**BAB II**

**KERJASAMA INDONESIA DAN ORGANISASI MASKAPAI PENERBANGAN INTERNASIONAL**

**2.1. Latar Belakang Kerjasama Indonesia Dan Organisasi Maskapai Penerbangan Internasional**

Dalam kerjasama Indonesia dan organisasi maskapai penerbangan internasional, pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan khususnya Direktorat Kemanan Penerbangan yang menjadi fasilitator dan mengatur kebijakan dalam kerjasama penerbangan maskapai Indonesia dengan organisasi maskapai penerbangan internasional. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Direktorat Keamanan Penerbangan mempunyai tugas merumuskan, menyusun serta melaksanakan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria, sistem dan prosedur, pengawasan, pengendalian dan serta evaluasi dan pelaporan di bidang keamanan penerbangan.

Selanjutnya fungsi direktorat keamanan penerbangan yaitu :

1. Menyiapkan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang standarisasi, kerjasama dan program keamanan penerbangan, pelayanan darurat, Penyidik Pegawai Negeri Sipil dan personel keamanan penerbangan, fasilitas keamanan penerbangan dan pengangkutan barang berbahaya serta kendali mutu keamanan penerbangan;
2. Penyiapan penyusunan standar, norma, pedoman, kriteria, sistem dan prosedur di bidang standarisasi, kerjasama dan program keamanan penerbangan, pelayanan darurat, Penyidik Pegawai Negeri Sipil dan personel keamanan penerbangan, fasilitas keamanan penerbangan dan pengangkutan barang berbahaya serta kendali mutu keamanan penerbangan;
3. Penyiapan bahan pendelegasian kewenangan dan pembinaan kepada inspektur keamanan penerbangan;
4. Penyusunan prosedur dan tata cara pelaksanaan pengawasan, pengendalian dan penegakan hukum di bidang standarisasi, kerjasama dan program keamanan penerbangan, pelayanan darurat, Penyidik Pegawai Negeri Sipil dan personel keamanan penerbangan, fasilitas keamanan penerbangan dan pengangkutan barang berbahaya serta kendali mutu keamanan penerbangan;
5. Pemberian ijin dan/atau sertifikasi di bidang standarisasi, kerjasama dan program keamanan penerbangan, pelayanan darurat, Penyidik Pegawai Negeri Sipil dan personel keamanan penerbangan dan fasilitas keamanan penerbangan, organisasi atau manajemen lembaga pendidikan dan pelatihan di bidang keamanan penerbangan, pengangkutan barang berbahaya serta kendali mutu keamanan penerbangan;
6. Pemberian arahan, bimbingan, pelatihan serta bantuan teknis di bidang standarisasi, kerjasama dan program keamanan penerbangan, pelayanan darurat, Penyidik Pegawai Negeri Sipil dan personel keamanan penerbangan, organisasi atau manajemen lembaga pendidikan dan pelatihan di bidang keamanan penerbangan, pengangkutan barang berbahaya serta kendali mutu keamanan penerbangan;
7. Pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum/tindakan korektif di bidang standarisasi, kerjasama dan program keamanan penerbangan, pelayanan darurat, Penyidik Pegawai Negeri Sipil dan personel keamanan penerbangan, fasilitas keamanan penerbangan dan pengangkutan barang berbahaya serta kendali mutu keamanan penerbangan;
8. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan terhadap pelaksanaan kebijakan di bidang standarisasi, kerjasama dan program,keamanan penerbangan, pelayanan darurat, Penyidik Pegawai Negeri Sipil dan personel keamanan penerbangan, fasilitas keamanan penerbangan dan pengangkutan barang berbahaya serta kendali mutu keamanan penerbangan; serta
9. Pelaksanaan urusan keuangan, tata usaha, kepegawaian dan personel, dan rumah tangga direktorat yang meliputi perencanaan, pengelolaan sistem teknologi informatika, dan dokumentasi teknis, penyiapan bahan pelaporan serta administrasi PNBP.

Direktorat Keamanan Penerbangan, terdiri dari:

1. Subdirektorat Standarisasi, Kerjasama dan Program Keamanan Penerbangan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan standar, norma, pedoman, kriteria, sistem dan dan prosedur, pengendalian serta evaluasi dan pelaporan di bidang standarisasi, kerjasama dan program keamanan penerbangan.
2. Subdirektorat Pelayanan Darurat mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan standar, norma, pedoman, kriteria, sistem dan prosedur, pengendalian, serta evaluasi dan pelaporan di bidang pelayanan darurat.
3. Subdirektorat Penyidik Pegawai Negeri Sipil dan Personel Keamanan Penerbangan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan standar, norma, pedoman, kriteria, sistem dan prosedur, pengendalian serta evaluasi dan pelaporan di bidang penyidik pegawai negeri sipil dan personel keamanan penerbangan.
4. Subdirektorat Fasilitas Keamanan Penerbangan dan Pengangkutan Barang Berbahaya mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan standar, norma, pedoman, kriteria, sistem dan dan prosedur, pengendalian serta evaluasi dan pelaporan di bidang fasilitas keamanan penerbangan dan pengangkutan barang berbahaya.
5. Subdirektorat Kendali Mutu Keamanan Penerbangan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan standar, norma, pedoman, kriteria, sistem dan prosedur, pengawasan dan pengendalian serta evaluasi dan pelaporan di bidang kendali mutu keamanan penerbangan.
6. Subbagian Tata Usaha mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan penyusunan Rencana Strategis Direktorat, urusan keuangan, tata usaha, kepegawaian, dan rumah tangga direktorat yang meliputi perencanaan, pengelolaan sistem teknologi informatika, dan penyiapan bahan pelaporan serta administrasi PNBP.[[1]](#footnote-2)

Dalam dunia penerbangan keselamatan dan keamanan penumpang merupakan hal yang sangat penting. Oleh karena itulah, dalam dunia penerbangan diatur sangat rinci, antara lain, mengenai jalur-jalur penerbangan yang harus dipatuhi semua pesawat sebagai diatur dalam *Enroute Charts ICAO*. Dan pertemuan pertama kali yang membahas mengenai masalah penerbangan berlangsung pada tahun 1929 di Warsawa yang dikenal dengan nama *The Warsawa Convention*. Dalam konvensi Warsawa membahas mengenai keamanan dan keselamatan penmpang bagasi, tanggung jawab terhadap penumpang, dan tanggung jawab terhadap bagasi.

Selain konvensi Warsawa adalah konvensi Chicago pada tahun 1944 yang menghasilkan landasan untuk setiap peraturan dalam dunia penerbangan hingga saat ini. Konvensi Chicago juga menghasilkan terbentuknya organisasi yang mempunyai kekuasaan untuk membuat peraturan yang berkaitan dengan masalah penerbangan sipil, termasuk transportasi udara komersial serta sarana dan prasarana pendukungnya. Lembaga itu bernama *International Civil Aviation Organization* (ICAO). Setiap negara yang merdeka memiliki batas wilayah udara yang diakui secara internasional, batas negara ini tidak boleh dilanggar oleh negara apapun.

Namun pertauran mengenai batas negara ini masih belum jelas karena tidak terdapat ketentuan yang jelas berapa sampai batas ketinggian mana wilayah

udara suatu negara tersebut. Dengan kata lain peraturan mengenai penerbangan adalah hasil dari konvensi Warsawa dan konvensi Chicago sebagai landasan dasar peraturan dalam dunia penerbangan.

Dengan demikian tidak dapat suatu pesawat masuk atau melintasi suatu negara tanpa izin dari negara tersebut. untuk mengawasi dan mengatur lalu lintas penerbangan di suatu kawasan melalui penetapan *flight information region* (FIR). Dengan semakin pesatnya perkembangan dalam dunia penerbangan, pengaturan lalu lintas udara tidak hanya berpatok pada wilayah kedaulatan suatu negara. Sebagai contoh tidak semua wilayah kedaulatan Indonesia FIRnya diatur oleh Jakarta sebagian wilayah Indonesia khususnya kepulauan Riau FIRnya diatur oleh Singapura. Dan hal itu bukan hanya terjadi di Indonesia banyak negara lain pun mengalami hal yang serupa. Indonesia juga memegang FIR pulau Christmas milik Australia, maka apabila ada pesawat dari Sydney milik Australia yang akan terbang ke pulau Christmas harus melapor dulu ke Indonesia.

Selain *International Civil Aviation Organization* organisasi atau lembaga lain yang mengurusi bidang penerbangan adalah *International Air Transport Association* (IATA). Organisasi ini dibentuk pada tahun 1945 dibentuk akibat cepatnya perkembangan penerbangan sipil setelah perang dunia II. Fungsi IATA dapat dibagi menjadi tiga bagian yaitu fungsi untuk perusahaan penerbangan, fungsi untuk pemerintah dan negara, dan fungsi untuk masyarakat. Secara keseluruhan pesawat atau maskapai penerbangan tidak dapat seenaknya melintas atau memasuki suatu negara. Selain itu setiap negara memiliki kedaulatan pada wilayah udara masing-masing.[[2]](#footnote-3)

**2. 1. 1. Perkembangan Maskapai Garuda Indonesia**

Berawal dari Sejarah, Garuda Indonesia sebagai bagian dari industri penerbangan komersial Indonesia dimulai saat bangsa Indonesia sedang mempertahankan kemerdekaannya. Penerbangan komersial pertama menggunakan pesawat DC-3 Dakota dengan registrasi RI 001 dari Calcutta ke Rangoon dan diberi nama “Indonesian Airways” dilakukan pada 26 Januari 1949. Pada tahunyang sama, 28 Desember 1949, pesawat tipe Douglas DC-3 Dakota dengan registrasi PK-DPD dan sudah dicat dengan logo “Garuda Indonesian Airways”, terbang dari Jakarta ke Yogyakarta untuk menjemput Presiden Soekarno. Inilah penerbangan yang pertama kali menggunakan nama Garuda Indonesian Airways. Pada 1950, Garuda Indonesia resmi terdaftar sebagai Perusahaan Negara.

Pada masa itu, Garuda Indonesia memiliki 38 buah pesawat yang terdiri dari 22 jenis DC-3, 8 pesawat laut Catalina, dan 8 pesawat jenis Convair 240. Armada Garuda terus berkembang dan untuk pertama kalinya membawa penumpang jemaah Haji ke Mekkah pada tahun 1956. Dan rute penerbangan ke kawasan Eropa dimulai Garuda Indonesia pada tahun 1965 dengan kota tujuan Amsterdam. Selama tahun 80-an, Garuda Indonesia melakukan restrukturisasi dan revitalisasi berskala besar untuk operasi dan armadanya. Pada masa inilah perusahaan ini mulai mengembangkan program pelatihan yang komprehensif untuk staf serta awak kabinnya, sekaligus mendirikan fasilitas pelatihan di Jakarta Barat yang dinamai Garuda Indonesia Training Center.

Perusahaan ini juga membangun sebuah Pusat Pemeliharaan Pesawat di Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Di awal era 90-an, Garuda Indonesia mengembangkan strategi jangka panjang yang diaplikasikan hingga tahun 2000. Perusahaan ini terus mengembangkan armadanya dan Garuda Indonesia pun masuk dalam jajaran 30 maskapai terbesar di dunia. Seiring dengan upaya pengembangan usaha yang dilakukan di awal tahun 2005, Garuda Indonesia memiliki tim manajemen baru yang kemudian membuat perencanaan baru bagi masa depan perusahaan.

Manajemen baru ini melakukan transformasi bisnis dan restrukturisasi perusahaan secara menyeluruh dengan tujuan meningkatkan efisiensi kegiatan operasional, membangun kembali kekuatan keuangan untuk menyelesaikan hutang sewa pembiayaan dengan *European Export Credit Agency* (ECA), menambahkan tingkat kesadaran para karyawan dalam memahami pelanggan, dan yang terpenting memperbaharui dan membangkitkan semangat Garuda Indonesia.

Pada 11 Februari 2011 Garuda Indonesia resmi menjadi perusahaan publik dengan mencatatkan 6.335.738.000 sahamnya di Bursa Efek Indonesia (BEI) dengan kode GIAA. Salah satu tonggak sejarah penting ini dilakukan setelah perusahaan menyelesaikan transformasi bisnisnya melalui kerja keras serta dedikasi berbagai pihak. Per akhir Desember 2012, struktur kepemilikan saham Garuda Indonesia sebagai perusahaan publik adalah Pemerintah Republik Indonesia (69,14%), PT Angkasa Pura I (1,10%), PT Angkasa Pura II (1,78%), karyawan (0,44%), investor domestik (23,94%), dan investor internasional (3,60%).

Garuda Indonesia pada akhir 2012 mengoperasikan sebanyak 85 pesawat terdiri dari 2 pesawat Boeing 747-400, 6 pesawat Airbus A330-300, 9 pesawat Airbus A330-200, 8 pesawat Boeing 737 Classic (seri 300/400/500), 55 pesawat Boeing 737-800NG serta 5 pesawat Bombardier CRJ1000 NextGen. PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. adalah maskapai pertama dan terbesar di Indonesia.[[3]](#footnote-4)

Garuda Indonesia adalah maskapai penerbangan Indonesia yang berkonsep sebagai *full service airline* (maskapai dengan pelayanan penuh). Saat ini Garuda Indonesia mengoperasikan 82 armada untuk melayani 33 rute domestik dan 18 rute internasional termasuk Asia (Regional Asia Tenggara, Timur Tengah, China, Jepang dan Korea Selatan), Australia serta Eropa (Belanda).

