

Bagaimana Bila Aturan Turunan UU CIPTAKER Tidak Menciptakan Efisiensi?



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 diberlakukan 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 diutamakan untuk mengakomodasi pertumbuhan investasi.
Sumber : AntaraNews dan YouTube/ Kantor Sekretariat Presiden

Air-Ground and Ground-Ground Radiotelephony (AGGGR) adalah salah satu bentuk layanan komunikasi radio penerbangan yang diberikan oleh sebuah Aeronautical Station di Indonesia. Aturan yang terkait dengan layanan ini bersifat mandatori dan diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan. Ketentuan inilah yang menjadi objek dalam artikel ini. Lebih lanjut tentang AGGGR adalah pelayanan komunikasi radio terbatas mempergunakan prosedur radiotelephony antara pesawat udara (fixed atau rotary wing) dengan petugas di darat atau di platform (rig) atau di kapal (ship) 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 di laut, 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 Kangean PSC Block (Production Sharing Contract) di lepas pantai Bali Utara. Selain di lepas pantai, stasiun penerbangan semacam ini masih banyak lagi yang letaknya di daratan, tersebar di pelosok terpencil Nusantara.

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) - [Air Ground Communications Service \(AGCS\) dan AGRO**](#)).

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 negara yang memberikan pelayanan semacam ini tidak ada satupun pelatihan yang dilakukan sampai berbulan-bulan. [Pedoman aturan komunikasi radio penerbangan off shore dari CAA Inggris](#) disesuaikan dengan kondisi di Indonesia dalam mewujudkan keselamatan dan efisiensi. Bentuk pelatihan STKMAR di Indonesia sejak awal disesuaikan dengan unsur kearifan dan muatan lokal (terkait kemampuan bahasa Inggris dan negara kepulauan), tanpa mengurangi aspek keselamatan dan efisiensi.

Saat ini di Indonesia diperkirakan ada ± 500 petugas (Certificate Holder) dari berbagai perusahaan migas dan mineral yang masih memiliki sertifikat tersebut. Dengan rencana berbagai perubahan yang disampaikan oleh DNP (Direktorat Navigasi Penerbangan) sebagai direktorat teknis yang menaungi penugasan ini, maka besar kemungkinan akan menimbulkan kesulitan dan tidak dapat diatasi oleh para petugas yang akan melakukan lingkup penugasan ini secara khusus. Direncanakan waktu pelatihan akan diperpanjang (lebih lama dari semula

5 hari akan menjadi \pm 3 bulan) dan ditambah persyaratan prerequisite Bahasa Inggris bahkan dengan penambahan waktu on the job training.

Lingkup kerja pelayanan AGGGR sangat terbatas dan khusus yaitu hanya untuk melayani kepentingan operasi penerbangan perusahaan. Perusahaan mempergunakan helikopter atau pesawat miliknya atau yang



disewanya dan beroperasi di rigs atau bandar udara khusus miliknya, serta 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, menjadikan semua pesertanya berasal dari karyawan perusahaan (minyak dan gas serta mineral).

Kegiatan produksi di lepas pantai atau daerah terpencil, yang sering berpindah lokasi, sangat membutuhkan dukungan komunikasi radio.

Kegiatan 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 untuk memperbaharui aturan yang sudah lama diberlakukan. Aturan dimaksud adalah turunan dari Undang-Undang induk yang merupakan omnibus law. Aturan turunan yang dimaksud di sini, bisa dalam bentuk Peraturan Menteri atau Direktur



Jenderal. Namun aturan turunan yang dimaksud di sini adalah yang dikeluarkan oleh Kementerian terkait yang dalam hal ini adalah Kemenhub, sedangkan untuk aturan yang lebih teknis lagi adalah dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Ketentuan inilah yang merupakan aturan yang paling

berhadapan dengan pelaku usaha. Konsep aturan ini setelah dicermati harus yang paling mengena dan berpihak kepada pelaku usaha, bukan untuk memenuhi atau mengakomodir keinginan sekelompok golongan sebagai pemutus kebijakan di direktorat teknis. Kini, konsep dasar AGGGR dalam proses untuk diubah menjadi bagian dari lisensi (rating) yang lebih panjang masa pelatihannya. 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 ditambah waktu on the job training.

