



Kedudukan Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Badar Udara Wilayah VI Padang Dalam Melakukan Pengawasan Penyelenggaraan Angkutan Udara

Kiki Rahmat Syair^{1*}, Syofiarti³

¹ Universitas Ekasakti, Padang, Sumatera Barat, Indonesia

² Universitas Andalas, Padang, Sumatera Barat, Indonesia

*Corresponding Author: kiki.rs88@gmail.com

Info Artikel

Direvisi, 25/08/2025

Diterima, 03/10/2025

Dipublikasi, 21/10/2025

Kata Kunci:

Inspektur Angkutan
Udara, Kewenangan,
Pengawasan

Abstrak

Penerbangan merupakan sektor strategis yang dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah melalui Kementerian Perhubungan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pembinaan kegiatan penerbangan di bandar udara dilaksanakan oleh otoritas bandar udara yang memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap terpenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara menetapkan Kantor Otoritas Bandar Udara sebagai Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Dalam pelaksanaan pengawasan di bidang angkutan udara, Inspektur Angkutan Udara memiliki tugas dan wewenang sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2015 tentang Kriteria, Tugas, dan Wewenang Inspektur Penerbangan. Penelitian ini merupakan penelitian hukum dengan spesifikasi deskriptif analitis yang bertujuan untuk menggambarkan kedudukan Inspektur Angkutan Udara pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang dalam melaksanakan pengawasan terhadap penyelenggaraan angkutan udara. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif, yaitu dengan mengkaji ketentuan hukum yang mengatur kewenangan Inspektur Angkutan Udara, serta didukung oleh pendekatan yuridis empiris melalui penelusuran terhadap implementasi norma-norma hukum tersebut dalam praktik pengawasan di lapangan. Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang memiliki kedudukan yang lemah karena kewenangannya terbatas hanya sebagai pelaksana teknis dalam melaksanakan pengawasan penyelenggaraan angkutan udara di wilayah kerjanya. Kewenangan yang dimiliki adalah berupa mandat, di mana tanggung jawab hukum tetap berada pada pemberi mandat, yaitu Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan angkutan udara oleh Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang mencakup kegiatan inspeksi, monitoring, dan surveillance dan termasuk dalam kategori pengawasan eksternal, baik preventif maupun represif. Dalam pelaksanaan pengawasan, Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang dihadapkan pada sejumlah hambatan seperti keterbatasan jumlah personel, luasnya wilayah kerja tanpa rute penerbangan langsung, serta kendala anggaran, yang secara keseluruhan menghambat optimalisasi pelaksanaan tugas pengawasan.

Abstract

Aviation is a strategic sector controlled by the state, and its development is carried out by the government through the Ministry of Transportation, as regulated in Law Number 1 of 2009 concerning Aviation. The supervision of

Keywords:

*Air Transport
Inspector, Authority,
Supervision*

aviation activities at airports is conducted by the airport authority, which holds the authority to implement and oversee compliance with statutory regulations. Minister of Transportation Regulation Number PM 41 of 2011 concerning the Organization and Work Procedure of the Airport Authority Office establishes the Airport Authority Office as a Technical Implementation Unit within the Ministry of Transportation, accountable to the Minister of Transportation through the Director General of Civil Aviation. In carrying out supervision in the field of air transport, the Air Transport Inspector has duties and authorities as stipulated in Minister of Transportation Regulation Number PM 59 of 2015 concerning the Criteria, Duties, and Authorities of Aviation Inspectors. This research is a legal study with a descriptive analytical specification, aiming to describe the position of the Air Transport Inspector at the Airport Authority Office Region VI Padang in conducting supervision over the implementation of air transport. The study employs a normative juridical approach, by examining legal provisions regulating the authority of Air Transport Inspectors, supported by an empirical juridical approach through investigation of how those legal norms are implemented in the field. The Air Transport Inspector at the Airport Authority Office Region VI Padang holds a relatively weak position due to limited authority, functioning primarily as a technical executor in supervising the implementation of air transportation operations within their area of responsibility. The authority granted is in the form of a mandate, in which legal responsibility remains with the mandator, namely the Director General of Civil Aviation. The inspector's activities include inspection, monitoring, and surveillance, categorized as external oversight, both preventive and repressive in nature. However, in practice, the inspector faces several challenges, such as a limited number of personnel, a vast operational area without direct flight routes, and budgetary constraints, all of which hinder the optimal execution of supervisory duties.