Sebagai bentuk kepeduliannya akan keselamatan, Garuda Indonesia telah mendapatkan sertifikasi IATA *Operational Safety Audit* (IOSA). Hal ini membuktikan bahwa maskapai ini telah memenuhi standar internasional di bidang keselamatan dan keamanan.

Untuk meningkatkan pelayanan, Garuda Indonesia telah meluncurkan layanan baru yang disebut “Garuda Indonesia Experience”. Layanan baru ini menawarkan konsep yang mencerminkan keramahan asli Indonesia dalam segala aspek. Untuk mendukung layanan ini, semua armada baru dilengkapi dengan interior paling mutakhir, yang dilengkapi LCD TV layar sentuh individual di

seluruh kelas eksekutif dan ekonomi. Selain itu, penumpang juga dimanjakan dengan *Audio and Video on Demand* (AVOD), yaitu sistem hiburan yang menawarkan berbagai pilihan film atau lagu, sesuai pilihan masing-masing penumpang.[[4]](#footnote-5)

Berbagai penghargaan pun telah diterima oleh Garuda Indonesia sebagai bukti dari keunggulannya. Pada tahun 2010, Skytrax menobatkan Garuda Indonesia sebagai “Four Star Airline” dan sebagai “*The World’s Most Best Improved Airline”*. Selanjutnya pada Juli 2012, Garuda Indonesia mendapatkan penghargaan sebagai *“World’s Best Regional Airline”* dan “Maskapai Regional Terbaik di Dunia”. Sebuah lembaga konsultasi penerbangan bernama *Centre for Asia Aviation* (CAPA), yang berpusat di Sydney, juga memberikan penghargaan kepada Garuda Indonesia sebagai “Maskapai yang Paling Mengubah Haluan Tahun Ini”, pada tahun 2010. Sedangkan Roy Morgan, lembaga peneliti independen di Australia, juga memberikan penghargaan kepada Garuda Indonesia sebagai “The Best International Airline” pada bulan Januari, Februari dan Juli 2012.

Garuda Indonesia memang telah berhasil mengubah haluannya, sehingga terhindar dari kegagalan di masa krisis dan meraih kesuksesan pada era 2006 hingga 2010. Setelah melalui masa-masa sulit, kini Garuda Indonesia melanjutkan kesuksesan dengan menjalankan program 5 tahun ekspansi secara agresif. Program ini dikenal dengan nama ‘Quantum Leap’. Program ini diharapkan akan membawa perusahaan menjadi lebih besar lagi, dengan jaringan yang lebih luas dan diiringi dengan kualitas pelayanan yang semakin baik.

Saat ini Garuda Indonesia memiliki tiga hub di Indonesia. Pertama adalah hub bisnis yang berada di Bandara Soekarno-Hatta, Jakarta. Kedua adalah hub di daerah pariwisata yang berada di Bandara Ngurah Rai, Denpasar, Bali. Kemudian untuk meningkatkan frekuensi penerbangan ke bagian timur Indonesia, Garuda Indonesia juga memiliki hub di Bandara Sultan Hasanuddin, Makassar, Sulawesi Selatan.

Terlepas dari bisnis utamanya sebagai maskapai penerbangan, Garuda Indonesia juga memiliki unit bisnis (Strategic Business Unit/SBU) dan anak perusahaan. Unit bisnis Garuda Indonesia adalah Garuda Cargo dan Garuda Medical Center. Sedangkan anak perusahaan Garuda Indonesia adalah PT Citilink Indonesia, yaitu maskapai tarif rendah (Low Cost Carrier), PT Aerowisata (hotel, transportasi darat, agen perjalanan dan katering), PT Abacus Distribution System Indonesia (penyedia layanan sistem pemesanan tiket), PT Aero System Indonesia/ Asyst (penyedia layanan teknologi informasi untuk industri pariwisawata dan transportasi) dan PT Garuda Maintenance Facility (GMF AeroAsia), yaitu perusahaan yang bergerak di bidang perawatan pesawat, perbaikan, dan overhaul.

Pada bulan Februari 2011, Garuda Indonesia telah menjadi Perusahaan Publik dan terdaftar di Bursa Efek Indonesia. Tahun 2014 Garuda akan bergabung dengan aliansi penerbangan SkyTeam. Pada 2012, Garuda Indonesia mendapat penghargaan *Best International Airline* di antara maskapai-maskapai kelas dunia lainnya dengan 91 persen penumpang menyatakan sangat puas dengan pelayanan maskapai ini. Garuda juga merupakan sponsor SEA Games 2011 dan telah menandatangani perjanjian kerjasama dengan Liverpool FC Inggris.

**Sejarah**

**Asal Nama : Garuda Indonesia**

Nama “Garuda” diberikan oleh Presiden Soekarno di mana nama tersebut diambil dari sajak Belanda yang ditulis oleh penyair terkenal pada masa itu, Noto Soeroto; “Ik ben Garuda, Vishnoe’s vogel, die zijn vleugels uitslaat hoog bovine uw einladen”, yang artinya, “Saya Garuda, burung Vishnu yang melebarkan sayapnya tinggi di atas kepulauan Anda”.

Pada tanggal 25 Desember 1949, wakil dari KLM yang juga teman Presiden Soekarno, Dr. Konijnenburg, menghadap dan melapor kepada Presiden di Yogyakarta bahwa KLM Interinsulair Bedrijf akan diserahkan kepada pemerintah sesuai dengan hasil Konferensi Meja Bundar (KMB) dan meminta kepada beliau memberi nama bagi perusahaan tersebut karena pesawat yang akan membawanya dari Yogyakarta ke Jakarta nanti akan dicat sesuai nama itu.

Menanggapi hal tersebut, Presiden Soekarno menjawab dengan mengutip satu baris dari sebuah sajak bahasa Belanda gubahan pujangga terkenal, Raden Mas Noto Soeroto di zaman kolonial, Ik ben Garuda, Vishnoe’s vogel, die zijn vleugels uitslaat hoog boven uw eilanden (Aku adalah Garuda, burung milik Wisnu yang membentangkan sayapnya menjulang tinggi diatas kepulauanmu).

Maka pada tanggal 28 Desember 1949, terjadi penerbangan yang bersejarah yaitu pesawat DC-3 dengan registrasi PK-DPD milik KLM Interinsulair terbang membawa Presiden Soekarno dari Yogyakarta ke Kemayoran–Jakarta untuk pelantikannya sebagai Presiden Republik Indonesia Serikat (RIS) dengan logo baru, Garuda Indonesian Airways, nama yang diberikan Presiden Soekarno kepada perusahaan penerbangan pertama ini.

**Pesawat**

**Tahun 1940an-1950an : Masa awal**

Garuda Indonesia berawal dari tahun 1940-an, di mana Indonesia masih berperang melawan Belanda. Pada saat itu, Garuda terbang jalur spesial dengan pesawat DC-3.

Pada tanggal 26 Januari 1949 dianggap sebagai hari jadi Garuda Indonesia. Pada saat itu nama maskapai adalah Indonesian Airways.

Pesawat pertama mereka bernama *Seulawah* atau Gunung Emas, yang diambil dari nama gunung terkenal di Aceh. Dana untuk membeli pesawat ini didapatkan dari sumbangan rakyat Aceh, pesawat tersebut dibeli seharga 120,000 Dollar Malaya yang sama dengan 20 kg emas. Maskapai ini tetap mendukung Indonesia sampai revolusi terhadap Belanda berakhir. Garuda Indonesia mendapatkan konsesi monopoli penerbangan dari Pemerintah Republik Indonesia pada tahun 1950 dari Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij, perusahaan penerbangan nasional Hindia Belanda.

Garuda pada awalnya adalah hasil joint venture antara Pemerintah Indonesia dengan maskapai Belanda, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM). Pada awalnya, Pemerintah Indonesia memiliki 51% saham dan selama 10 tahun pertama, perusahaan ini dikelola oleh KLM. Karena paksaan nasionalis, KLM menjual sebagian dari sahamnya pada tahun 1953 ke pemerintah Indonesia.

Pemerintah Burma banyak menolong maskapai ini pada masa awal maskapai ini. Oleh karena itu, pada saat maskapai ini diresmikan sebagai perusahaan pada 31 Maret 1950, Garuda menyumbangkan sebuah pesawat DC-3 kepada Pemerintah Burma. Pada mulanya, Garuda memiliki 27 pesawat terbang, staf terdidik, bandara dan jadwal penerbangan, sebagai kelanjutan dari KNILM. Ini sangat berbeda dengan perusahaan-perusahaan pionir lainnya di Asia.

Pada tahun 1953, maskapai ini memiliki 46 pesawat. Tahun 1956 mereka mengangkut jamaah haji dan membuat jalur penerbangan pertama ke Mekkah.

**Tahun 1960an : Tumbuh dan Berkembang**

Tahun 1960-an adalah era kemajuan pesat Garuda. Pada tahun 1960, Garuda mendatangkan tiga pesawat turboprop Lockheed L-188C Electra. Ketiga pesawat baru itu masuk dinas aktif pada bulan Januari 1961 serta diberi nama “Pulau Bali“, “Candi Borobudur” dan “Danau Toba“, tiga tujuan wisata Indonesia yang paling dikenal dunia luar. Di tahun yang sama, Garuda membuka rute penerbangan menuju Hong Kong. Garuda memasuki era jet di tahun 1964 dengan datangnya tiga pesawat baru Convair 990A yang diberi nama “Majapahit“, “Pajajaran” dan “Sriwijaya“, nama-nama kerajaan kuno di Indonesia, dan menjadi maskapai pertama di Asia Tenggara yang mengoperasikan pesawat jet subsonik. Saat itu, jet bermesin empat Convair 990 merupakan pesawat berteknologi canggih dan memiliki kecepatan tertinggi dibandingkan pesawat-pesawat lain yang sejenis, seperti Boeing 707 dan Douglas DC-8.

Dengan pesawat ini pula Garuda kemudian membuka penerbangan antarbenua dari Jakarta ke Amsterdam melewati Kolombo, Bombay, Roma, dan Praha. Di tahun 1966, Garuda kembali memperkuat armada jetnya dengan mendatangkan sebuah pesawat jet baru, yaitu Douglas DC-8. Sementara, pada akhir tahun 1960-an, Garuda membeli sejumlah pesawat turboprop baru, Fokker F27. Pesawat ini datang secara bertahap mulai tahun 1969 hingga 1970 dan dioperasikan untuk penerbangan domestik.

**Tahun 1970an-1980an : “New Branding”**

Pada tahun 1970-an Garuda Indonesia membeli beberapa jenis narrow-body jet yaitu McDonnell-Douglas DC-9 dan Fokker F28 serta pesawat jenis turboprop Fokker F27 (sebagai sarana transisi para pilot dan kru pendukung ke F28 yang bermesin turbojet) untuk penerbangan domestik. Pada 1973, maskapai ini mulai membeli pesawat badan lebar McDonnell Douglas DC-10-30 untuk penerbangan internasional jarak jauh, seperti ke Eropa, sementara Douglas DC-8 digunakan untuk penerbangan ke Asia dan Australia, dan akhirnya dipensiunkan sekitar akhir 1970-an.

Sementara pada 1980-an mengadopsi perangkat dari Airbus, seperti A300 dan mulai membeli Boeing 747-2U3B untuk menambah penerbangan ke Eropa dan Amerika Serikat. Garuda merupakan operator terbesar Fokker 28, sekitar 63 unit pernah dioperasikan. Garuda juga merupakan konsumen perdana (launch customer) dari Airbus A300B4-220FFCC (varian A300 perdana dengan kru kokpit 2 orang).

**Tahun 1990an : Konsolidasi dan masa sulit**

Dalam tahun 1990-an, Garuda membeli 9 unit McDonnell-Douglas MD-11 (1991), Boeing 737 seri -300 , -400, dan -500 (tahun 1992, untuk menggantikan DC-9), serta Boeing 747-400 (tahun 1994, 2 dibeli langsung dari Boeing, 1 disewa, bekas Varig) dan Airbus A330-300 (1996). Tetapi, pada masa ini Garuda mengalami dua musibah, yang pertama, di Fukuoka, Jepang, dan yang terburuk, dan yang juga merupakan tragedi terburuk dalam sejarah penerbangan Indonesia, adalah pada tahun 1997, dimana sebuah A300 jatuh di Sibolangit, Sumatera Utara. menewaskan seluruh penumpangnya. Maskapai ini pun mengalami periode ekonomi sulit, karena, pada tahun yang sama Indonesia terkena Krisis Finansial Asia, yang terjadi pada tahun yang sama.

Setelah itu, Garuda sama sekali tidak terbang ke Eropa maupun Amerika (meskipun beberapa rute seperti Frankfurt, London dan Amsterdam sempat dibuka kembali, namun akhirnya kembali ditutup. Rute Amsterdam ditutup tahun 2004). Tetapi, dalam pertengahan tahun 2000-an ini maskapai ini telah dapat mengatasi masalah-masalah di atas dan dalam keadaan ekonomi yang bagus.

