

*Apa yang Anda Inginkan Dari Kinerja Otoritas Penerbangan?*

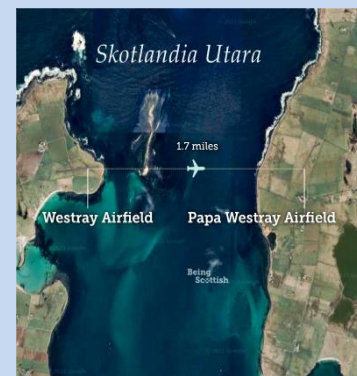


G-BLDV jenis Britten-Norman Islander sedang mengangkut barang sebelum terbang dari Papa Westray

**P**enerbangan di Kepulauan Orkney dari Westray ke Papa Westray pulang pergi di Skotlandia bagian utara diadakan sebagai sebuah kewajiban layanan publik bersubsidi (PSO = public service obligation) pemerintah setempat. Penerbangan yang telah berusia 56 tahun ini unik karena hanya berjarak sejauh “sepenglihatan mata”. Penerbangan ini merupakan jenis reguler yang dikenal sebagai terpendek di dunia. Jarak ini ditempuh hanya dalam waktu 2 menit dan bila strong tailwind cukup 1 menit 25 detik.

Dewan Kepulauan Orkney bidang transportasi sebagai otoritas setempat, membuka layanan rute tersebut, bersama dengan beberapa rute lainnya di seluruh pulau sekitarnya, melalui proses tender. Dewan Kepulauan Orkney memiliki 6 airfields (bandar udara kecil), Eday, North Ronaldsay, Papa Westray Sanday, Stronsay, dan Westray. Penerbangan dari Westray ke Papa Westray walaupun begitu singkatnya, namun tetap dioperasikan sejak tahun 1967 sampai sekarang dan dioperasikan oleh maskapai swasta, Loganair. Pada tahun 2013, kontrak kembali diberikan kepada Loganair melalui dua penawaran tender yang bersaing.

Penerbangan antara bandar udara Westray dan bandara Papa Westray dioperasikan setiap hari dari kedua arah, kecuali pada hari Sabtu, saat hanya tersedia penerbangan dari Westray ke Papa Westray, dan pada hari Minggu, saat hanya tersedia penerbangan dari Papa Westray ke Westray. Total jarak yang ditempuh oleh penerbangan ini adalah 1,7 mil



(2,7 km), yang kira-kira sama panjangnya dengan landasan pacu di Bandar Udara Edinburgh. Penerbangan tersebut selalu digabungkan dengan penerbangan dari dan ke bandara Kirkwall (jarak 43 km).

Konsep kebijakan membuka jalur penerbangan semacam ini mirip dengan bentuk pelayanan penerbangan perintis di Indonesia, hanya yang membedakannya adalah PSO dilakukan bukan oleh



dewan daerah namun oleh otoritas penerbangan sipil. Di Indonesia program ini dikenal dengan sebutan Subsidi Ongkos Angkut (SOA) perintis (untuk penumpang dan kargo) yang dananya berasal dari APBN. Ini adalah salah satu dari beberapa bentuk kinerja regulator di negeri ini. Di awal keberadaan penerbangan perintis di Indonesia, maskapai nasional Merpati Nusantara Airlines (MNA) merupakan operator terbesar saat itu dengan menerbangi rute terbanyak di bandar

udara yang terletak di pedalaman di wilayah Indonesia bagian barat, tengah dan timur. Pesawat andalan populer yang dioperasikan pada waktu itu adalah jenis DHC-6-300, Twin Otter. Saat ini MNA sebagai maskapai yang dikenal dengan sebutan jembatan udara Nusantara dinyatakan pailit.

Pernyataan Presiden Jokowi baru-baru ini terkait transportasi nasional, yang menyatakan “Hati-hati, akan ada potensi pergerakan sebanyak 44 juta orang di Nataru 2022-2023”, akan menimbulkan pertanyaan kita semua, alat transportasi apa saja yang akan melayani jumlah sebanyak itu dengan selamat, aman dan nyaman. Sesuai dengan judul di atas, artikel ini khusus hanya mengulas keinginan para penumpang yang mempergunakan moda transportasi udara (pesawat udara). Lebih lanjut, pihak otoritas penerbangan memprediksi ada sebanyak 3,1 juta orang yang akan melakukan perjalanan nataru 2022-2023 melalui jalur udara dengan mempergunakan 402 pesawat udara.