PENDAHULUAN

Transportasi udara merupakan salah satu sektor strategis dan krusial yang memiliki peranan penting dalam mendukung percepatan pembangunan nasional. Kontribusinya tidak hanya tercermin dalam aspek ekonomi, seperti penciptaan lapangan kerja, peningkatan arus investasi, dan pemasukan bagi negara, tetapi juga dalam memperkuat konektivitas antarsektor, termasuk sektor pariwisata, perdagangan, dan jasa. Di samping itu, transportasi udara berfungsi sebagai moda transportasi yang efektif dalam menjembatani wilayah-wilayah di Indonesia yang secara geografis terpisah oleh perairan, dengan menawarkan waktu tempuh yang relatif singkat dan efisien dibandingkan moda transportasi lainnya.¹

Sebagai negara anggota *International Civil Aviation Organization* (ICAO), Indonesia memiliki tanggung jawab terhadap komunitas penerbangan internasional dalam menjamin terpenuhinya standar keselamatan dan ketertiban penerbangan sipil global. Kewajiban ini sejalan dengan amanat Pasal 44 Konvensi Chicago, yang menegaskan bahwa ICAO bersama seluruh negara anggotanya berkewajiban untuk mendorong pengembangan penerbangan sipil internasional secara aman dan teratur, serta memastikan bahwa kebutuhan masyarakat dunia terhadap layanan angkutan udara yang aman, selamat, dan nyaman dapat terpenuhi secara berkelanjutan. Sebagai bentuk konkret dari komitmen tersebut, Indonesia telah meratifikasi Konvensi Chicago dan menetapkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Undang-undang ini menjadi dasar hukum utama dalam penyelenggaraan penerbangan nasional yang selaras dengan standar dan praktik yang ditetapkan ICAO, sekaligus memperkuat sistem regulasi dan pengawasan di sektor penerbangan.

Di dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut dengan UU Penerbangan) menyebutkan bahwa penerbangan adalah pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi

¹ Meliana Nur, *Tarif Pesawat Terbang Datang Dari Mana?*, PT. Litera Media Tama, Malang, 2021, hlm. 7.

penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Di dalam industri penerbangan sendiri terdapat tiga kelompok yang saling berkaitan, yaitu regulator (pemerintah), operator, dan masyarakat. Dalam sistem penerbangan nasional, peran regulator memegang posisi yang sangat penting untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan keteraturan penyelenggaraan angkutan udara. Di Indonesia, regulator penerbangan dimulai dari tingkat kementerian hingga pelaksana teknis di lapangan, yaitu Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DJPU), Kantor Otoritas Bandar Udara (KOBU), dan Inspektur Penerbangan.

Regulator memberikan peran penting dalam pengaturan, pengawasan, dan pengendalian penerbangan nasional. Tanggung jawab regulator dalam pengawasan terhadap operator di Indonesia mencakup beberapa aspek penting. Pertama, regulator memiliki tanggung jawab utama dalam mengatur dan mengawasi operasional penerbangan untuk memastikan keselamatan penerbangan. Kedua, perlindungan hukum. Regulator bertanggung jawab untuk memberikan perlindungan hukum terhadap kerugian yang dialami penumpang. Operator mempunyai tugas untuk menyediakan sarana dan prasarana serta pelayanan operasional penerbangan. Pelayanan harus diberikan sesuai peraturan yang berlaku dan tidak melanggar asas keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan. Tiga aktor utama dalam operator penerbangan adalah maskapai penerbangan, pengelola bandar udara, dan pengelola navigasi penerbangan. Sebagai pengguna jasa, masyarakat berperan memberikan masukan berharga terhadap layanan penerbangan. Umpan balik dari penumpang menjadi dasar perbaikan layanan, peningkatan kenyamanan, serta evaluasi terhadap keselamatan dan efisiensi operasional penerbangan. Kepatuhan masyarakat terhadap peraturan penerbangan dan prosedur keselamatan turut menciptakan lingkungan yang tertib dan aman.

