

Aturan Turunan UU CIPTAKER Masih Ada yang Belum Menciptakan Efisiensi

Participating Interests:
Mubadala Petroleum 70% (UAE)
Total (15%)
INPEX (15%)

Status: Active
Category: Offshore
Sector: Oil & Gas
Subsector: Upstream
Prod Capacity: 17,000 bpd or MW



Ruby Gas Field - Sebuku Block, Makassar Straits

Terkait putusan uji formal UU Cipta Kerja oleh MK, Pemerintah menyatakan telah menerima dan akan mematuhi. Selanjutnya Pemerintah menyatakan bahwa UU Cipta Kerja ini tetap berlaku bersama Peraturan Pemerintah terkait yang mengikutinya. Perbaikan akan dilakukan segera dalam tenggat waktu 2 tahun. Berdasarkan pernyataan Pemerintah tersebut, maka esensi tulisan ini tentang keselamatan dan efisiensi bagi UMKM penerbangan masih sangat relevan untuk dilanjutkan dalam upaya untuk mewujudkan reformasi birokrasi aturan. UU ini diperlukan untuk mengakomodasi pertumbuhan investasi dan daya saing.
Sumber : AntaraNews dan YouTube/ Kantor Sekretariat Presiden

Aturan turunan yang dimaksud dalam judul di atas adalah kebijakan yang terkait dengan ketentuan yang menyangkut Air-Ground and Ground-Ground Radiotelephony (AGGGR). Dalam perjalanan sejarahnya sejak \pm 30 tahun lalu, AGGGR adalah bentuk pelayanan komunikasi radio terbatas yang mempergunakan prosedur radiotelephony antara pilot pesawat udara (fixed atau rotary wing) dengan petugas di darat atau di platform berhelideck (rig) atau di kapal (shipboard heliport) di Indonesia.

Dalam ICAO Annex 10 Vol II Telecommunication didefinisikan, stasiun penerbangan yang memberikan pelayanan ini sebagai Aeronautical Station, yang dapat ditempatkan di remote areas, platform atau on board ship (shipboard) di laut atau lepas pantai, dengan nama panggilan stasiunnya adalah kombinasi nama lokasi diikuti Radio. Contoh di Indonesia, adalah Rig Mubadala milik sebuah perusahaan minyak dan

gas asal Uni Arab Emirates yang beroperasi di Sebuku Block, Sebuku Island, Selat Makassar, di mana stasiun penerbangannya diberi nama Ruby Radio. Aeronautical Station lainnya adalah Joko Tole Radio untuk helideck di FPSO*) kapal tanker milik BW Offshore yang floating di Block Kangean di lepas pantai Bali Utara.

AGGGR awalnya (1989), bernama Restricted Air-Ground Radiotelephony, dibentuk oleh Direktorat Keselamatan Penerbangan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dengan mengadopsi ketentuan dari Civil Aviation Authority Inggris (CAA UK). Sertifikat yang terkait dengan pelayanan ini diberi nama Sertifikat Kecakapan (Certificate of Competency) Melayani Air-Ground disingkat STKMAR. Bentuk pelayanan komunikasi radio air-ground ini sepenuhnya bersifat terbatas (restricted), sebagai mana diberlakukan dari negara asalnya, Inggris yang bernama Offshore Communication Service (OCS). Petugas OCS disebut Offshore Radio Operator. Pelatihan untuk mendapatkan sertifikat OCS di Inggris, sangat singkat, cukup 2 hari (di beberapa negara yang bahasa Inggris bukan sebagai native language akan berbeda waktunya menjadi lebih lama). Sertifikat OCS diterbitkan oleh CAA UK dengan pelatihan dilaksanakan oleh badan swasta. Di semua negara yang memberikan pelayanan semacam ini, tidak ada satupun lama pelatihan yang dilakukan sampai dengan berbulan-bulan. Walaupun demikian aspek mewujudkan keselamatan tetap terjaga.