**Tahun 2000-sekarang : Penurunan reputasi, pelarangan Uni Eropa, dan awal kebangkitan**

Memasuki tahun 2000an, maskapai ini membentuk anak perusahaan bernama Citilink, yang menyediakan penerbangan biaya murah dari Surabaya ke kota-kota lain di Indonesia. Namun, Garuda masih saja bermasalah, selain menghadapi masalah keuangan (Pada awal hingga pertengahan 2000an, maskapai ini selalu mengalami kerugian), Beberapa peristiwa internasional (juga di Indonesia) juga memperburuk kinerja Garuda, seperti Serangan 11 September 2001, Bom Bali I dan Bom Bali II, wabah SARS, danBencana Tsunami Aceh 26 Desember 2004.

Selanjutnya, Garuda juga menghadapi masalah keselamatan penerbangan, terutama setelah jatuhnya sebuah Boeing 737 di Yogyakarta ketika akan mendarat. Hal ini mengakibatkan sanksi Uni Eropa yang melarang semua pesawat maskapai Indonesia menerbangi rute Eropa. Namun, setelah perbaikan besar-besaran, tahun 2010 maskapai ini diperbolehkan kembali terbang ke Eropa, setelah misi inspeksi oleh tim pimpinan Frederico Grandini, yaitu rute Jakarta-Amsterdam. Rute Eropa lain seperti Paris, London, dan Frankfurt juga dipertimbangkan untuk dibuka kembali, tergantung keadaan perekonomian Indonesia kelak.

**2.1.2. Mutu Layanan Maskapai Garuda Indonesia Secara Internasional**

Garuda Indonesia merupakan perusahaan penerbangan dengan mempunyai citra Indonesia. Ketika berbicara Garuda ada keterkaitan dengan Indonesia dan mendukung kepariwisataan Indonesia. Garuda Indonesia juga berusaha untuk membuat citra bangsa dikenal ke berbagai penjuru Indonesia dan Dunia dengan 12.534 penerbangan/hari, 900 destinasi, dan menerbangkan penumpang ke 169 negara di dunia serta melakukan kerjasama dengan pihakpihak dengan skala internasional. Pengenalan tersebut mulai dengan seragam pakaian yang dikenakan oleh pramugari dan pramugara. Pembuatan seragam dilakukan oleh sebuah tim yang terdiri dari 4 konsultan atau panelis yang dapat mengangkat citra Garuda Indonesia. Seragam Garuda Indonesia menunjukan indentitas yang nyaman, cantik, exotic Indonesia sehingga dapat dicitrakan oleh Garuda Inndonesia. Pakaian yang coba diangkat adalah jenis kebaya Kartini yang dikombinasi dengan batik sebagai icon Indonesia di dunia yang dipatenkan UNESCO. Dari pakaian pramugari dan pramugara itulah Garuda Indonesia dapat mengenalkan citra Indonesia ke seluruh dunia melalui penumpang yang menggunakan Garuda Indonesia. Pelayanan yang dilakukan pramugari pun sungguh menyenangkan, terlihat ketika pramugari tersenyum dan menyapa penumpang dan mencoba menghibur anak kecil yang gelisah saat naik pesawat Garuda Indonesia. Diberikanlah mainan dan menghiburkan tak henti-henti dari pagi hingga malam. Tidak hanya itu saja, melalui video yang ada pramugari menjelaskan secara rinci demonstrasi keselamatan bagi penumpang dan melayaninya hingga jelas. Tak henti-hentinya juga ketika penumpang terlelap dalam tidur.

Garuda Indonesia mencoba memperkenalkan pariwisata dan kebudayaan Indonesia dengan membantu penumpang untuk melakukan perjalanan di Indonesia. Tidak hanya itu saja, perkenalan pariwisata dan budaya dihidangkan dengan menu makanan yang disediakan oleh Garuda Indonesia selama perjalanan. Emirsyah Satar sebagai Direktur Utama Garuda Indonesia tak henti-hentinya untuk menggerakan pariwisata Indonesia melalui Garuda Indonesia.

Hingga sekarang pesawat yang digunakan oleh Garuda Indonesia berjenis Boeing 737-800NG, Boeing 777-300ER dan Airbus A330-200 untuk menerbangkan penumpang dengan skala domestik maupun internasional. *Partnership* pun dilakukan Garuda Indonesia untuk menaikan citranya hingga skala internasional dengan melakukan kerjasama bersama ETIHAD airways yang dipunyai oleh Qatar dan dengan mensponsori klub sepak bola liga Inggris yaitu Liverpool FC. Dari usaha yang dilakukan Garuda Indonesia tersebut tidak heran jika Garuda Indonesia mendapatkan prestasi penghargaan sebanyak 60 award. Dalam salah satu film yang dibuat oleh Garuda Indonesia yaitu *flashmoob* mempunyai isi bahwa Garuda Indonesia ingin memperkenalkan budaya dan pariwisata dengan pakaian yang dikenakan oleh penari-penari. Bagusnya bahwa film itu dibuat dengan latar belakang negara Taiwan yang mengartikan bahwa Garuda Indonesia sudah membuat citra positif di dunia Internasional.

Selanjutnya mengenai kualitas Garuda Indonesia, berbagai penghargaan pun telah diterima oleh Garuda Indonesia sebagai bukti dari keunggulannya. Pada tahun 2010, Skytrax menobatkan Garuda Indonesia sebagai “Four Star Airline” dan sebagai “*The World's Most Best Improved Airline”*. Selanjutnya pada Juli 2012, Garuda Indonesia mendapatkan penghargaan sebagai “World's Best Regional Airline” dan “Maskapai Regional Terbaik di Dunia”. Sebuah lembaga konsultasi penerbangan bernama *Centre for Asia Aviation* (CAPA), yang berpusat di Sydney, juga memberikan penghargaan kepada Garuda Indonesia sebagai "Maskapai yang Paling Mengubah Haluan Tahun Ini", pada tahun 2010. Sedangkan Roy Morgan, lembaga peneliti independen di Australia, juga memberikan penghargaan kepada Garuda Indonesia sebagai *“The Best International Airline”* pada bulan Januari, Februari dan Juli 2012.

Kualitas dari maskapai penerbangan ini sudah terbukti baik dan aman, hal ini ditunjukkan dengan Garuda Indonesia telah mendapatkan penghargaan *"The World's Most Improved Airlines"* pada tahun 2010 dari SkyTrax dan "maskapai bintang empat" dari SkyTrax London. Penghargaan *Worlds Most Improved Airline* ini merupakan pengakuan internasional terhadap keberhasilan Garuda dalam mentransformasi perusahaan secara keseluruhan, serta berbagai kemajuan yang dicapai Garuda sehingga menjadikan Garuda menjadi salah satu maskapai Asia yang paling sukses dan menguntungkan. Penghargaan ini mendukung upaya Garuda Indonesia untuk terus mentransformasi perusahaan agar dapat memberikan standar pelayanan tertinggi kepada para penumpang.

Garuda Indonesia juga dianugerahkan *"Airlines Turn around of The Year"* oleh Centre for Asia Pacific Aviation atas keberhasilannya bangkit dari keterpurukan. Selain itu, dengan pencabutan larangan terbang ke wilayah Eropa menunjukkan bahwa Garuda Indonesia semakin memperbaharui kualitas maskapainya. Dengan restrukturisasi kembali karena Garuda dianggap sebagai maskapai kebanggaan nasional. Maka, restrukturisasi dengan melakukan revitalisasi armada, pelayanan, hingga peningkatan standar di setiap penerbangan merupakan pilihan yang tepat untuk memperbaharui image yang negatif menjadi positif menuju Garuda yang lebih baik.

**B. Ciri Khas Garuda Indonesia**

Seperti halnya dalam penjelasan konsep layanan Garuda Indonesia dengan konsep ini Garuda semakin Indonesia karena bentuk dari layanan baru ini tetap khas Indonesia. Secara bertahap Garuda Indonesia membuat perubahan-perubahan yang disuguhkan untuk pelanggannnya. Melalui konsep Indonesian Hospitality yang dijabarkan dalam The Garuda Indonesia Experince. Memadukan keramahtamahan Indonesia yang khas dan aspek-aspek keselamatan dan kenyamanan.

Perubahan ini terjadi pada tata layanan serta penglihatan, pendengaran, penciuman dan rasa. Dari sisi penglihatan perubahan ini terjadi pada seragam awak kabin. Pilihan warna yang cerah dipadu dalam balutan kain batik dan model kebaya membuat Garuda Indonesia tampil lebih berbeda. Tak hanya perubahan dalam tatanan busana yang terlihat secara fisik, perubahan berupa perilaku pun Garuda Indonesia berikan. Salam Garuda Indonesia salah satunya, berangkat dari beragamnya budaya Indonesia, Garuda mengambil secara umum dan diinterpretasikan kedalam sebuah bentuk salam. Dengan posisi tangan hanya sejajar dengan hati, tidak di atas seperti penyembahan atau yang bersifat agama melainkan lebih disesuaikan dengan kultur global dari daerah-daerah Indonesia.

Dari aspek lain, perilaku-perilaku khusus turut Garuda berikan seperti cara bicara dengan pelanggan yang tidak dengan posisi lebih tinggi namun sejajar. Hal ini mencerminkan kebudayaan Indonesia yang dikenal sopan dan menghormati orang lain. Kualitas yang mengutamakan sesuatu yang asli dari Indonesia dan belum terekspos secara luas, Garuda menginterpretasikannya ke dalam hal sederhana yaitu dalam beragamnya jenis masakan Indonesia yang khas dan minuman yang dibuat istimewa bagi pelanggan Garuda Indonesia, jus martebe namanya. Minuman ini berasal dari Sumatra Utara yang diracik sedemikian rupa sehingga menjadi minuman yang khas. Perpaduan antara buah markisa dan terong Belanda yang hanya tumbuh di daerah tertentu seperti Sumatra dan Sulawesi. Melalui hidangan inilah Garuda dapat mengenalkan betapa indahnya Indonesia.

Keunikkan dari Garuda Indonesia ini juga ditunjukkan ketika kita berada di luar Indonesia. Sebagai contoh ketika kita berada di Bandara Internasional Changi, sesampainya di konter maskapai Garuda rasa Indonesia telah terasa. Wangi parfum yang semerbak di wilayah tersebut sangat kental terasa yang mengingatkan pada Tanah Air. Garuda semakin menunjukkan jati diri nusantara sebagai duta bangsa dalam bisnis penerbangan Internasional. Aroma wewangian khas Indonesia yang diracik oleh Mustika Ratu mewarnai suasana tersebut. Aromatic Fragrance tercium di setiap sarana yang berkaitan dengan Garuda Indonesia.

Tak hanya indera penciuman saja yang dimanjakan, pendengaran calon penumpang juga dimanjakan dengan suguhan lagu-lagu khas nusantara yang dikomposeri oleh Addie MS. Lagu-lagu yang dikemas dalam Sound of Indonesia merupakan koleksi lagu daerah dan tradisional dari seluruh penjuru Indonesia.

Konsep ini disampaikan oleh Direktur Pelayanan (Services) Garuda Agus Priyanto yang pada saat itu masih menjabat. Pak Agus mengatakan konsep ini merupakan strategi Garuda untuk melibatkan pancaindera penumpang agar mampu bersaing dengan maskapai internasional lainnya dan dengan menonjolkan budaya Indonesia. Melalui kelima apek inilah Konsep Layanan Garuda Indonesia Experience diwujudkan.

Memiliki pesawat terbang yang memadai dan berkualitas. Garuda Indonesia menggunakan pesawat Boeing untuk membawa para penumpangnya. Pesawat Boeing teranyar yang dimiliki oleh maskapai penerbangan ini adalah Boeing 777-300ER yang mampu menampung 300 sampai 500 orang penumpang.

Tepat waktu dalam hal pemberangkatan. Dengan mengedepankan kepuasan penumpang, Garuda Indonesia berusaha untuk selalu memberikan yang terbaik bagi semua penumpangnya. Salah satu wujud layanan maksimal yang diberikan adalah pemberangkatan pesawat yang tidak lambat alias tepat waktu. Seperti yang dikatakan salah satu pilot Garuda Indonesia dalam video perusahaan mengenai salah satu nilai perusahaan yaitu cepat. Pilot tersebut mengatakan jika telat ditinggal. Hal ini membuktikan bahwa Garuda Indonesia telah mengaplikasikan nilai perusahaan.

Harga tiket pesawat sesuai dengan pelayanan. Dengan segala layanan memuaskan yang bisa didapatkan oleh para penumpang, maka wajar saja jika harga tiket pesawat bisa lebih dari 3 juta rupiah untuk sekali pemberangkatan. Harga tiket yang mahal ini sangat berbanging lurus dengan kenyamanan dan ketenangan yang akan didapat selama di dalam pesawat. (Dave, froggo.com/ 2013/09/01)

Sebagai sebuah maskapai yang telah diakui baik domestik dan internasional Garuda Indonesia memiliki beberapa kekuatan yang dapat diunggulkan sebagai salah satu kelebihan yang Garuda Indonesia miliki untuk melayani para penumpangnya. Dengan keunggulankeunggulan yang dimiliki membuat pembeda maskapai ini dengan kompetitor-kompetitornya baik domestik maupun internasional.

