Penelitian**

Suatu penelitian atau kajian ilmiah biasanya dilakukan untuk memberikan gambaran objektif mengenai fenomena persoalan tertentu. Maka dari itu, penulisan skripsi ini memiliki beberapa tujuan, antara lain:

1. Mengetahui bagaimana usaha-usaha dan proses yang dilakukan GMF AeroAsia dalam usaha untuk mencabut sanksi travel ban Uni Eropa sejak tahun 2007 hingga tahun 2010.
2. Meneliti dan menganalisa, kepentingan apa yang melatarbelakangi keluarnya kebijakan Travel Ban oleh Uni Eropa.
3. Mengetahui kerugian yang ditimbulkan akibat dari sanksi Travel Ban.
4. Untuk kelengkapan dalam memperoleh gelar kesarjanaan pada jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik di Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

### **C. Latar Belakang Masalah**

Indonesia adalah Negara kepulauan dimana sebagian besar wilayahnya adalah perairan. Dan melihat tingginya mobilisasi manusia di saat ini membutuhkan sarana transportasi pendukung mobilisasi yang cepat, aman, nyaman, dan murah. Semua kebutuhan akan sarana transportasi tersebut dapat terjawab dengan adanya moda transportasi udara atau pesawat terbang. Sejarah perkembangan industri penerbangan Indonesia pun tidak lepas dari pihak dari negara-negara lain, khususnya Eropa.

Sejarah penerbangan Indonesia dimulai pada jaman pemerintahan kolonial Belanda, pemerintahan kolonial tidak memiliki program perancangan pesawat udara. Namun serangkaian aktivitas yang berkaitan dengan pembuatan lisensi dan evaluasi teknis dan keselamatan untuk pesawat terbang yang akan dioperasikan di kawasan tropis Indonesia telah dilakukan.

Sedangkan keberadaan maskapai penerbangan di Indonesia sudah ada sejak 1949, dengan nama asli maskapai Indonesian Airways. Armada pertamanya adalah DC-3 seri militer C-47 Dakota, dengan rute penerbangan pertamanya adalah Calcutta-Rangoon. Hingga pada akhirnya hasil dari KMB (Konferensi Meja Bundar) antara Indonesia dengan Belanda disepakati perusahaan penerbangan Belanda, KLM Interinsulair terus melakukan penerbangan sipil Indonesia dalam bentuk perusahaan RIS (Republik Indonesia Serikat) dengan KLM (Belanda) dengan nama N.V. Garuda Indonesia Airways. Sejak saat itu perkembangan penerbangan nusantara

semakin pesat dengan semakin lengkapnya sarana dan prasarana fasilitas pendukung kelancaran transportasi penerbangan.

Walaupun jasa transportasi penerbangan memiliki imej mahal dan terkesan hanya untuk kalangan elit, ternyata imej itu semakin menghilang sejak banyak bermunculan maskapai penerbangan baru yang memiliki tarif yang lebih murah dan terjangkau atau LCC (*Low Cost Carrier*). Maskapai yang menerapkan sistem penerbangan murah atau LCC umumnya untuk melakukan suatu promosi agar dapat berkompetisi dan bersaing dalam bidang harga, mengingat semakin banyaknya maskapai yang bermunculan pada akhir 1990-an. Sistem ini tentunya disambut baik oleh masyarakat, hal ini juga menyebabkan peningkatan yang signifikan dalam jumlah pengguna jasa transportasi udara.

Semakin murahnya tarif jasa transportasi, membuat banyak masyarakat beralih menggunakan jasa transportasi udara, selain karena lebih nyaman, dan waktu tempuh yang jauh lebih singkat dibanding dengan alat transportasi lainnya. Semua hal tersebut akhirnya menghapus kesan mahal dalam menggunakan jasa transportasi udara.

