



## **Efektifitas Pengawasan Inspektur Angkutan Udara Terhadap Penyelenggaraan Penerbangan Perintis**

**Muhammad Haryono Kartono<sup>1,2</sup>, La Ode Husen<sup>1</sup> & Zainuddin<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>Magister Ilmu Hukum, Universitas Muslim Indonesia.

<sup>2</sup>Koresponden Penulis, E-mail: [haryono.kartono@gmail.com](mailto:haryono.kartono@gmail.com)

### **ABSTRAK**

Tujuan penelitian menganalisis efektifitas pengawasan inspektur angkutan udara terhadap penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar dan faktor-faktor yang mempengaruhinya. Metode penelitian ini menggunakan tipe penelitian yuridis empiris. Sifat penelitian ini adalah deskriptif analitis. Penelitian ini dilaksanakan di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara terhadap penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar kurang efektif. Faktor-faktor yang mempengaruhi kurang efektifnya fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara terhadap penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima adalah faktor substansi hukum, faktor aparat penyidik, faktor sarana prasarana, faktor kesadaran hukum masyarakat dan budaya hukum masyarakat.

**Kata Kunci:** Inspektur; Angkutan Udara; Penerbangan Perintis

### **ABSTRACT**

The purpose of this study is to analyze the effectiveness of the supervision of air transport inspectors on the implementation of pioneer flights at the Makassar Lima Regional Airport Authority Office and the factors that influence it. This research method uses empirical juridical research type. The nature of this research is descriptive analytical. This research was conducted at the Makassar Lima Regional Airport Authority Office. The results of this study indicate that the implementation of the supervisory function of the Air Transport Inspector on the implementation of pioneer flights at the Makassar Lima Area Airport Authority Office is less effective. The factors that affect the ineffectiveness of the supervisory function of the Air Transport Inspector on the implementation of pioneer flights at the Regional Five Airport Authority Office are the legal substance factor, the investigator apparatus factor, the infrastructure factor, the community legal awareness factor and the legal culture of the community.

**Keywords:** Inspector; Air Transport; Trailer Flight

## PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan atau Archipelagic State yang menyatakan bahwa semua perairan di sekitar, di antara, dan yang menghubungkan pulau-pulau semua menjadi bagian dari wilayah daratan NKRI dan terkoneksi satu sama lain oleh lautan dan selat (Arsyad, 2020). Di samping itu, kenyataan menunjukkan bahwa antar pulau yang satu dengan pulau yang lain memiliki keberagaman atau variasi yang berbeda satu sama lain, seperti berbeda dari sisi luas kepulauan, densitas dan jumlah penduduk, potensi sumber daya alam, pendapatan daerah, infrastruktur, dan sebagainya (Prasetyo, 2019). Tentunya, masing-masing wilayah tersebut memiliki karakteristik yang berbeda pula, baik dari sisi sosial, ekonomi, demografi, geografis, sumber daya alam, infrastruktur, fasilitas publik, dan sebagainya.

Pengangkutan udara adalah salah satu faktor penting dari kekuatan negara di ruang udara yang tidak hanya berfungsi sebagai alat transportasi, tetapi juga untuk mempersatukan bangsa dalam pengertian politis, sebagai sarana untuk membantu efektifitas pemerintahan serta pendorong lajunya pembangunan (Hidayat, 2017). Transportasi udara semakin mengalami peningkatan seiring dengan kemajuan teknologi dan kebutuhan manusia yang selalu berkembang. Hal ini tentu saja membawa konsekuensi dibutuhkannya peraturan tentang pengangkutan udara yang sesuai dengan perkembangan masyarakat (Anjani & Utami, 2020). Kebijakan umum angkutan udara diarahkan untuk mewujudkan terselenggaranya angkutan udara secara selamat, aman, cepat, efisien, teratur, nyaman, dan mampu. berperan dalam rangka menunjang dan mendukung sektor-sektor pembangunan lainnya (Yuliana, 2011).

Indonesia yang telah menjadi anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional sejak 27 April 1950 telah menyempurnakan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut Undang-Undang Penerbangan) (Hodayat, 2020). Undang-Undang Penerbangan disusun dengan mengacu pada Konvensi Chicago 1944 dan memperhatikan kebutuhan pertumbuhan transportasi udara di Indonesia, karena itu Undang-Undang Penerbangan mengatur kedaulatan atas wilayah udara Indonesia, pelanggaran wilayah kedaulatan, produksi pesawat udara, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara, keselamatan dan keamanan di dalam pesawat udara, pengadaan pesawat udara, asuransi pesawat udara, independensi investigasi kecelakaan pesawat udara, pembentukan majelis profesi penerbangan, lembaga penyelenggara pelayanan umum, berbagai jenis angkutan udara baik niaga berjadwal, tidak berjadwal, maupun bukan niaga dalam negeri maupun luar negeri, modal pada suatu perusahaan penerbangan yang mengharuskan single majority shares tetap berada pada warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia (Lainatussara, 2019).