Maskapai penerbangan terbesar di Indonesia Garuda saat ini mengoperasikan 89 pesawat yang terdiri dari 3 pesawat jenis Boeing 747-400, 6 pesawat jenis Airbus 330-300, 5 pesawat jenis Airbus 330-200 dan 33 pesawat jenis B737 Classic (seri 300, 400, 500) dan 42 pesawat B737-800 NG. Garuda mempunyai 36 rute penerbangan domestik dan 26 rute internasional hingga tahun 2010.

Memberikan konsep layanan yang selalu menempatkan pelanggan sebagai fokus utama yang didasarkan keramahtamahan dan keunikan Indonesia yang disebut dengan “Garuda Indonesia Experience” yang didasarkan pada 5 senses yaitu sight, sound, smell, taste, and touch, menyebabkan Garuda Indonesia mempunyai ciri khas tersendiri dibandingkan dengan maskapai penerbangan lain. Garuda Indonesia juga menyediakan layanan *“Immigration on Board*” yang merupakan inovasi Garuda dan merupakan satu-satunya di dunia, yaitu layanan pemberian visa di atas pesawat. Lengkapnya fasilitas dalam pesawat yang Garuda berikan untuk kemudahan dan kenyamanan penumpang. Teknologi informasi yang mutakhir dalam menjalankan bisnis sehingga menempatkan Garuda Indonesia sebagai maskapai penerbangan dengan TI tercanggih di Indonesia.

Garuda Indonesia memiliki tim yang terdiri dari individu-individu yang handal, profesional, kompeten, berdaya saing tinggi dan helpful serta dilandasi atas nilai-nilai FLY-HI (*Efficient & Effective, Loyalty, Customer Centricity, Honesty & Openness, and Integrity*) disetiap insan Garuda Indonesia.

Pangsa pasar Garuda Indonesia di pasar Internasional mencapai 23.2% kendati terjadinya krisis global sehingga Garuda Indonesia tetap menjadi pemimpin pasar untuk area Jepang-KoreaChina, Timur Tengah dan South West Pacific (Australia).

Garuda Indonesia banyak melakukan kegiatan CSR seperti program kemitraan dan bina lingkungan sebagai bentuk kepedulian dan tanggung jawab kepada masyarakat. Dalam hal tata kelola perusahaan Garuda Indonesia termasuk dalam kategori baik terbukti dengan Peningkatan signifikan yang ditemukan pada penerapan Keputusan Menteri Negara BUMN RI No.KEP117/M-MBU/2002 tentang Penerapan Praktik GCG, penilaian yang dilakukan dengan menggunakan indikator dalam *Company Corporate Governance Scorecard* yang merupakan lampiran dari Surat Menteri Negara BUMN RI No.S-168/MBU/2008, juga menunjukkan adanya peningkatan, khususnya pada aspek Hak dan Tanggung Jawab Pemegang Saham/RUPS, Kebijakan *Good Corporate Governance*, Penerapan Good Governance, dan Komitmen. Berdasarkan kriteria penilaian yang sudah ditetapkan tersebut, Garuda Indonesia mendapatkan penilaian SANGAT BAIK, dengan nilai skor 91,87. Dengan sistem tata kelola yang Garuda miliki saat ini, Garuda Indonesia telah memiliki brand yang kuat dan telah diakui di pasar domestik.

**2.1.3. Keterkaitan Maskapai Garuda Indonesia dan Lembaga–Lembaga Penerbangan Internasional**

Garuda Indonesia bekerjasama dengan lembaga–lembaga penerbangan internasional, yaitu dengan IATA dan ICAO.

IATA International Air Transport Association (Asosiasi Pengangkutan Udara Internasional; disingkat IATA) adalah sebuah organisasi perdagangan internasional yang terdiri dari maskapai-maskapai penerbangan. IATA bermarkas di Montreal, Kanada. Maskapai-maskapai penerbangan anggotanya diberikan kelonggaran khusus sehingga dapat mengkonsultasikan harga antara sesama anggota melalui organisasi ini. IATA juga bertugas menjalankan peraturan dalam pengiriman barang-barang berbahaya dan menerbitkan panduan Peraturan Barang-barang Berbahaya IATA (*IATA Dangerous Goods Regulations*).

Indonesia Gandeng IATA Tingkatkan "Safety" Jakarta. "Kita ingin kerjasama dengan IATA, khususnya melalui program IOSA (IATA Operational Safety Audit)," kata Menteri Perhubungan (Menhub) Jusman Syafii Djamal kepada pers saat jarak Diskusi Meja Bundar Keselamatan Penerbangan, di Jakarta, Selasa. Indonesia menyatakan keinginannya buat melakukan kerjasama dengan menggandeng International Air Transport Association (Asosiasi Perusahaan Penerbangan Sipil Internasional/IATA) guna meningkatkan keselamatan penerbangan (safety) di tanah air.

Oleh sebab itu, pihaknya sangat menganjurkan maskapai di Indonesia mengikuti program IOSA tersebut. "Inginnya diwajibkan, tetapi sepertinya terlalu berat. Jadi, sangat menganjurkan dan itu mengarah kepada agak wajib," katanya. Menurut Jusman, dalam progam IOSA itu terdapat langkah-langkah buat melakukan proses audit keselamatan penerbangan sesuai dengan baku internasional, sehingga bahasanya sama.

Jusman mengaku, hingga saat ini, sudah ada sejumlah maskapai domestik selain PT Garuda Indonesia yang berminat dengan program IOSA. "Sudah ada empat maskapai yang berminat selain Garuda, seperti AdamAir, Lion Air dan Mandala," katanya. Dirjen Perhubungan Udara, Budhi M. Suyitno, mengatakan pihak IOSA siap menindaklanjuti permintaan kerjasama dengan IATA.

"September ini mereka buka kelas gratis buat maskapai Indonesia yang berminat. Mereka batasi 30 maskapai buat mendengar prinsip-prinsip IOSA," katanya. Selain itu regulator di Indonesia dalam menerapkan baku keselamatan penerbangan juga mengacu pada baku yang ditetapkan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO).

Kemudian, pada sisi operasional penerbangan, Indonesia juga mengacu pada baku yang ditetapkan Federal Aviation Administration (FAA). "Presisi aturan operasional dengan baku FAA ini sedang dikerjakan," katanya. Dengan demikian, Indonesia berminat dan berkomitmen buat menerapkan seluruh baku dunia keselamatan penerbangan baik dengan ICAO, FAA dan IATA, termasuk permintaan perbaikan dari Uni Eropa.

Berdasarkan kondisi itu pemerintah ke depan tidak akan melikuidasi perusahaan penerbangan, tetapi secara alami maskapai penerbangan akan rontok dengan sendirinya jika tidak mampu memenuhi regulasi keselamatan."Bisnis penerbangan merupakan bisnis keselamatan," katanya. Khusus dengan ICAO, tambah Jusman, Indonesia ingin menjadi anggota dewan council ICAO sehingga negeri ini menjadi peserta aktif dan Indonesia punya kewajiban buat menselaraskan segala peraturan keselamatan penerbangan dengan baku ICAO.

Sangat berat Direktur Utama PT Garuda Indonesia, Emirsyah Satar mengemukakan buat memenuhi IOSA, pihaknya melalui dengan sangat berat sebab standarnya internasional.

"Mereka sudah cek Garuda dari segala sisi, termasuk sistem monitoring operasional, engineering, personil licensing dan lainnya. Insya Allah akhir tahun ini, Garuda sudah lolos," kata Emirsyah. Emirsyah mengaku sangat berat dan buat itu saat ini sedang memasuki tahap finalisasi audit dan buat itu, Garuda juga menggandeng konsultan dari Marsh internasional.

"Standar IOSA diperlukan bagi Garuda guna menyamakan baku dengan penerbangan internasional, sehingga ketika melakukan kerjasama bisnis seperti code share dengan maskapai dunia tidak lagi menghadapi hambatan," katanya. Emirsyah menyebut hingga saat ini maskapai di dunia yang lolos IOSA hanya ada sekitar 163 perusahaan penerbangan.

Indonesia Gandeng IATA Tingkatkan "Safety" Copyright Antara News 2007, Agustus 2007.

International Air Transport Association (Asosiasi Pengangkutan Udara Internasional; disingkat IATA) adalah sebuah organisasi perdagangan internasional yang terdiri dari maskapai-maskapai penerbangan. IATA bermarkas di Montreal, Kanada. Maskapai-maskapai penerbangan anggotanya diberikan kelonggaran khusus sehingga dapat mengkonsultasikan harga antara sesama anggota melalui organisasi ini. IATA juga bertugas menjalankan peraturan dalam pengiriman barang-barang berbahaya dan menerbitkan panduan Peraturan Barang-barang Berbahaya IATA (IATA Dangerous Goods Regulations).

Didirikan pada April 1945 di Havana, Kuba, IATA adalah penerus Asosiasi Lalu Lintas Udara Internasional (International Air Traffic Association) yang didirikan di Den Haag pada tahun 1919, tahun saat penerbangan berjadwal internasional yang pertama di dunia dilaksanakan. Tujuan utamanya adalah untuk membantu maskapai-maskapai penerbangan untuk bersaing secara sah dan mencapai keseragaman dalam penetapan harga.

Saat didirikan, IATA beranggotakan 57 anggota dari 31 negara, sebagian besar di Eropa dan Amerika Utara. IATA kini mempunyai lebih dari 270 anggota dari lebih dari 140 negara di dunia.[[5]](#footnote-6)

Industri penerbangan niaga adalah sebuah industri yang sejak lahir sudah ditakdirkan menjadi industri global. Akan tetapi dalam usianya yang menjelang satu abad, perkembangannya malah cenderung menjurus kearah regionalisasi. Industri angkutan-udara komersial dirintis pasca Perang Dunia I (1914-1918). Pada tahun 1919, para pelaku usaha angkutan-udara ini mendirikan IATA (International Air Traffic Association) di Den Haag, Negeri Belanda. Pasca Perang Dunia II, pada bulan April tahun 1945 organisasi IATA ini direvisi di Havana, ibukota Cuba, dan menjadi seperti yang kita kenal sekarang. Nama resminya berubah menjadi International Air Transport Association.

IATA adalah Asosiasi Angkutan Udara Internasional yang berpusat di Montreal, Canada. Di kota yang sama, terletak markas besar Organisasi Penerbangan Sipil Internasional atau ICAO (*International Civil Aviation Organization*). Kalau IATA beranggotakan maskapai-maskapai penerbangan, baik yang berjadwal maupun yang tidak berjadwal, ICAO beranggotakan negara-negara. Ke dua badan ini mengatur regulasi yang berkaitan dengan penerbangan internasional sesuai dengan porsinya masing-masing. Sejak direvisi pada tahun 1945 di Havana, Cuba, IATA telah mempunyai anggota sebanyak 57 maskapai penerbangan yang berasal dari 31 negara. Sekarang IATA mempunyai lebih dari 240 anggota dari lebih dari 140 negara yang ada di berbagai penjuru dunia. 93% dari anggotanya adalah maskapai penerbangan berjadwal. Sekarang IATA dipimpin oleh seorang Direktur Jenderal dan Chief Executive Officer (CEO) yaitu Giovanni Bisignani. Bisignani adalah orang Italia yang pernah menjabat sebagai Dirut Alitalia. Di lingkungan IATA, dunia ini dibagi atas tiga wilayah yang disebut dengan wilayah Taffic Conference (TC). TC 1 meliputi benua Amerika dari utara sampai ke selatan. TC 2 terdiri dari dua benua yaitu Eropa dan Afrika, sedangkan TC 3 adalah seluruh kawasan benua Asia dan Australia, termasuk didalamnya Indonesia. Pembagian wilayah ini dilakukan untuk mempermudah penetapan regulasi terhadap kawasan dimana negara-negara yang berada didalamnya mempunyai karakteristik yang sama atau hampir sama.

Sejak awal, IATA sudah memikirkan kepentingan para anggotanya secara global. Sistim dan prosedur dibuat sedemikian rupa agar sesama anggota bisa bekerjasama secara efektif dengan sistim yang seragam. Salah satu dari misi IATA adalah agar para anggotanya dapat memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya secara terpadu kepada seluruh pemakai jasa yang ada di dunia. Pelayanan ini terdiri atas jasa angkutan orang dan barang. Untuk itu IATA menyediakan sarana-sarana yang bisa dipergunakan oleh para anggotanya secara bersama-sama yaitu antara lain pusat kliring (*clearing house*), sistim penagihan dan pelunasan bersama atau BSP (*Billing and Settlement Plan*) dan sistim yang sama untuk kargo atau CASS (*Cargo Account Settlement System*) serta perjanjian layanan pindah-pesawat yang berlaku multilateral atau MITA (*Multilateral Interline Traffic Agreement*). Fasilitas-fasilitas ini memungkinkan maskapai-maskapai penerbangan anggota IATA untuk menguasai wilayah pemasaran yang jauh lebih luas daripada wilayah operasional mereka secara fisik. Disamping itu, maskapai penerbangan anggota IATA juga menikmati pencitraan dan prestise yang bertaraf internasional. Keanggotaan sebuah maskapai penerbangan yang beroperasi di jaringan internasional adalah sebagai anggota aktif, sedangkan mereka yang beroperasi di jaringan domestik berstatus sebagai anggota muda (*associate member*).

