



KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN



RENCANA STRATEGIS TAHUN 2020-2024



KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena hanya atas karunia-Nya penyusunan Dokumen Rencana Strategis (Renstra) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2020-2024 dapat terselesaikan.

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan, akuntabel dan berorientasi pada hasil, maka telah disusun Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang merupakan dokumen berisi informasi tentang VISI, MISI, TUJUAN, SASARAN dan STRATEGI (cara mencapai tujuan dan sasaran) yang meliputi kebijakan, program kegiatan yang realistis dengan mengantisipasi perkembangan masa depan.

Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV ini merupakan suatu gambaran hasil dari suatu proses sistematis yang berkelanjutan dari pembuatan keputusan mengenai arah strategis organisasi dengan memanfaatkan sebanyak-banyaknya bahan masukan melalui umpan balik yang terorganisir dan sistematis. Perencanaan strategis merupakan integrasi antara sumber daya yang ada agar mampu menjawab tuntutan perkembangan strategis nasional dan global yang berorientasi pada hasil yang ingin dicapai selama kurun waktu 1 hingga 5 tahun dengan memperhitungkan potensi, peluang dan kendala yang ada atau yang mungkin timbul.

Kami menyadari dalam penyusunan dokumen Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV ini masih kurang sempurna, untuk itu kami mengharapkan tanggapan dan kritik serta saran dari instansi yang memerlukan bagi perbaikan penyusunan dokumen Rencana Strategis di masa mendatang.

Badung, Juni 2021

**KEPALA KANTOR OTORITAS
BANDAR UDARA WILAYAH IV**
Pelaksana Tugas



NOVIANSYAH
Pembina (IV/a)

NIP. 19651112 199403 1 001

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iv
DAFTAR GAMBAR.....	vi
 BAB I PENDAHULUAN	
1.1 KONDISI UMUM.....	I-1
1.1.1 Capaian Indikator Kinerja Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019	I-10
1.1.2 Capaian Kinerja Fisik Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019	I-42
1.1.3 Realisasi Keuangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019	I-49
1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN	I-53
1.2.1 Lingkungan Strategis	I-53
1.2.2 Potensi	I-57
1.2.3 Permasalahan	I-65
 BAB II VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV	
2.1 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL TAHUN 2020-2024	II-76
2.2 AGENDA PEMBANGUNAN NASIONAL TAHUN 2020-2024	II-77
2.3 KONSEP VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2020-2024	II-80
2.4 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN DITJEN PERHUBUNGAN UDARA.....	II-84
2.5 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV TAHUN 2020-2024	II-88
 BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV	
3.1. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	III-92
3.2. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DITJEN PERHUBUNGAN UDARA	III-102
3.3. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV....	III-106
3.4. ARAH KEBIJAKAN PENGAWASAN KESELAMATAN PENERBANGAN DI BANDAR UDARA	III-120
3.4.1 ARAH KEBIJAKAN PENGAWASAN KESELAMATAN OPERASI BANDAR UDARA.....	III-120
3.4.2 RENCANA PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT BANDAR UDARA (<i>AIRPORT EMERGENCY PLAN</i>) DAN PERTOLONGAN KECELAKAAN PENERBANGAN DAN PEMADAM KEBAKARAN (PKP-PK).....	III-132
3.4.3 ARAH KEBIJAKAN PENGAWASAN NAVIGASI PENERBANGAN DI BANDAR UDARA.	III-138
3.4.4 ARAH KEBIJAKAN PENGAWASAN SEKSI ANGKUTAN UDARA.....	III-143
3.4.5 ARAH KEBIJAKAAN PENGAWASAN SEKSI KELAIKUDARAAN DAN PENGOPERASIAN BANDAR UDARA.....	III-148

3.4.6 ARAH KEBIJAKAN PENGAWASAN KEAMANAN PENERBANGAN DI BANDAR UDARA	III-151
3.5 KERANGKA REGULASI	III-159
3.6 KERANGKA KELEMBAGAAN	III-163
3.6.1 KELEMBAGAAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV SAAT INI.....	III-163
3.6.2 PENATAAN ORGANISASI KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA	III-166
3.6.3 PERUBAHAN STRUKTUR ORGANISASI KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA.....	III-167
BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN.....	IV-170
4.1 TARGET KINERJA KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV TAHUN 2020-2024	IV-170
4.2 KERANGKA PENDANAAN	IV-175
BAB V PENUTUP	V-181
LAMPIRAN I Matriks Indikator Kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2020-2024	
LAMPIRAN II Matriks Kerangka Pendanaan Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2020-2024	
LAMPIRAN III Matriks Kebutuhan SDM Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2020-2024	

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015 – 2016.....	I – 10
Tabel 1.2	Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2017	I – 15
Tabel 1.3	Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2018 – 2019.....	I – 17
Tabel 1.4	Komposisi Pegawai Negeri Sipil Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Berdasarkan Tingkat Pendidikan Tahun 2015 - 2019.....	I - 43
Tabel 1.5	Komposisi Pegawai Negeri Sipil Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Berdasarkan Golongan Tahun 2015 - 2019.....	I - 44
Tabel 1.6	Komposisi Jabatan Inspektur Penerbangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Berdasarkan Tingkat Pendidikan Tahun 2015 - 2019...	I - 44
Tabel 1.7	Komposisi Jabatan Administratif Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015 - 2019	I - 45
Tabel 1.8	Perbandingan Pagu Alokasi Renstra dengan Pagu Alokasi Anggarab (DIPA) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015 - 2019	I - 50
Tabel 1.9	Alokasi dan Realisasi Anggaran Kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015 - 2019	I - 51
Tabel 1.10	Perkembangan Alokasi Anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015 - 2019	I - 52
Tabel 1.11	Perkembangan Relisasi Anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Berdasarkan Tingkat Pendidikan Tahun 2015 - 2019	I - 53
Tabel 1.12	Kebutuhan Pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	I - 73
Tabel 2.1	Tujuan dan Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 - 2024.....	II - 83
Tabel 2.2	Tujuan dan Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Utama (IKU) Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020 - 2024	II - 87
Tabel 2.3	Tujuan, Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2020 - 2024.....	II - 90
Tabel 3.1	Sasaran Strategis, Arah Kebijakan dan Strategi Rencana Kementerian Perhubungan 2020 - 2024	III - 93
Tabel 3.2	Sasaran Strategis, Arah Kebijakan dan Strategi Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020 - 2024.....	III - 103

Tabel 3.3	Sasaran Strategis, Arah Kebijakan dan Strategi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2020 - 2024.....	III - 108
Tabel 3.4	Kebutuhan Pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2020 - 2024.....	III - 169
Tabel 4.1	Rumusan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2020 - 2024.....	IV - 171
Tabel 4.2	Kebutuhan Alokasi Pendanaan Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2020 - 2024...	IV - 178

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Alur Pikir Penyusunan Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV
Tahun 2020 – 2024..... I – 9

Gambar 1.2 Perbandingan Pagu Alokasi dan Realisasi Anggaran Kantor Otoritas
Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015 - 2019 I – 51

Gambar 3.1 Struktur Organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV III – 163

Gambar 3.2 Struktur Organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV
dalam Draft Revisi PM Nomor 41 Tahun 2011..... III – 168

Bab I

Pendahuluan

1.1 KONDISI UMUM

Transportasi udara sebagai salah satu sub sektor transportasi yang sangat penting untuk dikembangkan potensi dan peranannya agar lebih efektif dan efisien. Perkembangan sub sektor transportasi udara berpengaruh besar terhadap kondisi perekonomian nasional, mengingat peranannya dalam kegiatan distribusi barang dan jasa serta pergerakan manusia. Untuk itulah, perlu diupayakan ketersediaan infrastruktur dan kualitas yang memadai melalui pembangunan dan pemeliharaan prasarana dan sarana transportasi udara yang berkelanjutan. Ketersediaan infrastruktur sebagai barang publik, perlu disediakan oleh pemerintah sebagai usaha untuk mendorong pemerataan dan percepatan pembangunan serta melayani kebutuhan masyarakat sehingga terciptanya harga yang terjangkau serta membuka akses terhadap daerah tertinggal, daerah perbatasan serta daerah rawan bencana.

Transportasi udara memiliki karakteristik khusus berupa keunggulan kecepatan dibandingkan moda transportasi lainnya. Namun transportasi udara merupakan sub sektor transportasi yang sarat dengan aturan internasional, oleh karena itu perlu dikelola sesuai standar keselamatan penerbangan internasional. Perlu juga dijamin interkoneksi antara transportasi udara dengan moda transportasi lainnya. Juga diperlukan adanya jaminan keselamatan penerbangan di wilayah udara Indonesia. Jaminan tersebut diwujudkan melalui kerjasama yang baik antara lembaga pemerintah sebagai pemegang otoritas pengelola transportasi udara bersama operator bandara dan perusahaan penerbangan serta pemenuhan standar keselamatan penerbangan internasional yang telah ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*). Hal tersebut sehingga penerbangan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah. Kementerian Perhubungan sesuai dengan tugas dan fungsinya sebagai regulator di bidang transportasi melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menugaskan untuk merumuskan serta

melaksanakan kebijakan dan standarisasi teknis di bidang perhubungan udara, dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai regulator di bidang penerbangan berkomitmen menjalankan fungsinya secara konsisten sebagai regulator termasuk diantaranya fungsi pembinaan (pengaturan, pengendalian dan pengawasan).

Visi Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005 - 2025 secara garis besar memberikan pedoman dan arah pembangunan untuk periode 20 tahun ke depan dan menjadi acuan setiap tahap Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) yang berkesinambungan dan berkelanjutan. Adapun visi pembangunan nasional 2005-2025 adalah "Indonesia yang Mandiri, Maju, Adil dan Makmur". Berlandaskan pelaksanaan, pencapaian, dan sebagai keberlanjutan RPJM ke-3 (2015-2019), RPJM ke-4 (2020-2024) ditujukan untuk mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur melalui percepatan pembangunan di berbagai bidang dengan menekankan terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh SDM berkualitas dan berdaya saing. Di sektor transportasi nasional, prioritas pembangunan transportasi diarahkan pada "terselenggaranya jaringan transportasi yang andal bagi seluruh masyarakat yang menjangkau seluruh wilayah NKRI".

Mendasari Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional dan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024, Kementerian Perhubungan telah menyusun Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 sebagaimana telah ditetapkan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 yang merupakan dokumen perencanaan yang berisi program-program pembangunan dalam jangka waktu 5 (lima) tahun, baik program pembangunan yang ditangani langsung oleh Kementerian maupun program pembangunan yang dilakukan melalui pelibatan masyarakat, maupun Pemerintah Provinsi/Kabupaten/Kota. Untuk itulah, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai unit kerja eselon 1 dari Kementerian Perhubungan perlu memiliki konsistensi untuk meningkatkan efektifitas pelaksanaan Renstra Kementerian Perhubungan yang disusun dalam rangka menjaga kesinambungan pembangunan nasional subsektor perhubungan udara serta sebagai arahan dan pedoman pelaksanaan

penyelenggaraan transportasi udara bagi seluruh unit kerja dan stakeholder penerbangan Indonesia.