Seperti para praktisi keselamatan penerbangan ketahui bersama, bahwa, lingkup kerja pelayanan AGGGR sangat terbatas dan khusus yaitu hanya untuk melayani kepentingan operasi penerbangan perusahaan bersangkutan itu sendiri.

Pengelola kapal (tanker) atau rig berfasilitas helideck, pada umumnya akan mempergunakan helikopter atau pesawat miliknya atau yang disewanya untuk beroperasi di kapal, rigs atau bandar udara khusus miliknya. Penggunaan helikopter atau pesawat udara akan dioperasikan



secara khusus dan terbatas hanya untuk mengangkut petugas dan barang perusahaan itu sendiri.

Atas dasar itu, maka semenjak awal, Direktorat Keselamatan Penerbangan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (1989) mendesain pelayanannya dalam bentuk Restricted Air-Ground Radiotelephony (STKMAR) atau AGGGR untuk memenuhi kepentingan tersebut. Oleh karena itu pulalah, hampir semua pesertanya berasal dari karyawan perusahaan (minyak dan gas serta mineral). Bentuk pelatihan untuk mendapatkan STKMAR di Indonesia disesuaikan dengan unsur kearifan lokal, tanpa mengurangi aspek keselamatan, bahkan terus ditingkatkan. Sumber terbuka (open source) dari ICAO atau yang lain seperti CAA dan EASA merupakan narasumber abadi untuk peningkatan bahan ajar. Selaku instruktur yang telah menekuni lama, hal itu kami lakukan. Saat ini di Indonesia diperkirakan ada \pm 500 petugas (Certificate Holder) dari perusahaan yang masih memilikinya yang akan terdampak dengan ketentuan ini. Sertifikat AGGGR merupakan salah satu persyaratan wajib beroperasinya rig dan kapal berhelideck di sebuah lokasi.

Kegiatan produksi di lepas pantai atau daerah terpencil, yang sering berpindah lokasi, sangat membutuhkan dukungan komunikasi radio. Proses produksi sebuah usaha perminyakan di offshore dimulai dari fase, pemetaan, eksplorasi, pengeboran, produksi dan pengembangan. Kegiatan tersebut sangat memerlukan dukungan pelayanan operasi helikopter. Rigs (platforms) yang berpindah tempat, memerlukan komunikasi dengan helikopter secara langsung untuk kepentingan khusus dari perusahaan itu sendiri. Itulah konsep dasar terbentuknya STKMAR (AGGGR) yang berlaku sampai sekarang.

Momentum dibentuknya Undang- Undang Cipta Kerja, telah dijadikan starting point oleh otoritas penerbangan (DNP = Direktorat Navigasi Penerbangan, Ditjen Perhubungan Udara) untuk memperbaharui aturan yang sudah lama diberlakukan. Aturan dimaksud adalah turunan dari Undang-Undang induk yang merupakan omnibus law. Undang-Undang induk sudah diberlakukan pemerintah yaitu UU Cipta Kerja. Aturan turunan yang dimaksud di sini, bisa dalam bentuk Peraturan Menteri atau Direktur Jenderal.

Konsep aturan ini setelah dicermati masih belum berpihak kepada pelaku usaha atau petugas, bahkan hanya untuk memenuhi atau mengakomodir keinginan sekelompok golongan sebagai pemutus kebijakan di direktorat teknis. Kini, konsep dasar AGGGR dalam proses

perubahan yang lebih panjang masa pelatihannya menjadi bagian dari lisensi (rating FI). Semoga tidak ada maksud terselubung dengan tetap diberlakukannya kebijakan ini walau tidak sesuai dengan semangat UU Cipta Kerja yang sudah memasuki tahap final untuk diberlakukan.

