

Penerbangan Helikopter ke Rig RUBY, Mubadala Setelah Omnibus Law CIPTAKER



7 tahun lalu tepatnya Oktober 2013, ladang gas di lokasi Sebuku Block, yang dioperasikan oleh Mubadala Petroleum, sebuah perusahaan minyak dan gas dari Uni Emirat Arab mulai berproduksi.

Letak tempat eksplorasi dan produksi dikenal dengan nama ladang gas RUBY yang berlokasi di SEBUKU Island di Selat Makassar (antara Kalimantan dan Sulawesi).

Saat itu Mubadala dan partner nya Total E&O Sebuku dan Inpex South Makassar menginvestasikan anggaran sebesar US \$500 juta untuk pembangunan proyek dan fasilitasnya.

Gas yang dihasilkan disalurkan ke pihak pembeli utama, PT Pupuk Kalimantan Timur untuk fertilisasi pendukung proyek Program Ketahanan Pangan Indonesia (fertilization = The process of combining the male gamete, or sperm, with the female gamete, or ovum. The product of fertilization is a cell called a zygote = pembuahan).

UAE sebagai negara yang memiliki reputasi keselamatan penerbangan sipil yang baik, tentunya berimbas kepada policy perusahaan Mubadala dalam mempersyaratkan standar keselamatan operasi penerbangan helikopter yang akan

dioperasikannya di Indonesia, dengan mematuhi standar yang ketat. Perusahaan ini memiliki 2 helidecks di rig RUBY dengan operator yang melayaninya memiliki prestasi keselamatan baik, Travira Air. Pesawat charter tersebut adalah helikopter jenis Sikorsky S-76C. Jarak dari bandar udara Balikpapan sebagai hombase perusahaan ini ditempuh dalam waktu ± 1 jam. Demi tetap terjaga keselamatan, perusahaan ini menugaskan beberapa petugas radio air-ground yang bersertifikat AGGGR (Air-Ground and Ground-Ground Radiotelephony) di rig nya. Secara rutin mereka mengirim petugasnya untuk mengikuti pelatihan. Ruby Radio adalah nama panggilan radio untuk aeronautical station di rig RUBY.

Manajemen Mubadala Petroleum melakukan prosedur keselamatan tersebut bukan tanpa alasan, namun mengingat jarak terbang helikopter dari bandar udara yang menjadi homebasenya, yaitu Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian Balikpapan ke Rig RUBY di Sebuku Block cukup jauh $\pm 159,74$ mil dan terbang di overwater. Atas dasar itu, maka pihak manajemen membutuhkan pelayanan radio air-ground, yang memang (pada saat itu sampai kini) dipersyaratkan oleh ICAO*) dan regulator. Penerbangan semacam ini (over water) bagi helikopter yang melayani penerbangan offshore berjarak tempuh ± 1 jam atau lebih, di Amerika, (Gulf of Mexico), oleh FAA diwajibkan untuk melengkapi dengan komunikasi radio air-ground di kanal VHF. Selengkapannya dapat dibaca di artikel [Penerbangan ke PERDIDO Rig Laut Dalam.](#)

Kini, dengan dalih diberlakukan Omnibus Law CIPTA KERJA dalam waktu dekat, pihak regulator dalam hal ini Direktorat Navigasi Penerbangan (DGCA) akan memangkas ketentuan penugasan AGGGR yang selama ini merupakan satu satunya standar keselamatan komunikasi radio penerbangan helikopter yang dipersyaratkan di wilayah itu. Standar itu telah dilaksanakan bertahun-tahun oleh Mubadala (dan seluruh perusahaan minyak dan gas dan mineral), secara patuh dan terbukti berhasil mewujudkan keselamatan yang dipersyaratkan oleh perusahaan ini, sejak mulai beroperasi beberapa tahun lalu.