Berdasarkan fungsi pengawasan penerbangan dan keselamatan penerbangan maka pemerintah Negara Republik Indonesia mengatur pada Pasal 2 ayat 1 Undang-Undang Penerbangan, bahwa seluruh penerbangan di Indonesia mulai dari standar keamanan dan keselamatan sebuah pesawat terbang, standar keamanan dan keselamatan sebuah bandara sipil, serta tata cara pemeriksaan keamanan didalam sebuah bandara sipil penerapan UU di perjelas pula berbagai aturan-aturan lain

seperti Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 3 Tahun 2001 tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan, Keputusan Menteri Perhubungan Udara (KM 09 TAHUN 2010), juga dengan beberapa Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Udara antara lain seperti SKEP/2765/VIII/2010 tentang Tata Cara Pemeriksaan Keamanan, dengan di dukung beberapa aturan tersebut, mengingat betapa pentingnya keselamatan penerbangan khususnya dan sebuah bandara pada umumnya (Manurung, Supriyadhie & Pramono, 2017).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2016 tentang Kriteria dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis. Penetapan kriteria dan penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis dilakukan guna mewujudkan angkutan perintis udara yang dapat menghubungkan daerah terpencil, daerah tertinggal, daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi lain serta mendorong pertumbuhan dan pengembangan wilayah guna mewujudkan stabilitas, pertahanan dan keamanan negara (Dewantari, 2019).

Penyelenggaraan penerbangan perintis merupakan wujud kehadiran negara terhadap masyarakat sesuai dengan Nawa Cita pertama yaitu menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang tepercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim. Nawa cita tersebut merupakan bagian dari fokus kerja Kementerian Perhubungan dalam rangka meningkatkan keselamatan, kapasitas sarana dan kualitas pelayanan transportasi di Indonesia.

Peraturan yang telah diundangkan mulai tanggal 27 Januari 2016 yang lalu, merupakan pembaruan dari Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Tahun 2010 Nomor SKEP/21/I/2010, yang mengatur beberapa hal meliputi: jenis kegiatan angkutan udara perintis, kriteria rute perintis, penyelenggaraan angkutan udara perintis, pelaksanaan angkutan udara perintis, evaluasi rute perintis, serta kewajiban penyelenggara angkutan perintis.

Kantor Otoritas Bandar Udara mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara, mengenai pengaturan pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara merupakan suatu penjabaran lebih lanjut dari ketentuan Pasal 10 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Winaya & ALW, 2016).

Undang-Undang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.24 Tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 139*) tentang Bandar Udara (*aerodrome*) telah mengatur bahwa untuk mewujudkan pengoperasian bandar udara yang memenuhi standar keselamatan penerbangan wajib dilakukan pengawasan keselamatan pengoperasian bandar udara. Pengawasan keselamatan penerbangan nasional merupakan salah satu fungsi pembinaan yang menjadi tanggung jawab Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk memastikan kesesuaian dengan standar, prosedur dan peraturan terkait, guna melihat pemenuhan peraturan dan ketentuan standar keselamatan penerbangan pada umumnya dan keselamatan operasi bandar udara pada khususnya yang dilaksanakan oleh penyelenggara bandar udara dan pemangku kepentingan lainnya

Salah satu unit kerja yang beri kewenangan melaksanakan pembinaan teknis pengaturan, pengendalian dan pengawasan keselamatan penerbangan khususnya pelayanan di bidang penyelenggaraan angkutan udara adalah Inspektur Angkutan Udara. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2015 Tentang Kriteria, Tugas, dan Wewenang Inspektur Penerbangan mengatur bahwa Inspektur Angkutan Udara menyiapkan bahan kegiatan pengendalian dan pengawasan di bidang angkutan udara, mengarsipkan dan memutakhirkan data pengendalian dan pengawasan di bidang angkutan udara; menyusun laporan kegiatan pengendalian dan pengawasan di bidang angkutan udara; dan melakukan administrasi surat-menyurat terkait kegiatan pengendalian dan pengawasan di bidang angkutan udara.

Berdasarkan pra penelitian, data angkutan udara pada Tahun 2018 menunjukkan bahwa frekuensi penerbangan itu mencapai 2030 dengan jumlah penumpang sebanyak 17337 orang dan bagasi sebanyak 16365. Tingginya frekuensi penerbangan perintis tersebut memunculkan berbagai pelanggaran yang dilakukan oleh penerbangan perintis yang menjadi kewenangan Inspektur Angkutan Udara adanya penerbangan perintis penerbangannya tidak sesuai jadwal, kelayakan terbang, keterbatasan sumberdaya petugas inspektur angkutan udara sehingga penerbangan perintis yang tidak dapat diawasi secara komprehensif.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian hukum yuridis empiris, yaitu mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dalam kenyataannya dalam masyarakat. Penelitian yuridis empiris adalah penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif secara *in action* pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat pengawasan yang dilakukan inspektur angkutan udara terhadap penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar. Penelitian ditetapkan dilakukan di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar. Adapun pertimbangan pemilihan lokasi karena pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar ada unit Inspektur Angkutan Udara yang melakukan pengendalian dan pengawasan terhadap angkutan udara

## **PEMBAHASAN**

### **A. Efektivitas Fungsi Pengawasan Inspektur Angkutan Udara Terhadap Penyelenggaraan Penerbangan Perintis Pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V Makassar**

Pemerintah dalam perwujudan menjamin keselamatan, keamanan dan pelayanan penerbangan serta sebagai pelaksanaan ketentuan Pasal 231 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah dengan meningkatkan sistem pengawasan terhadap penerbangan, termasuk operator penerbangan. Dalam menjalankan tugasnya, yakni memastikan tingkat kesesuaian pengaplikasian operator dengan aturan internasional yang berlaku. Oleh karena itu, dibentuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara (PermenHub Nomor 41 Tahun 2011). Peraturan Menteri ini merubah tata cara organisasi sebelumnya, yaitu Kantor Administrator Bandar Udara.