Dari segi perkembangan perhubungan udara ini, Indonesia banyak mendapatkan keuntungan dari berbagai sektor ekonomi, salah satunya adalah devisa negara dari orang asing yang datang ke Indonesia yang bertujuan untuk mendirikan perusahaan. Di sektor lainnya adalah sektor pariwisata, karena jumlah turis asing yang datang ke Indonesia menggunakan jasa penerbangan

selain dapat mengembangkan perekonomian daerah tempat tujuan kunjungan juga memberikan masukan dalam bentuk devisa negara ke Indonesia.

Industri pariwisata merupakan salah satu sektor penghasil devisa terbesar untuk negara. Pada umumnya sektor pariwisata merupakan penyumbang terbesar dalam perdagangan internasional dan menjadi salah satu penggerak utama perekonomian dunia. Pada abad ke-20 pariwisata merupakan kegiatan yang hanya dinikmati oleh sekelompok orang yang berasal dari kelas ekonomi menengah ke atas, namun seiring perkembangan jaman, kemajuan teknologi, dan ilmu pengetahuan serta kebutuhan yang meningkat menjadikan pariwisata bagaikan dari hak asasi manusia. Pernyataan tersebut dapat dibenarkan dengan alasan tingginya perjalanan wisata dunia saat ini dan mereka yang melakukan perjalanan wisata tersebut bukan semuanya merupakan orang kaya atau bangsawan saja. Semua kalangan mulai dari kalangan atas, menengah sampai kalangan bawah dapat menikmati kegiatan ini. Hal ini karena meningkatnya pendapatan masyarakat, tingginya persaingan dalam industri pariwisata dan juga semakin rendahnya tarif transportasi massal (khususnya angkutan udara).

Sektor pariwisata sendiri merupakan penyumbang terbesar ketiga negara Indonesia. Namun setelah banyaknya fenomena teror dan juga tingginya angka kecelakaan transportasi (khususnya udara) di Indonesia, banyak negara asal turis memberlakukan *travel warning* dan juga *travel ban* terhadap Indonesia. Hal ini menyebabkan turunnya jumlah wisatawan mancanegara pada tahun 2005 dan 2006. Penurunan paling besar adalah jumlah wisman dari Eropa, hal ini disebabkan karena selain pemerintahan Uni Eropa

mengeluarkan *Travel Warning* sekaligus *Travel Ban* terhadap seluruh maskapai penerbangan Indonesia. Sanksi *Travel Ban* dikeluarkan karena tingginya angka kecelakaan pesawat angkutan massal di Indonesia. Selama kurun waktu 2005-2006 saja sedikitnya terjadi 15 insiden maupun *accident* yang melibatkan maskapai Indonesia. Jumlah angka kecelakaan pada tahun ini mengalami peningkatan sebesar 63,3% dari tahun-tahun sebelumnya. Bukan hanya dari sektor pariwisata kerugian yang dialami negara Indonesia akibat adanya sanksi travel ban dari UE, sektor ekonomi dan industri juga mengalami dampak serupa akibat adanya sanksi ini.

Untuk sektor yang lainnya seperti industri dan juga ekspor produk Indonesia mengalami penurunan akibat berkurangnya jumlah pemesanan karena travel warning yang ditetapkan membuat kesan negatif bagi Indonesia. Sejak keluarnya sanksi dari Uni Eropa tersebut maka bersamaan devisa negara dari sektor pariwisata juga ikut menurun.



**TABEL 1.1****PERKEMBANGAN WISATAWAN MANCANEGERA  
TAHUN 2004 - 2011**

TAHUN	JUMLAH WISATAWAN MANCANEGERA	PENERIMAAN DEVISA (Juta USD)
2004	5.321.165	4,797.90
2005	5.002.101	4,521.90
2006	4.871.351	4,447.98
2007	5.505.759	5,345.98
2008*	6.234.497	7,347.60
2009**	6.323.730	6,297.99
2010	7.002.944	7,603.45

Sumber : P2DSJ dan BPS

Keterangan :