Sayangnya keputusan regulator (DGCA) di era semangat Omnibus Law CIPTAKER berbeda. Pihak DGCA (Directorate General Civil

Aviation) berencana menghapus penugasan air-ground tanpa penggantian yang setara, dengan alasan yang sulit dapat diterima dari sisi keselamatan. Pandangan itu adalah sebatas tanggapan kami sebagai pelaku keselamatan selama lebih 35 tahun. Selepas penugasan kami sebagai regulator, saat ini kami turut memberikan transfer of knowledge dalam pelatihan langsung bagi petugas AGGGR tersebut, sehingga sangat mendalami nuansa di lapangan. Pelayanan ini memang harus diakui sudah dapat membuktikan tradisi pelayanan keselamatan terbaiknya.

AGGGR yang merupakan pelayanan lalu lintas udara, direncanakan dalam waktu tidak lama lagi akan dihapus. Sertifikat AGGGR awalnya merupakan sebuah tanda kecakapan air-ground yang diterbitkan oleh regulator dengan dasar ketentuan yang berasal dari ketentuan internasional Radio Regulation (RR) International Telecommunication Union (ITU), ICAO Annex 1 Personnel Licensing dan Direktorat Keselamatan Penerbangan DGCA Indonesia (struktur organisasi DGCA di tahun 1980). ITU menetapkan setiap pengguna perangkat radio harus memiliki pengakuan (sertifikat). Ketentuan itu kemudian didelegasikan secara resmi sesuai dengan Article dalam RR ITU kepada badan internasional lain seperti ICAO, WMO dan IMO. Semua Standards and Recommended Practices (SARPs) dan definisi yang berkaitan dengan radio communication di setiap Annex ICAO sangat berkaitan dengan ketentuan ITU.

Semoga para pemutus kebijakan di Direktorat Navigasi Penerbangan DGCA memaklumi bagaimana perjalanan panjang sejarah hubungan antara ITU dan ICAO di semua standar dalam penggunaan radio komunikasi penerbangan. Standar di SARPs ICAO yang diberi note RR dan S yang berasal dari Terms and Definition ITU RR edisi berlaku (current edition 2020), seperti contoh definisi di Annex 10 Vol. II Chapter 1.2 page 1-2 Edisi ke-7 tahun 2019 berikut ini: “Aeronautical station (RR S1.81). A land station in the aeronautical mobile service. In certain instances, an aeronautical station may be located, for example, on board ship or on a platform at sea”, menunjukkan sinergi kedua badan dunia itu dalam mendefinisikan aeronautical station yang dapat ditempatkan di kapal dan rig.

Untuk diketahui bagi kita semua bahwa komunikasi radio penerbangan adalah salah satu sarana penting terwujudnya keselamatan. Penggunaan radio di penerbangan (dilakukan oleh Pilot, ATC, KOM, FOO, HLO, petugas AGGGR dan Company Channel), pada dasarnya diatur dalam ketentuan ICAO. Termasuk di dalamnya, disiplin, aspek legal, prosedur marabahaya, urgensi dan lain lainnya, harus berpedoman kepada Annex tersebut di atas dan beberapa Documents ICAO lainnya. SARPs ICAO sebagian besar dikutip dari ketentuan Article ITU RR. ICAO dan ITU bersinergi dalam semua kebijakannya standar dan rekomendasi.

Kembali, terkait dengan Sertifikat Kecakapan yang sudah dikeluarkan sejak 1989 oleh Direktorat Keselamatan Penerbangan, materinya merupakan gabungan dari Annex dan Document ICAO dengan standar keselamatan penerbangan offshore Civil Aviation Authority, Inggris khususnya penerbangan helikopter di North Sea UK (CAP452). Model pelayanan ini diambil dari standar pelayanan radio offshore di Inggris (North Sea) dan masih diberlakukan sampai sekarang. Walaupun di wilayah North Sea ada lebih dari ± 200 flight cycles helikopter per harinya, namun tingkat kecelakaan yang dialami adalah yang paling sedikit, sehingga menjadikan penerbangan helikopter di offshore North Sea memiliki tingkat keselamatan yang terbaik di dunia.