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V Makassar merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI No 41 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara. Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V Makassar mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara.

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V Makassar terdiri dari Bagian Tata Usaha, Bidang Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara, Bidang Keamanan, Angkutan Udara dan Kelaikudaraan, Kelompok Inspektur Penerbangan dan Kelompok Jabatan Fungsional. Wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V Makassar sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara, terdiri atas 25 bandar udara yang tersebar di 4 (Empat) provinsi yaitu Sulawesi Selatan, Sulawesi Barat, Sulawesi Tengah dan Sulawesi Tenggara.

**Salah satu bidang pada** Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V Makassar adalah Bidang Angkutan Udara dan Kelaikudaraan yang mempunyai tugas melaksanakan penyiapan pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan angkutan udara, serta penyiapan pengawasan kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara, pelaksanaan ketentuan mengenai organisasi perawatan pesawat udara, sertifikat kompetensi dan lisensi personel pengoperasian pesawat udara, pelaksanaan Standar Operasional Prosedur (SOP), standar kinerja operasional pelayanan kegiatan angkutan udara dan pengoperasian pesawat udara, pemberian sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (*continous airworthiness certificate*) untuk pesawat udara bukan kategori transport (*non transport category*) atau bukan niaga (*non commercial*) serta pelaksanaan dan koordinasi fasilitasi kegiatan penerbangan internasional (*Facilitation/FAL*).

**Inspektur Angkutan Udara** adalah PNS yang diberi tugas, tanggung jawab, wewenang dan hak untuk melakukan pembinaan teknis di bidang penyelenggaraan angkutan udara. **Tugas Jabatan Fungsional Inspektur Angkutan Udara** yaitu melaksanakan kegiatan pembinaan teknis pengaturan, pengendalian, dan pengawasan di bidang penyelenggaraan Angkutan Udara. Ruang Lingkup pengawasan penyelenggaraan angkutan udara meliputi: a. semua objek pengawasan yang terkait dengan penyelenggaraan angkutan udara; b. tanggung jawab dan wewenang pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan angkutan udara; dan c. tahapan dalam proses pengawasan penyelenggaraan angkutan udara.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Henny, SE, MM, salah seorang Inspektur Angkutan Udara bahwa ada beberapa rute yang diawasi seperti Masamba-Seko; Masamba Rampi-Seko Palu; Seko-Tana Toraja; Seko-Bua dan Andi Jemma-Masamba. Sebenarnya pengawasan yang dilakukan Inspektur Angkutan Udara kepada angkutan Penerbangan Perintis didasarkan pada Kontrak yang dibuat ketika memenangkan lelang untuk penerbangan perintis rute baru pada Rapat Koordinasi Perintis II yang ditetapkan melalui keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Setelah penentuan melalui lelang maka dalam kontrak sudah ada klausula mengatur target penerbangan seperti empat kali dalam satu melakukan penerbangan kontrak

yang ditandatangani oleh pemenang lelang yang didalamnya dicantumkan ada target targetnya 4 kali seminggu melakukan penerbangan sementara realisasinya hanya 3 maka ini tidak sesuai dengan realisasi, maka hal-hal seperti itu yang dilakukan pengawasan oleh Inspektur Angkuta Udara.

Selanjutnya, hasil wawancara dengan Heydi Meilisa, SE bahwa frekuensi penerbangan yang tidak konsisten, hal ini juga terjadi karena adanya kerusakan pada pesawat kemudian pemeliharaan, dan adanya rotasi pesawat. Misalnya dalam kontrak disebutkan ada dua pesawat atau armada untuk satu rute disiapkan pesawat cadangan tetapi dalam kenyataannya pihak maskapai penerbangan tidak menyediakan seperti yang ada di dalam kontrak dan itu dianggap sebagai suatu temuan oleh Inspektur angkutan udara. Pemeliharaan pesawat secara rutin harus masuk hangar untuk diperbaiki jadwal *maintenance*. Jadwal pemeliharaan ini tentunya di luar dugaan sehingga target yang ada dalam kontrak itu tidak terealisasi.