\*) Tidak termasuk 194.530 penumpang transit internasional

\*\*\*) Tidak termasuk 128.529 penumpang transit internasional

Banyak usaha-usaha yang sudah dilakukan oleh pemerintah Indonesia untuk mencabut sanksi yang dikenakan oleh Uni Eropa berupa Travel Ban. Diantaranya adalah peninjauan kembali regulasi yang tercantum dalam CASR, membekukan izin terbang maskapai yang dinilai tidak dapat memenuhi standar keamanan dan keselamatan udara, dan juga mengajukan proposal untuk dilakukannya audit ulang oleh EASA agar komisi Uni Eropa dapat memutuskan untuk mencabut sanksi Travel Ban. Namun titik balik penilaian masyarakat luas secara umum adalah kurangnya standar kualitas perawatan armada maskapai penerbangan.

Sebenarnya Indonesia memiliki jasa perawatan yang mumpuni untuk melakukan berbagai perawatan dan perbaikan sesuai dengan standar regulasi internasional. Perusahaan perbaikan dan perawatan pesawat terbang atau *Maintenance Repair and Overhaul* (MRO) yang merupakan anak perusahaan

maskapai Garuda Indonesia bernama *Garuda Maintenance Facility AeroAsia* adalah perusahaan MRO yang masuk jajaran 40 perusahaan MRO terbesar dunia.

GMF AeroAsia merupakan salah satu anak perusahaan PT. Garuda Indonesia Group yang bekerja sebagai salah satu perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN). GMF AeroAsia juga telah banyak mengikat kerjasama dengan berbagai maskapai penerbangan domestic dan asing. Tidak hanya dengan maskapai penerbangan namun juga berbagai kerjasama dengan perusahaan MRO, Perusahaan penyedia suku cadang (Supplier atau Vendor) pesawat terbang dan Perusahaan pembuat pesawat terbang juga telah terjalin. Berbagai sertifikasi dari pihak organisasi penerbangan internasional seperti EASA (European Aviation Safety Agency), FAA (Federal Aviation Administration), ICAO (International Civil Aviation Organization) dan banyak lagi sertifikasi yang telah didapatkan oleh perusahaan ini.

GMF telah melayani PT. Garuda Indonesia selama 50 tahun, setelah akhirnya pada 2002 terjadi pemisahan dengan PT. Garuda Indonesia dan menjadi GMF AeroAsia. Bisnis utama Perusahaan adalah penyediaan jasa perawatan dan perbaikan pesawat terbang yang mencakup rangka pesawat, mesin, komponen dan jasa pendukung lainnya. Dalam menjalankan usahanya, GMF mengedepankan keselamatan, keunggulan, presisi, dan penerapan teknologi tinggi serta didukung oleh tenaga profesional andal berpengalaman. Hal ini sejalan dengan komitmen untuk melaksanakan perawatan dan

perbaikan pesawat terbang dengan “*ground time*” minimum berikut tingkat efisiensi tinggi.

Menginjak usianya yang ketujuh tahun, GMF telah mencetak berbagai prestasi dan meraih beragam sertifikat baik di dalam dan luar negeri. Yang paling utama adalah sertifikat dari European Aviation Safety Agency dan Federal Aviation Administration. Hal ini merupakan perwujudan dari standar internasional yang diterapkan GMF dalam menjalankan kegiatan operasional hariannya.

GMF AeroAsia yang merupakan salah satu dari 57 tempat perbaikan dan perawatan pesawat terbang di Indonesia namun hanya 5 yang mampu melakukan berbagai macam perawatan pesawat terbang yaitu, GMF AeroAsia, MMF (Merpati Maintenance Facility), Indopelita (Pelita Air Service), PT. Aero Nusantara Indonesia, dan PT. ACS (anak perusahaan PT. Dirgantara Indonesia), dan GMF adalah yang terbesar di Indonesia.

Sebenarnya perusahaan ini tidak terkena dampak dari sanksi travel ban atau travel warning yang dikenakan terhadap Indonesia. Namun status anak perusahaan BUMN milik pemerintah membuat perusahaan ini melakukan inisiatif sendiri untuk usaha melobby pihak Uni Eropa guna mencabut sanksi travel ban yang dikenakan kepada seluruh maskapai – maskapai Indonesia khususnya Garuda Indonesia.