Dengan diberlakukan UU Omnibus Law CIPTAKER tersebut tahun depan, dan bila keputusan turunannya dari regulator yang mengikutinya, tetap diberlakukan, yaitu penghapusan standar keselamatan ini dan tetap tanpa diberikan penggantian ketentuan lain yang setara, maka akan ada sekitar 6-7 ATS Approved ATS Training Provider (berbentuk badan hukum usaha diklat ATS dengan persetujuan DGCA) yang merupakan usaha mikro UMKM pendidikan AGGGR, yang bakalan tutup. Alih-alih pihak regulator di era Omnibus Law CIPTAKER dengan semangat sebagai upaya mempersingkat rantai perizinan, namun dengan penghapusan standar ini tanpa ada bentuk pelayanan lain, justru akan mengakhiri usaha UMKM tersebut, bahkan turut menghapus bentuk standar keselamatan pelayanan lalu lintas penerbangan, yang dipersyaratkan ICAO yaitu pelayanan komunikasi radio “gate to gate” (pelayanan utuh komunikasi air-ground tanpa jeda dari departure sampai arrival). Bentuk pelayanan demikian, memang

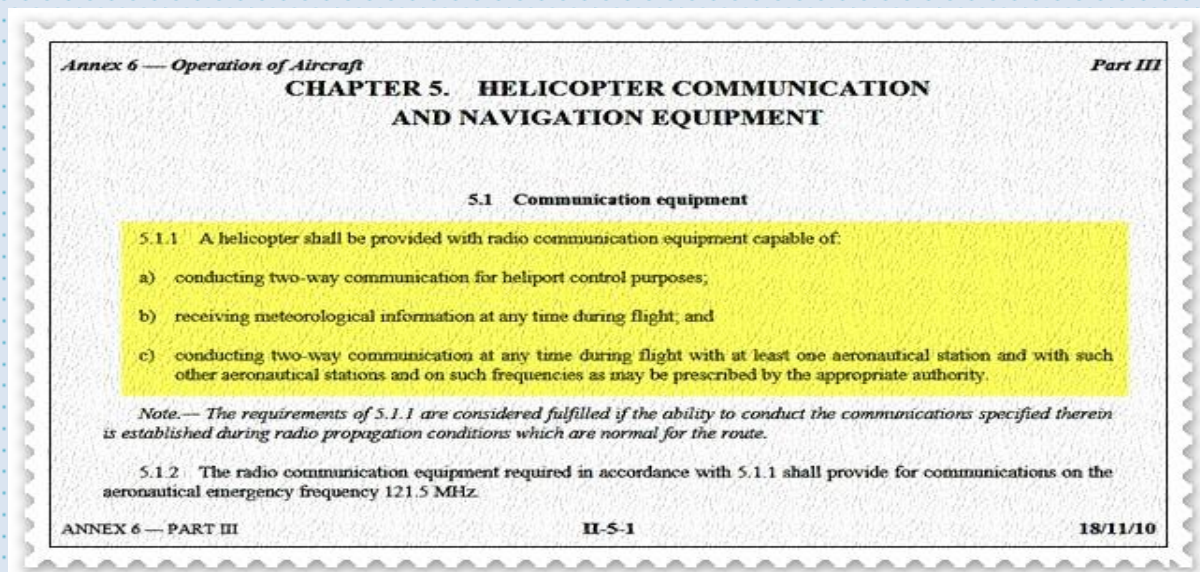
merupakan tradisi pelaku keselamatan (para petugas komunikasi) di lapangan selama ini.

Untuk mendukung semangat Omnibus Law CIPTAKER saat ini dan guna mengurangi dampak tersebut di atas, disarankan cukup dengan melakukan perubahan tingkatan dari bentuk Lisensi yang ditetapkan saat ini, untuk dikembalikan menjadi Sertifikat Kompetensi, dan membenahi alur persyaratan PNPB dan birokrasi administrasi pembuatan serta proses penyerahan Lisensi atau Sertifikat Kompetensi kepada pihak lulusan diklat ini. Bentuk keputusan demikian adalah solusi terbaik, agar semua pihak terakomodir, tanpa mengurangi bobot pelayanan keselamatan dan penutupan 6 – 7 UMKM (Approved ATS Training Provider), mengingat sejak awal pembuatan AGGGR ini adalah berupa Sertifikat Kecakapan (Certificate of Competency) melayani Air-Ground saja. Sertifikat yang dipersyaratkan dapat dikeluarkan oleh UMKM yang sudah di Approved by DGCA, sehingga akan mengurangi pembiayaan tanpa mengurangi aspek keselamatan.