Untuk diketahui, bahwa sifat penerbangan yang dikenal secara global adalah moda transportasi yang cepat, selamat, aman dan teratur. Terwujudnya kondisi itu merupakan amanah Konvensi Chicago 1944. Amanah itulah yang dilaksanakan oleh organisasi penerbangan sipil dunia untuk diwujudkan. Seiring dengan berkembangnya teknologi maka akan terjadi pula rising demand penumpang, yang menjadikan bentuk awal amanah tersebut, tentunya akan berkembang, salah satunya adalah kenyamanan.

Bila berbicara apa yang menjadi keinginan seseorang dari pelayanan penerbangan, maka akan banyak sekali ragamnya. Seseorang yang mencari kenyamanan dalam penerbangan tujuannya tidaklah akan puas bila keselamatan atau keamanannya terganggu, begitu juga sebaliknya. Prioritas apa yang dikedepankan oleh seseorang penumpang akan sangat berbeda satu sama lainnya. Perbedaan itupun akan beragam tergantung di negara mana dia berada, sedangkan bila didasarkan pada saat kapan waktu keberangkatannya maka akan berbeda pula, termasuk, apa maksud tujuan kepergiannya. Masih banyak lagi faktor lainnya yang dapat mempengaruhi. Masyarakat di sebuah negara yang tingkat keselamatannya sudah sangat baik akibat kedisiplinan pemangku kepentingan, tidak lagi memprioritas diurutkan mana, namun akan menggantikannya dengan kenyamanan. Di negara atau ditempat yang

pelayanan penerbangannya masih langka, maka prioritasnya adalah bagaimana mendapatkan tiket pesawat, tanpa memilih maskapai apa yang akan dipergunakannya dan berapa harga tiketnya. Untuk memenuhi begitu banyak ragam keinginan pengguna, maka diharapkan negara hadir untuk mengatasinya. Aturan dan berikut pengawasannya adalah hasil dan bentuk kinerja regulator yang paling tepat untuk mengatasinya. Berbagai perangkat aturan, prosedur, rekomendasi atau himbauan harus disiapkan untuk itu. Sebagai payung dari segala aturan, maka dibuatlah Undang-Undang yang diharapkan dapat dijadikan sebagai wadah semua keinginan masyarakat pejalan udara di negeri ini. Sebagai salah satu bentuk kinerja otoritas adalah mengendalikan fluktuasi harga tiket dengan penetapan harga tiket pesawat (domestik), yaitu harga dari rentang batas bawah dan atas.

Penerbangan dikenal sebagai moda transportasi cepat dan selamat, tanpa batas dan seragam dalam penerapan aturannya (borderless dan seamless). Atas dasar itu maka aturan dunia akan diterima atau di adopsi melalui proses ratifikasi oleh negara bersangkutan untuk diterapkan. Umumnya untuk standar keselamatan dan keamanan, ratifikasi itu akan dilakukan sepenuhnya. Tentunya tidak semua aturan harus diadopsi, ada kekecualiannya. Bagi otoritas yang dimaksud, ada ketentuannya yang diatur oleh ICAO untuk melakukan pembedaan dalam penerapan standar di negara itu. Perbedaan penerapan aturan yang diberlakukan otoritas sebuah negara harus dipatuhi baik oleh pesawat udara maupun penumpang dari negara lain yang memasuki (ruang udara) negara tersebut.

Otoritas berasal dari kata authority, sebuah kata yang sering dipergunakan oleh badan pengatur penerbangan sipil di sebuah negara. Otoritas penerbangan sipil (Civil Aviation Authority) merupakan institusi yang paling bertanggungjawab melakukan pengawasan terhadap semua proses dan pembinaan penerbangan. Badan inilah yang akan melaksanakan dan menegakkan semua aturan di sebuah negara yang berasal terbanyak dari organisasi penerbangan sipil internasional (ICAO). Tidak semua otoritas berada dibawah kementerian atau lembaga khusus perhubungan. Di Jepang misalnya, otoritas penerbangannya berada dibawah MILT, yaitu, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, kementerian gabungan dari beberapa departemen.



Gabungan yang demikian akan membentuk badan khusus di bawahnya yang akan mengatur penerbangan. Pada dasarnya sebuah penerbangan membutuhkan sekurang-kurangnya 4 A dalam pelaksanaannya (sumber lainnya menyebutkan 5 A dengan Airspace), yaitu Airport, Aircraft, Airways dan Authority. Agar penerbangan memenuhi apa yang

dipersyaratkan, harus tersedia tempat keberangkatan dan tujuannya, ada alat angkutnya, ada jalan udaranya dan tentunya ada pula aturan yang harus dipatuhi. Digambar terlihat sebuah bangunan terminal sangat sederhana dari bandar udara Eday London (IATA: EOI, ICAO: EGED) yang terletak di Kepulauan Orkney, Scotland.