Menurut Pasal 1 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2015 tentang Kriteria, Tugas, dan Wewenang Inspektur Penerbangan, dijelaskan bahwa Inspektur Penerbangan adalah personel yang diberi tugas, tanggung jawab, dan hak secara penuh oleh pejabat yang berwenang untuk melakukan kegiatan pengawasan keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan. Di dalam Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2015 tentang Kriteria, Tugas, dan Wewenang Inspektur Penerbangan disebutkan bahwa salah satu jenis Inspektur Penerbangan adalah Inspektur Angkutan Udara.

Pasal 1 ayat (7) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2023 tentang Petunjuk Teknis Jabatan Fungsional Inspektur Angkutan Udara dan Jabatan Fungsional Asisten Inspektur Angkutan Udara, menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan Jabatan Inspektur Angkutan Udara merupakan jabatan yang mempunyai ruang lingkup tugas, tanggung jawab, wewenang dan hak untuk melakukan kegiatan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan keselamatan penerbangan, khususnya untuk pelayanan penyelenggaraan angkutan udara. Di dalam struktur organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang, Inspektur Angkutan Udara memainkan peran sebagai pengawas keselamatan penerbangan khususnya di bidang penyelenggaraan angkutan udara.

Salah satu tantangan utama adalah terbatasnya kewenangan yang diberikan kepada Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang dalam mengambil tindakan langsung terhadap pelanggaran yang ditemukan. Ketika pelanggaran terjadi, Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang wajib melaporkan hasil temuan tersebut berupa laporan hasil pengawasan (LHP) kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Namun, meskipun pelanggaran terjadi di bandara yang berada di bawah pengawasan langsung Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang, Inspektur Angkutan Udara tidak dapat langsung menjatuhkan sanksi administratif sehingga tidak memberikan efek jera ke pelanggar. Hal ini membuat Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang hanya berperan sebagai pelaksana teknis pengawasan yang bersifat administratif. Kondisi ini sering kali menyebabkan penundaan

dalam penanganan pelanggaran dan menciptakan kurangnya efektivitas pengawasan, mengingat jarak waktu antara identifikasi pelanggaran dan penegakan sanksi dapat memengaruhi penanganan masalah secara langsung di lapangan.

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian ilmiah dengan mengambil judul Kedudukan Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang Dalam Melakukan Pengawasan Penyelenggaraan Angkutan. Adapun permasalahan pokok yang dapat ditarik dari latar belakang penelitian adalah pertama, bagaimanakah kedudukan Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang dalam melakukan pengawasan penyelenggaraan angkutan udara? Kedua, bagaimanakah pengawasan penyelenggaraan angkutan udara yang dilakukan oleh Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang? Ketiga, apakah hambatan yang dihadapi Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang saat melakukan pengawasan penyelenggaraan angkutan udara?

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum dengan spesifikasi deskriptif analitis yang bertujuan untuk menggambarkan kedudukan Inspektur Angkutan Udara pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang dalam melaksanakan pengawasan terhadap penyelenggaraan angkutan udara. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif, yaitu dengan mengkaji ketentuan hukum yang mengatur kewenangan Inspektur Angkutan Udara, serta didukung oleh pendekatan yuridis empiris melalui penelusuran terhadap implementasi norma-norma hukum tersebut dalam praktik pengawasan di lapangan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kedudukan Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang Dalam Melakukan Pengawasan Penyelenggaraan Angkutan Udara

Setiap keputusan dan/atau tindakan yang dilakukan oleh administrasi pemerintahan harus dilakukan berdasarkan kewenangan yang dimilikinya menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku dan/atau berdasarkan pada Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik (AUPB). Peraturan perundang-undangan yang dimaksud adalah peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar kewenangan dan peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar bagi administrasi pemerintahan dalam menetapkan dan/atau melakukan keputusan dan/atau tindakan.²