#### **D. Pokok Permasalahan**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka penulisan ini mengajukan pertanyaan sebagai berikut:

”Bagaimana Peran GMF AeroAsia dalam usaha mempengaruhi pencabutan kebijakan Travel Ban Uni Eropa sejak tahun 2007 hingga 2010?”

#### **E. Kerangka Dasar Teori**

Untuk membahas permasalahan tersebut di atas, maka penulis akan menggunakan teori dan konsep yang di anggap tepat dan mampu menjembatani, serta memberi kemudahan dalam mempelajari dan menganalisa permasalahan tersebut. Kerangka dasar teori yang digunakan yaitu:

##### **a. Teori Sistem Politik**

Menurut David Easton Sistem adalah kesatuan dari seperangkat struktur yang memiliki fungsi masing-masing yang bekerja untuk mencapai tujuan tertentu. Sistem politik adalah kesatuan dari seperangkat struktur politik yang memiliki fungsi masing-masing yang bekerja untuk mencapai tujuan suatu Negara<sup>3</sup>.

David Easton menawarkan suatu batasan bagi sistem politik yang terdiri dari 3 komponen, yaitu; (1) *The political system allocates value (by means of politics)*; (2) *its allocations are authoritative*; and (3) *its*

---

<sup>3</sup> Ronald H. Chilcote, *Theories of Comparative Politics: The Search for a Paradigm* (Boulder, Colorado: WestView Press, 1981).

*authoritative allocations are binding on society as a whole*<sup>4</sup>. Pengertian atau batasan yang dimaksud David Easton di atas adalah merupakan alokasi daripada nilai-nilai, dalam mana pengalokasian daripada nilai-nilai tadi bersifat paksaan atau dengan kewenangan, dan pengalokasian yang bersifat paksaan tadi mengikat masyarakat sebagai suatu keseluruhan.

Easton menerjemahkan politik sebagai "proses alokasi nilai dalam masyarakat secara otoritatif". Pengertian politik sebagai alokasi nilai yang bersifat otoritatif ini menandai 2 tahap pembentukan teori sistem politiknya. Perhatian pada nilai sebagai komoditas yang dinegosiasikan di dalam masyarakat merupakan titik awal berlangsungnya suatu proses politik. Namun, proses alokasi nilai ini tidaklah dilakukan secara sembarang atau oleh siapa saja melainkan oleh lembaga-lembaga masyarakat yang memiliki kewenangan untuk itu.

Sedangkan menurut Robert A. Dahl, *Modern Political Analysis*, dinyatakan tentang pengertian sistem politik sebagai berikut; *A political system as any persistent pattern of human relationships that involves, to a significant extent, control, influence, power, or authority*<sup>5</sup>. Jadi menurut Robert A. Dahl, sistem politik adalah sebagai pola yang tetap dari hubungan-hubungan antar manusia yang melibatkan, sampai dengan tingkat yang berarti, kontrol, pengaruh, kekuasaan, ataupun wewenang.

---

<sup>4</sup> Gabriel A. Almond and James S. Coleman (eds.), *The Politics of the Developing Areas*, Princeton University Press, N.J., hal. 6., mengutip dari David Easton, *The Political System : An Inquiry into the States of Political Science*, New York, 1953.

<sup>5</sup> David Easton, *A Framework For Political Analysis*, Prentice-Hall, Inc., Englewood Cliffs, N.J., 1965. Hal 57.

Berdasarkan pengertian atau batasan yang dikemukakan oleh para sarjana terkemuka seperti tersebut diatas, dapat ditarik suatu pengertian bahwa sistem politik adalah merupakan suatu sistem interaksi atau hubungan yang terjadi di dalam masyarakat, melalui mana dialokasikan nilai-nilai kepada masyarakat, dan pengalokasian nilai-nilai itu dengan menggunakan paksaan fisik yang sedikit banyak bersifat sah. Dari pengertian tersebut, terdapat beberapa hal yang perlu dijelaskan lebih lanjut<sup>6</sup>.