Di Indonesia, otoritas dimaksud bernama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kemenhub, yang dikenal di dunia internasional dengan sebutan DGCA = Directorate General of Civil Aviation. Badan di bawah Kementerian Perhubungan ini, sesuai amanah Undang-Undang RI, akan senantiasa berkinerja

professional untuk memenuhi semua ragam keinginan pengguna jasa penerbangan di Indonesia agar dapat terpenuhi rasa atau kondisi selamat, aman dan nyaman. Bila pelayanan penerbangan dari bandar udara terpencil yang terletak di remote areas di pelosok negeri ini, tidak rutin terpenuhi atau bahkan ditiadakan sama sekali oleh maskapai, maka regulator dan pemerintah daerah wajib untuk segera mengatasinya. Atas dasar alasan bisnis tentunya keputusan maskapai itu dapat diterima, namun di sisi lainnya, regulator harus segera berupaya untuk tetap mengadakan kembali layanan tersebut.

Awalnya keinginan keselamatan dalam penerbangan memang merupakan prioritas paling utama dari keinginan penumpang yang kemudian disusul oleh keamanan. Seiring dengan kemajuan teknologi yang memunculkan berbagai alat pendukung terwujudnya keselamatan, menjadikan tingkat keselamatan terus membaik sehingga prioritas yang diinginkan masyarakat pengguna pun bergeser. Kini, aspek nyaman, cepat dan nonstop menjadi prioritas penumpang penerbangan antar benua dan trans samudera atau rute kutub utara. Penerbangan long haul yang nyaman dan nonstop selama 15-17 jam yang menghubungkan 2 bandar udara melalui berbagai benua dan samudera menjadi pilihan utama para pejalan udara. Maskapai dari banyak negara berlomba-lomba untuk memenuhi keinginan pejalan udara itu.

Sebuah pesawat bermesin jet ganda yang dinyatakan sebagai ETOPS, diizinkan untuk terbang di wilayah luas lebih dari 1 jam dalam keadaan 1 mesinnya tidak berfungsi untuk dapat mencapai bandar udara pengalihan atau alternatif terdekat yang berada di daratan. [ETOPS \(Extended-range Twin-engine Operations Performance Standards\)](#) terjauh dan terefisien sekarang dimiliki oleh jenis pesawat A350 yang terbangnya dapat mencapai lebih dari 350 menit. ETOPS 350 artinya pesawat tersebut dinyatakan mampu dan laik terbang dengan hanya 1 mesin berfungsi dan 1 mesin lainnya tidak berfungsi untuk menjangkau bandar udara tujuannya atau pengalihan dalam waktu maksimal 350 menit. Kinerja para inspektur kelaikudaraan otoritas penebangan akan mengawasi implementasi teknis operasionalnya.

Selain bentuk kinerja otoritas yang disebutkan di atas, masih ada lagi beberapa produk kinerja otoritas yang dilakukan guna memenuhi keinginan pejalan udara. Pengakuan mantan pilot senior pesawat maskapai terbaik nasional di negeri kita, yang juga sebagai pelaku keselamatan, menyatakan bahwa pelayanan lalu lintas udara di beberapa negara seperti Jepang dan Korea Selatan disebut sebagai petugas pengendali keselamatan lalu lintas udara yang memiliki dedikasi dan presisi terbaik. Di kedua negara ini petugas Air Traffic Servicenya menjalankan tugasnya dengan seolah olah seperti sedang ikut terbang berada di pesawat (on board) di saat menghadapi cuaca buruk yang sedang membutuhkan berbagai instruksi keselamatan. Mereka memberikan pelayanan secara proaktif tanpa diminta.

Kompleksnya kewajiban otoritas, tidak akan berarti atau bermanfaat bila pihak yang memiliki hak dilayani tidak mendukungnya. Kedua pelaku yaitu pemberi dengan kewajibannya dan penikmat dengan haknya masing-masing harus saling bersinergi demi terwujudnya semua keinginan bersama ini. Kalimat kuncinya adalah, terapkan dan patuhilah semua aturan penerbangan seutuhnya. Selamat terbang dengan selamat, aman dan nyaman bangsaku. Pesan ini disampaikan hanya oleh [Dunia Menyapa Negeri](#).

----- Selesai -----

Sumber dipetik dari berbagai artikel dan disusun kembali oleh [Dunia Menyapa Negeri](#)