Kantor Otoritas Bandar Udara yang merupakan Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang melaksanakan fungsi pengendalian dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara yang menjadi wilayah kerjanya dibentuk dalam upaya memberikan jaminan keselamatan penerbangan ditempuh melalui peningkatan pengawasan dan pembinaan keselamatan, keamanan dan pelayanan bagi setiap kegiatan dan operator jasa transportasi udara.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Tugas pokok dari Kantor Otoritas Bandar Udara adalah melakukan fungsi pengendalian dan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan. Perlu ditegaskan bahwa kewenangan Kantor Otoritas Bandar Udara jangan diartikan hanya melakukan pengawasan pada kegiatan penyelenggaraan bandar udara tetapi perlu dipahami bahwa kewenangan Kantor Otoritas Bandar Udara berdasarkan definisi yang diberikan oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yaitu meliputi keseluruhan kegiatan penerbangan.

Sebagai upaya penguatan Kantor Otoritas Bandar Udara dalam rangka mengoptimalkan fungsi pengendalian dan pengawasan di wilayah kerjanya melalui kerangka regulasi yaitu penerbitan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 22 Tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian dan Pengawasan Oleh Kantor Otoritas Bandar Udara dan ditindaklanjuti dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 59 Tahun 2015 tentang Kriteria, Tugas dan Wewenang Inspektur Penerbangan serta Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP. 459 Tahun 2015 mengenai Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara

Inspektur Penerbangan sebagai ujung tombak pelaksanaan fungsi pengendalian dan pengawasan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara, berperan besar dalam menentukan tingkat keberhasilan pelaksanaan tugasnya. Oleh karena itu peningkatan kompetensi serta pemenuhan jumlah SDM Inspektur Penerbangan pada Kantor Otoritas Bandar Udara merupakan prioritas utama yang harus dilaksanakan oleh Kantor Pusat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 saat ini telah ditetapkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024. Renstra Kementerian Perhubungan tersebut disusun berdasarkan arahan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024 dan merupakan kesinambungan dari Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang merupakan bagian dari Kementerian Perhubungan secara paralel juga menyusun konsep Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020-2024 yang telah ditetapkan dengan SKEP Dirjen Perhubungan Udara Nomor : KP 13 Tahun 2021 tentang Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020-2024, diharapkan Renstra ini dapat menjadi referensi dalam penyusunan Renstra bagi unit eselon II di bawahnya termasuk Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2020-2024.

Sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), pada Pasal 3 bahwa :

(1) Penyelenggaraan SAKIP pada Kementerian Negara/Lembaga dilaksanakan oleh entitas Akuntabilitas Kinerja secara berjenjang dengan tingkatan sebagai berikut:

- a. Entitas Akuntabilitas Kinerja Satuan Kerja;
- b. Entitas Akuntabilitas Kinerja Unit Organisasi; dan
- c. Entitas Akuntabilitas Kinerja Kementerian Negara/Lembaga.

(2) Kementerian Negara/Lembaga yang memiliki instansi vertikal di daerah menetapkan entitas selaku koordinator penyusunan Laporan Kinerja satuan kerja di wilayah yang bersangkutan.

Entitas Akuntabilitas Kinerja Satuan Kerja adalah unit instansi pemerintah pusat selaku kuasa pengguna anggaran yang melakukan kegiatan pencatatan, pengolahan, dan pelaporan data Kinerja.

Entitas Akuntabilitas Kinerja Unit Organisasi adalah unit instansi pemerintah pusat yang melakukan pencatatan, pengolahan, pengikhtisaran, dan pelaporan data kinerja tingkat eselon 1.

Entitas Akuntabilitas Kinerja Kementerian Negara/Lembaga adalah unit kerja kementerian negara/lembaga yang melakukan pencatatan, pengolahan, pengikhtisaran, dan pelaporan data Kinerja tingkat kementerian negara/lembaga.

Oleh karena itu, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV selaku entitas akuntabilitas kinerja unit organisasi juga berkewajiban untuk menyusun Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV.

Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2020-2024 mengacu pada Renstra Ditjen Perhubungan Udara 2020-2024, yang menjadi acuan bagi setiap bagian di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam melaksanakan tupoksinya untuk mencapai tujuan organisasi.

Renstra yang disusun, harus juga memperhatikan perkembangan lingkungan strategis, khususnya sistem tata pemerintahan yang baik (*Good Governance*) dan reformasi birokrasi, menuntut penyelenggaraan pemerintahan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peranan sektor swasta serta adanya persaingan usaha, perlindungan konsumen, ketentuan internasional yang disesuaikan dengan kepentingan nasional, akuntabilitas penyelenggaraan negara, dan otonomi daerah.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara memuat berbagai perubahan mendasar dalam pendekatan penyusunan anggaran. Perubahan tersebut meliputi aspek-aspek penerapan pendekatan penganggaran dengan perspektif jangka menengah (*Medium Term Expenditure Framework/MTEF*), penerapan penganggaran secara

terpadu (*unified budget*), dan penerapan penganggaran berdasarkan kinerja (*performance based budgeting*). Adanya perubahan tersebut diharapkan akan lebih menjamin peningkatan keterkaitan antara proses perencanaan dan penganggaran. Sebagai tindak lanjut dari UU Nomor 17 Tahun 2003, telah diterbitkan PP Nomor 20 Tahun 2004 tentang Rencana Kerja Pemerintah (RKP) dan PP Nomor 21 Tahun 2004 tentang Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA–KL). Kedua Peraturan Pemerintah tersebut menyebutkan bahwa rencana kerja kementerian negara/lembaga periode 1 (satu) tahun yang dituangkan dalam RKA–KL merupakan penjabaran dari RKP dan Renstra–KL. Sehingga, peranan Renstra–KL menjadi sangat penting sebagai pedoman dalam penyusunan dokumen Rencana Kerja Kementerian Negara/Lembaga (Renja–KL) dan (RKA–KL) dimana saat ini anggaran pembangunan disusun berdasarkan penganggaran terpadu (*unified budget*) menurut klasifikasi organisasi, fungsi dan jenis belanja serta penyusunan program kerja yang berkesinambungan (*sustainable program*) yang berbasis kinerja.

Maksud dan Tujuan

Maksud penyusunan Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV adalah untuk memberikan gambaran tentang visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, dan program serta kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV selama kurun waktu 2020-2024.

Tujuan penyusunan Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV adalah untuk memberikan pedoman bagi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya khususnya dalam melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara di lingkungan bandara wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV selama kurun waktu 2020-2024.

Landasan Hukum

Dokumen ini dilandasi berbagai peraturan perundangan yang berlaku, yaitu :

1. UU Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional,
2. UU Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 – 2025,

3. PP Nomor 21 Tahun 2004 tentang Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/ Lembaga,
4. PP Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional,
5. Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024
6. Perpres Nomor 9 Tahun 2005 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Negara Republik Indonesia sebagaimana telah diubah dengan Perpres Nomor 94 Tahun 2006,
7. Perpres Nomor 10 Tahun 2005 tentang Unit Organisasi dan Tugas Eselon I Kementerian Republik Indonesia sebagaimana telah diubah dengan Perpres Nomor 17 Tahun 2007,
8. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas Nomor 5 Tahun 2019 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian / Lembaga (Renstra K/L) Tahun 2020 - 2024
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Departemen Perhubungan Tahun 2005 – 2025,
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 31 Tahun 2006 tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Departemen Perhubungan,
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;
12. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024.
13. Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor : KP 13 Tahun 2021 tentang Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Perhubungan Udara Tahun 2020-2024;
14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara;
15. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP. 459 Tahun 2015 mengenai Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara;
16. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 22 Tahun 2015 Tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian dan Pengawasan Oleh Kantor Otoritas Bandar Udara.

Ruang Lingkup

Ruang lingkup Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV meliputi hal-hal sebagai berikut :

1. Jangkauan Waktu :

Kurun waktu Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV adalah Tahun 2020-2024.

2. Substansi :

Substansi Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV meliputi evaluasi pencapaian Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2015-2019, Organisasi, Visi dan Misi, Tujuan, Sasaran dan Strategi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang selanjutnya dijabarkan ke dalam arah kebijakan dan program secara rinci dan terukur sebagai penjabaran Tugas Pokok dan Fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV.

3. Pembiayaan

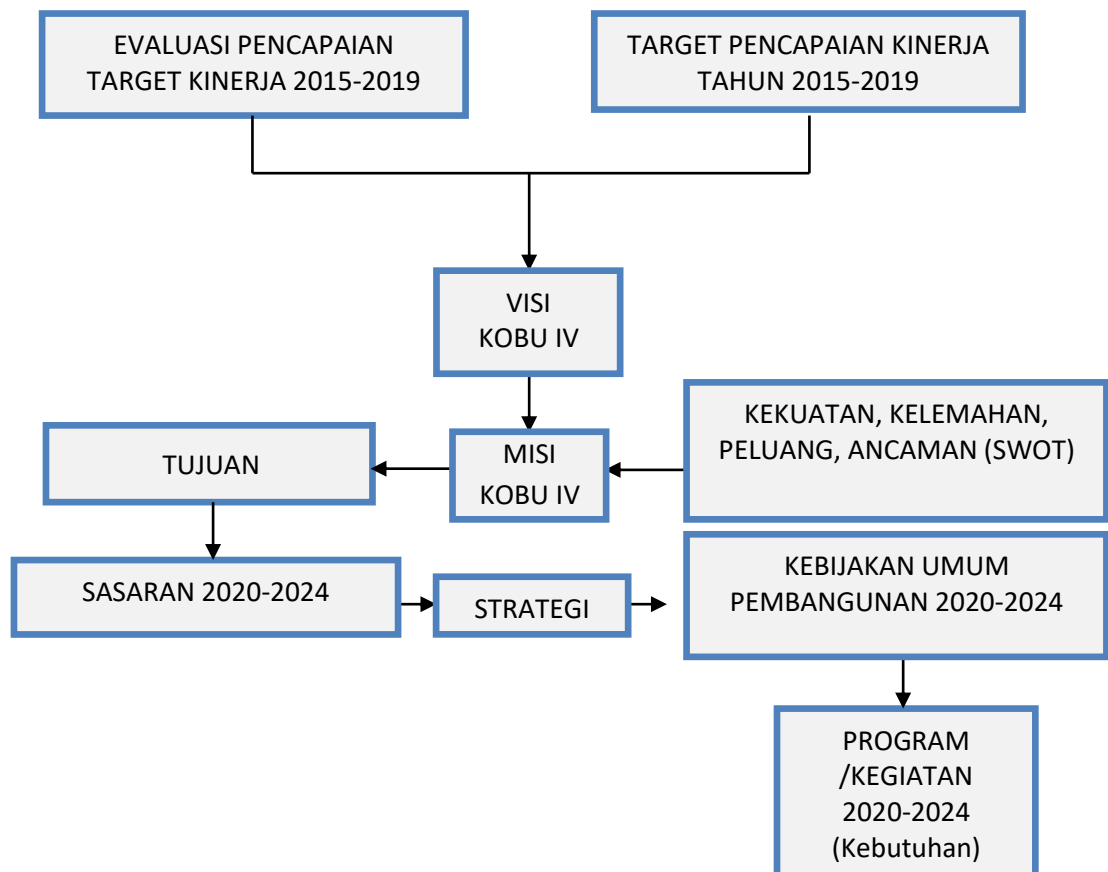
Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2020-2024 ini merupakan acuan dalam penyusunan anggaran tahunan berbasis kinerja yang dimulai pada tahun 2020. Khusus untuk tahun 2020, program dan kegiatan masih mengikuti Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2015-2019. Untuk kegiatan tahun 2020 akan disesuaikan dengan Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2020-2024. Pembiayaan kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV merupakan integrasi dari pembiayaan rutin dan pembangunan yang terdiri dari belanja pegawai, belanja barang, dan belanja modal. Belanja pegawai dan belanja barang dirinci menjadi belanja mengikat dan tidak mengikat, sedangkan belanja modal terdiri dari rupiah murni dan PNB