Pertama sistem interaksi, di dalam sistem politik, baik yang masih tradisional maupun modern, terjadi interaksi atau hubungan antara aktor-aktor politik. Aktor politik yang berinteraksi tersebut dapat berupa individu, organisasi, lembaga, atau instansi.

Kedua pengalokasian nilai-nilai kepada masyarakat. Yang dimaksud dengan nilai-nilai adalah merupakan sesuatu hal yang mempunyai harga tinggi di masyarakat. Di antara nilai-nilai tersebut, terdapat satu atau dua macam nilai yang mendapat atau memperoleh penghargaan tinggi di masyarakat. Suatu masyarakat akan berbeda dalam memberikan penghargaan terhadap suatu nilai apabila dibandingkan dengan penghargaan yang diberikan oleh masyarakat lainnya.

Adapun yang dimaksudkan nilai-nilai yang terdapat dan dibutuhkan masyarakat menurut Harold Laswell terdiri dari 8 nilai yaitu; kekuasaan, penerangan, kemakmuran, kesehatan, keahlian, kasih sayang, kejujuran,

---

<sup>6</sup> Haryanto, *Sistem Politik : Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 1982. , hal. 4.

dan penghormatan. Selain kedelapan nilai tersebut maka oleh Karl W. Deutsch ditambah dua nilai lagi, yaitu; keamanan dan kebebasan<sup>7</sup>.

Ketiga, paksaan fisik yang sedikit banyak bersifat sah. Pengertian atau peristilahan “sedikit banyak bersifat sah” adalah untuk memberikan gambaran bahwa paksaan fisik yang dilakukan dalam suatu sistem politik keabsahannya diragukan. Keabsahan dari paksaan fisik ini, terutama ditujukan pada sistem politik yang totaliter dan segala macam bentuk kekuasaan pemerintah yang lainnya yang tingkat keabsahannya dalam mempergunakan paksaan fisik diragukan.

Uni Eropa sebagai suatu Organisasi internasional yang dapat melakukan sistem politik layaknya suatu pemerintahan negara, karena Uni Eropa sendiri sudah memiliki lembaga-lembaga institusional layaknya suatu pemerintah yang melakukan suatu konversi sistem politik dan melakukan suatu kebijakan. Keputusan yang awalnya dibuat hanya oleh pemerintah sendiri, kini di Uni Eropa keputusan diambil bersama dengan anggota lainnya (negara anggota). Uni Eropa telah melepaskan haknya untuk membuat legislasi permasalahan (kedaulatan nasional), dalam rangka untuk melakukan pembuatan keputusan bersama dengan pemerintah lain (penyatuan kedaulatan). Tugas lainnya telah dialihkan ke institusi Eropa.

Maka integrasi Eropa memiliki berapa aspek, namun fokus utama adalah dalam Integrasi Politik, menjadikan definisi integrasi politik Eropa

---

<sup>7</sup> Karl W. Deutsch, *Politics and Government, How People Decide Their Fate*, Houghton Mifflin Company, Boston, 1970, hal. 12-13.

sebagai suatu proses untuk penyatuan tujuan yang sama agak tercipta suatu kestabilan dalam wilayah yurisdiksi Eropa dalam aspek-aspek vital yang menunjang kemajuan Eropa itu sendiri berdasar pada Fungsionalisme (David Mitrany), Federalisme (Spinelli), dan Fungsional-Federalisme (Monnet)<sup>8</sup>.

Untuk mengenal lebih jauh ciri-ciri atau karakter sistem politik, David Easton , mengungkapkan bahwa ciri-ciri utama dari sistem politik adalah<sup>9</sup>, identifikasi atau mengenali sistem politik guna membedakan sistem politik dengan sistem lainnya, dengan mendeskripsikan unit-unitnya yang fundamental dan menetapkan batas-batas yang memisahkan dari unit-unit yang berada di luar sistem politik.