Data di bawah ini menggambarkan target dan realisasi penerbangan angkutan perintis, sebagai berikut:

Tabel 1 Capaian Realisasi Yang Tidak Sesuai Target Penerbangan Angkutan Perintis Tahun 202

No	Bulan	Rute											
		Seko-Palu		Palu-Seko		Seko-Toraja		Toraja-Seko		Seko-Bua		Bua-Seko	
		T	R	T	R	T	R	T	R	T	R	T	R
1	Januari	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
2	Februari	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
3	Maret	6	6	6	6	7	7	7	7	7	6	7	6
4	April	7	5	7	5	7	4	7	4	6	2	6	2
5	Mei	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Juni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Juli	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	Agustus	6	0	6	0	7	0	7	0	6	0	6	0
9	September	7	0	7	0	6	0	6	0	7	0	7	0
10	Oktober	0	0	0	0	4	2	4	2	0	0	0	0
11	Nopember	0	0	0	0	7	4	7	4	0	0	0	0
12	Desember	0	0	0	0	7	26	7	26	0	0	0	0
	Jumlah	35	20	35	20	54	52	54	52	35	17	35	8
Keterangan: T = Target R = Realisasi													

Sumber Data: Data Sekunder yang sudah diolah, 2021

Berdasarkan data di atas menggambarkan sejak Januari s/d Desember 2020, tidak pernah tercapai target penerbangan perintis pada rute penerbangan Seko-Palu, Seko-Toraja, Seko-Bua. Ketidakaapaian target dengan realisasi seperti yang dinyatakan oleh responden di atas karena disebabkan beberapa faktor seperti pemeliharaan pesawat secara tidak terduga sehingga mengacaukan jadwal penerbangan perintis.

Berdasarkan hasil wawancara dengan responden bahwa Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Andi Djemma, Masamba. Mulai Tahun 2021 penerbangan subsidi angkutan perintis penumpang di Bandara Andi Djemma bertambah menjadi dua rute

penerbangan baru, yaitu Seko-Palu (PP) dan Seko-Ampana (PP). Dua rute penerbangan baru ini melengkapi dua rute sebelumnya, yaitu Masamba-Rampi (PP), Masamba-Seko (PP), dan Seko-Toraja (PP). Sementara untuk penerbangan subsidi angkutan perintis cargo, tetap melayani dua rute penerbangan, yaitu Masamba-Rampi (PP) dan Masamba-Seko (PP). Kegiatan angkutan perintis ini dilakukan oleh PT. Sushi Air. Oleh karena itu tugas Inspektur Angkutan Udara adalah melakukan pengawasan terhadap penerbangan perintis karena rute penerbangan ini di subsidi oleh pemerintah.

Tabel di bawah ini menunjukkan jawaban responden mengenai efektifitas fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara terhadap penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V Makassar sebagai berikut:

Tabel 2 Efektifitas Fungsi Pengawasan Inspektur Angkutan Udara Terhadap Penyelenggaraan Penerbangan Perintis

No	Pendapat Responden	Frekuensi	Persentase (%)
1	Efektif	9	36,00
2	Kurang Efektif	14	56,00
3	Tidak Efektif	2	8,00
<b>J u m l a h</b>		<b>25</b>	<b>100,00</b>

Sumber Data: Hasil olahan data primer, 2021

Berdasarkan data dan analisis di atas, penulis menggunakan kuesioner untuk mengetahui efektifitas fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara terhadap penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V Makassar, sebagian besar atau 56 % menyatakan kurang efektif, sebanyak 9 orang atau sebesar 36 % yang menyatakan efektif, dan sebanyak 2 orang atau sebesar 8 % yang menyatakan tidak efektif.

Kecenderungan dari data tersebut mengindikasikan bahwa efektifitas fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara terhadap penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V Makassar yang umumnya dinilai oleh responden 56,00 %. Hal ini berarti efektifitas fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara berada pada kategori kurang efektif karena nilai persentase yang dicapai berdasarkan standar ukuran efektivitas berada pada interval 50 - 100.

Salah satu permasalahan yang terkait dengan pengawasan adalah keterlambatan penerbangan perintis yang tentunya merugikan pengguna atau konsumen. Secara umum diatur bahwa tanggung jawab pengangkut (penerbangan perintis) terdapat ketentuan yang menyatakan bahwa pengangkut/badan usaha angkutan udara niaga berjadwal bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo. Sehingga kantor otoritas bandar udara mempunyai tugas dan kewenangan untuk melakukan pengawasan mengenai tanggung jawab pengangkut serta ganti kerugian yang diberikan pengangkut kepada penumpang atau konsumen, termasuk apabila terjadinya keterlambatan penerbangan hingga pemberian ganti kerugiannya kepada penumpang.

Berdasarkan hasil temuan penelitian ada standar yang dimiliki Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V dalam melakukan pengawasan pengembalian biaya tiket.

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V dalam melakukan pengawasan pemberian kompensasi berpedoman pada aturan yang berlaku tepatnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan penerbangan (Delay Management) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Di Indonesia (Pemenhub 89/2015). Standar pengawasan pemberian kompensasi kepada penumpang oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V berdasarkan Permenhub 89/2015, yang mana di dalam peraturan menteri perhubungan tersebut diatur jelas mengenai tata cara dan jangka waktu pemberian kompensasi, pengembalian biaya tiket, dan pengalihan jadwal keberangkatan oleh badan usaha angkutan udara niaga kepada penumpang akibat adanya keterlambatan penerbangan (flight delayed), Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (denied boarding passenger), pembatalan penerbangan (cancelation of flight) oleh badan usaha angkutan udara niaga.