Kerangka Pikir

Proses penyusunan Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2020-2024 diawali dengan melakukan evaluasi terhadap capaian target Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV selama kurun waktu 2015-2019. Sejalan dengan itu, sesuai dengan pengaruh lingkungan strategis yang terkait, baik internal maupun eksternal serta baik langsung maupun tidak langsung terhadap tugas pokok dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV. Pengaruh strategis internal akan diformulasikan dalam bentuk

kekuatan dan kelemahan, sedangkan pengaruh strategis eksternal akan diformulasikan dalam bentuk peluang dan ancaman yang akan menggambarkan potensi dan permasalahan yang akan dihadapi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV lima tahun ke depan.

Dalam rangka memperjelas arah tugas pokok dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, akan dirumuskan Visi yang dijabarkan lanjut ke dalam Misi baik internal maupun eksternal Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV. Berdasarkan visi dan misi tersebut, selanjutnya diformulasikan tujuan, sasaran, strategi dan arah kebijakan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV. Bagan alur pikir penyusunan Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2020-2024 disampaikan pada diagram 1-1 sebagai berikut :



Gambar 1.1

Alur Pikir Penyusunan Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV
Tahun 2020-2024

1.1.1 Capaian Target Kinerja Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019

Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan pelaksanaan program sesuai dengan tujuan dan sasaran strategis yang telah ditetapkan dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV. Pengukuran kinerja dimaksud merupakan hasil dari suatu penilaian yang didasarkan pada Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang telah ditetapkan dan akan dicapai dalam periode Rencana Strategis (Renstra).

Berdasarkan hasil pengukuran kinerja yang telah dituangkan ke dalam dokumen LAKIP Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019, gambaran terhadap pencapaian kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Secara garis besar hasil capaian sampai dengan tahun 2019 adalah sebagai berikut:

Tabel 1.1
Capaian Indikator Kinerja Kegiatan
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2016

NO	SASARAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	PENCAPAIAN TARGET				
					Target	2015		2016	
					2015-2019	Target	Realisasi	Target	Realisasi
1	Menurunnya angka kecelakaan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	1)	Jumlah laporan pengawasan terhadap keamanan penerbangan	Laporan	148	24	30	28	95
		2)	Prosentase laporan pengawasan terhadap kemandirian penerbangan yang ditindaklanjuti	%	95	30	100	80	85
		3)	Jumlah laporan pengawasan terhadap pesawat udara	Laporan	150	20	34	25	46
		4)	Prosentase laporan pengawasan terhadap	%	60	30	61	35	31

NO	SASARAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	PENCAPAIAN TARGET				
					Target	2015		2016	
					2015-2019	Target	Realisasi	Target	Realisasi
			pesawat udara yang ditindaklanjuti						
		5)	Jumlah laporan pemantauan kejadian (RTB/RTA/Diversion)	Laporan	52	12	40	10	46
		6)	Jumlah laporan pengawasan terhadap kegiatan pelayanan navigasi penerbangan	Laporan	90	12	12	18	47
		7)	Prosentase laporan pengawasan terhadap kegiatan pelayanan navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti	%	35	20	7.4	20	26
		8)	Jumlah laporan pengawasan terhadap obstacle	Laporan	102	15	16	17	13
		9)	Prosentase laporan pengawasan terhadap obstacle yang ditindaklanjuti	%	45	7	18	20	41
		10)	Jumlah laporan pengawasan terhadap pemenuhan standar sertifikasi bidang navigasi penerbangan	Laporan	97	14	14	18	13
		11)	Prosentase laporan pengawasan terhadap pemenuhan standar bidang navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti	%	35	30	100	20	41

NO	SASARAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	PENCAPAIAN TARGET				
					Target	2015		2016	
					2015-2019	Target	Realisasi	Target	Realisasi
		12)	Jumlah laporan pengawasan terhadap bandar udara yang bersertifikat / register	Laporan	171	20	31	31	19
		13)	Prosentase laporan pengawasan terhadap bandar udara yang bersertifikat / register yang ditindaklanjuti	%	40	20	25	25	27
2	Menurunnya tingkat gangguan keamanan transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	14)	Jumlah pengawasan terhadap dokumen penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan (Contingency Plan)	Laporan	116	16	30	25	33
3	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	15)	Jumlah laporan monitoring implementasi persetujuan ijin rute penerbangan ke dan dari bandar udara	Laporan	200	30	35	35	35
		16)	Jumlah laporan pengawasan terhadap terpenuhinya standar kegiatan jasa terkait bandar udara	Laporan	64	10	12	12	35
		17)	Prosentase laporan pengawasan terhadap terpenuhinya standar kegiatan jasa terkait	%	35	20	25	25	29

NO	SASARAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	PENCAPAIAN TARGET				
					Target	2015		2016	
					2015-2019	Target	Realisasi	Target	Realisasi
			bandar udara yang ditindaklanjuti						
		18)	Jumlah laporan monitoring pelayanan kegiatan angkutan udara	Laporan	73	8	12	12	12
		19)	Prosentase laporan monitoring pelayanan kegiatan angkutan udara yang ditindaklanjuti	%	55	30	42	42	81
		20)	Jumlah laporan pengawasan terhadap pelaksanaan Flight Approval (FA)	Laporan	185	30	35	35	35
		21)	Jumlah laporan pengawasan terhadap pelaksanaan ijin rute	Laporan	185	30	35	35	35
		22)	Jumlah laporan pengawasan terhadap implementasi tarif angkutan udara	Laporan	185	30	35	35	35
4	Meningkatnya kompetensi SDM transportasi udara di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	23)	Jumlah personil berlisensi / sertifikat kompetensi yang dimiliki oleh pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara	Orang	94	86	88	88	99
		24)	Jumlah pegawai yang menjadi inspektur penerbangan	Orang	55	46	40	48	43
5	Meningkatnya kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	25)	Tingkat penyerapan anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara	%	87	87	68.48	89	86.73

NO	SASARAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	PENCAPAIAN TARGET				
					Target	2015		2016	
					2015-2019	Target	Realisasi	Target	Realisasi
	dalam mewujudkan good governance	26)	Nilai aset Kantor Otoritas Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	Rupiah	343,369,578,555	369,578,555	4,608,601,846	4,500,000,000	5,754,429,050
6	Menurunnya emisi gas buang moda transportasi udara	27)	Jumlah pengukuran emisi gas buang CO2 pada kendaraan operasional sisi udara	Laporan	39	3	4	6	1
		28)	Jumlah laporan pengawasan pengelolaan lingkungan hidup Bandar Udara	Laporan	39	3	4	6	4
7	Meningkatnya layanan transportasi udara di perbatasan negara, pulau terluar dan wilayah non komersial lainnya	29)	Jumlah laporan pengawasan implementasi pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara	Laporan	27	2	2	3	2
		30)	Prosentase temuan hasil pengawasan pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara	%	60	50	50	55	100

Sumber : LAKIP Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2015-2016

Tabel 1.2
Capaian Indikator Kinerja Kegiatan
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2017

NO	SASARAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	PENCAPAIAN TARGET			
				2017		%	
				Target	Realisasi		
1	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	1	Rasio Laporan Pengawasan terhadap Keamanan Penerbangan yang ditindaklanjuti	Rasio	0.9	0.95	106
		2	Rasio Laporan Pengawasan terhadap Pelayanan Darurat yang ditindaklanjuti	Rasio	0.5	0.36	71
		3	Rasio Laporan Pengawasan terhadap Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara yang ditindaklanjuti	Rasio	0.9	0.83	93
		4	Rasio Laporan Pengawasan terhadap pemenuhan standard kegiatan pelayanan navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti	Rasio	0.9	1	111
		5	Rasio Laporan Pengawasan terhadap pelayanan dan pengoperasian bandar udara yang ditindaklanjuti	Rasio	0.8	0.97	121
		6	Jumlah Kegiatan Pengendalian terhadap fasilitas/peralatan dan pengoperasian bandar udara	Kegiatan	55	55	100
2	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi	7	Rasio Laporan Pengawasan Kegiatan Angkutan Udara yang ditindaklanjuti	Rasio	0.9	1	111
		8	Rasio Laporan Pengawasan Standar Pelayanan Pengguna	Rasio	0.5	0.32	64

NO	SASARAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	PENCAPAIAN TARGET			
				2017		%	
				Target	Realisasi		
			Jasa Bandar Udara yang ditindaklanjuti				
		9	Rasio Laporan Pengawasan Pelayanan Angkutan Udara yang ditindaklanjuti	Rasio	0.8	0.8	100
3	Tersedianya SDM Transportasi udara yang kompeten dan profesional di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	10	Rasio Pemenuhan jumlah Kebutuhan Inspektur Penerbangan	Rasio	0.5	0.5	100
		11	Rasio Pemenuhan ITS bagi Inspektur Penerbangan	Rasio	0.5	0.43	86
4	Terwujudnya good governance dan clean governance di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara	12	Tingkat penyerapan anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara	%	90	89.75	100
		13	Nilai aset Kantor Otoritas Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	Rupiah	14,500,000,000	9,387,993,195	65
5	Meningkatnya layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan terpencil	14	Rasio laporan pengawasan implementasi pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara yang ditindaklanjuti	Rasio	0.9	1	111

Sumber : LAKIP Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2017

Tabel 1.3
Capaian Indikator Kinerja Kegiatan
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2018-2019