Tarif ditetapkan bersama-sama. Setiap tiket yang diterbitkan oleh salah satu anggota juga berlaku untuk anggota yang lain. Dengan demikian setiap penumpang yang memiliki tiket dari salah satu anggota IATA berhak menggunakan jasa anggota yang lain di negara manapun di dunia ini. Tiket seperti ini disebut dengan istilah endorsable. IATA juga memfasilitasi layanan pindah-pesawat diantara sesama anggota yang dirangkum di dalam perjanjian MITA. Pada dasarnya, sistim pertaripan IATA ini adalah kartel. Oleh sebab itu, sistim ini tidak bisa diberlakukan di Amerika Serikat karena adanya Sherman Anti Trust Act tahun 1890.

Dalam perkembangannya, penerapan sistim pertaripan IATA inipun tergerus oleh tuntutan jaman yang menghendaki persaingan yang lebih sehat dan terbuka. Sir Freddie Laker mendirikan Laker Airlines di Inggeris, merintis keberadaan badan-usaha penerbangan berbiaya rendah atau low cost airline pada tahun 1966. Sukses Laker mencapai puncak kejayaannya pada waktu ia mendirikan SKYTRAIN pada tahun 1978. Pada tahun yang sama, Amerika Serikat memberlakuan deregulasi atas bisnis penerbangan niaga, yang ditandai dengan berdirinya South West Airlines (SWA) di bandara Love, Dallas TX. Hingga kini SWA terus berkiprah sebagai ikon low cost airline di seluruh dunia. Sementara itu, di Inggeris Sir Laker bangkrut pada tahun 1982. Di lingkungan Uni Eropa berlaku Treaty of Rome, dimana Artikel 81 jelas-jelas melarang praktek kartel. Tidak tanggung-tanggung, Komisi Persaingan Usaha Uni Eropa kini bahkan memproses IATA secara hukum atas pelanggaran larangan kartel ini. Akibatnya, tarip IATA semakin sedikit digunakan. Banyak maskapai yang tidak menamakan dirinya sebagai maskapai berbiaya rendah, namun menawarkan harga tiket yang jauh lebih murah daripada harga IATA, demi persaingan. Fasilitas pindah-pesawat yang dimungkinkan oleh penerbitan tiket yang endorsable atas dasar perhitungan tarip IATA semakin sedikit peminatnya. Kebanyakan maskapai berbiaya rendah beroperasi langsung dari kota asal ke kota tujuan atau point to point. Layanan pindah-pesawat atau interlining malah dihindari karena dianggap membebani biaya operasi. Kebanyakan maskapai penerbangan berbiaya rendah kini tidak merasakan lagi perlunya keanggotaan penuh dalam IATA. Regional jadi lebih berperan daripada global. Fungsi sistim pertaripan IATA kini berada di persimpangan. Kita belum tahu apakah fenomena ini akan membenarkan teori John Naisbitt, seperti yang dia tulis didalam bukunya The Global Paradox, bahwa semakin mendunia suatu industri, maka semakin besar fungsi unit-unit (lokal, region) yang membentuknya? Sejarahlah yang akan menentukan nasib sistim pertaripan IATA ini nantinya.

Bagaimana kehadiran IATA di Indonesia? Apakah semua maskapai penerbangan di dalam negeri menjadi anggota IATA? Menurut Rigas Doganis dalam bukunya yang berjudul Airline Business in the 21st Century, dalam abad 21 ini hanya ada dua model usaha maskapai penerbangan di dunia yaitu, pengangkut jejaring global (global network carrier) dan pengangkut pemain ceruk (niche player airline). Pengangkut Jejaring Global adalah airline yang hadir di pasar global. Maskapai ini mempunyai jaringan penerbangan antar benua yang luas. Di jaringan global ini mereka bergabung di dalam aliansi-aliansi strategis yang ada seperti One World, Star Alliances, Sky Team dan lain-lain. Sedangkan Pemain Ceruk adalah airline yang beroperasi di kawasan domestik/regional dan memfokuskan diri pada niche market atau ceruk pasar yang dimilikinya di kawasan itu. Oleh karenanya, keanggotaan di IATA lebih diminati oleh maskapai penerbangan Pengangkut Jejaring Global. Pengangkut Pemain Ceruk yang beroperasi di kawasan domestik/regional tidak banyak menikmati manfaatnya, kecuali untuk prestise semata. Mungkin itulah sebabnya mengapa hingga kini hanya ada satu maskapai nasional yang menjadi anggota IATA, dan tidak ada maskapai penerbangan dalam negeri yang tertarik untuk menjadi anggota IATA yang baru. Mereka berpikir praktis, menganut asas manfaat dan tidak membutuhkan pencitraan atau gengsi yang tidak perlu. Lagi pula mereka umumnya bukan Pemain Jejaring Global. Tidak ada diantara mereka yang menjadi anggota salah satu aliansi strategis yang ada di dunia ini.[[6]](#footnote-7)

**ICAO**

Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (bahasa Inggris: International Civil Aviation Organization, ICAO) adalah sebuah lembaga Perserikatan Bangsa-Bangsa. Lembaga ini mengembangkan teknik dan prinsip-prinsip navigasi udara internasional serta membantu perkembangan perencanaan dan pengembangan angkutan udara internasional untuk memastikan pertumbuhannya terncana dan aman.

Dewan ICAO mengadopsi standar dan merekomendasikan praktik mengenai penerbangan, pencegahan gangguan campur tangan yang ilegal, dan pemberian kemudahan prosedur lintas negara untuk penerbangan sipil internasional. Assad Kotaite telah bertindak sebagai Presiden Dewan ICAO sejak 1976, tetapi akan mengundurkan diri pada Agustus 2006.[[7]](#footnote-8)

ICAO atau disebut juga dengan organisasi penerbangan sipil internasional adalah badan atau lembaga dari Peserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang didirikan pada tahun 1944 memfokuskan pada perencanaan dan pengembangan transportasi udara di seluruh dunia. Seiring perkembangan zaman, ICAO kini membenahi isu-isu lingkungan yang sedang digencar oleh masyarakat internasional untuk mengajak semua pihak yang menyangkut masalah penerbangan sipil untuk melakukan kesepakatan kerjasama baik organisasi terhadap negara, antar negara, maupun NGO yang terkait. Sektor transportasi, khususnya penerbangan berkontribusi terhadap emisi karbon sebesar 2% dan tiap tahunnya akan terus meningkat ke angka 10%. ICAO sudah membuat Komite Aviasi Perlindungan Lingkungan (CAEP) untuk melakukan penyelesaian problema lingkungan yang merumuskan kebijakan memberikan keputusan untuk diajukan sebagai rekomendasi terhadap negara. Sasarannya adalah membuat regulai atau aturan-aturan hukum tentang efek dari emisi gas karbon penerbangan, perencaan bandara yang ramah lingkungan, dan pembaharuan teknologi bahan bakar yang lebih baik. Namun kerjasama ini juga mengalami kendala-kendala yang mampu diatasi. Maka tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana kerjasama dari negara terhadapa organisasi internasional. . Penelitian ini dilakukan selama lima bulan dengan studi literatur (buku, jurnal dan artikel) ditambah dengan studi wawancara yang langsung dengan pihak dosen yang ahli dalam penerbangan dan teknisi ahli ICAO dari luar negeri. Teori besar yang digunakan adalah teori rezim dengan asumsi Eco-Reformism yang menjelaskan beberapa variable negara dan juga ICAO. Dalam penelitian ini digarisbawahi kerjasama ICAO dengan negara-negara yang bersepakat, salah satu pembahasannya dengan Indonesia.[[8]](#footnote-9)

Yang di maksud ICAO adalah International Civil Aviation Organitation yang di sebut juga organisasi penerbangan sipil internasional. ICAO didirikan pada tanggal 4 April 1947, sebagian kelanjutan dari konferensi penerbangan sipil internasional yang diadakan di Chicago dari tanggal 1 november 1944 sampai dengan 7 Desember 1944.

Keanggotaan ICAO terbuka bagi Negara-negara yang berdaulat . Tujuan serta sasaran yang hendak dicapai oleh ICAO dalam pasal 44 dari konfensi Chicago adalah sebagai berikut :

* Menjamin pertumbuhan yang teratur dan aman bagi penerbangan sipil internasional diseluruh dunia.
* Mencegah pemborosan ekonomis yang disebabkan oleh persaingan yang tidak sehat.
* Mencegah adanya diskriminasi diantara Negara-negara anggota.
* Mendorong agar perekayasaan pembuatan pesawat terbang serta pengoperasiannya dimaksudkan untuk tujuan damai.
* Mendorong dibangunya fasilitas bantuan navigasi udara secara internasional bagi keselematan penerbangan
* Mendorong pembangunan dan pengembangan jalur-jalur penerbangan, bandara, dan fasilitas nya navigasi udara bagi penggunaan penerbangan sipil internasional.
* Secara umum mendorong pembangunan dan pengembangan semua aspek dari penerbangan sipil internasional.
* Pekerjaan yang dilakukan ICAO lebih menjurus pada aspek-aspek teknis (dan hukum) penerbangan sipil. sementara itu IATA lebih mendominasi bidang ekonominya.[[9]](#footnote-10)

**2.2. Organisasi Maskapai Penerbangan Internasional Khususnya SkyTeam**

Organisasi maskapai penerbangan internasional, salah satunya yaitu Skyteam adalah aliansi maskapai penerbangan yang terdiri dari 20 anggota maskapai yang menerbangkan hampir 16,000 lebih penerbangan dalam sehari yang mengangkut hingga 612 juta tiap tahun dengan konektivitas ke 1,052 rute di 177 negara yang didukung oleh 481,691 karyawan dan armada yang berjumlah sekitar 3,054 pesawat dengan tambahan hampir 1,580 armada yang tergabung dalam anak perusahaan/afiliasi dari maskapai anggota. Dukungan ini semua, membuat Skyteam siap menjadi salah satu aliansi maskapai penerbangan terkemuka dan terdepan didunia selain Star Alliance & Oneworld.[[10]](#footnote-11)

SkyTeam juga merupakan aliansi penerbangan global yang menghadirkan akses ke jaringan global yang lebih luas kepada pengguna jasa dari maskapai penerbangan anggota melalui lebih banyak pilihan destinasi, frekuensi dan konektivitas.[[11]](#footnote-12)

Sebagai Anggota ke -20 mulai Maret 2014, Garuda Indonesia akan mampu menjadikan Aliansi berkembang di wilayah Asia Pasifik sesuai rencana.

Aliansi maskapai penerbangan global SkyTeam akan menyambut Garuda indonesia sebagai anggota ke-20 pada 5 Maret 2014. Garuda Indonesia, maskapai nasional Indonesia, akan menjadi maskapai kedua di Asia Tenggara yang bergabung dengan aliansi yang berkedudukan di Amsterdam, Belanda, tersebut.

Masuknya Garuda Indonesia di SkyTeam akan mempermudah para pengguna jasa dari seluruh dunia melakukan penerbangan ke Indonesia -yang merupakan salah satu pusat ekonomi terbesar di Asia Tenggara. Saat ini Garuda Indonesia melayanipenerbangan nonstop dari Jakarta ke tujuh hub SkyTeam, yaitu Seoul, Guangzhou, Beijing, Shanghai, Taipei, dan Amsterdam.

“Jaringan rute penerbangan Garuda Indonesia yang luas di domestik dan jaringan penerbangan di internasional yang semakin berkembang, akan berkontribusi menjadikanSkyTeampada posisi sebagai aliansi #1 di di wilayah Asia yang sangat dinamis ini dan, sesuai rencana kami menguatkan footprint global kami, hal tersebut akan menguatkan kehadiran kami di Asia Tenggara dan Wilayah Asia Pacifik”, kata Micahel Wisbrun, SkyTeam managing Director. Garuda Indonesia saat ini telah dapat memenuhi persyaratan ketat untuk menjadi anggota sesuai yang dipersyaratkan SkyTeam, termasuk implemntasi platform IT baru dan inisiatif – inisiatif yang fokus pada peningkatan layanan kepada pelanggan. Kami sangat senang dapat menyambut Garuda Indonesia di SkyTeam pada 5 Maret tahun depan untuk memenuhi harapan pengguna jasa kami untuk memberikan mereka lebih banyak pilihan terbang ke Indonesia untuk bisnis dan wisata,” ujarMichael Wisbrun.

Direktur Utama Garuda Indonesia Emirsyah Satar berterima kasih kepada SkyTeam dan seluruh maskapai anggotaSkyTeamatas dukungan yang terus diberikan sejak awal hingga saat ini. Bergabungnya Garuda Indonesia di aliansi tersebut merupakan bagian dari strategi ekspansi jangka panjang perusahaan yang sejalan dengan program “Quantum Leap 2011 – 2015”. ”. Garuda Indonesia telah melaksanakan berbagai program transformasi untuk terus meningkatkan layanan kepada pengguna jasa sekaligus secara aktif bekerja sama dengan SkyTeam selama proses yang berlangsung.