### **1. Unit-unit dan batasan-batasan suatu sistem politik**

Di dalam kerangka kerja suatu sistem politik, terdapat unit-unit yang satu sama lain saling berkaitan dan saling bekerja sama untuk menggerakkan roda kerja sistem politik. Unit-unit ini adalah lembaga-lembaga yang sifatnya otoritatif untuk menjalankan sistem politik seperti legislatif, eksekutif, yudikatif, partai politik, lembaga masyarakat sipil, dan sejenisnya. Unit-unit ini bekerja di dalam batasan sistem politik, misalnya cakupan wilayah negara atau hukum, wilayah tugas, dan sebagainya.

---

<sup>8</sup> Ian Bache and Stephen George, *Politics in the European Union*, Oxford University Press Inc, New York, 2006. Hal 5-7.

<sup>9</sup> Mochtar Mas'ood dan Colin McAndrews (eds.), *Perbandingan Sistem Politik*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 1978, hal. 5-7.



## 2. Input-output

Input merupakan masukan dari masyarakat ke dalam sistem politik. Input yang masuk dari masyarakat ke dalam sistem politik berupa tuntutan dan dukungan. Tuntutan secara sederhana dijelaskan sebagai seperangkat kepentingan yang belum dialokasikan secara merata oleh sistem politik kepada sekelompok masyarakat yang ada di dalam cakupan sistem politik. Di sisi lain, dukungan merupakan upaya dari masyarakat untuk mendukung keberadaan sistem politik agar terus berjalan. Output adalah hasil kerja sistem politik yang berasal baik dari tuntutan maupun dukungan masyarakat. Output terbagi dua yaitu keputusan dan tindakan yang biasanya dilakukan oleh pemerintah. Keputusan adalah pemilihan satu atau beberapa pilihan tindakan sesuai tuntutan atau dukungan yang masuk. Sementara itu, tindakan adalah implementasi konkrit pemerintah atas keputusan yang dibuat.

Fenomena Hubungan Internasional saat ini tidak lagi merupakan hubungan antara *Government to Government* melainkan dapat pula berupa hubungan antara *Government to Multi National Corporation*. Seperti dalam kasus peran GMF AeroAsia yang bertindak sebagai perusahaan yang ruang lingkup dan pelanggannya berasal dari banyak negara dunia, belum lagi sertifikasi internasional yang memang harus didapatkan dari lembaga-lembaga internasional

seluruh dunia agar dapat melakukan tugasnya sesuai dengan standar internasional.

Hasil pemikiran tahap pertama Easton adalah sebagai berikut :

**Gambar 1.1**



Dalam gambar diatas, Easton memisahkan sistem politik dengan masyarakat secara keseluruhan oleh sebab menurut Easton sistem politik adalah suatu sistem yang berupaya mengalokasikan nilai-nilai di tengah masyarakat secara otoritatif, dan ini hanya dilakukan oleh lembaga-lembaga yang memiliki kewenangan. Suatu sistem politik bekerja untuk menghasilkan suatu keputusan (decision) dan tindakan (action) yang disebut kebijakan (policy) guna mengalokasikan nilai.

Unit-unit dalam sistem politik menurut Easton adalah tindakan politik (*political actions*). misalnya dalam studi kasus Usaha Pencabutan Travel Ban Uni Eropa terhadap maskapai penerbangan Indonesia. GMF AeroAsia sebagai perusahaan MRO yang menjadi titik balik penilaian

kualitas penerbangan dan juga sebagai anak perusahaan maskapai penerbangan yang masuk dalam blacklist Uni Eropa. GMF AeroAsia yang dapat juga disebut sebagai MNC karena wilayah operasi dan pekerjaannya yang sudah melintasi batas-batas yuridiksi negara, melakukan suatu kegiatan untuk mempengaruhi kebijakan Uni Eropa yaitu Travel Ban.