NO	SASARAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	PENCAPAIAN TARGET					
				2018			2019		
				Target	Realisasi	%	Target	Realisasi	%
1	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	1 Rasio Laporan Pengawasan terhadap Keamanan Penerbangan yang ditindaklanjuti	Rasio	0.9	0.87	96.67	0.6	0.96	159.31
		2 Rasio Laporan Pengawasan terhadap Pelayanan Darurat yang ditindaklanjuti	Rasio	0.6	0.57	94.44	0.6	0.72	120
		3 Rasio Laporan Pengawasan terhadap Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara yang ditindaklanjuti	Rasio	0.9	0.87	96.30	0.8	0.98	122.22
		4 Rasio Laporan Pengawasan terhadap pemenuhan standard kegiatan pelayanan navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti	Rasio	0.9	0.87	96.30	0.6	1	166.67

NO	SASARAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	PENCAPAIAN TARGET					
				2018			2019		
				Target	Realisasi	%	Target	Realisasi	%
		5 Rasio Laporan Pengawasan terhadap pelayanan dan pengoperasian bandar udara yang ditindaklanjuti	Rasio	0.9	0.83	92.59	0.6	0.76	126.98
2	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi	6 Rasio Kegiatan Pengendalian terhadap fasilitas/peralatan dan pengoperasian bandar udara	Rasio	0.9	0.98	109.26	0.8	0.97	121.43
		7 Rasio Laporan Pengawasan Kegiatan Angkutan Udara yang ditindaklanjuti	Rasio	0.9	0.87	96.30	0.6	0.55	90.91
		8 Rasio Laporan Pengawasan Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara yang ditindaklanjuti	Rasio	0.7	0.67	95.24	0.7	1.08	154.76
3	Tersedianya SDM Transportasi udara yang kompeten dan profesional di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	9 Rasio Pemenuhan Kompetensi bagi Inspektur Penerbangan	Rasio	0.5	0.41	81.54	0.5	0.48	95.15

NO	SASARAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATU AN	PENCAPAIAN TARGET					
					2018			2019		
					Target	Realisasi	%	Target	Realisasi	%
4	Terwujudnya good governance dan clean governance di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara	10	Tingkat penyerapan anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara	%	91	94.70	104.06	93	96.36	103.61
		11	Nilai aset Kantor Otoritas Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	Rupiah	73,000,000,000	129,749,435,468	177.74	119,500,000,000	127,743,060,793	106.90
5	Meningkatnya layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan terpencil	14	Rasio laporan pengawasan implementasi pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara yang ditindaklanjuti	Rasio	0.7	0.67	95.71	0.7	0.67	95.71

Sumber : LAKIP Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2018-2019

A. Capaian Peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara

1. Untuk meningkatkan keamanan penerbangan dan pelayanan darurat terutama diwilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV telah dilakukan kegiatan pengawasan antara lain inspeksi, test, monitoring, corrective action plan, Audit bersama Direktorat Keamanan dan juga evaluasi pada wilayah kerja Bali, NTT dan NTB sebanyak :

- Tahun 2019 melakukan 65 Kegiatan dari target sebanyak 68 kegiatan.
- Tahun 2018 melakukan 26 Kegiatan dari target sebanyak 30 kegiatan.
- Tahun 2017 melakukan 22 Kegiatan dari target sebanyak 30 kegiatan.
- Tahun 2016 terdapat 95 Laporan Pengawasan.
- Tahun 2015 terdapat 30 Laporan Pengawasan.

Dan juga pengawasan terhadap dokumen penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan (*Contingency Plan*)

Untuk kegiatan Pengendalian terhadap keamanan penerbangan Kantor Otoritas Bandar Udara telah melakukan kegiatan Bimbingan Teknis, Workshop serta Seminar dalam rangka meningkatkan wawasan, pembaharuan mengenai perubahan peraturan penerbangan dan peningkatan skill personil stakeholder maupun pengguna jasa penerbangan.

2. Pengawasan terhadap Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara antara lain telah dilakukan kegiatan rampcheck dan surveillance terhadap pesawat udara sebanyak:
 - Tahun 2019 telah melakukan 44 Kegiatan dari target sebanyak 45 kegiatan.
 - Tahun 2018 telah melakukan 26 Kegiatan dari target sebanyak 30 kegiatan.
 - Tahun 2017 telah melakukan 24 Kegiatan dari target sebanyak 30 kegiatan.
 - Tahun 2016 terdapat 46 Laporan Pengawasan dari target sebanyak 30 Laporan.
 - Tahun 2015 terdapat 34 Laporan Pengawasan dari target sebanyak 20 Laporan

pengawasan meliputi kegiatan pemeriksaan terhadap lisensi cabin crew sebanyak, pemenuhan standard pendidikan terhadap Lembaga penerbangan dan juga pengawasan berkala terhadap C of A.
3. Dalam rangka Pengawasan terhadap pemenuhan standard kegiatan pelayanan navigasi penerbangan pengawasan dilakukan dengan melakukan kegiatan untuk memverifikasi kesiapan pelayanan navigasi oleh perum LPNPI (Airnav) di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV
 - Tahun 2019 telah melakukan 44 Kegiatan dari target sebanyak 44 kegiatan.
 - Tahun 2018 telah melakukan 26 Kegiatan dari target sebanyak 30 kegiatan.
 - Tahun 2017 telah melakukan 30 Kegiatan dari target sebanyak 30 kegiatan.
 - Tahun 2016 terdapat 47 Laporan Pengawasan dari target sebanyak 18 Laporan.
 - Tahun 2015 terdapat 12 Laporan Pengawasan dari target sebanyak 12 Laporan.
4. Pengawasan terhadap pelayanan dan pengoperasian bandar udara telah dilakukan pengawasan terhadap bandar udara yang bersertifikat / register, lingkup pengawasan terhadap personel, prosedur, fasilitas/peralatan/utilitas, dan operasi bandar udara.
 - Tahun 2019 telah melakukan 29 Kegiatan dari target sebanyak 42 kegiatan.

- Tahun 2018 telah melakukan 25 Kegiatan dari target sebanyak 30 kegiatan.
 - Tahun 2017 telah melakukan 60 Kegiatan dari target sebanyak 62 kegiatan.
 - Tahun 2016 terdapat 32 Laporan Pengawasan dari target sebanyak 48 Laporan.
 - Tahun 2015 terdapat 35 Laporan Pengawasan dari target sebanyak 47 Laporan.
5. Pengendalian dalam perpanjangan perizinan (izin, persetujuan, pengesahan, rekomendasi, sertifikat fasilitas atau peralatan/organisasi dan lisensi personil sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 22 Tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian dan Pengawasan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara
- Tahun 2019 telah melakukan 34 Kegiatan dari target sebanyak 35 kegiatan.
 - Tahun 2018 telah melakukan 59 Kegiatan dari target sebanyak 60 kegiatan.
 - Tahun 2017 telah melakukan 55 Kegiatan dari target sebanyak 55 kegiatan.
 - Tahun 2016 telah terdapat 35 Laporan Pengawasan dari target sebanyak 35 Laporan.
 - Tahun 2015 telah terdapat 30 Laporan Pengawasan dari target sebanyak 35 Laporan.

B. Capaian Peningkatan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi

1. Kegiatan Pengendalian terhadap fasilitas/peralatan dan pengoperasian bandar udara dilakukan terhadap pengawasan terhadap standarisasi fasilitas sisi darat maupun sisi udara wilayah bandar udara
2. Pengawasan Kegiatan Angkutan Udara telah dilakukan dengan mengawasi pelaksanaan *Flight Approval (FA)*

- Tahun 2016 terdapat 35 Laporan Pengawasan dari target sebanyak 35 Laporan.
- Tahun 2015 terdapat 30 Laporan Pengawasan dari target sebanyak 35 Laporan.

Terdapat perubahan indikator Kinerja Kegiatan (IKK) pada Tahun 2017 yaitu Rasio Pengawasan terhadap implementasi tarif angkutan udara sebesar 1 dari 0.9 (111%), tahun 2018 sebesar 0.87 dari 0.9 (96.30%) dan pada tahun 2019 sebesar 0.55 dari 0.6 (90.91%). Selain itu dilakukan pula pengawasan khusus pada saat hari raya Lebaran dan nataru serta pelayanan terhadap angkutan haji.

Adapun data penerbangan terkait kedatangan maupun keberangkatan pesawat maupun penumpang di wilayah kerja Otoritas Bali khususnya di Wilayah Kerja Bali-NTT-NTB selama kurun waktu 2015 sampai dengan 2019 adalah :

1. Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Bali

2015	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	37.319	37.280	74.599	4.276.790	4.192.679	99.269	8.568.738
Int'l	25.846	25.900	51.746	4.235.580	4.308.664	2.588	8.546.832
Jumlah	63.165	63.180	126.345	8.512.370	8.501.343	101.857	17.115.570

2016	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	40.575	40.518	81.093	4.977.673	4.978.212	68.456	10.024.341
Int'l	28.989	29.018	58.007	4.928.907	5.032.560	607	9.962.074
Jumlah	69.564	69.536	139.100	9.906.580	10.010.772	69.063	19.986.415

2017	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	41.147	41.231	82.378	4.928.000	5.128.509	46.192	10.102.701
Int'l	32.053	31.982	64.035	5.317.800	5.628.157	2.436	10.948.393
Jumlah	73.200	73.213	82.378	10.245.800	10.756.666	48.628	21.051.094

2018	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	44.598	44.608	89.206	5.531.125	5.578.516	112.163	11.221.804
Int'l	36.691	36.727	73.418	6.112.014	6.409.134	36.226	12.557.374
Jumlah	81.289	81.335	162.624	11.643.139	11.987.650	148.389	23.779.178

2019	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	40.700	40.748	81.448	4.974.558	4.956.092	352.471	10.283.121
Int'l	36.935	36.951	73.886	6.864.934	6.939.208	82.298	13.886.440
Jumlah	77.635	77.699	155.334	11.839.492	11.895.300	434.769	24.169.561

2. Bandar Udara Lombok Praya

2015	Pesawat			Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP	Jumlah	ARR	DEP	TRS	
Dom	11.531	11.527	23.058	1.141.037	1.112.940	50.320	2.304.297
Int'l	1.085	1.082	2.167	124.334	123.768	0	248.102
Jumlah	12.616	12.609	25.265	1.265.371	1.236.708	50.320	2.552.399

2016	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	15.415	15.422	30.837	1.562.785	1.471.894	122.239	3.156.918
Int'l	990	977	1.967	139.851	124.815	0	264.666
Jumlah	16.405	16.399	32.804	1.702.636	1.596.709	122.239	3.421.584

2017	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	15.750	15.762	31.512	1.615.474	1.530.697	132.929	3.279.100
Int'l	1.189	1.182	2.371	162.313	148.399	0	310.712
Jumlah	16.939	16.944	33.883	1.777.787	1.679.096	132.929	3.589.812