Selain itu, di dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 juga terdapat *check list* yang dibuat oleh Dirjen Perhubungan Udara, yang mana *check list* tersebut diisi oleh Inspektur Angkutan Udara pada saat melakukan pengawasan mengenai penanganan keterlambatan penerbangan ke badan usaha angkutan udara niaga. *Check list* tersebut diisi oleh Inspektur Angkutan Udara sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang dibuat oleh badan usaha angkutan udara niaga mengenai penanganan keterlambatan penerbangan (*delay management*). Diisi oleh Inspektur Angkutan Udara dikarenakan sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Nomor: KP 696 Tahun 2015 tentang Penetapan Inspektur Angkutan Udara untuk selanjutnya disebut KP 696 yang mana di dalam KP 696 tersebut menyatakan bahwa salah satu kewenangan dari Inspektur Angkutan Udara adalah melakukan pengendalian dan pengawasan standar prosedur operasi penanganan keterlambatan penerbangan.

Adapun indikator pengawasan yang dilakukan oleh kantor otoritas bandar udara mengenai, pemberian kompensasi, pengembalian biaya tiket antara lain, ada atau tidaknya SOP yang dimiliki oleh maskapai penerbangan dalam menangani keterlambatan dan pembatalan penerbangan, dan pelaksanaan SOP di lapangan yang meliputi informasi kepada penumpang apabila terjadi keterlambatan dan pembatalan penerbangan, pelayanan petugas pada saat terjadinya keterlambatan penerbangan, mekanisme pemberian kompensasi, serta mekanisme pemberian ganti kerugian

## **B. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Efektifitas Fungsi Pengawasan Inspektur Angkutan Udara Terhadap Penyelenggaraan Penerbangan Perintis Pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar**

### **1. Faktor Substansi Hukum**

Tabel dibawah ini menunjukkan pendapat responden mengenai pengaruh substansi hukum terhadap efektivitas fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara terhadap penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar, sebagai berikut:



Tabel 3 Pengaruh Substansi Hukum Terhadap Efektifitas Fungsi Pengawasan Inspektur Angkutan Udara

No	Pernyataan	Frekuensi	Persentase (%)
1	Berpengaruh	16	64
2	Kurang Berpengaruh	7	28
3	Tidak Berpengaruh	2	8
<b>J u m l a h</b>		<b>25</b>	<b>100</b>

Sumber: Hasil olahan data primer, 2021

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa sebagian besar responden atau 16 responden atau 64 % menyatakan bahwa substansi hukum merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap efektifitas fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara terhadap penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar. Sebanyak 7 responden atau 28 % menyatakan bahwa substansi hukum kurang berpengaruh terhadap terhadap efektifitas fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara terhadap penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar dan sebanyak 2 responden atau 8 % menyatakan bahwa substansi hukum tidak berpengaruh terhadap efektifitas fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara terhadap penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar.

## 2. Faktor SDM Inspektur Angkuta Udara

Faktor SDM Inspektur Angkutan Udara merupakan titik sentral yang sangat berpengaruh di dalam pengawasan perbangan perintis, karena bekerjanya pengawasan sangat ditentukan oleh aparat dalam melaksanakan tugas dan fungsinya dalam menerapkan hukum di masyarakat secara benar. Untuk mengefektikan peran Inspektur Angkutan Udara dalam fungsi pengawasan bergantung pada kuantitas dan kualitas personilnya.

Mengenai pengaruh faktor SDM Inspektur Angkutan Udara terhadap efektifitas fungsi pengawasan pada penyelenggaraan penerbangan perintis dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 4 Pengaruh SDM Inspektur Angkutan Udara Terhadap Efektifitas Fungsi Pengawasan

No	Pernyataan	Frekuensi	Persentase (%)
1	Berpengaruh	14	56
2	Kurang Berpengaruh	7	28
3	Tidak Berpengaruh	4	16
<b>J u m l a h</b>		<b>25</b>	<b>100</b>

Sumber: Hasil olahan data primer, 2021

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa sebagian besar responden atau 14 responden atau 56 % menyatakan bahwa SDM Inspektur Angkutan Udara berpengaruh terhadap efektifitas fungsi pengawasan pada penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar. Sebanyak 7 responden atau 28 % menyatakan bahwa bahwa SDM Inspektur

Angkutan Udara kurang berpengaruh terhadap efektifitas fungsi pengawasan pada penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar dan sebanyak 4 responden atau 16 % menyatakan faktor SDM Inspektur Angkutan Udara tidak berpengaruh terhadap efektifitas fungsi pengawasan pada penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar.

Tabel di bawah ini menunjukkan jumlah personil dibagian Inspektur Angkutan Udara pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V, sebagai berikut:

Tabel 5 SDM Inspektur Angkutan Udara

No	Nama	Pendidikan Formal	Masa Kerja pada Angkutan Udara
1.	Henny, SE., MM	S2	5
2.	Heydi Meilisa, SE	S1	-
3.	Muh. Al Ikrar	S2	-
4.	Muh. Haryono Kartono	S1	5
5.	Handrea Julian Pratomo	SMU	-

Sumber: Hasil olahan data sekunder, 2021

Tabel di atas menunjukkan jumlah personil pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V berjumlah lima orang dan masa kerja pada Angkutan Udara lima tahun ke bawah dan masih adanya SDM yang memiliki Pendidikan formal SMU tentunya berdampak pada fungsi pengawasan.

