UNES LAW REVIEW
+62 822 8750 4359
+62 822 8750 4359
https://review-unes.com/
uneslawreview@gmail.com

DOI: https://doi.org/10.31933/unesrev.v3i2
Diterima: 19/12/2020, **Diperbaiki:** 21/01/2021, **Diterbitkan:** 18/02/2021

KOORDINASI PENGENDALIAN PENERBANGAN ANTARA KANTOR KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH VI MENGENAI PENGENDALIAN KELAIKUDARAAN

Annilka Syahrul
Mahasiswa, Magister Ilmu Hukum, Universitas Ekasakti, Padang, Indonesia
Email: annilkganteng@gmail.com

***Corresponding Author*: Annilka**

ABSTRACT

Problems faced in implementing the coordination of Airworthiness control between the Head Office of the Directorate of Airworthiness and Aircraft Operations and the Airport Authority Office. It can be seen from the Directorate of Airworthiness and Aircraft Operations that until now it is still carrying out control activity tasks such as giving directions, technical guidance, licensing extension. The authority to sign the extension of permits (permits, standard airworthiness certificates, and aircraft personnel licenses) granted by the Director General of Civil Aviation to the Head of the Airport Authority Office. The approach used in this research is a normative juridical approach. Based on the results of research and discussion, it can be concluded that: First, the coordination of flight control between the Office of the Ministry of Transportation, Directorate of Airworthiness and Aircraft Operation and the Regional VI Airport Authority Office regarding Airworthiness Control is regulated in the Regulation of the Director General of Air Transportation Number: KP. 459 of 2015 that the Head Office and the Airport Authority Office are carried out harmoniously and tiered according to their respective authorities through the national aviation safety and security database system. However, the implementation of the division of authority for airworthiness control has not been carried out in accordance with the provisions, because the database system referred to in Article 6 of the Regulation of the Director General of Civil Aviation Number: KP. 459 of 2015, not yet available. Second. 2. Constraints found in the flight control coordination arrangements between the Office of the Ministry of Transportation and the Regional VI Airport Authority Office regarding Airworthiness Control are external obstacles and internal constraints. External constraints, namely: 1) the implementation of the control function in the Airworthiness sector in the form of an extension of the aircraft personnel license and the extension of the Advanced Airworthiness certificate (Certificate of Continous Airworthines) in its working area is still being carried out by the Airworthiness Inspector Office of the Ministry of Transportation, Directorate of Airworthiness and Aircraft Operations. Air; 2) the exercise of controlling authority in the signing of an extension of the Aircraft Airworthiness Certificate has not been implemented

properly; 3) the authority to carry out functions has not been able to be carried out properly; 4) the arrangement for the placement of Airworthiness inspectors at the Regional VI - Padang Airport Authority Office is not in accordance with the number and qualifications.

Kata Kunci: Koordinasi, Kementerian Perhubungan, Otoritas Bandar Udara

PENDAHULUAN

Otoritas Bandara Wilayah VI – Padang merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Kegiatan pemerintahan dan otoritas bandar udara diatur dalam Pasal 226 sampai dengan 231 Undang-undnag Nomor 1 tahun 2009 (https://otban-wil1.dephub.go.id). Dalam pasal-pasal tersebut diatur kegiatan pemerintahan yang meliputi pembinaan kegiatan penerbangan, kepabeanan, keimigrasian dan kekarantinaan dan otoritas bandar udara. Menurut Pasal 226 mengatakan kegiatan pemerintahan yang meliputi pembinaan kegiatan penerbangan dilakukan oleh otoritas bandar udara, sedangkan fungsi kepabeanan, keimigrasian dan kekarantinaan tetap dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan pemerintahan di bandar udara diatur dengan Peraturan Menteri Perhubungan. Menurut Pasal 227 UURI No.1/2009, Menteri Perhubungan dapat membentuk satu atau beberapa otoritas bandar udara terdekat yang bertanggung jawab langsung kepada Menteri. Dalam pelaksanaan tugasnya, otoritas bandar udara berkoordinasi dengan pemerintah daerah.

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkukuh persatuan dan kesatuan, mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara serta mempererat hubungan antar bangsa. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri. Disamping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Menyadari peranan transportasi udara, maka penyelenggaraan penerbangan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang menjamin keselamatan, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman, dan efisien dengan biaya yang wajar serta terjangkau oleh daya beli masyarakat. Bahwa penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis.