2018	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	17.314	17.312	34.626	1.640.786	1.537.422	0	3.178.208
Int'l	1.066	1.069	2.135	140.757	127.414	0	268.171
Jumlah	18.380	18.381	36.761	1.781.543	1.664.836		3.446.379

2019	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	13.048	13.046	26.094	1.314.408	1.211.141	0	2.525.549
Int'l	880	883	1.763	123.714	114.462	0	238.176
Jumlah	13.928	13.929	27.857	1.438.122	1.325.603	0	2.763.725

3. Bandar Udara El Tari Kupang

2015	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	10.049	10.039	20.088	752.014	752.487	18.534	1.523.035
Int'l	80	81	161	16	0	0	16
Jumlah	10.129	10.120	20.249	752.030	752.487	15.534	1.523.051

2016	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	12.314	12.317	24.631	957.458	906.342	76.206	1.942.006
Int'l	24	24	48	27	32	0	59
Jumlah	12.338	12.341	24.679	957.485	906.374	76.206	1.942.065

2017	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	13.288	13.274	26.562	996.869	930.235	172.408	2.099.512
Int'l	38	38	76	177	201	0	378
Jumlah	13.326	13.312	26638	997.046	930.436	172.408	2.099.890

2018	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	15.033	15.032	30.065	1.043.227	991.976	0	2.035.203
Int'l	59	60	119	756	721	0	1.477
Jumlah	15.092	15.092	30.184	1.043.983	992.697		2.036.680

2019	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	12.936	12.851	25.787	936.677	814.567		1.751.244
Int'l	97	109	206	4.242	3.747		7.989
Jumlah	13.033	12.960	25.993	940.919	818.314		1.759.233

4. Bandar Udara AA Bere Tallo Atambua (ABU)

2015	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	362	362	724	4.628	3.855		8.483
Int'l							
Jumlah	362	362	724	4.628	3.855		8.483

2016	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	744	744	1.488	36.042	37.259		73.301
Int'l							
Jumlah	744	744	1.488	36.042	37.259		73.301

2017	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	812	812	1.624	40.715	40.753	0	81.468
Int'l							
Jumlah	812	812	1.624	40.715	40.753	0	81.468

2018	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.102	1.102	2.204	46.623	48.415	0	95.038
Int'l	-	-	-	-	-	0	-
Jumlah	1.102	1.102	2.204	46.623	48.415	0	95.038

2019	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	424	424	848	21.506	21.612	0	43.118
Int'l	-	-	-	-	-	0	-
Jumlah	424	424	848	21.506	21.612	0	43.118

5. Bandar Udara David Constantia Saudale (RTI)

2015	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	257	257	514	11.727	12.419		24.146
Int'l							
Jumlah	257	257	514	11.727	12.419		24.146

2016	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	379	379	758	21.277	20.418		41.695
Int'l							
Jumlah	379	379	758	21.277	20.418		41.695

2017	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	498	498	996	22.892	22.170		45.062
Int'l							
Jumlah	498	498	996	22.892	22.170		45.062

2018	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	682	683	1.365	33.031	34.295		67.326
Int'l							
Jumlah	682	683	1.365	33.031	34.295		67.326

2019	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	509	500	1.009	25.898	27.665		53.563
Int'l							
Jumlah	509	500	1.009	25.898	27.665		53.563

6. Bandar Udara Frans Sales Lega (RTG)

2015	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	516	516	1.032	16.515	16.290	0	32.805
Int'l							
Jumlah	516	516	1.032	16.515	16.290	0	32.805

2016	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	222	222	444	7540	5648		13.188
Int'l							
Jumlah	222	222	444	7540	5648		13.188

2017	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	320	320	640	12.613	9.921	0	22.534
Int'l							
Jumlah	320	320	640	12.613	9.921	0	22.534

2018	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	411	411	822	14.516	14.754	0	29.270
Int'l						0	
Jumlah	411	411	822	14.516	14.754	0	29.270

2019	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	372	372	744	12.684	12.917	0	25.601
Int'l						0	
Jumlah	372	372	744	12.684	12.917	0	25.601

7. Bandar Udara Fransiskus Xaverius Seda (MOF)

2015	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.283	1.283	2.566	72.802	68.908	0	141.710
Int'l							
Jumlah	1.283	1.283	2.566	72.802	68.908	0	141.710

2016	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.572	1.572	3.144	89.431	90.027	0	179.458
Int'l							
Jumlah	1.572	1.572	3.144	89.431	90.027	0	179.458

2017	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.667	1.667	3.334	97.534	96480	0	194.014
Int'l							
Jumlah	1.667	1.667	3.334	97.534	96480	0	194.014

2018	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.785	1.785	3.570	102.958	101.138	0	204.096
Int'l							
Jumlah	1.785	1.785	3.570	102.958	101.138	0	204.096

2019	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	2.402	2.402	4.804	101.962	100.905	0	202.867
Int'l							
Jumlah	2.402	2.402	4.804	101.962	100.905	0	202.867

8. Bandar Udara Gewayantana Larantuka (LKA)

2015	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	594	594	1.188	25.755	24.948		50.703
Int'l							
Jumlah	594	594	1.188	25.755	24.948		50.703

2016	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	656	656	1.312	37.543	40.536		78.079
Int'l							
Jumlah	656	656	1.312	37.543	40.536		78.079

2017	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	749	749	1.498	43.879	47.315		91.194
Int'l							
Jumlah	749	749	1.498	43.879	47.315		91.194

2018	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	926	926	1.852	50.058	51.865	0	101.923
Int'l						0	
Jumlah	926	926	1.852	50.058	51.865	0	101.923

2019	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	772	772	1.544	37.519	38.146	0	75.665
Int'l						0	
Jumlah	772	772	1.544	37.519	38.146	0	75.665

9. Bandar Udara Haji Hasan Aroeboesman (ENE)

2015	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	2.298	2.298	4.596	75.840	79.350		155.190
Int'l							
Jumlah	2.298	2.298	4.596	75.840	79.350		155.190

2016	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	656	656	1.312	37.543	40.536		78.079
Int'l							
Jumlah	656	656	1.312	37.543	40.536		78.079

2017	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	749	749	1.498	43.879	47.315		91.194
Int'l							
Jumlah	749	749	1.498	43.879	47.315		91.194

2018	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	2.737	2.737	5.474	106.707	105.885		212.592
Int'l							
Jumlah	2.737	2.737	5.474	106.707	105.885		212.592

2019	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	2.418	2.418	4.836	86.939	86.404		173.343
Int'l							
Jumlah	2.418	2.418	4.836	86.939	86.404		173.343

10. Bandar Udara Komodo Labuan Bajo (LBJ)

2015	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	3.049	3.048	6.097	112.022	119.366		231.388
Int'l							
Jumlah	3.049	3.048	6.097	112.022	119.366		231.388

2016	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	3.638	3.638	7.276	175.444	189.745		365.189
Int'l							
Jumlah							

2017	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	3.899	3.899	7.798	217.922	238.327		456.249
Int'l							
Jumlah	3.899	3.899	7.798	217.922	238.327		456.249

2018	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	5.051	5.051	10.102	291.778	298.411	0	590.189
Int'l						0	
Jumlah	5.051	5.051	10.102	291.778	298.411	0	590.189

2019	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	5.436	5.436	10.872	347.510	346.505	0	694.015
Int'l						0	
Jumlah	5.436	5.436	10.872	347.510	346.505	0	694.015

11. Bandar Udara Mali-Alor (ARD)

2015	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	769	769	1.538	33.861	33.996		67.857
Int'l							
Jumlah	769	769	1.538	33.861	33.996		67.857

2016	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.090	1.090	2.180	51.744	65.295		117.039
Int'l							
Jumlah	1.090	1.090	2.180	51.744	65.295		117.039

2017	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.242	1.242	2.484	57.227	58.681		115.908
Int'l							
Jumlah	1.242	1.242	2.484	57.227	58.681		115.908

2018	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	965	965	1.930	52.743	53.100		105.843
Int'l							
Jumlah	965	965	1.930	52.743	53.100		105.843

2019	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.377	1.377	2.754	49.366	49.366		98.875
Int'l							
Jumlah	1.377	1.377	2.754	49.366	49.366		98.875

12. Bandar Udara Soa Bajawa (BJW)

2015	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	899	899	1.798	22.508	24.850		47.358
Int'l							
Jumlah	899	899	1.798	22.508	24.850		47.358

2016	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.055	1.055	2.100	30.536	33.480		64.016
Int'l							
Jumlah	1.055	1.055	2.100	30.536	33.480		64.016

2017	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.073	1.073	2.146	31.668	35.427		67.095
Int'l							
Jumlah	1.073	1.073	2.146	31.668	35.427		67.095

2018	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.183	1.183	2.366	40.258	44.211	0	84.469
Int'l						0	
Jumlah	1.183	1.183	2.366	40.258	44.211	0	84.469

2019	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	986	986	1.972	33.230	32.902	0	66.132
Int'l						0	
Jumlah	986	986	1.972	33.230	32.902	0	66.132

13. Bandar Udara Sultan Muhammad Kaharuddin (SWQ)

2015	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.050	1.050	2.100	37.553	40.185		77.738
Int'l							
Jumlah	1.050	1.050	2.100	37.553	40.185		77.738

2016	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	2.588	2.588	5.176	51.887	60.001		111.888
Int'l							
Jumlah	2.588	2.588	5.176	51.887	60.001		111.888

2017	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	2.012	2.014	4.026	63.472	69.986		133.458
Int'l							
Jumlah	2.012	2.014	4.026	63.472	69.986		133.458

2018	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.223	1.216	2.439	73.180	77.397		150.577
Int'l							
Jumlah	1.223	1.216	2.439	73.180	77.397		150.577

2019	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	850	882	1.732	51.896	56.861		108.757
Int'l							
Jumlah	850	882	1.732	51.896	56.861		108.757

14. Bandar Udara Sultan Muhammad Salahuddin (BMU)

2015	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.325	1.325	2.650	78.705	79.176		157.881
Int'l							
Jumlah	1.325	1.325	2.650	78.705	79.176		157.881

2016	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	2.150	2.150	4.300	121.956	123.423		245.379
Int'l							
Jumlah	2.150	2.150	4.300	121.956	123.423		245.379

2017	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	2.574	2.574	5.148	144.942	150.790		295.732
Int'l							
Jumlah	2.574	2.574	5.148	144.942	150.790		295.732

2018	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	3.033	3.033	6.066	184.470	194.461	0	378.931
Int'l						0	
Jumlah	3.033	3.033	6.066	184.470	194.461	0	378.931

2019	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	2.615	2.615	5.230	151.881	156.349	0	308.230
Int'l						0	
Jumlah	2.615	2.615	5.230	151.881	156.349	0	308.230

15. Bandar Udara Tambolaka (TMC)

2016	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.192	1.202	2.394	77.910	81.105		159.015
Int'l							
Jumlah	1.192	1.202	2.394	77.910	81.105		159.015