“Bergabungnya Garuda Indonesia dalam aliansi global SkyTeam pada 5 Maret 2014 merupakan salah satu milestone penting bagi perusahaan untuk menjadi “Global Player”. Keanggotaan di aliansi juga merupakan bagian dari upaya perusahaan untuk terus mengembangkan jaringan penerbangan internasionalnya sekaligus untuk meningkatkan layanan kepada para pengguna jasa dengan menyediakan pilihan destinasi penerbangan yang lebih luas dan pengalaman terbang yang lebih nyaman,”Emirsyah Satar.[[12]](#footnote-13)

Sejumlah maskapai asing anggota SkyTeam menanti bergabungnya Garuda Indonesia dalam satu dari tiga aliansi penerbangan internasional, karena akan mempermudah masuk ke pasar penerbangan domestik Indonesia.

Saat ini terdapat 16 maskapai yang teraliansi ke SkyTeam, yakni Aeroflot, AeroMexico, AirEuropa, Airfrsncr, Alitalia, China Airlines, China Eastern, China Southern, Czech Airlines, Delta Airlines, Kenya Airlines, KLM, Korean Air, TAROM, dan Saudi Arabian Airlines.

“Welcome untuk Garuda Indonesia sebagai flag carrier di Indonesia untuk bergabung dalam SkyTeam yang katanya mulai masuk tahun depan,” kata Account Manager KLM Royal Dutch Airlines dan Airfrance Olivia Kusler Hohm, di sela-sela acara syukuran bergabungnya Saudi Arabian Airlines menjadi anggota ke-16 SkyTeam.

Dia menambahkan Garuda Indonesia disampaikan akan masuk menjadi anggota pada tahun depan, 2013. Bergabungnya Garuda sangat bagus untuk menambah jaringan penerbangan ke domestik Indonesia.

”Kami harapkan dengan bergabungnya Garuda dalam SkyTeam akan ada Go Indonesia, yakni program promosi penerbangan bersama antar anggota,” ujarnya.

Olivia menambahkan sekarang yang sudah ada Go Eropa, Go Asia, Go China, Go AS, Go Afrika, Go Meksiko, Go Italia, dan Go Rusia. Program ini merupakan paket penerbangan antar anggota SkyTeam, dimana seluruh maskapai anggota dapat menggunakan jaringan sesamanya untuk menerbangi satu wilayah tertentu, misalnya untuk Go Eropa, KLM bisa bekerja sama dengan maskapai Airfrance untuk ke Prancis, dan Alitalia ke Italia.

“Penumpang yang menggunakan program Go Eropa, misalnya, bisa menggunakan tiket yang sama dari negara asal untuk ke negara lain di Eropa dengan menggunakan maskapai member SkyTeam, mereka akan dikenakan biaya yang jauh lebih murah, asal syaratnya terbang langsung ketiga negara sekaligus,” ungkapnya.

Olivia menambahkan untuk menjadi anggota SkyTeam, standarnya harus sama. Untuk Garuda Indonesia, harus menyiapkan terminal khusus SkyTeam, yang ditanggungjawabi langsung oleh Garuda. ”Di Bandara Soekarno-Hatta sudah disiapkan tuh terminal khusus Sky Team di terminal 2E. Ini memang sudah menjadi syarat anggota SkyTeam,” katanya. Direktur Pelaksana SkyTeam Michael Wisbrun sebelumnya mengatakan Garuda Indonesia secara resmi akan bergabung dalam SkyTeam pada awal 2014. “Garuda Indonesia akan efektif bergabung awal 2014. Hal ini berkaitan dengan proses seleksi Garuda terhadap platform IT yang baru dan waktu yang dibutuhkan maskapai untuk migrasi ke sistem baru itu,” ujarnya. Direktur Utama Garuda Indonesia Emirsyah Satar mengatakan butuh waktu yang cukup panjang untuk memproses masuknya Garuda Indonesia dalam SkyTeam. Emirsyah menjelaskan Garuda baru saja memutuskan menjalin kerja sama dengan Amadeus IT Group SA untuk layanan penumpang Passenger Services System (PSS) Community yang memungkinkan penerbangan Garuda terkoneksi dengan maskapai aliansi globalnya. “Itu memerlukan waktu untuk koneksi ke anggota aliansi lain. Seperti target itu, kira-kira awal 2014 sudah bisa jalan,” katanya. Di sisi lain, SkyTeam terus memperbanyak jaringannya guna memperkuat jaringan di pasar global dan mencapai sinergi dengan aliansi global lainnya.Wisbrun mengatakan saat ini industri penerbangan menghadapi gejolak. “Sebagai sebuah aliansi, kita dapat dan harus menambah nilai bisnis anggota kami. Kami melakukan itu dengan fokus pada 3 prioritas yakni memperbanyak penumpang, mencari peluang baru untuk mengembangkan dan memperkuat jaringan global, dan menemukan sinergi di antara anggota kami,” ujarnya.[[13]](#footnote-14)

Selanjutnya mengenai keunggulan yang dimiliki aliansi SkyTeam adalah :

* Miles lebih

Kumpulkan Miles dari penerbangan Anda dengan salah satu mitra SkyTeam, tukar miles dengan mitra SkyTeam lainnya dan raih status Elite lebih cepat.

* Ruang tunggu

Dapatkan akses ke lebih dari 400 ruang tunggu rekanan di seluruh dunia.

* Jaminan reservasi

Dapatkan jaminan untuk tiket kelas Ekonomi full-fare yang dipesan 24 jam sebelum keberangkatan khusus bagi anggota Elite Plus.

* Pilihan Penerbangan yang lebih banyak

Pilih dari 16.000 lebih penerbangan ke lebih dari 840 tempat tujuan di seluruh dunia.

* Tarif bervariasi

Selain tarif bervariasi di semua kelas penerbangan dari Ekonomi hingga First class, mitra Skyteam menawarkan ‘Tarif Keliling Dunia SkyTeam’ (Around the World Fare) untuk perjalanan keliling dunia.

* Kemudahan penerbangan lanjutan

Dapatkan kemudahan melakukan penerbangan lanjutan ke berbagai pilihan tempat tujuan di seluruh dunia.

* Prosedur check-in yang lebih baik

Hemat waktu dengan prosedur check-in SkyTeam yang efisien.

* Single Check-in

Cukup lakukan check-in hanya satu kali untuk penerbangan lanjutan dengan mitra SkyTeam lainnya.

* Kualitas yang disetarakan

Nikmati standar kualitas tinggi yang setara di seluruh anggota maskapai penerbangan.

* Jaringan reservasi yang luas

Untuk informasi dan reservasi, dapatkan akses ke lebih dari 2.100 kantor penjualan tiket SkyTeam di seluruh dunia, atau kunjungi situs web mitra SkyTeam. Penumpang di seluruh dunia dapat menghubungi salah satu mitra SkyTeam untuk layanan bantuan.[[14]](#footnote-15)

**2.2.1 Organisasi Maskapai Penerbangan Internasional Dan Dunia Penerbangan.**

 Pada dasarnya semua standar maupun rekomendasi yang dikeluarkan oleh ICAO yang berpusat di Montreal adalah keputusan yang sumbernya berasal dari masukan 189 negara anggota (data tahun 2005) yang kemudian dibahas dalam Sidang Umum (General Assembly) yang diadakan 3 tahun sekali. Masukan tersebut merupakan bahan pembahasan oleh perangkat ICAO melalui ANC, *Air Transport Bureau* (ATB) atau Legal. Masalah tentang keselamatan yang meliputi aspek navigasi, kelaikudaraan dan operasi pesawat akan dilanjutkan dan dibahas oleh *Air Navigation Commisions* (ANC). Masalah keamanan bandar udara akan dibahas oleh ATB. Akhirnya setelah melalui proses yang dapat memakan waktu beberapa tahun maka masukan tersebut akan menjadi sebuah keputusan dengan memiliki tenggang waktu transisi sampai dengan mulai diefektifkannya menjadi sebuah aturan yang bersifat standar dunia.

 Hasil keputusan dewan tersebut yang akhirnya akan diberlakukan secara internasional merupakan cermin aplikasi standar maupun rekomendasi yang berada diantara rentang minimum dan maksimum. Pengertian minimum disini adalah pelaksanaan standar yang masih sebatas standar minimum, sedangkan aplikasi maksimum adalah pelaksanaan yang sudah sepenuhnya mengikuti sebuah *Standards and Recommended Practices* ( SARPs).

Diharapkan, setiap negara anggota setelah memenuhi standar minimum juga terus meningkatkan aplikasinya untuk mencapai standar maksimum. Dalam hal ini Indonesia dapat melakukan partisipasi aktif dalam menyampaikan usulan saran dan solusi yang lebih baik untuk meningkatkan standar keselamatan dan keamanan yang telah ada, yang disesuaikan dengan situasi dan kondisi setempat. Walaupun peraturan yang diterapkan di sebuah negara masih berbeda dengan ketentuan ICAO, namun peraturan tersebut sekurang-kurangnya harus memenuhi standar ICAO (SARPS). Perbedaan aturan tersebut harus diumumkan kepada seluruh negara anggota dalam sebuah publikasi yang disebut Aeronautical Information Publications (AIP). AIP adalah buletin informasi tentang semua hal yang berkaitan dengan operasional penerbangan dari sebuah negara dan dibuat dan dipublikasikan oleh CAA (DGAC). Publikasi ini kemudian saling dipertukarkan antar negara, terutama yang membutuhkannya. Pengguna AIP bukan saja CAA, namun dapat pula maskapai penerbangan asing, pengelola bandar udara, *Air Traffic Service Provider* atau *Air Navigation Service Provider* (ANSP) yaitu badan usaha (biasanya dimiliki sepenuhnya atau sebagian oleh negara) yang mengelola ruang udara dengan pemberian pelayanan navigasi penerbangan. Dibeberapa negara yang peringkat tingkat keselamatannya didunia baik sekali, kepemilikan saham mayoritas sebuah ANSP di bidang pengelolaan ruang udara kebanyakan masih dipegang oleh pemerintah, mengingat produk yang harus dihasilkan adalah keselamatan jiwa manusia yang berasal dari banyak negara. Masalah yang berkaitan dengan hukum udara dan hukum internasional menjadikan masalah ini lebih bersifat *Goverment to Goverment* (antar negara).

Pelaksanaan standar dan kemampuan melaksanakan rekomendasi peraturan ICAO menyebabkan beragam pula masalah yang menyangkut penanganan keselamatan dan keamanan disebuah bandar udara internasional yang satu dengan yang lain. Hal ini dapat dimaklumi sepanjang ketentutan wajib (standar) yang berada dalam rentang minimum dan maksimum masih terpenuhi. Keadaan ini menunjukkan bahwa ICAO berdiri di antara kepentingan komunitas negara-negara maju, berkembang, dan yang masih belum maju (under developed countries). Aplikasi di negara-negara yang masih berkembang atau bahkan negara yang masih belum maju belum tentu memenuhi SARPs minimum ICAO, artinya ada negara yang belum memenuhi standar minimum yang sudah ditetapkan. Untuk itulah secara berkala ICAO melakukan peninjauan ulang berbagai aplikasi standar dan rekomendasi yang menyangkut keselamatan dan keamanan penerbangan yang telah, sedang atau bahkan belum diberlakukan oleh negara-negara anggota melalui program yang dikenal sebagai ICAO *Universal Safety Oversight Audit Programme* (USOAP)untuk aspek keselamatan dan *Universal Security Audit Programme* (USAP), dari *Aviation Security Audit Section* (ASA) untuk aspek keamanan.

Dalam melaksanakan misi peningkatan keselamatan dan keamanan penerbangan sipil dunia, ICAO memerlukan kontribusi pemikiran dari berbagai sumber, baik dari ke-189 negara anggota, organisasi internasional serta para ahli dari industri penerbangan, yang melalui proses panjang akhirnya akan dirangkum dan diputuskan dalam keputusan dewan. Disini selaku perwakilan RI di ICAO yang merangkap selaku pejabat Atase Perhubungan di KBRI Ottawa sampai saat ini senantiasa mengikuti pertemuan penting tersebut baik di *Air Navigation Commissions* (ANCs) maupun komisi yang lainnya serta mengikuti berbagai *briefing* dengan pihak industri maupun *Council*. Melalui keterwakilan negara,

kegiatan rutin yang dilaksanakan ini merupakan salah satu bentuk upaya kegiatan dalam menjembatani semua kepentingan komunitas penerbangan di Indonesia dengan organisasi internasional ini. Diharapkan semua kegiatan ini dapat menjadi kontribusi nyata bagi peningkatan keselamatan dan keamanan penerbangan sipil di Indonesia. *Briefing* terbaru tentang penanggulangan keamanan bandar udara diadakan pada tanggal 18 April 2006 yang lalu dengan menampilkan *President and Chief Executive Officer* (CEO) dari *Canadian Air Transport Security Authority* (CATSA) dan Co-Chairman US. *Homeland Security Industries Association* (HSIA).