Dalam Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan (selanjutnya disebut dengan UU Administrasi Pemerintahan), menyebutkan bahwa wewenang adalah hak yang dimiliki oleh Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan atau penyelenggara negara lainnya untuk mengambil keputusan dan/atau tindakan dalam penyelenggaraan pemerintahan. Selanjutnya dalam Pasal 1 angka 6 UU Administrasi Pemerintahan, kewenangan adalah kekuasaan badan dan/atau pejabat pemerintahan atau penyelenggara negara lainnya untuk bertindak dalam ranah hukum publik. Pasal 1 angka 22 UU Administrasi Pemerintahan menyebutkan bahwa Atribusi adalah pemberian kewenangan kepada badan dan/ atau pejabat pemerintahan oleh Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 atau Undang-undang. Kemudian pada Pasal 1 angka 23 UU Administrasi Pemerintahan, Delegasi adalah pelimpahan kewenangan dari badan dan/atau pejabat pemerintahan yang lebih tinggi kepada badan dan/ atau pejabat pemerintahan yang lebih rendah dengan tanggung jawab dan tanggung gugat beralih sepenuhnya kepada penerima delegasi. Selanjutnya pada Pasal 1 angka 24 UU Administrasi Pemerintahan menjelaskan bahwa Mandat adalah pelimpahan kewenangan dari badan dan/atau pejabat pemerintahan yang

² Ade Kokasih (*et.al*), *Dinamika Hukum Administrasi Indonesia*, Penerbit Vanda, Bengkulu, 2017, hlm. 21.

lebih tinggi kepada badan dan/atau pejabat pemerintahan yang lebih rendah dengan tanggung jawab dan tanggung gugat tetap berada pada pemberi mandat.

Dalam Pasal 312 ayat (1) UU Penerbangan dijelaskan bahwa Menteri Perhubungan bertanggung jawab terhadap pengawasan keselamatan penerbangan nasional. Kemudian selanjutnya dalam Pasal 312 ayat (2) UU Penerbangan, disebutkan kegiatan pengawasan tersebut meliputi audit, inspeksi, pengamatan (*surveillance*), dan pemantauan (*monitoring*). Penulis berpendapat bahwa sumber kewenangan pengawasan keselamatan penerbangan secara atribusi melekat langsung pada Menteri Perhubungan karena bersumber dari Undang-Undang. Untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan di bandar udara serta sebagai pelaksanaan ketentuan Pasal 231 UU Penerbangan, pemerintah kemudian menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.

Secara yuridis, kewenangan untuk melakukan pengawasan keselamatan penerbangan nasional secara langsung diberikan oleh UU Penerbangan kepada Menteri Perhubungan, yang bersifat atributif. Artinya, kewenangan ini melekat langsung pada jabatan Menteri Perhubungan sebagai pelaksana pemerintahan di bidang transportasi udara. Dalam implementasinya, Menteri Perhubungan tidak melaksanakan seluruh kewenangan tersebut secara langsung, melainkan melimpahkannya kepada pejabat yang berada di bawahnya untuk efektivitas pelaksanaan tugas.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional menerangkan bahwa, Menteri mendelegasikan pengawasan keselamatan penerbangan nasional kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Melalui pelimpahan tersebut, lahirlah bentuk kewenangan delegatif, yakni pelimpahan kewenangan dari Menteri Perhubungan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Selanjutnya, Direktur Jenderal Perhubungan Udara menetapkan Kantor Otoritas Bandar Udara sebagai unsur pelaksana teknis sebagian kewenangan tersebut sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1 KP 459 Tahun 2015 tentang Petunjuk Pelaksanaan PM 41 Tahun 2011 ditegaskan bahwa Kantor Otoritas Bandar Udara berperan sebagai unit pelaksana yang menjalankan sebagian fungsi pengendalian dan pengawasan yang menjadi tanggung jawab Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai dengan cakupan wilayah kerjanya masing-masing. Dalam hal pelaksanaan pengawasan keselamatan penerbangan khususnya terhadap penyelenggaraan angkutan udara di wilayah kerja, dilaksanakan oleh Inspektur Angkutan Udara. Tugas dan wewenang Inspektur Angkutan Udara diatur dalam Pasal 11 hingga Pasal 16 Permenhub Nomor 59 Tahun 2015 tentang Kriteria, Tugas, dan Wewenang Inspektur Penerbangan.

Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang bukanlah pejabat eksekutor sanksi, melainkan pelaksana teknis pengawasan yang bertugas menghasilkan data, fakta, dan analisis sebagai dasar bagi pengambilan keputusan oleh pejabat yang berwenang. Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang tidak memiliki wewenang untuk menjatuhkan sanksi administratif secara langsung terhadap pelanggar. Penjatuhan sanksi administratif, baik berupa peringatan, pembekuan, pencabutan izin, maupun denda administratif, merupakan domain kewenangan Direktur Jenderal Perhubungan Udara sebagai otoritas tertinggi dalam bidang pembinaan dan penegakan hukum administratif di sektor transportasi udara sebagaimana di atur dalam Pasal 5 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan Di Bidang Penerbangan.

S.F. Marbun dalam bukunya *Hukum Administrasi Negara I* menyatakan bahwa mandat bukanlah sumber kewenangan yang bersumber langsung dari peraturan perundang-undangan.³

³ S.F. Marbun, *Hukum Administrasi Negara I*, FH UII Pres, Yogyakarta, 2018, hlm. 108.

Secara teoritis, pemberian mandat tidak mensyaratkan dasar hukum eksplisit dan tidak harus dinyatakan secara tegas dalam ketentuan peraturan perundang-undangan. Namun, dalam praktiknya, pembuat undang-undang kerap kali merumuskannya secara eksplisit. Selanjutnya, Jimly Asshiddiqie juga menjelaskan bahwa dalam pelimpahan melalui mandat, sumber kewenangan dan tanggung jawab tetap berada pada pemberi mandat, sehingga pelaksana mandat hanya bertindak atas nama pemberi mandat tanpa memikul tanggung jawab hukum secara langsung.⁴

Berdasarkan ketentuan normatif dan pandangan dari para ahli, dapat disimpulkan bahwa kewenangan yang dimiliki oleh Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang dalam melakukan pengawasan keselamatan penerbangan khususnya di bidang penyelenggaraan angkutan udara merupakan bentuk kewenangan berdasarkan mandat. Hal ini disebabkan karena tugas dan tanggung jawab substantif dalam pengawasan keselamatan penerbangan berada pada Direktur Jenderal Perhubungan Udara, dan tidak berpindah secara penuh kepada Inspektur Angkutan Udara sebagai pihak yang menerima mandat. Dengan demikian, segala akibat hukum yang timbul dari tindakan atau keputusan yang dikeluarkan oleh Inspektur Angkutan Udara sebagai mandataris, secara hukum tetap menjadi tanggung jawab Direktur Jenderal Perhubungan Udara selaku pemberi mandat.

Pengawasan Penyelenggaraan Angkutan Udara Yang Dilakukan Oleh Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI-Padang

Jenis pengawasan dalam penyelenggaraan angkutan udara secara normatif diatur dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 17 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pengawasan dan Tindak Lanjut Laporan Hasil Pengawasan Penyelenggaraan Angkutan Udara. Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang melakukan pengawasan penyelenggaraan angkutan udara terhadap objek pengawasan yang terdistribusi di 5 (lima) provinsi yakni Sumatera Barat, Jambi, Bengkulu, Sumatera Selatan dan Bangka Belitung. Bentuk pengawasan penyelenggaraan angkutan udara yang dilakukan oleh Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang meliputi 3 (tiga) jenis kegiatan utama, yaitu inspeksi, pengamatan (*surveillance*); pemantauan (*monitoring*).