2017	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.707	1.712	3.419	93.624	97.728		191.352
Int'l							
Jumlah	1.707	1.712	3.419	93.624	97.728		191.352

2018	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.690	1.690	3.380	124.086	122.893		246.979
Int'l							
Jumlah	1.690	1.690	3.380	124.086	122.893		246.979

2019	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.795	1.799	3.594	101.978	105.726		207.704
Int'l							
Jumlah	1.795	1.799	3.594	101.978	105.726		207.704

16. Bandar Udara Tardamu (SAU)

2015	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	849	849	1.698	7.718	9.143		16.861
Int'l							
Jumlah	849	849	1.698	7.718	9.143		16.861

2016	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	756	756	6.072	6.072	6.072		12.817
Int'l							
Jumlah	756	756	6.072	6.072	6.072		12.817

2017	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	553	553	4.860	4.860	5.455		10.315
Int'l							
Jumlah	553	553	4.860	4.860	5.455		10.315

2018	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	320	320	640	3445	3657	0	7.102
Int'l						0	
Jumlah	320	320	640	3445	3657	0	7.102

2019	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	573	573	1.146	5.686	6.092	0	11.778
Int'l						0	
Jumlah	573	573	1.146	5.686	6.092	0	11.778

17. Bandar Udara Umu Meheng Kunda Waingapu (WGP)

2015	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.166	1.166	2.332	56.698	55.829		112.527
Int'l							
Jumlah	1.166	1.166	2.332	56.698	55.829		112.527

2016	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.483	1.483	2.996	76.405	77.013		153.418
Int'l							
Jumlah	1.483	1.483	2.996	76.405	77.013		153.418

2017	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.490	1.490	2.980	77.449	80.397		157.846
Int'l							
Jumlah	1.490	1.490	2.980	77.449	80.397		157.846

2018	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.688	1.688	3.376	82.167	88.647		170.814
Int'l							
Jumlah	1.688	1.688	3.376	82.167	88.647		170.814

2019	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	1.456	1.456	2.912	74.363	79.151		153.514
Int'l							
Jumlah	1.456	1.456	2.912	74.363	79.151		153.514

18. Wunopito Lewoleba (LWE)

2015	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	629	629	1.258	11.860	12.345		24.205
Int'l							
Jumlah	629	629	1.258	11.860	12.345		24.205

2016	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	560	560	1.120	12.848	13.210		26.058
Int'l							
Jumlah	560	560	1.120	12.848	13.210		26.058

2017	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	541	541	1.082	13.566	13.824		27.390
Int'l							
Jumlah	541	541	1.082	13.566	13.824		27.390

2018	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	451	451	920	15.500	14.721	0	30.221
Int'l						0	
Jumlah	451	451	920	15.500	14.721	0	30.221

2019	Pesawat		Jumlah	Penumpang			Jumlah
	ARR	DEP		ARR	DEP	TRS	
Dom	380	380	760	14.039	13.060	0	27.099
Int'l						0	
Jumlah	380	380	760	14.039	13.060	0	27.099

3. Pengawasan Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara telah dilakukan dengan melakukan pengawasan pada operator di bidang kegiatan pergudangan (warehouse), penanganan kargo dan pos, ground handling, pelayanan penumpang dan bagasi, catering di Bandar Udara : I Gusti Ngurah Rai - Bali, Eltari - Kupang, BIL - Praya, Komodo - Labuhan Bajo, Tambolaka, Sultan M. Kaharuddin - Sumbawa, F.X. Seda - Maumere, Sultan M. Salahuddin - Bima, Umbu Mehang Kunda - Waingapu, H.H. Aroeboesman - Ende, Soa - Bajawa dan meliputi evaluasi dokumen, verifikasi dokumen di lapangan, pengecekan fasilitas dan personil, pengecekan prosedur SOP.

C. Capaian Pemenuhan SDM Transportasi udara yang kompeten dan profesional di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara

Pemenuhan Kompetensi bagi Inspektur Penerbangan telah dilakukan dengan mengikuti dan mengadakan beberapa kursus ITS core training yang meliputi: Indoctrination, Surveillance, Certification, Personil Lisencing dan Investivigation, Dari total kebutuhan training ITS untuk semua inspektur di KOBU IV sebanyak 235 telah dilaksanakan sebanyak 113 sampai dengan tahun 2019

D. Capaian Terwujudnya good governance dan clean governance di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara

1. Tingkat penyerapan anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara berjalan dengan baik dan selalu ada kemajuan setiap tahunnya dikarenakan selalu dilakukan evaluasi dan perencanaan yang sesuai kebutuhan.
 - Tahun 2015 pagu sebesar Rp 31.739.965.000,- realisasi Rp 21.735.819.000,- (68,48%)
 - Tahun 2016 pagu sebesar Rp 39.958.002.000,- realisasi Rp 38.427.250.000,- (86,73%)
 - Tahun 2017 pagu sebesar Rp 36.598.069.000,- realisasi Rp 32.845.397.042,- (89,75%)
 - Tahun 2018 pagu sebesar Rp 119.120.677.000,- realisasi Rp 112.804.384.550,- (94,70%)
 - Tahun 2019 pagu sebesar Rp 74.563.062.000,- realisasi Rp 71.847.464.016,- (96,36%)
2. Sampai dengan tahun 2019 Nilai aset Kantor Otoritas Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi sebesar Rp. 127,743,060,793

E. Capaian Meningkatnya layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan terpencil

1. pengawasan implementasi pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara telah dilakukan pada unit penyelenggaraan bandar udara yang melayani angkutan perintis, dalam kurun waktu tahun 2015-2016 dengan IKK “Jumlah laporan pengawasan implementasi pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara” terdapat perubahan IKK pada periode tahun 2017-2019 yaitu “Rasio laporan pengawasan implementasi pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara yang ditindaklanjuti”
 - Tahun 2019 melakukan pengawasan dengan rasio sebesar 0.67 dari 0.7 (95.71%)
 - Tahun 2018 melakukan pengawasan dengan rasio sebesar 0.67 dari 0.7 (95.71%)
 - Tahun 2017 melakukan pengawasan dengan rasio sebesar 1 dari 0.9 (111%).
 - Tahun 2016 terdapat 2 Laporan Pengawasan dari target sebanyak 3 Laporan.
 - Tahun 2015 terdapat 2 Laporan Pengawasan dari target sebanyak 2 Laporan.

F. Dalam kurun waktu tahun 2015 sampai dengan 2019 Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV telah melaksanakan tugas dan fungsi pengendalian terhadap keamanan dan penerbangan di wilayah kerja maupun pengendalian terhadap kegiatan penerbangan yang menunjang dunia pariwisata yaitu dengan melaksanakan beberapa kegiatan seperti:

1. Sosialisasi Tata Cara dan Prosedur CDM Penanganan Dampak Abu Vulkanik terhadap Operasi Penerbangan dengan Menggunakan Media IWISH (IWISH Chat)
2. Bimbingan Teknis Internal Quality Control Keamanan Penerbangan
3. Bimbingan Teknis Penerbitan Sertifikat Kelaikudaraan Dan Public Hearing - Aircraft Certification “Peningkatan Efektivitas Dan Efisiensi Proses Penerbitan Sertifikasi Kelaikudaraan”
4. Bimtek Keselamatan Penerbangan di Bidang Bandar Udara “Upaya untuk Meningkatkan Keselamatan Penerbangan dan Pemenuhan Terhadap CASR 139/KP 262 Tahun 2017.
5. Sosialisasi Pengaturan Perundangan di Bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (penerapan sanksi administratif PM.78 tahun 2017)

1.1.2 Capaian Kinerja Fisik Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019

A. Kelembagaan

Perubahan lingkungan strategis yang paling signifikan terhadap kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara adalah akibat dari pelaksanaan audit kinerja yang dilakukan oleh ICAO serta larangan terbang maskapai penerbangan Indonesia ke Eropa oleh Uni Eropa. Hal ini Adanya perubahan bentuk organisasi dan tata kerja yaitu Kantor Administrator Bandara menjadi Kantor Otoritas Bandar Udara berdasarkan PM 41 Tahun 2011 hal ini ditindaklanjuti untuk pemisahan yang tegas antara fungsi regulator dan operator dengan terbentuknya Kantor Otoritas Bandara dan terlaksananya reformasi birokrasi serta pelimpahan beberapa kewenangan kepada pemerintah daerah.

Adanya program reformasi birokrasi oleh Kementerian Perhubungan yang diwujudkan dalam bentuk penyusunan analisis beban kerja, analisis jabatan, peta jabatan dan pemberian tunjangan kinerja bagi pegawai Kementerian Perhubungan.

Organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV saat ini diatur dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara. Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV terdiri dari 4 (empat) bagian yaitu Bagian Tata Usaha, Bidang Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara, Bidang Keamanan, Angkutan Udara dan Kelaikudaraan, Kelompok Inspektur Penerbangan serta didukung dengan kelompok jabatan fungsional.

Peraturan lain yang berkaitan dengan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV adalah PM 22 Tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian dan Pengawasan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara, dan dijabarkan lebih lanjut pada KP 459 tahun 2015 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara, menyatakan bahwa Kantor Otoritas Bandar Udara melaksanakan pengendalian dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara yang menjadi wilayah kerjanya. Ruang lingkup obyek pengendalian dan pengawasan meliputi: personel, fasilitas, prosedur, dokumen, manajemen dan kemampuan finansial. Peraturan Menteri Perhubungan: PM Nomor 10 Tahun 2019 Pencabutan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2017 Tentang Peta Jabatan Dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Di Lingkungan Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan.

B. Sumber Daya Manusia

Dalam rangka menyelaraskan pembangunan transportasi udara dengan perkembangan yang terjadi sebagai konsekuensi perubahan lingkungan strategis, perencanaan pembangunan sub sektor transportasi udara senantiasa tetap berpegang kepada pendekatan kesisteman agar pembangunan perangkat keras (*hardware*) seiring sejalan dan terpadu dengan pembangunan perangkat lunak (*software*) serta pengembangan sumber daya manusia (*brainware*).