Bagaimana mungkin tugas terbatas yang bukan “core” perusahaan harus mengikuti perubahan semacam ini. Otoritas telah melakukan perubahan total tanpa mengindahkan konsep dasar pembentukan STKMAR (AGGGR). Gambaran umum aturan turunan yang dikeluarkan oleh otoritas tersebut akan memperpanjang waktu pelatihan untuk mendapatkan sertifikat yang tadinya hanya 5 hari ditambah 1 hari untuk



ujian teori dan praktek, menjadi 3-6 bulan termasuk waktu on-the-job training.

Konsep aturan baru ini jauh berbeda dengan ketika mulai dibentuknya pelayanan ini lebih dari 32 tahun yang lalu. Aturan turunan AGGGR versi baru itu sebaiknya ditunda dahulu, karena belum bisa sejalan

dengan semangat Undang-Undang Cipta Kerja yang luhur, dengan cara mempermudah dan mempersingkat berbagai macam birokrasi yang selama ini dianggap mempersulit, panjang dan membebani dunia usaha. Diberlakukannya kebijakan ini dalam bentuk aturan turunan yang tidak memiliki nilai keberpihakan kepada pengguna dan approved provider terkesan dipaksakan untuk maksud yang tidak sesuai dengan tujuan luhur Undang-Undang Cipta Kerja dari pemerintah.

Selain bertambahnya waktu, ada kegiatan on-the-job training yang diharuskan dilakukan, dan ini dapat dipastikan biaya yang harus dikeluarkan oleh perusahaan atau peserta latihan akan meningkat hampir 3x lipat. Berbagai ATS Approved Training Provider atau badan usaha pelatihan yang memiliki modal terbatas akan tutup, disebabkan berbagai persyaratan fasilitas yang menambah beban prasyarat pelatihan, yang

ditimbulkan dari aturan turunan. Aturan demikian tidak berpihak kepada pengguna (user = perusahaan minyak dan gas serta mineral).

Nilai efisiensinya dipastikan tidak dapat terpenuhi bila hal ini di lihat dari sisi perusahaan yang mengirimkan karyawannya untuk mengikuti pelatihan versi baru ini. Selama ini para karyawan yang mengikuti AGGGR versi awal, hanya dapat mengikuti pelatihan bila jangka waktunya singkat (baik ab-initio, 2 minggu, atau recurrent course, 5 + 1 hari). Itu pun hanya dapat dilakukan bila sedang off di darat, mengingat efisiensi dan keterbatasan karyawan yang dimiliki oleh perusahaan.

Shift kerja petugas offshore yang padat dan dilakukan secara back to back, dengan bentuk 2 minggu bertugas di laut dan 2 minggu off di darat, sampai saat ini masih memungkinkan ikut pelatihan AGGGR dalam waktu 5 hari. Sejujurnya, mereka tidak butuh peningkatan menjadi lisensi, apalagi strata non/diploma, namun yang mereka butuhkan adalah pengakuan dalam melakukan berbagai macam tugas air-ground communication di lapangan demi kelancaran perusahaan, yang lokasinya terpencil, bergerak (mobile), floating di tengah laut dan sulit dijangkau oleh semua jenis transportasi umum.

Rigs sebagai pusat semua aktivitas olah produksi jenis minyak dan gas, umumnya dilengkapi dengan tempat pendaratan pesawat helicopter yang biasa disebut helideck. Program pengelolaan ratusan sumur minyak mature (rata-rata berusia 50 tahun) dari PT Pertamina Hulu Energi kini sedang ditingkatkan. Sebuah rig bisa memiliki satu atau lebih helidecks. Selain itu, perusahaan yang memiliki rig atau mengoperasikan rig harus memiliki petugas dengan sertifikat AGGGR.

Salah satu tempat produksi sekaligus penyimpanan hasil produksi adalah kapal tanker milik BW Offshore, FPSO*) Vessel bernama BW Joko Tole yang "floating" (menetap = berlabuh) jauh di tengah laut di Kangean Block PSC di lepas pantai Laut Bali Utara (gambar di bawah). BW Offshore adalah perusahaan global sekaligus operator kapal tanker FPSO dan FSO di industri migas dan shipping berasal dari Norway, yang berkantor di Oslo dan Singapura.