Tabel di bawah ini menunjukkan pangkat/golongan dan jenjang tingkatan Inspektur Angkutan Udara pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah V, sebagai berikut:

Tabel 6 Jenjang Tingkatan Inspektur Angkutan Udara

No	Nama	Pangkat dan Golongan	Tingkatan Inspektur	
			Jenjang	Level
1.	Henny, SE., MM	Penata (III/c)	Ahli Pratama	IV
2.	Heydi Meilisa, SE	Penata Muda TK I (III/b)	Asisten Mahir	II
3.	Muh. Al Ikrar, SE., MM	Penata Muda TK I (III/b)	Asisten Mahir	II
4.	Muh. Haryono Kartono	Penata Muda TK I (III/a)	Asisten Mahir	II
5.	Handrea Julian Pratomo	Penata Muda TK I (III/a)	Asisten Mahir	II

Sumber: Hasil olahan data sekunder, 2021

Data di atas menunjukkan bahwa ada empat orang Inspektur Angkutan Udara yang berkualifikasi asisten mahir dan satu orang ahli pratama. Sesuai Pasal 12 Ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 59 Tahun 2015 tentang Kriteria, Tugas, Dan

Wewenang Inspektur Penerbangan, bahwa Inspektur Angkutan Udara jenjang asisten mahir memiliki tugas dan wewenang yaitu:

- a. menyiapkan bahan kegiatan pengendalian dan pengawasan di bidang angkutan udara;
- b. mengarsipkan dan memutakhirkan data pengendalian dan pengawasan di bidang angkutan udara;
- c. membantu menyusun laporan kegiatan pengendalian dan pengawasan di bidang angkutan udara; dan
- d. mendampingi inspektur ahli dalam melaksanakan kegiatan pengendalian dan pengawasan di lapangan.

Penambahan personil merupakan salah satu kewenangan dari Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima untuk mengusulkan adanya penambahan personil ke pihak Dirjen Perhubungan Udara. Hal ini sesuai dengan Pasal 54 ayat (4) UU ASN, yang menyatakan bahwa "Pejabat yang berwenang mengusulkan pengangkatan, pemindahan, dan pemberhentian Pejabat Administrasi dan Pejabat Fungsional kepada Pejabat Pembina Kepegawaian di instansi masing-masing". Pasal 113 ayat (2) PM 59 Tahun 2015, menyatakan bahwa "Kepala Kantor melalui Direktur terkait mengusulkan pengangkatan, pengusulan Inspektur Penerbangan yang akan naik tingkatan, dan pemberhentian kepada Direktur Jenderal".

### 3. Faktor sarana dan prasarana

Tersedianya sarana dan prasarana yang cukup dengan kualitas yang baik, sangat dibutuhkan setiap instansi termasuk penegak hukum dalam menyelenggarakan kegiatannya untuk mencapai tujuan yang diharapkan. Tanpa adanya sarana dan prasarana, tujuan akan dicapai tidak optimal.

Pengaruh faktor sarana dan prasarana terhadap efektifitas fungsi pengawasan pada penyelenggaraan penerbangan perintis dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 7 Pengaruh Faktor Sarana Dan Prasarana Terhadap Efektifitas Fungsi Pengawasan Inspektur Angkutan Udara

No	Pernyataan	Frekuensi	Persentase (%)
1	Berpengaruh	15	60
2	Kurang Berpengaruh	7	28
3	Tidak Berpengaruh	3	12
<b>J u m l a h</b>		<b>25</b>	<b>100</b>

Sumber: Hasil olahan data primer, 2021

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa sebagian besar responden (15 responden) atau sebesar 60 % menyatakan bahwa sarana dan prasarana merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap efektifitas fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara. Sebanyak 7 responden atau 28 % menyatakan bahwa sarana dan prasarana kurang berpengaruh terhadap efektifitas fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara. Sebanyak 3 responden atau 12 % menyatakan bahwa sarana dan prasarana tidak berpengaruh terhadap efektifitas fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara.

Hasil Wawancara dengan Muh. Al Ikrar, SE., MM., bahwa keterbatasan sarana yang dimiliki oleh Inspektur Angkutan Udara sementara ada 32 Bandara yang wilayah kerja Inspektur Angkutan Udara. Untuk melakukan pengawasan pada bandara-bandara wilayah kerja Inspektur Angkutan Udara dengan menggunakan telpon/HP kepada pengelola bandara dan pihak maskapai penerbangan (*auditee*) dan tentunya tidak efektif. Untuk melakukan melakukan pengawasan lapangan kepada wilayah kerja Inspektur Angkutan Udara biasanya dalam 4 kali dalam satu triwulan dan hanya menerima informasi bahwa penerbangan perintis targetnya dan realisasinya sekian.