Salah satu faktor yang menentukan keberhasilan kinerja suatu organisasi adalah SDM yang memiliki komitmen, kompetensi serta karakter dalam pelaksanaan tugasnya. Keberhasilan pencapaian kinerja tidak hanya ditentukan oleh penguasaan pengetahuan dan keterampilan yang mendalam (*hardskill*), tetapi juga sangat dipengaruhi oleh sikap perilaku yang dimiliki oleh pegawai dalam menghadapi pekerjaan (*softskill*). Saat ini jumlah pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV sebanyak 83 orang dengan komposisi sebagai berikut :

Tabel 1.4

Komposisi Pegawai Negeri Sipil

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Tahun 2015-2019

NO	Unit	Jumlah SDM (orang)				
		2015	2016	2017	2018	2019
1	Pascasarjana	14	11	10	11	15
2	Sarjana	36	40	45	48	45
3	Diploma IV	3	5	5	2	3
4	Diploma III	9	6	11	9	9
5	SLTA	27	23	13	13	11
	Total	89	85	84	83	83

Tabel 1.5
Komposisi Pegawai Negeri Sipil
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Berdasarkan Golongan
Tahun 2015-2019

NO	Unit		Jumlah SDM (orang)				
			2015	2016	2017	2018	2019
1	Golongan II	a	13	-	-	-	-
		b	6	19	13	7	
		c	5	1	2	5	12
		d	2	5	5	7	1
2	Golongan III	a	20	10	14	12	16
		b	22	25	18	17	11
		c	11	14	20	21	27
		d	5	7	8	10	11
3	Golongan IV	a	4	2	2	2	3
		b	-	1	1	1	1
		c	1	1	1	1	1
		d	-	-	-	-	-
	Total		89	85	84	83	83

Tabel 1.6
Komposisi Jabatan Inspektur Penerbangan
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV
Tahun 2015-2019

NO	Unit	Jumlah SDM (orang)				
		2015	2016	2017	2018	2019
1	Inspector Kelaikudaraan	5	6	7	7	7
5	Inspektur Angkutan Udara	9	7	8	8	7
6	Inspektur Avsec	8	11	8	8	8
7	Inspektur DG	-	1	3	3	3
8	Inspektur PK	-	2	6	6	6
10	Inspektur Bandar Udara	7	7	9	9	7
11	Inspektur Navigasi Penerbangan	11	10	10	10	9
	Total	40	44	51	51	47

Sumber : Daftar Nominatif Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, 2015-2019

Tabel 1.7
Komposisi Jabatan Administratif
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Bali
Tahun 2015-2019

NO	JABATAN	JUMLAH SDM (Orang)				
		2015	2016	2017	2018	2019
1	Pengelola Keuangan dan BMN	3	3	3	3	2
2	Bendahara	2	2	2	2	2
3	Penyusun Rencana Program Anggaran dan Renstra	2	2	2	1	3
4	Petugas PNBPN	2	4	4	3	3
5	Pemroses Data Evaluasi dan Laporan	2	3	2	2	2
6	Pengelola Anggaran	-	-		1	1
7	Pengelola Teknologi Informasi	-	-	-	-	-
8	Pengelola Administrasi Kepegawaian	3	3	3	3	3
9	Penyusun Bahan Publikasi dan Kehumasan	4	3	3	3	3
10	Pengelola Urusan Kerumahtanggaan	4	2	2	3	3
11	Pengolah Data Administrasi Umum	1	1	-	-	-
12	Sekretaris	-	-	-	-	-
13	Pengumpul dan Pengolah Data Laporan	-	-	-	-	-
14	Arsiparis	-	-	-	-	-
15	Protokoler	-	-	-	-	-
TOTAL		23	23	21	21	22

Keterangan : Data Pegawai PNS

Tabel di atas menunjukkan bahwa sampai tahun 2019 jumlah pegawai di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV terdiri dari 83 pegawai. Dari sisi kuantitas sumber daya manusia (SDM) pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV merupakan potensi yang besar bila dapat dioptimalkan dalam rangka melaksanakan pelayanan teknis dan administratif dilingkungan Ditjen Perhubungan Udara. Namun demikian, perlu disadari bahwa kualitas SDM yang ada, masih perlu ditingkatkan.

Adanya reformasi birokrasi bertujuan meningkatkan kinerja pegawai Ditjen Perhubungan Udara khususnya pada unit kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV. Dengan adanya uraian tugas dan tanggung jawab yang rinci dan jelas dari setiap pejabat sampai ke staf yang menggambarkan pekerjaan yang dilaksanakan, diharapkan setiap pegawai dapat mengetahui tugas dan kewajibannya secara jelas. Adapun peta jabatan dan uraian tugas Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV telah diatur dalam KM 155 Tahun 2019 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Unit Pelaksana Teknis Di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Selain itu dengan keluarnya peraturan terkait Jabatan Fungsional Tertentu (JFT) untuk Inspektur Penerbangan oleh Kementerian PAN RB maka telah terjadi perubahan jabatan Inspektur Penerbangan di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang semula merupakan JFU menjadi JFT. Adapun peraturan terkait JF Inspektur Penerbangan sebagai berikut :

- a. Permenpan RB Nomor 55 Tahun 2018 tentang Jabatan Fungsional Inspektur Kemanan Penerbangan
- b. Permenpan RB Nomor 56 Tahun 2018 tentang Jabatan Fungsional Asisten Inspektur Kemanan Penerbangan
- c. Permenpan RB Nomor 57 Tahun 2018 tentang Jabatan Fungsional Inspektur Bandar Udara
- d. Permenpan RB Nomor 58 Tahun 2018 tentang Jabatan Fungsional Asisten Inspektur Bandar Udara
- e. Permenpan RB Nomor 59 Tahun 2018 tentang Jabatan Fungsional Inspektur Angkutan Udara
- f. Permenpan RB Nomor 60 Tahun 2018 tentang Jabatan Fungsional Asisten Inspektur Angkutan Udara

- g. Permenpan RB Nomor 16 Tahun 2020 tentang Jabatan Fungsional Inspektur Navigasi Penerbangan
- h. Permenpan RB Nomor 17 Tahun 2020 tentang Jabatan Fungsional Asisten Inspektur Navigasi Penerbangan
- i. Permenpan RB Nomor 18 Tahun 2020 tentang Jabatan Fungsional Inspektur Kelaikudaraan
- j. Permenpan RB Nomor 19 Tahun 2020 tentang Jabatan Fungsional Asisten Inspektur Kelaikudaraan
- k. Permenpan RB Nomor 20 Tahun 2020 tentang Jabatan Fungsional Inspektur Pengoperasian Pesawat Udara
- l. Permenpan RB Nomor 21 Tahun 2020 tentang Jabatan Fungsional Asisten Inspektur Pengoperasian Pesawat Udara

C. Sarana dan Prasarana

Dalam rangka mendukung kegiatan pelayanan administratif dan teknis terhadap unit-unit kerja di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, dibutuhkan sarana dan prasarana perkantoran yang memadai. Pengadaan sarana dan prasarana perkantoran dilaksanakan setiap tahun karena hal ini merupakan bagian penting dalam mendukung kelancaran pelaksanaan tupoksi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV sehari-hari. Kantor Otoritas Bandar Udara telah berhasil melaksanakan Pembangunan Bangunan Operasional Pengawasan dan Pengendalian Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dengan luas Bangunan 13.358,90 m² (4 lantai + basement) dan luas lahan 4.185m². mulai awal tahun 2020 Bagian Tata Usaha, Bidang Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara, Bidang Keamanan, Angkutan Udara dan Kelaikudaraan telah menempati Bangunan Operasional Pengawasan dan Pengendalian Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang merupakan capaian kinerja dalam hal Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana pada tahun 2018 (Pembangunan Tahap I) dan pada tahun 2019 (Pembangunan Tahap II).

Sedangkan Sarana yang telah diadakan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV adalah sebagai berikut :

SEKSI KEAMANAN PENERBANGAN DAN PELAYANAN DARURAT

No	Nama Peralatan	Tahun	Instansi	Kondisi
1	Peralatan Ruang Kerja dan Penunjang Inspektur Keamanan Penerbangan	2018	Otban IV	Baik
2	Dummy dangerous goods	2016	Otban IV	Baik
3	Boottle liquid checker	2016	Otban IV	Baik

SEKSI ANGKUTAN UDARA DAN KELAİK UDARAAN

No	Nama Peralatan	Tahun	Instansi	Kondisi
	Peralatan Penunjang Penerbitan Sertifikasi Kelaikudaraan Kategori Non Transport	2018	Otban IV	Baik
1	Peralatan Penunjang Inspektur Penerbangan	2017	Otban IV	Baik

SEKSI PENGOPERASIAN BANDAR UDARA

No	Nama Peralatan	Tahun	Instansi	Kondisi
	Peralatan HT dan Working Station	2018	Otban IV	Baik
1	Peralatan Penunjang Sertifikasi Peralatan dan Utilitas Bandara	2017	Otban IV	Baik
2	Multimedia penunjang operation aerodrome Inspektor	2016	Otban IV	Baik
3	Peralatan Operasional perpanjangan lisensi	2016	Otban IV	Baik
4	Peralatan ambient air monitor	2016	Otban IV	Baik
5	Peralatan sound level calibrator dan sound level	2016	Otban IV	Baik

SEKSI FASILITAS DAN PELAYANAN BANDAR UDARA				
No	Nama Peralatan	Tahun	Instansi	Kondisi
1	Peralatan Pengolah Data Navigation Inspector Dan Navigasi	2017	Otban IV	Baru

TATA USAHA				
No	Nama Peralatan	Tahun	Instansi	Kondisi
1	Water Supply System Gedung Operasional	2017	Otban IV	Baik
2	Aplikasi Database Intern Penunjang Kegiatan Operasional Dan Manajemen KOBU Wilayah IV	2016	Otban IV	Baik
3	Server	2015	Otban IV	Baik

1.1.3 Realisasi Keuangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019

Selama Tahun Anggaran 2015 – 2019, terjadi perubahan jenis program kegiatan untuk Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Pada tahun 2015,terdapat 3 (tiga) program yaitu:

1. Program Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara
2. Program Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan
3. Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan udara

Pada tahun 2016 terdapat 2 (dua) program jenis kegiatan yaitu :

1. Program Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara
2. Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan udara

Pada tahun 2017 terdapat 3 (tiga) program jenis kegiatan yaitu :

1. Program Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara
2. Program Pengawasan dan Pembinaan Kelaikan Udara,Pengoperasian Pesawat Udara
3. Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan udara

Pagu alokasi pendanaan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV tahun 2015-2019 sebesar Rp. 331.769.645.000,- dimana setiap tahunnya terjadi alokasi anggaran yang fluktuatif yang disebabkan penghematan/pemotongan anggaran. Peningkatan alokasi anggaran terjadi pada tahun 2016 sebesar 125,89 % dan tahun 2018 sebesar 325,48%.

Tabel 1.8
Perbandingan Pagu Alokasi Renstra Dengan Pagu Alokasi Anggaran (DIPA)
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019

Program Kegiatan/ Tahun	Pagu Alokasi Renstra	Pagu Alokasi Anggaran (DIPA)	%
Tahun 2015 :	31.739.965.000	31.739.965.000	100,00
Tahun 2016 :	47.115.366.000	39.958.002.000	84,81
Tahun 2017 :	64.080.536.000	36.598.069.000	57,11
Tahun 2018 :	153.480.333.000	119.120.677.000	77,61
Tahun 2019 :	107.309.707.000	74.563.062.000	69,48

Berdasarkan pada tabel diatas, menunjukkan bahwa total kebutuhan pendanaan Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019 sebesar Rp403.725.907.000 Namun berdasarkan pagu alokasi anggaran (DIPA) tahun 2015-2019 hanya sebesar Rp301.979.775.000 sehingga terdapat gap atau deviasi antara pendanaan renstra dengan kebutuhan anggaran sebesar Rp101.746.132.000 (hanya tercapai 25,20%).