Konsep aturan baru ini jauh berbeda dengan ketika mulai dibentuknya pelayanan ini 32 tahun yang lalu. Aturan turunan AGGGR versi baru yang dikeluarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, sebaiknya

mencerminkan semangat Undang-Undang Cipta Kerja yang bertujuan mewujudkan reformasi birokrasi, memangkas rangkaian perizinan dan menciptakan efisiensi usaha dengan cara mempermudah dan mempersingkat berbagai macam birokrasi yang selama ini dianggap panjang dan membebani dunia usaha.

Selain alasan waktu, dapat dipastikan biaya yang harus dikeluarkan oleh perusahaan atau peserta latihan akan bertambah. 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 provider dan pengguna (user = perusahaan minyak dan gas serta mineral).

Nilai efisiensinya dipastikan tidak dapat terpenuhi bila hal ini dilihat dari sisi perusahaan yang mengirimkan karyawannya untuk mengikuti pelatihan versi baru ini. Selama ini para karyawan yang mengikuti AGGGR versi awal, dapat mengikuti pelatihan bila jangka waktunya singkat (baik ab-initio, \pm 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 cukup pengakuan dalam melakukan berbagai macam tugas air-ground communication terbatas di lapangan, demi kelancaran perusahaan, yang lokasinya terpencil, bergerak (mobile), floating di tengah laut dan sulit dijangkau oleh jenis transportasi umuman keterbatasan karyawan yang dimiliki oleh perusahaan. Shift kerja petugas offshore yang padat dan dilakukan secara back to back, dengan shift 2 minggu bertugas di laut dan 2 minggu off di darat, sampai saat ini masih memungkinkan ikut pelatihan AGGGR dalam waktu seperti saat ini, yaitu, 5 - 6 hari. Shift kerja petugas offshore semacam ini adalah shift kerja yang diberlakukan pada umumnya di perusahaan migas dan mineral di tempat terpencil (seperti Freeport, di Papua). Sejujurnya, mereka tidak butuh peningkatan menjadi lisensi, apalagi strata non/diploma, namun yang mereka butuhkan adalah cukup pengakuan dalam melakukan berbagai macam tugas air-ground communication terbatas di lapangan, demi kelancaran perusahaan, yang

lokasinya terpencil, bergerak (mobile), floating di tengah laut dan sulit dijangkau oleh jenis transportasi umum. Salah satunya 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 atas). BW Offshore adalah perusahaan global sekaligus operator kapal tanker FPSO dan FSO di industri migas dan shipping berasal dari Norwegia, 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. industri migas dan shipping berasal dari Norwegia, 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 STKMARNYA.

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 bakal dihadapi oleh para pemegang sertifikat AGGGR (ARO) maupun badan usaha yang melakukan pelatihannya atau ATS Provider**), bila keputusan ini tetap diberlakukan, adalah, selain kesimpangsiuran informasi di masa transisi ini, juga, kesulitan melanjutkan usahanya 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.

Bila aturan turunan sebagaimana disebutkan di atas tetap dipaksakan diterbitkan, maka besar kemungkinan akan menimbulkan kesulitan.



Silhouette penerbangan sunset helikopter Sikorsky di platform

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 sejalan dengan induknya, UU Cipta Kerja, 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 menjalankan 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 yang berbeda).

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.

Keterangan:

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

***) AGRO = Air-Ground Radio Operator

****) 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, 4 menunggu keputusan, dan hanya 1 yang terus berjalan dimasa status quo ini. Itu semua 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.

----- Selesai -----

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