Inspeksi merupakan pemeriksaan sederhana yang dilakukan untuk menilai pemenuhan terhadap standar operasional minimum oleh penyelenggara angkutan udara. Inspeksi biasanya dilaksanakan dalam jangka waktu yang lebih singkat dan dengan cakupan yang lebih terbatas dibandingkan audit, namun tetap berperan penting dalam mendeteksi adanya pelanggaran atau penyimpangan operasional. Pengamatan (*surveillance*) merupakan kegiatan penelusuran yang bersifat lebih mendalam terhadap bagian tertentu dari sistem penyelenggaraan angkutan udara. Hal ini mencakup peninjauan terhadap aspek prosedural, fasilitas, personel, dan dokumentasi, baik milik badan usaha angkutan udara maupun pemangku kepentingan lainnya. *Surveillance* bertujuan untuk mengidentifikasi potensi ketidakpatuhan serta memastikan adanya tindakan korektif apabila ditemukan ketidaksesuaian. Adapun pemantauan (*monitoring*) difokuskan pada proses evaluasi terhadap data, laporan, serta berbagai informasi yang tersedia mengenai kinerja penyelenggaraan angkutan udara. Pemantauan ini memungkinkan adanya analisis terhadap kecenderungan (*trend*) operasional, sehingga dapat dijadikan dasar dalam pengambilan keputusan strategis dan tindakan pengawasan selanjutnya.

Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang, dalam pelaksanaan pengawasan terhadap penyelenggaraan angkutan udara, metode yang diterapkan dapat dibedakan menjadi dua bentuk utama, yaitu pengawasan yang dilakukan secara rutin dan tidak terjadwal (*incidental*). Dari segi teknis pelaksanaannya, pengawasan dapat dilakukan dalam dua bentuk. Pertama, pengawasan langsung, yaitu inspeksi fisik di lapangan oleh

⁴ Jimly Asshiddiqie, *Perkembangan dan Konsolidasi Lembaga Negara*, Sinar Grafika, Jakarta, 2010, hlm. 34.

Inspektur angkutan udara. Kedua, pengawasan tidak langsung (*daring/online*), yaitu pemantauan melalui sistem informasi atau teknologi komunikasi. Menurut Simbolon dalam karya yang dikutip oleh Rahmawati Sururama, jenis-jenis pengawasan dapat diklasifikasikan ke dalam empat bentuk utama, yaitu: pengawasan internal (*internal control*) yang dilakukan dari dalam organisasi, pengawasan eksternal (*external control*) yang berasal dari pihak di luar organisasi, pengawasan preventif yang dilakukan sebelum suatu kegiatan dilaksanakan untuk mencegah terjadinya penyimpangan, serta pengawasan represif yang dilakukan setelah kegiatan berlangsung guna menilai dan menindaklanjuti adanya pelanggaran atau ketidaksesuaian.⁵

Dari sisi sumber pengawasan, kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Inspektur Angkutan Udara Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang tergolong ke dalam pengawasan eksternal (*external control*). Hal ini karena Inspektur Angkutan Udara tidak berada dalam struktur organisasi internal objek pengawasan, melainkan merupakan representasi dari pemerintah, dalam hal ini Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Sementara itu, berdasarkan waktu pelaksanaannya, pengawasan yang dilakukan mencakup dua dimensi utama, yakni pengawasan preventif dan pengawasan represif. Pengawasan preventif dilakukan sebelum kegiatan operasional dijalankan oleh pihak penyelenggara. Kegiatan ini meliputi verifikasi dokumen persetujuan terbang, evaluasi kesiapan operasional dalam masa angkutan khusus. Tujuan utama dari pengawasan preventif ini adalah untuk mencegah terjadinya pelanggaran atau ketidaksesuaian dengan ketentuan teknis dan administratif sebelum kegiatan berlangsung. Kemudian pengawasan represif dilakukan setelah operasional dilaksanakan. Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang melakukan evaluasi terhadap berbagai aspek pelaksanaan pelayanan angkutan udara, seperti penanganan keterlambatan keterlambatan (*delay management*) penumpang, pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) penumpang. Pengawasan yang dilakukan oleh Inspektur Angkutan Udara pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang bersifat menyeluruh, mencakup berbagai objek penyelenggaraan angkutan udara, dan dilaksanakan secara sistematis dalam kerangka pengawasan eksternal yang mengandung unsur preventif sekaligus represif.