Berdasarkan hasil penelitian mengenai anggaran untuk pengawasan hanya dua kali melakukan melakukan inspeksi perwilayah setiap tahun, sementara jumlah wilayah kerja ada tiga puluh dua. Jadi Inspektur Angkutan Udara, sebenarnya efektifitas harus empat kali dalam setiap triwulan.

Penulis berpendapat kurang efektifnya fungsi pengawasan pada Inspektur Angkutan Udara disebabkan minimnya sarana atau fasilitas yang digunakan oleh aparat Inspektur Angkutan Udara dan tentunya bersumber dari minimnya anggaran pengawasan. Inspektur Angkutan Udara dapat bekerja dengan baik apabila tidak dilengkapi sarana dan prasarana sebagaimana yang diatur dalam peraturan perundang-undangan. Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu, maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Oleh sebab itu, dalam hal efektifitas fungsi pengawasan penerbangan perintis harus pula didukung oleh fasilitas yang memadai, tenaga manusia pengawas, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, dan keuangan yang cukup karena hal ini berkaitan dengan efektifitas fungsi pengawasan.

#### 4. Faktor kesadaran masyarakat

Pengaruh faktor kesadaran hukum masyarakat terhadap efektifitas fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara dapat dilihat dari jawaban responden di bawah ini:

Tabel 8 Pengaruh Faktor Kesadaran Hukum Masyarakat Terhadap Efektifitas Fungsi Pengawasan Inspektur Angkutan Udara

No	Pendapat Responden	Frekuensi	Persentase (%)
1	Berpengaruh	18	72
2	Kurang Berpengaruh	5	20
3	Tidak Berpengaruh	2	8
<b>J u m l a h</b>		<b>25</b>	<b>100 %</b>

Sumber: Hasil olahan data primer, 2021

Berdasarkan tabel di atas, tampak bahwa pengaruh faktor kesadaran masyarakat terhadap fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara pada penyelenggara penerbangan perintis di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar ditanggapi secara bervariasi, yaitu: menyatakan berpengaruh sebesar 72,00 %, yang menyatakan kurang berpengaruh sebesar 20,00 %, dan menyatakan tidak berpengaruh sebesar 8,00 %. Hal ini berarti pada umumnya responden menyatakan bahwa faktor kesadaran hukum masyarakat mempunyai pengaruh terhadap fungsi

pengawasan Inspektur Angkutan Udara pada penyelenggara penerbangan perintis di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar.

Peran pengawasan yang dilakukan oleh Inspektur Angkutan Udara tentunya memerlukan koordinasi dari berbagai pihak untuk mendukung kelancaran penerbangan, termasuk masyarakat itu sendiri. Inspektur Angkutan Udara kesulitan dalam melakukan fungsi pengawasan, karena masyarakat sebagai konsumen bersikap acuh tak acuh terhadap pelanggaran hukum yang dilakukan oleh penyelenggara penerbangan perintis. Hal ini disebabkan karena ketidakpercayaan masyarakat terhadap penegakkan hukum oleh Instansi terkait dan ketidakpedulian untuk mendukung pengawasan dari instansi terkait.

Adanya laporan dari masyarakat justru akan membantu penegakkan hukum terhadap perusahaan angkutan udara yang sewenang-wenang (Risma & Zainuddin, 2021). Adapun kurang pengaduan dari masyarakat tersebut disebabkan fasilitas penerima pengaduan tersebut kurang memadai. Ada masyarakat yang ingin melakukan pengaduan atas pelanggaran hukum yang dilakukan oleh pengangkutan udara, akan tetapi masyarakat tidak tahu cara dan tempat yang tepat untuk melakukan pengaduan. Hal ini dapat ditinjau dari pengamatan dari penulis di bandara-bandara perintis, yaitu tidak ditemukan kotak saran dan kritik terhadap pelanggaran hukum perusahaan penerbangan perintis atas keterlambatan yang terjadi atau ketidakaturan jadwal penerbangan.

## 5. Faktor budaya masyarakat

Dalam kaitan dengan kesadaran hukum, budaya hukum dapat diartikan sebagai nilai-nilai atau perilaku masyarakat atau kebiasaan masyarakat dalam mematuhi atau mentaati aturan hukum. Seseorang dianggap mempunyai taraf kesadaran hukum yang tinggi apabila perilaku nyatanya sesuai dengan hukum yang berlaku

Budaya hukum adalah kebiasaan, opini, cara berpikir dan cara bertindak, baik dari para penegak hukum maupun dari warga masyarakat. Pengaruh faktor budaya masyarakat terhadap efektifitas fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara pada penyelenggara penerbangan perintis dapat dilihat dari jawaban responden di bawah ini:

**Tabel 9 Pengaruh Budaya Masyarakat Terhadap Efektifitas Fungsi Pengawasan Inspektur Angkutan Udara**

No	Pernyataan	Frekuensi	Persentase (%)
1	Berpengaruh	19	76
2	Kurang Berpengaruh	6	24
3	Tidak Berpengaruh	-	-
<b>J u m l a h</b>		<b>25</b>	<b>100</b>

Sumber: Hasil olahan data primer, 2020

Berdasarkan tabel di atas, tampak bahwa pengaruh faktor budaya masyarakat terhadap efektifitas fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara pada penyelenggara penerbangan perintis ditanggapi secara bervariasi, yaitu: menyatakan berpengaruh sebesar 76,00 %, yang menyatakan berpengaruh; sebesar 24,00 %, yang menyatakan kurang berpengaruh dan tidak ada responden yang menyatakan tidak

berpengaruh. Hal ini berarti pada sebagian besar responden menyatakan bahwa faktor budaya masyarakat mempunyai pengaruh terhadap efektifitas fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara pada penyelenggara penerbangan perintis.