Pengakuan yang disebutkan di atas cukup difasilitasi oleh otoritas dengan menerbitkan sertifikat kompetensi sebagaimana bentuk awal (STKMAR). Selama ini, mereka melakukan pelatihan untuk penugasan melayani air-ground communication yang sebenarnya bukan merupakan "core"

mereka. Tugas ini sebatas untuk kelancaran dan keselamatan penerbangan yang mendukung kegiatan perusahaan. Aturan turunan yang bijak sebaiknya diterbitkan oleh otoritas penerbangan untuk memenuhi kebutuhan perusahaan dalam melaksanakan usahanya yang sangat spesifik itu. Bentuk aturan itu sebaiknya seperti yang dilakukan oleh otoritas penerbangan Inggris, sebagaimana yang telah dilakukan oleh Direktorat Keselamatan Penerbangan (sesuai struktur organisasi



1980) dengan STKMAR nya.

Diharapkan sertifikat AGGGR tetap berbentuk sertifikat kompetensi dengan waktu pelatihan yang singkat. Perubahan memang dibutuhkan, namun sebaiknya dititikberatkan kepada pembenahan aspek administratif dan birokrasi dalam penerbitan surat kecakapan, serta pemerataan kesempatan bagi semua training provider yang ada.

Salah satu akibat yang mungkin bakalan dihadapi oleh para pemegang sertifikat AGGGR versi awal (baik secara perorangan maupun perusahaan), bila keputusan ini tetap diberlakukan, adalah, selain kesimpangsiuran informasi di masa transisi ini, ketidakpastian, juga, kesulitan atau bahkan tidak dapat melakukan pelatihan untuk perpanjangan sertifikat karena berbagai macam alasan sebagaimana yang disebutkan di atas. Rangkuman pendapat ini disusun setelah

dilakukan petik pendapat secara acak kepada para peserta sebagai testimoni mereka. Kebijakan ini sangat bertolakbelakang dengan program pemerintah yang justru sedang menggalakkan kesempatan berusaha (melalui UMKM) dan meningkatkan tenaga kerja.

Bila aturan turunan ini tetap dipaksakan diterbitkan, maka besar kemungkinan akan menimbulkan kesulitan. Namun bila pihak otoritas dan penentu kebijakan peduli dengan melakukan penyesuaian konsep Peraturan Menteri dan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara sebagai aturan turunannya yang diterbitkannya harus sejalan dengan induknya, UU CIPTAKER, maka semangat Undang-Undang ini akan dapat dirasakan oleh perusahaan yang sangat membutuhkannya. Kini, selama proses ini masih sedang berjalan, terjadi masa status quo bagi ke-500 pemegang sertifikat tersebut untuk melakukan perpanjangan (recurrent).

Uniknya dari 2 sertifikat wajib bagi petugas di rig yang dilengkapi helideck, baru sertifikat Helicopter Landing Officer (HLO) yang sudah mematuhi ketentuan Undang-Undang RI No 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja. Padahal sebelumnya AGGGR dan HLO diterbitkan secara bersamaan oleh otoritas (namun berasal dari direktorat teknis Pembina yang berbeda). Sertifikat HLO diterbitkan sesuai ketentuan Direktorat Bandar Udara. Perubahan ketentuan mendapatkan sertifikat sehingga menjadi lebih ringkas dan singkat juga dilakukan di Direktorat Keamanan Penerbangan***). Jadi saat Ditjen Perhubungan Udara bebenah aturan turunan, hanya di DNP yang masih mempertahankan budaya memperpanjang rantai persyaratan dengan dalih peningkatan keselamatan. Testimoni dari beberapa instruktur yang diantaranya ada yang sudah mengajar lebih dari 30 tahun, sangat meyakini bahwa bentuk pelatihan yang diberikan saat ini sudah sangat menjamin keselamatan penerbangan di semua fase penerbangan. Terbukti sejak ketentuan ini mulai diberlakukan lebih 30 tahun yang lalu, Alhamdulillah, tingkat kecelakaan yang disebabkan oleh pelayanan AGGGR tidak ada, atau zero accident.