Hambatan Yang Dihadapai Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang Dalam Menjalankan Pengawasan Penyelenggaraan Angkutan Udara

Adapun hambatan-hambatan dalam melaksanakan kegiatan pengawasan penyelenggaraan angkutan udara dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Keterbatasan Jumlah Inspektur Angkutan Udara

Jumlah Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang berdasarkan Analisis Beban Kerja (ABK) adalah 20 personel, yang mencakup berbagai jenjang fungsional. Namun, hingga tahun 2025, jumlah aktual Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang yang tersedia hanya berjumlah 5 orang. Artinya, terdapat kekurangan sebanyak 15 personel Inspektur Angkutan Udara. Kondisi ini mengakibatkan ketimpangan antara kebutuhan riil dan kapasitas aktual, serta beban kerja yang tidak proporsional bagi Inspektur Angkutan Udara. Akibatnya, frekuensi pengawasan menjadi terbatas dan potensi luputnya pengawasan terhadap aspek-aspek penting menjadi lebih besar.

2. Luasnya Wilayah dan Tingginya Kompleksitas Pengawasan

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang memiliki cakupan wilayah kerja

⁵ Rahmawati Sururama dan Rizki Amalia, *Pengawasan Pemerintahan*, Cendekia Press, Bandung, 2020, hlm. 77-79

yang sangat luas, meliputi 5 (lima) provinsi yaitu Sumatera Barat, Sumatera Selatan, Jambi, Bengkulu, dan Bangka Belitung. Dalam praktiknya, aksesibilitas antar wilayah menjadi hambatan nyata yang secara langsung memengaruhi efektivitas dan efisiensi pelaksanaan pengawasan. Hingga saat ini, belum tersedia rute penerbangan langsung (*direct flight*) yang secara komersil beroperasi dari lokasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang (Sumatera Barat) ke wilayah kerjanya seperti ke Jambi, Bengkulu, dan Palembang. Akibatnya, mobilitas Inspektur Angkutan Udara sering kali harus ditempuh melalui jalur darat dengan waktu perjalanan yang cukup panjang atau transit penerbangan via kota lain seperti Jakarta atau Batam, yang secara kumulatif menguras waktu, tenaga, dan sumber daya logistik. Untuk menuju Jambi, misalnya, dibutuhkan waktu tempuh sekitar 11 jam melalui darat. Sementara perjalanan ke Bengkulu memakan waktu kurang lebih 12 jam, dan ke Palembang dapat mencapai hingga 18 jam perjalanan. Perjalanan darat dengan durasi belasan jam bukan hanya menyita waktu kerja efektif, tetapi juga berdampak pada kondisi fisik dan stamina Inspektur, mengingat Inspektur Angkutan Udara harus segera bekerja sesampainya di lokasi tanpa cukup waktu istirahat.

3. Kendala Anggaran Pengawasan

Keterbatasan anggaran merupakan hambatan signifikan dalam pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan angkutan udara oleh Inspektur Angkutan Udara pada KOBU Wilayah VI Padang. Kebijakan efisiensi anggaran memberikan dampak langsung terhadap kemampuan pelaksanaan pengawasan oleh para Inspektur Angkutan Udara. Biaya perjalanan dinas yang merupakan komponen utama dalam pengawasan lapangan menjadi sangat dibatasi, sehingga berdampak pada berkurangnya frekuensi kunjungan Inspektur ke lokasi objek pengawasan di berbagai daerah dalam wilayah kerja yang sangat luas. Dengan alokasi anggaran yang semakin terbatas, kegiatan pengawasan harus dilakukan dengan lebih selektif dan efisien.

KESIMPULAN

Inspektur Angkutan Udara pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang memiliki kewenangan terbatas hanya sebagai pelaksana teknis dalam melaksanakan pengawasan keselamatan penerbangan khususnya di bidang penyelenggaraan angkutan udara di wilayah kerjanya. Kewenangan Inspektur Angkutan Udara pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang bersifat non-eksekutif. Penjatuhan sanksi administratif merupakan domain kewenangan Direktur Jenderal Perhubungan Udara sebagai otoritas tertinggi dalam bidang pembinaan dan penegakan hukum administratif di sektor transportasi udara. Kewenangan Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang merupakan bentuk kewenangan berdasarkan mandat. Hal ini karena tugas dan tanggung jawab substantif dalam pengawasan keselamatan penerbangan berada pada Direktur Jenderal Perhubungan Udara, dan tidak berpindah secara penuh kepada Inspektur Angkutan Udara sebagai pihak yang menerima mandat. Dengan demikian, segala akibat hukum yang timbul dari tindakan atau keputusan yang dikeluarkan oleh Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang sebagai mandataris, secara hukum tetap menjadi tanggung jawab Direktur Jenderal Perhubungan Udara selaku pemberi mandat.