Input adalah "pemberi makan" sistem politik. Input terdiri atas dua jenis: Tuntutan dan dukungan. Tuntutan dapat muncul baik dalam sistem politik maupun dari lingkungan (intra dan extrasocietal) di dalam kasus pencabutan kebijakan Travel Ban ini Pemerintah Indonesia bertindak sebagai aktor yang melakukan *Demand* (tuntutan). Tuntutan yang sudah terstimulasi kemudian menjadi garapan pihak-pihak di dalam sistem politik yang bersiap untuk menentukan masalah yang penting untuk didiskusikan melalui saluran-saluran yang ada di dalam sistem politik.

Setelah tuntutan dan dukungan diproses di dalam konversi sistem politik, dalam kasus Travel Ban Uni Eropa yang bertugas untuk melakukan konversi berdasar pada Traktat Roma adalah; *European Commission, The Council of Minister, dan The European Parliament*. Ketiga lembaga tersebut adalah lembaga yang berwenang dalam proses pengambilan keputusan Uni Eropa.

Dan keluaran dari konversi sistem politik disebut sebagai output, yang menurut Easton berkisar pada 2 bentuk yaitu keputusan (decision) dan tindakan (action). Keputusan yang dibuat oleh Uni Eropa terhadap

Indonesia adalah Pencabutan Sanksi Travel Ban yang memutuskan untuk mencabut sanksi terhadap 4 maskapai Indonesia dari blacklist EASA. Uni Eropa juga mengambil tindakan untuk audit ulang kelayakan dan juga sertifikasi kelayakan dan keamanan penerbangan Indonesia untuk meninjau perkembangan yang terjadi sebelum dan sesudah sanksi Travel Ban.

Output ini pada kondisi lebih lanjut akan memunculkan feedback (umpan balik) baik dari kalangan dalam sistem politik maupun lingkungan. Kalangan sistem politik dalam kasus Travel Ban Uni Eropa ini adalah masyarakat Uni Eropa dan juga masyarakat internasional.

Reaksi diatas akan diterjemahkan kembali ke dalam format tuntutan dan dukungan, dan secara lebih lanjut meneruskan kinerja sistem politik. Demikian proses kerja ini berlangsung dalam pola siklus.

Kebijakan travel ban yang dikeluarkan oleh Uni Eropa berdasar pada tuntutan EASA demi menjaga keselamatan warga Uni Eropa, hal tersebut telah menjadikan Uni Eropa sebagai lembaga atau otoritas mengeluarkan output kebijakan terhadap Negara Indonesia berupa sanksi travel ban. Kondisi jasa penerbangan Indonesia yang sejak tahun 2006 memasuki waktu krisis akibat tingginya angka insiden maupun *accident* yang menimpa armada maskapai, membuat otorisasi internasional yang berwenang yaitu ICAO, FAA, dan EASA mengambil tindakan yaitu melakukan Audit terhadap kelayakan jasa penerbangan Indonesia.

## **F. Hipotesa**

Berdasarkan rumusan masalah yang di analisa menggunakan kerangka pemikiran di atas maka dapat ditarik hipotesa bahwa:

Peran GMF AeroAsia dalam usaha Pencabutan Sanksi Travel Ban Uni Eropa terhadap Indonesia adalah :

1. Ikut melakukan usaha-usaha negosiasi dalam usaha untuk mencabut sanksi travel ban Uni Eropa sejak tahun 2007 hingga tahun 2010.
2. Mengadakan seminar – seminar tentang keselamatan penerbangan dan penanaman pemahaman tentang aturan keselamatan udara berdasar CASR juga sertifikasi-sertifikasi kelaikan udara berdasar lembaga keamanan udara internasional.