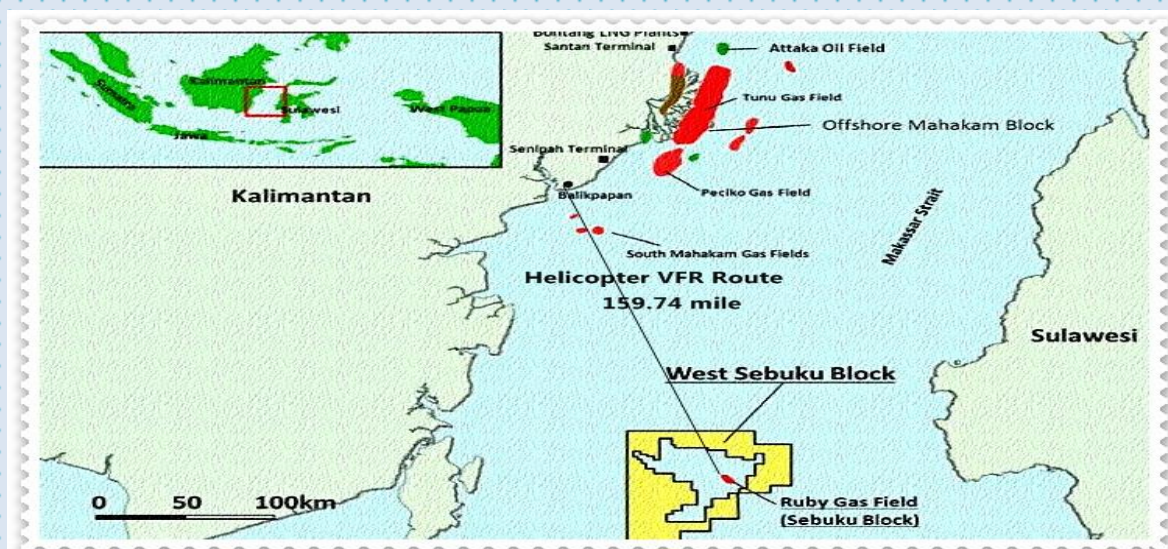
Selama ini petugas AGGGR yang terlatih akan memberikan pelayanan komunikasi radio 2 arah untuk pengiriman beragam berita penting keselamatan (termasuk alerting service) secara proaktif, sejak helikopter masih dalam persiapan keberangkatan, lepas landas, terbang di segment jelajah, pendekatan sampai pendaratan. Petugas di rig tersebut senantiasa akan menyampaikan berita keberangkatan (departure message) sampai diakhiri dengan arrival message.

Pelayanan keselamatan yang demikian ketat dan proaktif tersebut apabila benar tetap akan dilanjutkan, menandai akan berakhir ketentuan yang telah diberlakukan selama lebih dari 40 tahun di Indonesia. Untuk sekedar diketahui bahwa, sampai kini pelayanan semacam ini masih tetap diberlakukan di banyak negara yang masuk dalam kategori baik tingkat keselamatannya, salah satunya adalah Inggris.

Berikut ini petikan dari ICAO*) Annex 6 - Part 3 Operation of Aircraft - International Operations – Helicopters, Aircraft - International Operations – Helicopters, terkait dengan standar tentang komunikasi radio khususnya untuk helikopter.



Inilah peta beberapa ladang gas dan minyak di perairan Selat Makassar yang sebagian besar berada jauh di lepas pantai Balikpapan.



-----Selesai-----

Sumber : ICAO, Mubadala Petroleum, TradeArabia News Service, CAP452 CAA UK dan ditulis oleh indonesia-icao.org