Terkait konteks ini manusia membutuhkan transportasi yang aman, cepat dan teratur dalam menunjang mobalitas kehidupannya, baik dalam transportasi lokal, nasional maupun

internasional. Manusia menghendaki transportasi kereta api, bus, kapal laut, pesawat dan lain-lain berjalan dengan aman, cepat teratur dan juga dengan biaya atau ongkos yang terjangkau (Yaddy Supriadi, 2012). Penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang handal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal (Yaddy Supriadi, 2012). Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi yang pesat dibidang penerbangan telah mampu meningkatkan mutu pelayanan penerbangan dan juga mampu menciptakan alat-alat penerbangan canggih dan beraneka ragam. Perkembangan teknologi penerbangan mempunyai dampak yang positif terhadap keamanan penerbangan dalam dan luar negeri (M. Martono. K, 1999).

Terwujudnya transportasi yang efektif dan efisien dapat menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan; meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa; membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, terutama dalam peningkatan hubungan internasional. Penerbangan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keamanan dan keselamatan penerbangan serta kegiatan dan fasilitas penunjang lain yang terkait. Penerbangan juga adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Dalam dunia penerbangan pemenuhan terhadap aturan *(compliance)* terhadap suatu standar keamanan penerbangan *(security aviation standard)* yang tinggi merupakan suatu keharusan yang mutlak. Penerapan peraturan tentang keamanan penerbangan *(aviation security)* perlu dilaksanakan pada semua sektor, baik pada bandar udara, badan usaha angkutan udara *(airlines)*, navigasi penerbangan *(air navigation)*, serta pelatihan *(training)* yang mengacu pada aturan *International Civil Aviation Organization (ICAO)* (http://lontar.ui.ac.id).

Keamanan penerbangan *(aviation security)* adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan yang melawan hukum *(acts of unlawful interference)* melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas dan prosedur. Juga keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan transportasi yang lancar sesuai dengan standar operasional prosedur dan persyaratan teknis sumber daya manusia dalam mengoperasikan sarana dan prasarana penerbangan beserta penunjangnya (www.indonesiaairport.co.id).

Sebelum membahas tentang pengaturan koordinasi pengendalian kelaikudaraan pesawat *(quality assurance*) antara Kantor Pusat Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara dan Kantor Otoritas Bandar Udara, sebaiknya kita memahami organisasi yang menciptakan peraturan jaminan kelaikudaraan pesawat terbang bagi penerbangan di Indonesia. Pada tanggal 12 Januari 2009, Pemerintah mengeluarkan Undang-undang terbaru yang mengatur tentang Penerbangan. Dengan mulai berlakunya Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan ini mencabut dan tidak memberlakukan lagi Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 53,

Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia 3481) dicabut dan dinyatakan tidak berlaku. Kehadiran Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan ini dimaksudkan antara lain untuk meningkatkan fungsi pembinaan penerbangan sipil yang meliputi aspek pengaturan, aspek pengendalian dan aspek pengawasan. Karena Undang-undang ini membawa perubahan yang baru yaitu membentuk Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan di Indonesia.

Selanjutnya pada tahun 2011, lahirlah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM. 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara. Peraturan Menteri Perhubungan ini ditandatangani oleh Menteri Perhubungan pada tanggal 31 Maret 2011. Kewenangan terkait ketentuan kedudukan dan hubungan pertanggungjawaban Kantor Otoritas Bandar Udara dalam pelaksanaannya dilimpahkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Dalam rangka mendukung kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara dipimpin oleh seorang Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara.

Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (*Directorate Aircraft and Air Operation*) di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan, mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di Kelaikudaraan dan pengoperasian Pesawat udara. Dalam melaksanakan tugas tersebut Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara: bertugas dalam hal: 1) Melakukan pemeriksaan lapangan dan evaluasi awal dan draft penilaian teknis proses sertifikasi organisasi/perusahaan terhadap : sekolah penerbangan PSC 141, Operator Penerbangan pribadi (*Non-Commercial/ Private Air Operators*) OC91; Operator Penerbangan pertanian; 2) Melakukan evaluasi awal dan draft penilaian teknis dalam pembinaan (surveillance) terhadap PSC141, Operator Penerbangan pribadi (Non-Commercial/ Private Air Operators) OC91; Operator penerbangan commuter dan Charter (Commuter Charter Air) AOC 135; Operator penerbangan Pertanian/Perkebunan (AOC 137), Organisasi distribusi komponen pesawat Udara (DC 57) ; Organisasi bengekl perawatan pesawat Udara AMO 145; Melakukan kegiatan pencatatan dan pemeriksaan kelengkapan dokument Proses Personnel Licensing (Teknisi Pesawat Udara); 3) Melakukan kegiatan pencatatan dan pemeriksaan kelengkapan dokumen Proses Personnel Licensing Teknisi Pesawat Udara; 4) Melakukan pemeriksaan kelengkapan dokumen dan pencatatan permohonan penerbitan sertifikat pendaftaran, penghapusan, export kelaikudaraan pesawat udara; 5) Melakukan kegiatan pengumpulan data dan Evaluasi Dokument awal terhadap SDR; 6) Melakukan pemeriksaan kelengkapan dan pencatatan dokumen IDERA; 7) Melakukan kegiatan Job Skills, Audit Proses, Ramp Inspection Check, mempertahankan kopetensi dan Maintenance sebagai Teknisi pesawat Udara; dan 8) Melakukan kegiatan perawatan pesawat udara dalam rangka mempertahankan kompetensi sebagai Teknisi Pesawat Udara.

METODE PENELITIAN

Pada penelitian ini, penulis menggunakan pendekatan secara yuridis normatif sebagai pendekatan utama didukung oleh penelitian yuridis empiris. Menurut Ronny Haitijo Soemitro (1998), pendekatan penelitian hukum normatif dilakukan dengan penelitian inventarisasi hukum positif, penelitian terhadap asas-asas hukum, sistematika hukum taraf sinkronisasi, vertikal dan horizontal. Sedangkan penelitian hukum empiris menggunakan data primer. Penelitian ini dilakukan untuk melihat Pengaturan Koordinasi Pengendalian Penerbangan Antara Kantor Kementerian Perhubungan dan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI mengenai Pengendalian Kelaikudaraan ditinjau dari Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM. 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM. 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM. 22 Tahun 2015 tentang Pengingkatan Fungsi Pengendalian dan Pengawasan Kantor Otoritas Bandar Udara, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengaturan Koordinasi Pengendalian Penerbangan Antara Kantor Kementerian Perhubungan Direktorat Kelaikudaraan Dan Pengoperasian Pesawat Udara Dan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Mengenai Pengendalian Kelaikudaraan.

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI – Padang mempunyai tugas di antaranya, pelaksanaan pengendalian yang termasuk kegiatan pemberian arahan, bimbingan, bantuan teknis, perpanjang perizinan (Izin, Sertifikat, Fasilitas/Peralatan/Organisasi dan Lisensi Personel). Pengaturan kegiatan perpanjangan perizinan terkait Kelaikudaraan Pesawat Udara (*Continous Airworthiness*) dilaksanakan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI – Padang sebagaimana amanah dari Peraturan Menteri perhubungan Nomor : PM. 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM. 22 Tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian dan Pengawasan Kantor Otoritas Bandar Udara, namun faktanya kegiatan perpanjangan perizinan ini, perpanjangan sertifikat kelaikudaraan pesawat udara sampai saat ini telah dilaksanakan Inspektur kelaikudaraaan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI – Padang .Namun sertifikat Kelaikudaraan masih di terbitkan Oleh Kementerian Perhubungan Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat udara. Dari permasalahan yang terjadi, kadang menimbulkan pertanyaan, apakah Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI – Padang belum berwenang melaksanakan fungsi perpanjangan kelaikusdaraaan pesawat udara udara di wilayah kerjanya.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP. 459 Tahun 2015 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM. 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara, telah dijelaskan bahwa pelaksanaan fungsi pengendalian berupa pemberihan arahan, bimbingan, pemberian dan

perpanjang izin (personel. Fasilitas, peralatan, dan organisasi) bidang kelaikudaraaan dilaksanakan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah VI – Padang.