## **G. Jangkauan Penelitian**

Agar pembahasan lebih terfokus pada permasalahan, maka penulis memberikan batasan pada skripsi ini. Secara umum, penulis membatasi permasalahan dalam skripsi ini adalah soal Travel Ban Uni Eropa yang dikenakan atas Indonesia. Secara khusus, pemerintah selaku operator penerbangan dan industry MRO yang mengambil inisiatif sebagai usaha untuk mempengaruhi kebijakan tersebut. Maka dalam hal ini, penulis akan membatasi penelitian ini dalam kurun waktu 2007-2010 yaitu sejak ditetapkannya travel ban atas Indonesia terhadap seluruh maskapai penerbangannya, travel ban tersebut menetapkan bahwa seluruh armada maskapai Indonesia dilarang di wilayah udara Uni Eropa dan semua warga Uni Eropa di anjurkan agar tidak menggunakan jasa maskapai Indonesia.

Namun tidak menutup kemungkinan bahwa penelitian ini juga akan merambah ranah dan jangkauan waktu lain. Hal ini didasarkan pada fakta bahwa perkembangan dunia transportasi udara Indonesia yang sudah lama dan terus mengalami perkembangan.

## H. Metode Pengumpulan Data

Penulis berupaya mengembangkan tulisan yang bercorak deskriptif analitis; yaitu memberikan gambaran tentang perkembangan transportasi udara Indonesia dari awal hingga ditetapkannya travel ban atas Indonesia karena kekhawatiran Uni Eropa yang menilai kualitas jasa transportasi udara Indonesia. Dalam penulisan skripsi ini penulis menghimpun data lewat studi kepustakaan (*library research*). Penelitian kepustakaan ini merupakan teknik pengumpulan data lewat bacaan (*general reading*) dengan mengumpulkan materi tulisan lewat referensi, buku-buku, artikel-artikel yang berhubungan dengan Travel Ban Uni Eropa. Beberapa literatur penulis miliki sendiri, dan juga meminjam dari berbagai perpustakaan yang ada. Penulis juga memanfaatkan fasilitas internet sebagai sumber data yang lain.

Adapun mengenai analisis data, penulis menggunakan metode induktif atas berbagai materi tulisan dengan mencari hal-hal khusus yang tampak dari beberapa referensi yang dibaca. Beberapa data yang diperoleh dari banyak literatur penulis kumpulkan dan dianalisa dengan cara membandingkan serta melakukan seleksi.

## **I. Sistematika Penulisan**

Skripsi ini terdiri dari lima bab, dimana pembahasan dalam masing-masing bab akan dijelaskan dan dijabarkan lebih rinci dalam sub-sub bab. Pembahasan antara satu bab dengan bab lain akan saling berhubungan erat, sehingga pada hasilnya diharapkan dapat diperoleh penulisan ilmiah yang sistematis. Adapun sistematika pembahasannya sebagai berikut:

BAB I: Bab ini merupakan bab pengantar yang berisi; Alasan Pemilihan Judul, Tujuan Penelitian, Latar Belakang Masalah, Pokok Permasalahan, Kerangka Dasar Teori, Hipotesa, Jangkauan Penelitian, Metodologi Penulisan, dan Sistematika Penulisan. Dalam bab ini akan dijelaskan secara singkat permasalahan awal dan juga teknik penelitian yang akan digunakan.

BAB II: Bab ini menguraikan tentang; Perusahaan GMF AeroAsia mulai dari sejarah berdirinya perusahaan ini dan prestasi yang sudah dicapai hingga sekarang.

BAB III: Bab ini menjelaskan tentang; Hubungan antara Indonesia dengan Uni Eropa dari berbagai bidang dan implikasi dari sanksi travel ban, juga melihat standar kualitas penerbangan yang diterapkan baik di Indonesia maupun Uni Eropa berdasar dari regulasi masing – masing.

BAB IV: Bab ini akan menjelaskan dan menganalisa; usaha – usaha yang dilakukan oleh GMF AeroAsia dalam usaha pencabutan sanksi hingga dicabutnya sanksi oleh Uni Eropa.

BAB V: Bab ini berisi kesimpulan dari bab-bab sebelumnya.