Inspektur Angkutan Udara memberikan pelayanan yang terbaik kepada masyarakat tetapi tergantung pandangan masyarakat bagaimana menilainya. Pengawasan yang dilakukan oleh Inspektur Angkutan Udara yang digandengkan dengan sumbu budaya hukum itu tidak mungkin menghilangkan dimensi perasaan hukum dan kesadaran hukum. Untuk menggiring agar penegakan hukum (baca: budaya hukum) Indonesia dapat bergerak di zona ideal, kita perlu meningkatkan bobot kesadaran hukumnya. Budaya hukum masyarakat mempengaruhi terhadap tingkat kesadaran hukum masyarakat. Tidak hanya dapat dilihat dari pengetahuan masyarakat terhadap aturan tetapi juga dapat dilihat dari sikap masyarakat terhadap hukum yang diwujudkan melalui kepatuhan terhadap hukum.

## **KESIMPULAN**

1. Pelaksanaan fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara terhadap penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar kurang efektif.
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi kurang efektifnya fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara terhadap penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima adalah faktor substansi hukum, faktor aparat penyidik, faktor sarana prasarana, faktor kesadaran hukum masyarakat dan budaya hukum masyarakat.

## **SARAN**

1. Untuk mengefektifkan fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara terhadap penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar, maka perlu peningkatan kualitas dan kuantitas baik secara formal maupun non formal menambah anggaran.
2. Hendaknya pimpinan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar mengoptimalkan penyuluhan hukum kepada masyarakat mengenai perlibatan masyarakat dalam membantu Inspektur Angkutan Udara memberikan laporan terkait penyelenggaraan penerbangan perintis.
3. Hendaknya pimpinan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar meningkatkan penyediaan sarana dan prasarana dalam rangka mengefektifkan fungsi pengawasan Inspektur Angkutan Udara terhadap penyelenggaraan penerbangan perintis pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah Lima Makassar.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Anjani, N. P., & Utami, C. S. M. (2020). Pangkalan Udara Adi Sutjipto Yogyakarta: Perkembangan Fungsi Lapangan Udara Dari Militer Menjadi Penerbangan Sipil Tahun 1964-2004. *Journal of Indonesian History*, 9(1), 76-83.
- Arsyad, N. (2020). Yurisdiksi Indonesia Di Laut Natuna: Perspektif Hukum Internasional. *PETITUM*, 8(1 April), 20-36.

- Dewantari, A. (2019). 3. Pengaruh Pengembangan Penerbangan Perintis Terhadap Perekonomian Masyarakat Di Kepulauan Derawan. *Jurnal Manajemen Dirgantara*, 12(1), 16-25.
- Hidayat, M. T. (2017). Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Udara Dalam Perspektif Peraturan Perundang-undangan Tentang Penerbangan. *Al-Adl: Jurnal Hukum*, 8(3), 77-94.
- Hidayat, M. R. (2020). Analisis Yuridis Kewenangan Otoritas Bandar Udara Terhadap Pemenuhan Hak Penumpang Jasa Penerbangan. *Doktrina: Journal Of Law*, 3(1), 53-76.
- Lainatussara, L. (2019). Pentingnya Air Defense Identification Zone di Indonesia. *Kanun Jurnal Ilmu Hukum*, 21(3), 459-472.
- Manurung, B., Supriyadhie, K., & Pramono, A. (2017). Tinjauan Hukum Udara Atas Keselamatan Penerbangan (Studi Kasus Runway Incursion Batik Air Dengan Trans Nusa Indonesia). *Diponegoro Law Journal*, 6(1), 1-20.
- Prasetyo, B. (2019). Angkutan Udara Perintis Sebagai Jembatan Udara Menunjang Pertumbuhan Ekonomi Daerah. *Jurnal Langit Biru*, 12(1), 1-10.
- Risma, A., & Zainuddin, Z. (2021). Tafsir Pandemi Covid-19 Sebagai Alasan Force Majeure yang Mengakibatkan Pembatalan Perjanjian. *Jurnal Wawasan Yuridika*, 5(1), 100-112.
- Winaya, I. B. G., & ALW, L. T. (2016). Pengaturan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan: Studi Tentang Pelaksanaan Kewenangan Pemerintah Daerah Dalam Mengendalikan Pembangunan Dan Benda Tumbuh Di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Bandar Udara Ahmad Yani Semarang. *Law Reform*, 12(1), 17-46.
- Yuliana, D. (2011). Pengkajian Permohonan Izin Terbang (Flight Approval) Untuk Penambahan Penerbangan (Extra Flightj Rute Dalam Negeri di Bandar Udara Ngurah Rai-Bali. *Warta Penelitian Perhubungan*, 23(4), 402-416.