Pengawasan penyelenggaraan angkutan udara yang dilakukan oleh Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang mencakup inspeksi, pengamatan (*surveillance*), dan pemantauan (*monitoring*) atas objek pengawasan di lima provinsi wilayah kerjanya. Kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Inspektur Angkutan Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang termasuk dalam kategori pengawasan eksternal karena berasal dari luar struktur organisasi objek yang diawasi, dan mencakup pengawasan preventif (sebelum kegiatan berlangsung) serta represif (setelah kegiatan berlangsung).

Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan angkutan udara oleh Inspektur Angkutan

Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang dihadapkan pada sejumlah hambatan yang berdampak pada efektivitas tugas pengawasan. Hambatan tersebut mencakup: (1) keterbatasan jumlah personel Inspektur yang jauh dari kebutuhan ideal berdasarkan analisis beban kerja (ABK); (2) luasnya wilayah kerja yang meliputi lima provinsi tanpa dukungan rute penerbangan langsung (direct flight), sehingga menghambat mobilitas dan efisiensi pelaksanaan pengawasan; (3) keterbatasan anggaran pengawasan karena kebijakan efisiensi, mengakibatkan pembatasan perjalanan dinas dan turunnya frekuensi pengawasan.

REFRENSI

- Ade Kokasih (*et.al*), *Dinamika Hukum Administrasi Indonesia*, Penerbit Vanda, Bengkulu, 2017.
- Asep Luqman Hakim Dan Raden Fatchlul Hilal, Analisis Peranan Inspektur Angkutan Udara Otoritas Bandar Udara Wilayah 1 Kelas Utama Terhadap Pelaksanaan Pengawasan Standar Pelayanan Minimal Penumpang Angkutan Udara PT. Citilink Indonesia Di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta, *Jurnal Flight Attendant Kedirgantaraan* Vol 4 No 1 (2022):
- Jimly Asshidiqie, *Perkembangan dan Konsolidasi Lembaga Negara*, Sinar Grafika, Jakarta, 2010.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 17 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pengawasan dan Tindak Lanjut Laporan Hasil Pengawasan Penyelenggaraan Angkutan Udara.
- Meliana Nur, *Tarif Pesawat Terbang Datang Dari Mana?*, PT. Litera Media Tama, Malang, 2021.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 459 Tahun 2015 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan;
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 33 Tahun 2023 tentang Petunjuk Teknis Jabatan Fungsional Inspektur Angkutan Udara dan Jabatan Fungsional Asisten Inspektur Angkutan Udara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2015 tentang Program Kreteria, Tugas dan Wewenang Inspektur Penerbangan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional.
- Rahmawati Sururama dan Rizki Amalia, *Pengawasan Pemerintahan*, Cendekia Press, Bandung, 2020.
- S.F. Marbun, *Hukum Administrasi Negara I*, FH UII Pres, Yogyakarta, 2018.
- Siti Saphira Evani Hasibuan Dan Andi Syaputra, Analisis Peranan Inspektur Angkutan Udara Otoritas Bandar Udara Wilayah Ii Terhadap Delay Management Di Bandar Udara Internasional Kualanamu Sumatera Utara, *Ground Handling Dirgantara*, Vol 5 No 01 (2023).
- Undang-Undang No 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
- Widya Mahesuri dan Kifni Yudianto, Analisis Peran Inspektur Angkutan Udara Otoritas Bandar Udara Dalam Rangka Inspeksi Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan Angkutan Udara Niaga Berjadwal Di Bandar Udara Internasional Kualanamu

Medan, *Ground Handling Dirgantara*, Vol 5 No 1 (2023)