Sidang Umum tiga tahunan ICAO selalu membahas antara lain *International Standards and Recommended Practices* yang dilakukan oleh negara-negara anggota atau *contracting states* ICAO untuk kemudian dibahas dan diberlakukan ketentuan-ketentuan baru yang disempurnakan misalnya dalam *Annex 17 the Convention on International Civil Aviation - Security: Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference.* Sidang yang dikenal dengan *General Assembly* akan menetapkan beberapa resolusi yang masukannya berasal dari semua pihak. Demikan dinamisnya upaya organisasi internasional ini yang pada gilirannya dapat terus meningkatkan kinerja otoritas keselamatan dan keamanan penerbangan sipil di seluruh dunia.[[15]](#footnote-16)

**2.2.2 Organisasi Maskapai Penerbangan Internasional Dan Maskapai Garuda Indonesia**

 Dunia penerbangan di Indonesia lima tahun yang lalu, reputasi industri penerbangan Indonesia berada di posisi yang terpuruk. Pesawat-pesawat tanah air dilarang mendarat di seluruh daratan Amerika Serikat dan Eropa sehingga mengakibatkan reputasi penerbangan Indonesia menurun begitu drastis.

Namun setelah tahun 2012, perubahan pun terjadi begitu dramatisnya. Relokasi basis maskapai penerbangan AirAsia untuk pasar Asia Tenggara dari Kuala Lumpur ke Jakarta merupakan salah satu contoh yang merefleksikan perkembangan yang sangat pesat industri penerbangan di tanah air. Bersama dengan maskapai-maskapai lain seperti Lion Air yang berbujet rendah dan Garuda Indonesia yang full service, AirAsia siap memanfaatkan pasar yang tumbuh dengan pesat dan menguntungkan ini. Jumlah penumpang kian meroket, mulai dari 42,68 juta di tahun 2007 hingga lebih dari 66 juta di tahun tahun 2011, dan dengan pertumbuhan kelas menengah yang kian pesat serta harga yang makin terjangkau, kebutuhan akan layanan jasa penerbangan ke seluruh Indonesia akan terus meningkat dengan tajam.

Namun perlu digarisbawahi bahwa reputasi baik perusahaan penerbangan, khususnya menyangkut keamanan, telah menjadi hambatan yang belum sepenuhnya hilang dalam beberapa tahun belakangan ini. Penurunan reputasi tersebut pernah menoreh luka yang cukup dalam bagi industri penerbangan Indonesia bahkan dalam skala global. Industri ini pernah mengalami keterpurukan yang disebabkan oleh beberapa kecelakaan yang membuat tingkat kepercayaan internasional begitu menurun. Hal ini juga membuat beberapa dampak negatif tambahan, seperti Badan Penerbangan Sipil Federal AS (US *Federal Aviation Administration* – FAA) dan *European Comission*yang menurunkan *rating airline-oversight* Indonesia ke kategori 2 di tahun 2007 yang mengakibatkan dilarangnya pesawat-pesawat Indonesia terbang dan mendarat di seluruh AS maupun Eropa.

 Akan tetapi para maskapai penerbangan dan regulator tanah air tak tinggal diam dalam menyikapi larangan badan-badan internasional tersebut. Kementerian Perhubungan khususnya telah melakukan beberapa usaha untuk mengembalikan reputasi industri penerbangan Indonesia. Salah satunya adalah dengan memperkenalkan sistem baru yang lebih ketat untuk menilai tingkat keamanan atau safety rating. Sistem keamanan ini terdiri dari tiga peringkat kategori keselamatan, yakni Peringkat Satu yang mengindikasikan tidak ada masalah yang serius, Peringkat Dua yang menyorot adanya masalah-masalah yang dapat diperbaiki dan Peringkat Tiga yang yang memaksa pemberhentian operasi sebuah maskapai penerbangan. Saat pertama kali diterapkan, tidak ada satu pun penerbangan yang dapat meraih Peringkat Satu. Namun kini, semua maskapai penerbangan Indonesia resmi berada di Peringkat Satu setelah menjalani peningkatan mutu layanan, armada dan keselamatan.

Kementerian Perhubungan juga mendesak semua maskapai untuk mendapatkan sertifikasi keselamatan penerbangan internasional dari IATA Operational Safety Audit guna menilai semua manajemen operasional dan sistem pengawasan seiring dengan adanya pembelian pesawat dari beberapa maskapai penerbangan untuk memperoleh kembali kepercayaan publik. Eropa pun akhirnya mencabut larangan yang diberikan kepada maskapai-maskapai Indonesia, termasuk Garuda Indonesia, Mandala Airlines dan Indonesia AirAsia. Seorang narasumber dari Kementerian Perhubungan pun memastikan bahwa Garuda Indonesia akan kembali melayani penerbangan ke Amerika Serikat di akhir tahun 2014.

Para maskapai penerbangan Indonesia pun kian melebarkan jangkauan bisnis mereka. Di tahun 2010, sebagai contoh Garuda Indonesia menunjukkan sebuah strategi re-branding yang begitu efektif mengenai identitas perusahaan yang dirancang ulang melalui peluncuran sebuah konsep baru bertajuk “The Garuda Experience.” Hasilnya, Garuda berhasil menyabet penghargaan “Most Improved Airline 2011” dan “World’s Best Regional Airline 2012” dari Skytrax, sebuah lembaga independen pembuat peringkat penerbangan maskapai komersial yang berkedudukan di London, Inggris.

Pada akhirnya, hanya masalah waktu bagi Indonesia untuk menjadi salah satu negara yang memiliki industri penerbangan terbesar di dunia. Ekonomi yang kuat didukung dengan perkembangan segmentasi kelas menengah akan terus memberi kontribusi yang signifikan bagi pembentukan pasar penerbangan yang kuat, dengan tingkat keselamatan yang terus membaik serta investasi di bidang infrastruktur yang akan mendorong seluruh potensi yang ada.[[16]](#footnote-17)

* + 1. **Rute Cakupan Maskapai Garuda Indonesia Dalam Konteks Organisasi Maskapai Penerbangan Internasional**

 Rute cakupan Garuda Indonesia dengan SkyTeam memiliki 68 destinasi internasional:

* Australia
1. Melbourne
2. Perth
3. Sydney
* Regional
1. Bandar Seri Begawan1
2. Bangkok
3. Chiang Mai2
4. Chiang Rai2
5. Dili
6. Koh Samui2
7. Krabi2
8. Kuala Lumpur
9. Lampang2
10. Manila3
11. Phuket2
12. Saigon4
13. Singapore
14. Udon Thani2
15. Yangoon5
16. Hong Kong, China, Jepang & Korea
17. Beijing
18. Chitose6
19. Fukuoka6
20. Guangzhou
21. Hong Kong
22. Itami - Osaka6
23. omatsu6
24. Nagoya6
25. Osaka
26. Sendai6
27. Seoul
28. Shanghai
29. Taipei7
30. Takamatsu6
31. Tokyo (Haneda)
32. Tokyo (Narita)
* Middle East & Europe
1. Abu Dhabi8
2. Amsterdam
3. Athens8
4. Bahrain8
5. Barcelona9
6. Brussels9
7. Dubai8
8. Dublin8
9. Dusseldorf9
10. Frankfurt9
11. Istanbul10
12. Jeddah
13. London (Gatwick)
14. London (Heathrow)9
15. Madrid9
16. Manchester8
17. Milan8
18. Moscow8
19. Munich9
20. Muscat8
21. Paris11
22. Paris (Charles De Gaulle)8
23. Rome9
* North America
1. Chicago8
2. Los Angeles12
3. New York8
4. San Francisco7
5. Seattle12
* Africa

64. Cairo8

65. Nairobi13

* India

66. Bombay14

67. Madras14

68. New Delhi14

1 Codeshare with Royal Brunei Airlines

2 Codeshare with Bangkok Airways

3 Codeshare with Philippine Airlines

4 Codeshare with Vietnam Airlines

5 Codeshare with Myanmar Airways International

6 Codeshare with All Nippon Airways

7 Codeshare with China Airways

8 Codeshare with Eithad Airways

9 Codeshare with KLM

1. Codeshare with Turkish Airlines

11 Codeshare with Air France & KLM

12 Codeshare with Delta Airways

13 Codeshare with Kenya Airways

14 Codeshare with Jet Airways[[17]](#footnote-18)

**2.3 Maskapai Garuda Indonesia dan Organisasi Maskapai Penerbangan Internasional**

 Profil Perusahaan Garuda Indonesia adalah maskapai penerbangan Indonesia yang berkonsep sebagai full service airline (maskapai dengan pelayanan penuh). Saat ini Garuda Indonesia mengoperasikan 82 armada untuk melayani 33 rute domestik dan 18 rute internasional termasuk Asia (Regional Asia Tenggara, Timur Tengah, China, Jepang dan Korea Selatan), Australia serta Eropa (Belanda). Sebagai bentuk kepeduliannya akan keselamatan, Garuda Indonesia telah mendapatkan sertifikasi IATA *Operational Safety Audit* (IOSA). Hal ini membuktikan bahwa maskapai ini telah memenuhi standar internasional di bidang keselamatan dan keamanan. Untuk meningkatkan pelayanan, Garuda Indonesia telah meluncurkan layanan baru yang disebut "Garuda Indonesia Experience". Layanan baru ini menawarkan konsep yang mencerminkan keramahan asli Indonesia dalam segala aspek.

Untuk mendukung layanan ini, semua armada baru dilengkapi dengan interior paling mutakhir, yang dilengkapi LCD TV layar sentuh individual di seluruh *Business Class dan Economy Class*. Selain itu, penumpang juga dimanjakan dengan *Audio and Video on Demand* (AVOD), yaitu sistem hiburan yang menawarkan berbagai pilihan film atau lagu, sesuai pilihan masing-masing penumpang. Berbagai penghargaan pun telah diterima oleh Garuda Indonesia sebagai bukti dari keunggulannya.Pada tahun 2010, Skytrax menobatkan Garuda Indonesia sebagai “Four Star Airline” dan sebagai “The World's Most Best Improved Airline”. Selanjutnya pada Juli 2012, Garuda Indonesia mendapatkan penghargaan sebagai “World's Best Regional Airline” dan “Maskapai Regional Terbaik di Dunia”. Sebuah lembaga konsultasi penerbangan bernama *Centre for Asia Aviation* (CAPA), yang berpusat di Sydney, juga memberikan penghargaan kepada Garuda Indonesia sebagai "Maskapai yang Paling Mengubah Haluan Tahun Ini", pada tahun 2010.

Sedangkan Roy Morgan, lembaga penelitiindependen di Australia, juga memberikan penghargaan kepada Garuda Indonesia sebagai “The Best International Airline” pada bulan Januari, Februari dan Juli 2012. Garuda Indonesiamemang telah berhasil mengubah haluannya, sehingga terhindar dari kegagalan di masa krisis dan meraih kesuksesan pada era 2006 hingga 2010.Setelah melalui masa-masa sulit, kini Garuda Indonesia melanjutkan kesuksesan dengan menjalankan program 5 tahun ekspansi secara agresif. Program ini dikenal dengan nama “Quantum Leap‟.

Program ini diharapkan akan membawaperusahaan menjadi lebih besar lagi, dengan jaringan yang lebih luas dan diiringi dengan kualitas pelayanan yang semakin baik. Saat ini Garuda Indonesia memiliki tiga hub di Indonesia.Pertama adalah hub bisnis yang berada di Bandara Soekarno-Hatta, Jakarta.Kedua adalah hub di daerah pariwisata yang berada di Bandara Ngurah Rai, Denpasar, Bali.Kemudian untuk meningkatkan frekuensi penerbangan ke bagian timur Indonesia, Garuda Indonesia juga memiliki hub di Bandara Sultan Hasanuddin, Makassar, Sulawesi Selatan. Terlepas dari bisnis utamanya sebagai maskapai penerbangan, Garuda Indonesia juga memiliki unit bisnis (Strategic Business Unit/SBU) dan anak perusahaan.

Unit bisnis Garuda Indonesia adalah Garuda Cargo dan Garuda Medical Center. Sedangkan anak perusahaan Garuda Indonesia adalah PT Citilink Indonesia, yaitu maskapai tarif rendah (Low Cost Carrier), PT Aerowisata (hotel, transportasi darat, agen perjalanan dan katering), PT Abacus Distribution System Indonesia (penyedia layanan sistem pemesanan tiket), PT Aero System Indonesia/ Asyst (penyedia layanan teknologi informasi untuk industri pariwisata dan transportasi) dan PT Garuda Maintenance Facility (GMF AeroAsia), yaitu perusahaan yang bergerak di bidang perawatan pesawat, perbaikan, dan overhaul.Pada bulan Februari 2011, Garuda Indonesia telah menjadi Perusahaan Publik dan terdaftar di Bursa Efek Indonesia.

Visi dan Misi Perusahaan

* 1. Visi Perusahaan Menjadi perusahaan penerbangan yang handal dengan menawarkan layanan yang berkualitas kepada masyarakat dunia menggunakan keramahan Indonesia.
	2. Misi Perusahaan Sebagai perusahan penerbangan pembawa bendera bangsa Indonesia yang mempromosikan Indonesia kepada dunia guna menunjang pembangunan ekonomi nasional dengan memberikan pelayanan yang profesional.