Perpanjangan sertifikat Kelaikudaraan Pesawat Udara di wilayah kerja merupakan suatu proses fungsi pengendalian yang dilakukan oleh Inspektur Kelaikudaraan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI – Padang secara teknis dan secara administratif proses penandatanganan sertifikat Kelaikudaraan Pesawat Udara tersebut merupakan kewenangan dari Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara yang dapat didelegasikan kepada pejabat pejabat setingkat dibawahnya yaitu Kepala Seksi Keamanan Angkutan Udara dan Kelaikudaraan. Tanggung jawab Inspektur Kelaikudaraan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI – Padang memang sangat berat dalam menjamin keselamatan dan laik udara sebuah pesawat, karena inspektur kelaikudaraan merupakan jabatan independen di penerbangan yang diberi tugas, tanggung jawab dan hak secara penuh oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara untuk melakukan kegiatan pengawasan keselamatan, keamanan dan pelayanan penerbangan.

Pengaturan Pengendalian berupa arahan, bimbingan, perizinan dan sertifikasi di bidang Kelaikudaraan yang dilakukan oleh Inspektur Kantor Otoritas Bandar Udara dalam mewujudkan keselamatan, keamanan dan pelayanan penerbangan di wilayah kerjanya sudah dilaksanakan dengan baik, hal tersebut dapat dilihat dengan pelaksanaan kegiatan sosialisasi peraturan perundang-undangan, bimbingan teknis, workshop bidang kelaikudaraan dan forum diskusi grup (FGD).

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI – Padang dalam pelaksanaan pengendalian keamanan penerbangan telah menerapkan standar operasional prosedur (SOP) terkait Tata Cara Prosedur Perpanjangan Lisensi Personel Keamanan Penerbangan dan fasilitas perpanjang lisensi seperti : gedung. Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM. 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara dijelaskan bahwa salah satu fungsi dari Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI – Padang adalah pelaksanaan pengendalian berupa pemberian arahan, bimbingan, bantuan teknis, perpanjang perizinan (Izin, Sertifikat, Fasilitas/Peralatan/Organisasi dan Lisensi Personel). Pengaturan perpanjangan sertifikat laik udara sebuah pesawat terbang juga diatur secara tegas dalam Undang – Undang Penerbangan No 1 tahun 2009 yakni setiap pesawat udara yang dioperasikan wajib memenuhi standar kelaikudaraan yang dapat dilaksanakan setiap 1 (satu) tahun sekali oleh Kantor Otoritas Bandar Udara.

Peraturan pelaksanaan fungsi pengendalian bidang keamanan penerbangan Kantor Otoritas Bandar Udara tertuang dalam lampiran Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP. 459 Tahun 2015 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM. 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara. Peraturan tersebut berisikan pembagian kewenangan antara Kantor Pusat dengan Kantor Otoritas Bandar Udara dalam menjalankan fungsi pengendalian dan pengawasan di bidang keamanan penerbangan. Namun fakta penerapan dilapangan justru masih banyak fungsi pengendalian yang telah diatur didalam Undang-undang, Peraturan Menteri, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara menjadi tumpang tindih dan disharmoni.

Pengaturan pelaksanaan fungsi pengendalian dan pengawasan antara Kantor Pusat dengan Kantor Otoritas Bandar Udara sebernarnya sudah diatur dalam Pasal 4 dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP. 459 Tahun 2015 yang menjelaskan bahwa "Dalam pelaksanaan fungsi pengendalian dan Pengawasan Kantor Pusat Otoritas Bandar Udara harus menggunakan : a). Sumber Daya Manusia yang memliliki kompetensi di bidangnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan, b). Peralatan yang memenuhi standar keselamatan dan keananan penerbangan, dan c). Pedoman pelaksanaan pengendalian dan pengawasan sesuai dengan ketentuan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Dalam hal Kantor Otoritas Bandar Udara tidak memiliki sumber daya manusia (SDM) yang memiliki kompetensi dan peralatan yang memenuhi standar maka pelaksanaan fungsi pengendalian dan pengawasan dikoordinasikan dengan Kantor Pusat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Kelaikudaraan Pesawat Udara adalah suatu keadaan pada pesawat udara yang mengacu kepada tipe pesawat dan aman untuk diterbangkan untuk memberikan perlindungan kepada penerbangan. Pengaturan koordinasi pelaksanaan fungsi pengendalian sebagaimana telah diatur di dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP. 459 Tahun 2015 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Nomor : PM. 41 Tahun 2011 bahwa antara Kantor Pusat dan Kantor Otoritas Bandar Udara dilakukan secara harmonis dan berjenjang sesuai kewenangannya melalui sistem database keselamatan dan keamanan penerbangan nasional.