Dilaporkan perkembangan terakhir tentang AGGGR adalah dalam aturan turunan UU Cipta Kerja yang dibuat otoritas, dalam hal ini, DNP tetap pada pendirian semula dengan dasar yang tidak sesuai dengan pola tugas di lapangan, yaitu tanpa berkehendak memfasilitasi dan menampung masalah yang dihadapi para petugas AGGGR. Kebijakannya tetap dengan mengeluarkan aturan yang memperpanjang

dan menambah berbagai persyaratan dengan memasukkan AGGGR kedalam tingkatan Lisensi sebagai rating, sehingga merubah berbagai ketentuan lama. Dengan beralih sebuah peningkatan, walaupun hal itu tidak relevan dengan kondisi di lapangan. Ini adalah semangat yang tidak sesuai dengan semangat luhur UU Cipta Kerja.

Pada kesempatan ini, tidak lupa, [“Dunia Menyapa Negeri”](#), mengucapkan terima kasih kepada para petugas, yang telah turut mewujudkan keselamatan penerbangan, seiring dengan tugas utamanya melayani perusahaan. Terciptanya efisiensi dan kelancaran usaha perusahaan minyak dan gas serta mineral dan ATS Training Provider****) di negeri tercinta ini, juga merupakan tugas pemerintah. Setelah keluarnya keputusan uji formal UU Cipta Kerja, kini, saat yang paling tepat bagi otoritas untuk memenuhi semangat UU Cipta Kerja yang akan diperbarui sesuai keputusan MK Nomor 91/PUU/XVIII/2020 dengan menyusun kembali aturan turunan yang memenuhi unsur keselamatan dan efisiensi.

Penjelasan singkatan:

*) FPSO Vessel = Kapal tanker floating, production, storage and offloading. FSO = floating, storage and offloading.

***) AGRO = Air-Ground Radio Operator

****) Pernyataan ini dinyatakan oleh seorang Inspektur Keamanan Penerbangan.

*****) ATS Training Provider = Air Traffic Services Training Provider adalah Badan Usaha Pendidikan dan Latihan sebetulnya UMKM yang sudah di “Approved” oleh otoritas. Posisi saat ini terdapat ± 8 UMKM di bidang usaha AGGGR dan HLO yang terdaftar, ± 3 diantaranya (AGGGR) menghentikan kegiatan usahanya ada yang sementara ada yang permanen, 4 menunggu keputusan, dan hanya 1 yang terus berjalan dimasa status quo ini. Semua provider tidak diperbolehkan untuk melakukan pendidikan di kelas selama belum melaksanakan aturan yang baru. Sementara persyaratan untuk mengoperasikan kapal dan rig berhelideck terus meningkat, dan itu semua harus dipenuhi. Sikap wait and see atau status quo tersebut beralasan karena ketika sedang diprosesnya pembuatan aturan turunan yang baru tersebut sudah diinformasikan akan adanya penambahan beberapa persyaratan baru oleh Direktorat Navigasi Penerbangan yang akan dihadapi oleh sebagian besar UMKM tersebut.

Kami akan selalu menambah isi artikel ini sebagai sebuah pengayaan materi (bukan pengurangan), dengan maksud agar selalu up to date, terimakasih.

----- Selesai -----

Sumber: AGGGR, ARO, HLO, STKMAR dengan pedoman dari CAP 452,413 CAA UK dan ICAO Annex 10 Vol II Aeronautical Telecommunications - Communication Procedures, disusun dan dipublikasikan oleh [“Dunia Menyapa Negeri”](#).