**Sejarah Garuda Indonesia**

 Nama “Garuda” diberikan oleh Presiden Soekarno di mana nama tersebut diambil dari sajak Belanda yang ditulis oleh penyair terkenal pada masa itu, Noto Soeroto; "Ik ben Garuda, Vishnoe's vogel, die zijn vleugels uitslaat hoog bovine uw einladen",yang artinya, “Saya Garuda, burung Vishnu yang melebarkan sayapnya tinggi diatas kepulauan anda A. Pesawat Berawal dari penerbangan perdana di tahun 1949, Garuda Indonesia, yang sebelumnya bernama Garuda Indonesian Airways, mulai mengembangkan armadanya. Garuda Indonesia pada saat itu mengoperasikan satu pesawat Douglas DC-3 Dakota dan PBY Catalina.

 Berikutnya, Garuda Indonesia mengoperasikan armada DH Heron and Convair 340. Pada tahun 1956, untuk pertama kalinya Garuda Indonesia melayani jamaah haji Indonesia ke tanah suci Mekkah di Saudi Arabia, dengan menggunakan armada Convair 340. Periode 1960-an adalah masa dimana Garuda Indonesia tumbuh dengan pesat.Pada tahun 1961, armada Lockheed Electra didatangkan ke Bandara Kemayoran, Jakarta. Lima tahun kemudian, Garuda Indonesia memperkuat armadanya dengan jet empat mesin, yaitu Douglas DC-8. Di samping itu, armada lain seperti DC-3/C-47 Dakota, Convair 340, Convair 440, Lockheed Electra, Convair 990A, Fokker F-27 and DC-8 juga melengkapi kekuatan maskapai Garuda Indonesia. Kemudian pada tahun 1976, untuk pertama kalinya Garuda Indonesia mengoperasikan pesawat berbadan lebar Douglas DC-10, yang terdaftar sebagai PK-GIA. Satu tahun kemudian Garuda Indonesia tidak lagi menggunakan pesawat turboprop engine Fokker F-27. Hal ini membuat Garuda Indonesia sebagai satu-satunya maskapai yang hanya mengoperasikan pesawat jet, yaitu dengan armada DC-10, DC-9, DC-8 dan F-28. Perkembangan armada yang terus melesat pada tahun 1980, membuat Garuda Indonesia mendatangkan pesawat berbadan lebar Boeing 747-200.

Dua tahun kemudian, maskapai membeli pesawat berbadan lebar lainnya, yaitu Airbus A300B4 FFCC (Forward Facing Crew Cockpit). Pesawat dengan kokpit yang berisi dua orang ini adalah ide dari Wiweko Soepono, mantan Presiden Direktur Garuda Indonesia. Pada tahun 1984, barisan armada Garuda Indonesia secara lengkap adalah Boeing 747-200, DC-10, Airbus A300B4, DC-9 and F-28. Dengan 36 unit pesawat F-28, pada saat itu Garuda Indonesia adalah operator F-28 terbesar di dunia. Pada tahun 1994, Garuda Indonesia memperkuat armadanya dengan pesawat berbadan paling lebar pada era 90-an, yaitu Boeing 747-400. Sebagai tambahan, barisan armada Garuda Indonesia juga dilengkapi dengan Boeing 737 seri 300, 400 dan 500.

 Selanjutnya pada tahun 2009, Garuda Indonesia menambah armada berteknologi tinggi, dengan memperkenalkan Airbus A330-300 dan Boeing 737-800 Next Generation. Kedua jenis pesawat ini dilengkapi dengan perangkat in-flight entertainment, *Audio and Video on Demand* (AVOD), di setiap tempat duduknya. Perangkat ini memungkinkan penumpang untuk memilih sendiri berbagai macamhiburan seperti film, program televisi, video musik dan permainan. Sebagai tambahan, tempat duduk Business Class Garuda Indonesia Airbus A330 juga dapat sepenuhnya berbaring hingga 180 derajat (flat bed seat). Kini pada tahun 2012, Garuda Indonesia kembali menyambut armada baru Bombardier CRJ1000 NextGe. B. Logo 1949-1969 : Garuda Klasik Garuda Indonesia berdiri ketika Indonesia sedang berada di masa perjuangan mempertahankan kemerdekaan, ketika itu Garuda Indonesia menggunakan logo Garuda klasik sebagai simbol identitas. Sisi atas pesawat berwarna putih, dengan warna merah sepanjang jendela, hal ini melambangkan bendera nasional Indonesia yang berwarna Merah Putih.

Pada tahun awal berdirinya, Garuda Indonesia memiliki armada DC-3 propeller plane, jet-engine Convair dan DC-8. 1969-1985 : Logo Oranye Memasuki tahun 1970-an, Garuda Indonesia mengalami modernisasi. Logo diperbaharui dengan tulisan “Garuda” dan garis berwarna oranye. Pada periode ini Garuda Indonesia semakin banyak melayani masyarakat di berbagai kota di Indonesia. Logo disematkan baik di pesawat kecil seperti Fokker 27 dan DC-9, juga pada pesawat berbadan lebar seperti DC-10, Boeing 747-200 dan Airbus A300B4. Logo ini segera menjadi akrab dengan identitas baru Garuda Indonesia dan dikenal hingga ke berbagai penjuru dunia. 1985-2009 : Logo Burung Modern Untuk mengantisipasi era persaingan terbuka dari industri penerbangan nasional dan dunia, Garuda kembali mengubah logonya pada tahun 1985. Kali ini Logo Garuda Indonesia menggambarkan burung modern yang dilengkapi dengan tulisan Garuda Indonesia. Warna dominan pada logo ini adalah biru dan hijau, yang diambil dari warna alam Indonesia.

Pada era ini, armada Garuda Indonesia diperkuat dengan kedatangan Boeing 737, Boeing 747-400 dan Airbus 330-300. 2009-Sekarang : Logo Sayap Alam Memasuki fase pertumbuhan yang berkesinambungan dan strategi lompatan besar, pada tahun 2009 Garuda Indonesia memperbaharui identitas perusahaan agar menjadi lebih modern dan segar. Hal ini diwujudkan dengan logo “Sayap Alam” yang disematkan pada bagian ekor armadanya. Program ini juga dilengkapi dengan moderninasasi armada, yaitu dengan mendatangkan pesawat baru Boeing 737-800NG, Airbus A330-200, dan Bombardier CRJ1000 NextGen. Kini Garuda Indonesia memperkenalkan konsep layanan baru yaitu "Garuda Indonesia Experience". Dalam konsep baru ini, Garuda Indonesia menggabungkan keramahan dan suasana khas Indonesia, yang berakar pada budaya bangsa. C. Perusahaan Sejarah Garuda Indonesia sebagai bagian dari sejarah industri penerbangan komersial di Indonesia dimulai ketika bangsa yang muda ini berjuang untuk kemerdekaannya. Penerbangan komersial pertama dari Calcutta ke Rangoon dilakukan pada 26 Januari 1949, dengan pesawat Douglas DC-3 Dakota bernomor “RI 001” yang bernama “Indonesian Airways”.

 Di tahun yang sama, pada 28 Desember 1949, pesawat DC-3 lain yang terdaftar sebagai “PK -DPD” dengan logo “Garuda Indonesian Airways” terbang dari Jakarta ke Yogyakarta untuk menjemput Presiden Soekarno.Ini adalah penerbangan pertama yang dilakukan atas nama Garuda Indonesian Airways. Setahun kemudian, pada 1950, Garuda Indonesia resmi terdaftar sebagai Perusahaan Negara.

Pada periode tersebut, perusahaan ini mengoperasikan armada yang terdiri dari 38 pesawat, termasuk 22 DC-3, 8 Catalina flying boat, dan 8 Convair 240. Armada ini terus bertambah, dan Garuda Indonesia melakukan penerbangan pertamanya ke Mekkah ketika membawa jemaah haji Indonesia pada 1956. Rute penerbangan oleh Garuda Indonesia ke negara-negara Eropa dimulai pada 1965 dengan Amsterdam sebagai tujuan akhirnya. Selama tahun 80-an, Garuda Indonesia melakukan restrukturisasi berskala besar untuk operasi dan armadanya. Pada masa inilah perusahaan ini mulai mengembangkan program pelatihan yang komprehensif untuk staf serta awak kabinnya, sekaligus mendirikan fasilitas pelatihan di Jakarta Barat yang dinamai Garuda Indonesia Training Center.

Perusahaan ini juga membangun sebuah Pusat Pemeliharaan Pesawat di Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Di awal era 90-an, Garuda Indonesia mengembangkan strategi jangka panjang yang diaplikasikan hingga tahun 2000. Perusahaan ini terus mengembangkan armadanya dan Garuda Indonesia pun masuk dalam jajaran 30 maskapai terbesar di dunia. Di samping inisiatif di pengembangan bisnis, tim manajemen baru mengelola perusahaan ini pada awal 2005, dan rencana-rencana baru diformulasikan untuk masa depan Garuda Indonesia.

Manajemen baru Garuda Indonesia melakukan evaluasi ulang yang komprehensif dan restrukturisasi keseluruhan di perusahaan ini. Tujuannya adalah meningkatkan efisiensi operasional, mendapatkan stabilitias keuangan yang melibatkan usaha-usaha di restrukturisasi utang termasuk kewajiban penyewaan (*leasing liabilities*) dari *European Export Credit Agency* (ECA), peningkatan kesadaran di antara karyawan tentang pentingnya pelayanan bagi parapenumpang, dan yang paling penting, menghidupkan kembali dan merevitalisasi semangat Garuda Indonesia. Kesuksesan program restrukturisasi utang dalamperusahaan ini membuka jalan bagi Garuda Indonesia untuk menawarkan sahamnya ke publik (go public) pada 2011.[[18]](#footnote-19)

 Garuda Indonesia juga bekerjasama dengan Perusahan besar lainnya seperti:

* Astra International
* Bank of Indonesia
* BCA
* BNI
* BRI
* CIMB Niaga
* Coca Cola Indonesia
* Freeport Indonesia
* HM Sampoerna
* Honda Prospect Motor
* HSBC
* Bank Mandiri
* Pertamina
* Prudential Indonesia
* Semen Padang
* Shell
* Telkomsel
* Trakindo
* United Nation
* Yamaha Corporation
* Institusi Pemerintahan
* Badan Pemeriksa Uang
* Kementrian keuangan
* Kepolisian Daerah
* Markas Besar TNI AD
* Institusi Pendidikan
* Institut Pertanian Bogor
* Institut Teknologi Bandung[[19]](#footnote-20)
1. http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail/21 [↑](#footnote-ref-2)
2. http://wahyoee.tumblr.com/post/491164506/peraturan-internasional-bisnis-penerbangan [↑](#footnote-ref-3)
3. <http://www.academia.edu/8121433/Garuda_Indonesia_Airlines_Menguak_kisah_perjalanan_Garuda_Indonesia_menjadi_salah_satu_The_Best_Airlines_in_the_world?login=nizarnovalinggaasma@gmail.com&email_was_taken=true> [↑](#footnote-ref-4)
4. Ibid [↑](#footnote-ref-5)
5. http://id.wikipedia.org/wiki/International\_Air\_Transport\_Association [↑](#footnote-ref-6)
6. http://id.wikipedia.org/wiki/International\_Air\_Transport\_Association [↑](#footnote-ref-7)
7. http://id.wikipedia.org/wiki/Organisasi\_Penerbangan\_Sipil\_Internasional [↑](#footnote-ref-8)
8. http://library.unpar.ac.id/index.php?p=show\_detail&id=195472 [↑](#footnote-ref-9)
9. https://kumpulankaryasiswa.wordpress.com/2011/10/11/pengertian-dan-tujuan-icao/ [↑](#footnote-ref-10)
10. http://id.wikipedia.org/wiki/SkyTeam [↑](#footnote-ref-11)
11. http://swa.co.id/ceo-interview/di-balik-misi-khusus-keikutsertaan-garuda-dengan-skyteam [↑](#footnote-ref-12)
12. https://id-id.facebook.com/notes/garuda-indonesia/skyteam-umumkan-bergabungnya-garuda-indonesia-sebagai-anggota-ke-20/549955025119224 [↑](#footnote-ref-13)
13. http://industri.bisnis.com/read/20120619/98/82175/anggota-skyteam-garuda-indonesia-ditunggu-gabung-aliansi-penerbangan-1 [↑](#footnote-ref-14)
14. https://www.klm.com/travel/id\_id/about/company/skyteam\_partners/index.htm#p3 [↑](#footnote-ref-15)
15. http://indonesia-icao.org/keamanan.html [↑](#footnote-ref-16)
16. http://webershandwick.co.id/the-fall-and-rise-of-aviation-in-indonesia-idn/ [↑](#footnote-ref-17)
17. https://www.garuda-indonesia.com/id/en/destination/route-map/index-international.page [↑](#footnote-ref-18)
18. http://www.academia.edu/8636293/BAB\_I\_PENDAHULUAN [↑](#footnote-ref-19)
19. https://www.garuda-indonesia.com/id/id/corporate-partners/index.page [↑](#footnote-ref-20)