Akan tetapi pelaksanaan pembagian kewenangan pengendalian Kelaikudaraan dilaksanakan belum sesuai dengan ketentuan, dikarenakan sistem database yang dimaksud dalam pasal 6 Peraturan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP. 459 Tahun 2015 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Nomor : PM. 41 Tahun 2011 belum tersedia sampai saat ini di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI – Padang. Kondisi saat ini tentunya sangat bertentangan dengan pengertian koordinasi, karena secara normatif, koordinasi diartikan sebagai kewenangan untuk menggerakkan, menyeserasikan, menyelaraskan, dan menyeimbangkan kegiatan-kegiatan yang spesifik atau berbeda-beda agar semua terarah pada tujuan tertentu. Sedangkan secara fungsional, koordinasi dilakukan guna untuk mengurangi dampak negatif spesialisasi dan mengefektifkan pembagian kerja.

Berdasarkan keterangan diatas bahwa pelaksanaan fungsi pengendalian berupa perpanjangan lisensi personel dan perpanjangan sertifkat kelaikudaraan seharusnya setelah ditetapkannya Peraturan Menteri yang mengatur tentang fungsi pengendalian sudah dilaksanakan oleh Inspektur Kelaikudaraan Kantor Otoritas Bandar Udara sesuai dengan wilayah kerjanya dengan pengaturan penempatan jumlah dan kualifikasi inspektur penerbangan

Kendala yang Dihadapi dalam Pengaturan Koordinasi Pengendalian Penerbangan antara Kantor Kementerian Perhubungan dan Kantor Otoritas Bandar UdaraWilayah VI Mengenai Pengendalian Kelaikudaraan.

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI – Padang mempunyai tugas melaksanakan pengendalian dan pengawasan di wilayah kerjanya. Dalam menjalankan fungsinya ternyata terdapat beberapa kendala yang dihadapi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI – Padang.

Ada Kendal internal dan kendala eksternal yang dihadapi dalam pengaturan koordinasi pengendalian penerbangan antara Kantor Kementerian Perhubungan dan Kantor Otoritas Bandar UdaraWilayah VI Mengenai Pengendalian Kelaikudaraan.

Kendala internal adalah sebagai berikut:

1. Pertama, pelaksanaan fungsi pengendalian di bidang kelaikudaraan berupa perpanjangan Sertifikat Kelaikudaraan Pesawat Udara di wilayah kerjanya sampai saat ini masih dikerjakan oleh Inspektur Kelaikudaraan Kantor Pusat Direktrorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat udara, yang seharusnya peran tersebut sesuai amanah Peraturan Menteri Perhubungan yang mengatur tentang peningkatan fungsi oleh Kantor Otoritas Bandar Udara dan Peraturan yang mengatur tentang Petunjuk Pelaksanaan PM. 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas abndar Udara yang ditetapkan di Jakarta pada tanggal 26 Juni 2015, dan di sahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara, fungsi tersebut dilaksanakan oleh Inspektur Kelaikudaraan Kantor Otoritas Bandar Udara.
2. Kedua, pelaksanaan wewenang pengendalian dalam penandatanganan perpanjangan Sertifikat Kelaikudaraan Pesawat udara (Izin, persetujuan, pengesahan, rekomendasi, sertifikat fasilitas/peralatan/organisasi dan lisensi personel) yang diberikan Direktur Jenderal Perhubungan Udara kepada Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara di bidang keamanan penerbangan belum bisa dijalankan sebagaimana mestinya.
3. Ketiga, kewenangan pelaksanaan fungsi pengendalian di Bidang Kelaikudaraan berupa perpanjangan sertifikat Kelaikudaraan Pesawat udara di wilayah kerjanya sampai saat ini masih dilaksanakan oleh Inspektur Kelaikudaraan Kantor Pusat Direktrorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat udara , yang seharusnya peran tersebut dilaksanakan oleh Inspektur Kelaikudaraan Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah VI.
4. Keempat, pengaturan penempatan inspektur Kelaikudaraaan pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI – Padang belum sesuai dengan jumlah dan kualifikasi berdasarkan kebutuhan serta beban kerja yang ditetapkan Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Sedangkan kendala eksternal adalah sebagai berikut:

1. Pertama, pola mutasi Inspektur Kelaikudaraan dari Kantor Pusat Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara atau dari Kantor Otoritas Bandar Udara guna pemenuhan pelaksanaan fungsi pengendalian khususnya pelaksanaan perpanjangan lisensi personel dan sertifikatKelaikudaraan Pesawat Udara agar dapat berjalan sesuai dengan ketentuan.
2. Kedua, pemenuhan dan distribusi kebutuhan anggaran pelaksanaan pengendalian dan pengawasan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI – Padang seharusnya dilakukan dengan cara penambahan atau pemindahan anggaran berdasarkan ketentuan perundang-udangan dari Kantor Pusat Direktorat Keamanan Penerbangan kepada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI – Padang dengan mempertimbangkan beban kerja, wilayah kerja dan cakupan kerja.
3. Ketiga, Direktur Jenderal Perhubungan Udara sebagai penangungjawab program keamanan penerbangan nasional harus mencari solusi terhadap pelaksanaan pengaturan koordinasi pengendalian Kelaikudaraan antara Kantor Kementerian Perhubungan Direktorat

Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara dan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI mengenai Pengendalian Kelaikudaraan, agar tidak terjadi pertentangan pembagian kewenangan yang tumpang tindih secara norma hukum.

KESIMPULAN

Berdasarkan uraian diatas maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: Pengaturan koordinasi pengendalian penerbangan antara Kantor Kementerian Perhubungan Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara dan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI mengenai Pengendalian Kelaikudaraan diatur di dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP. 459 Tahun 2015 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Nomor : PM. 41 Tahun 2011 bahwa antara Kantor Pusat dan Kantor Otoritas Bandar Udara dilakukan secara harmonis dan berjenjang sesuai kewenangannya melalui sistem database keselamatan dan keamanan penerbangan nasional. Akan tetapi pelaksanaan pembagian kewenangan pengendalian Kelaikudaraan dilaksanakan belum sesuai dengan ketentuan, dikarenakan sistem database yang dimaksud dalam pasal 6 Peraturan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP. 459 Tahun 2015 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Nomor : PM. 41 Tahun 2011 belum tersedia sampai saat ini di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI – Padang. Kendala yang ditemukan dalam pengaturan koordinasi pengendalian penerbangan antara Kantor Kementerian Perhubungan dan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI mengenai Pengendalian Kelaikudaraan adalah kendala eksternal dan kendala keinternal. Kendal eksternal yaitu: 1) pelaksanaan fungsi pengendalian di bidang Kelaikudaraan berupa perpanjangan lisensi personel pesawat Udara dan perpanjangan sertifkat Kelaikudaraan Lanjutan Pesawat Udara (*Certificate Continous of Airworthines*) di wilayah kerjanya sampai saat ini masih dikerjakan oleh Inspektur Kelaikudaraan Kantor Kementerian Perhubungan Direktorat Kelaikudaraan dan pengoperasian Pesawat Udara; 2) pelaksanaan wewenang pengendalian dalam penandatanganan perpanjangan Sertifikat Kelaikudaraan Pesawat udara kepada Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara di bidang keamanan penerbangan belum bisa dijalankan sebagaimana mestinya; 3) kewenangan pelaksanaan fungsi pengendalian di Bidang Kelaikudaraan belum bisa dijalankan sebagaimana mestinya; 4) pengaturan penempatan inspektur Kelaikudaraaan pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI – Padang belum sesuai dengan jumlah dan kualifikasi berdasarkan kebutuhan serta beban kerja yang ditetapkan Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Sedangkan kendala eksternal: 1) pola mutasi Inspektur Kelaikudaraan dari Kantor Pusat Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara atau dari Kantor Otoritas Bandar Udara belum bisa dilaksanakan; 2) pemenuhan dan distribusi kebutuhan anggaran pelaksanaan pengendalian dan pengawasan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI – Padang seharusnya dilakukan dengan cara penambahan atau pemindahan anggaran.

DAFTAR PUSTAKA

https://otban-wil1.dephub.go.id/index.php/public/profil/index/10, diakses pada tanggal 1 Desmber 2020.

http://lontar.ui.ac.id., diakses pada tanggal 30 November 2020.

M. Martono. K, *Tim Analisis Awak Pesawat Udara Sipil*, Grafindo Persada, Jakarta, 1999.

Yaddy Supriadi, *Keselamatan Penerbangan Teori & Problematika*,Telaga Ilmu Indonesia, Tanggerang, 2012.

Ronny Hanitijo Soemitro, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*. Ghalia Indonesia, Jakarta, 1998.

www.indonesiaairport.co.id, diakses pada tanggal 1 November 2020.

Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang penerbangan.

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM. 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.