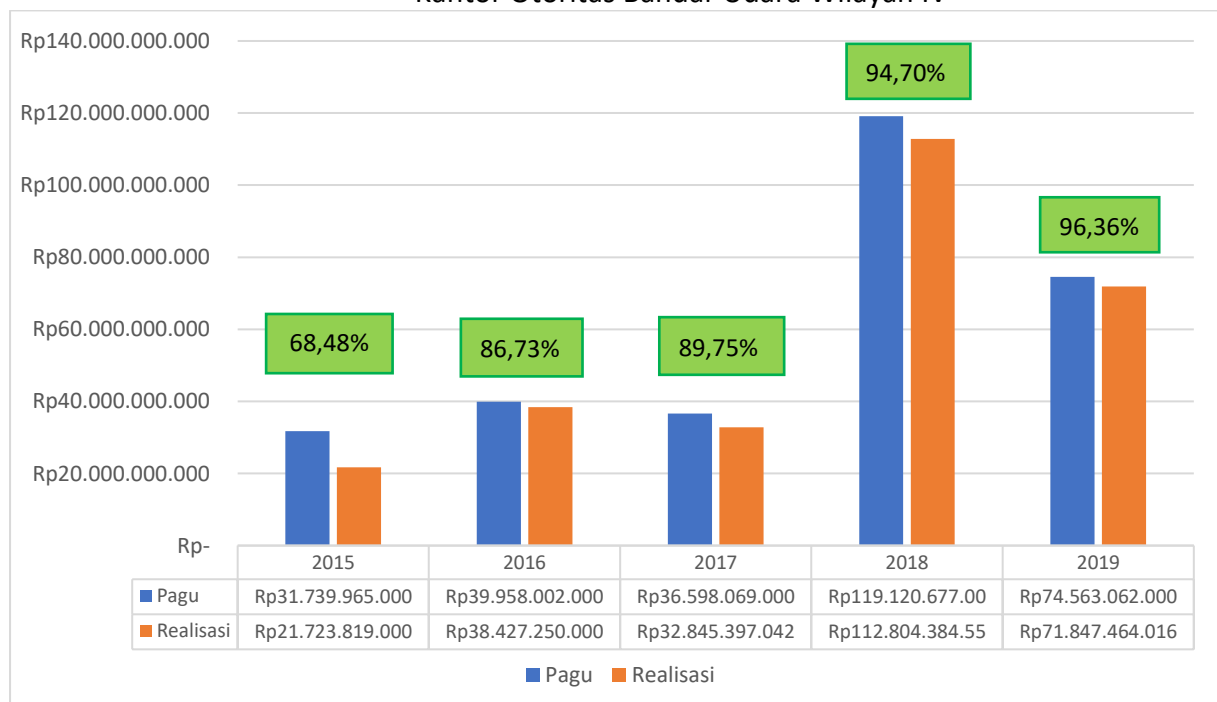
Tabel 1.9
Alokasi dan Realisasi Anggaran
Kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV
Tahun 2015 – 2019

Program Kegiatan/ Tahun	Pagu	Realisasi	%
Tahun 2015 :	31.739.965.000	21.735.819.000	68,48
Tahun 2016 :	39.958.002.000	38.427.250.000	86,73
Tahun 2017 :	36.598.069.000	32.845.397.042	89,75
Tahun 2018 :	119.120.677.000	112.804.384.550	94,70
Tahun 2019 :	74.563.062.000	71.847.464.016	96,36

Sumber : LAKIP Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2015-2019

Total pagu anggaran tahun 2015-2019 sebesar Rp301.979.775.000 jika dibandingkan dengan total realisasi daya serap anggaran yang nilainya sebesar Rp277.660.314.608 maka terdapat gap atau deviasi anggaran sebesar Rp24.319.460.392 (8,05%).

Gambar 1.2
Perbandingan Pagu Alokasi dan Realisasi Tahun 2015-2019
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV



Tabel 1.10
Perkembangan Alokasi Anggaran
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV
Tahun 2015-2019

PROGRAM/KEGIATAN	PAGU ALOKASI ANGGARAN (Rp. Milyar)				
	2015	2016	2017	2018	2019
PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI UDARA	31.739.965.000	43.580.669.000	36.598.069.000	119.120.677.000	74.563.062.000
Pelayanan Angkutan Udara Perintis				2.093.300.000	1.674.572.000
Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	2.573.900.000	126.000.000	8.560.852.000	73.468.640.000	36.349.364.000
Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan				4.071.358.000	1.950.000.000
Pengawasan dan Pembinaan Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara			1.364.600.000	2.727.380.000	1.674.572.000
Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Navigasi Penerbangan				3.912.000.000	1.400.000.000
Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Udara	29.166.065.000	43.454.669.000	26.732.617.000	32.847.999.000	31.514.554.000

Tabel 1.11
Perkembangan Realisasi Anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV
Tahun 2015-2019

PROGRAM/KEGIATAN	REALISASI (DAYA SERAP) ANGGARAN (Rp. Miliar)				
	2015	2016	2017	2018	2019
PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI UDARA	22.381.378.838	34.654.728.126	32.845.397.042	112.804.384.550	71.840.110.149
Pelayanan Angkutan Udara Perintis 1960				1.660.150.820	1.577.276.101
Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara 1961	2.388.078.000	74.690.000	7.352.480.340	72.327.814.548	36.304.826.132
Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan 1962				3.692.995.416	1.822.057.424
Pengawasan dan Pembinaan Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara 1963			1.282.680.000	2.474.859.369	1.553.227.628
Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Navigasi Penerbangan 1964				3.018.805.235	1.360.093.016
Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Udara 1965	19.993.300.838	34.580.038.126	24.210.236.702	29.629.759.162	29.222.629.848

1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN

1.2.1 Lingkungan Strategis

A. Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Instansi Pemerintah

Reformasi Birokrasi **merupakan** perubahan besar dalam paradigma dan tata kelola Pemerintahan Indonesia. Perubahan tersebut meliputi perubahan dalam aspek-aspek :

1. Penataan *overlapping* fungsi-fungsi pemerintahan;
2. Pelibatan seluruh pegawai;
3. Penganggaran;
4. Penataan ulang birokrasi pada setiap level;
5. Terobosan inovasi;
6. Langkah bertahap, konkret, realistis, sungguh-sungguh;
7. Berfikir ke luar dari kebiasaan;
8. Cara berfikir baru;
9. Proses bisnis yang di luar kebiasaan (SOP).

Dasar hukum pelaksanaan reformasi birokrasi adalah Peraturan Presiden No. 81 Tahun 2010 tentang Grand Design Reformasi Birokrasi 2010 – 2025 dan Permenpan-Rb No. 20 Tahun 2010 tentang *Road Map* Reformasi Birokrasi 2010 – 2014. Tujuan pelaksanaan reformasi birokrasi meliputi : a) pemerintahan yang bersih, bebas KKN; b) peningkatan kualitas pelayanan publik; c) meningkatnya kapasitas dan akuntabilitas kinerja birokrasi (*good governance*); dan d) *remunerasi* (tunjangan kinerja). Dalam implementasi program reformasi birokrasi di lingkungan instansi pemerintah maka ditetapkan 9 program dan 27 kegiatan yaitu mencakup program-program sebagai berikut :

1. Manajemen perubahan;
2. Penataan peraturan perundang-undangan;
3. Penataan dan penguatan organisasi;
4. Penataan tatalaksana;
5. Penataan sistem manajemen SDM Aparatur;
6. Penguatan pengawasan;
7. Penguatan akuntabilitas kinerja;
8. Peningkatan kualitas pelayanan publik;
9. monitoring, evaluasi, dan pelaporan.

Dalam rangka pelaksanaan reformasi birokrasi/perubahan paradigma di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, sesuai dengan UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, telah diamanatkan dalam pasal 219 dan pasal 239 agar keselamatan, keamanan dan pelayanan peningkatan kualitas pelayanan publik dan perubahan paradigma untuk meningkatkan pelayanan. Hal ini sejalan dengan Instruksi Dirjen Perhubungan Udara Nomor 1 Tahun 2013 tentang Peningkatan Sumber Daya Manusia Dalam Rangka Mensinergikan Fungsi Regulator Dan Operator Dalam Mewujudkan Keselamatan, Keamanan Dan Pelayanan Penerbangan, yang mengamanatkan terobosan inovasi dalam pelayanan publik terutama di lingkungan internal unit kerja pelaksana operasional pelayanan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, setiap UPT bandar udara dan balai di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Adapun terobosan inovasi dalam pelayanan publik di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang dilakukan antara lain : memasang alur pelayanan (SOP), memasang identitas bagi setiap petugas pelayanan,

memasang slogan motivasi bagi pegawai untuk meningkatkan kinerja pegawai dan budaya kerja, menyediakan sarana pengaduan dan saran pengguna layanan, sarana pemberian informasi bagi penumpang pesawat udara, informasi tentang kewajiban dan hak penumpang dan pengangkut angkutan udara, standar kinerja operasional bandar udara, pelayanan publik pada Kantor Pusat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dan pelayanan publik (pelayanan satu atap).

B. Perkembangan Teknologi Informasi

Pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi telah mulai dikembangkan dalam proses pemerintahan (*e-government*). Berbagai infrastruktur dasar berupa jaringan komputer dan pembangunan aplikasi untuk penunjang kegiatan telah dikembangkan. Selama ini pengembangan teknologi informasi dan komunikasi di lingkungan Kementerian Perhubungan dilaksanakan oleh masing-masing unit kerja sesuai dengan kebutuhannya masing-masing (*partial*), tanpa memperhatikan kebutuhan integrasi sistem dengan unit kerja yang lain. Sehingga untuk menjamin terciptanya sistem informasi perhubungan yang terintegrasi, efektif dan efisien dalam pengembangannya maka telah ditetapkan Rencana Induk Pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi di lingkungan Kementerian Perhubungan sebagai acuan/pedoman dalam pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi.

Pada bidang teknologi informasi dan komunikasi (TIK), kepemimpinan yang berbasis teknologi informasi atau *IT Leadership* juga sangat diperlukan, khususnya untuk memastikan keselarasan tata kelola, arsitektur dan seluruh inisiatif teknologi informasi dengan kebutuhan pengembangan transportasi udara. Dalam mewujudkan hal tersebut dibutuhkan strategi penerapan teknologi informasi terkait dengan pengembangan, instalasi dan akreditasi software aplikasi, infrastruktur teknologi dan pengembangan sumberdaya manusia serta tata kelola teknologi informasi yang tepat.

C. Perencanaan Penganggaran Keuangan Negara Yang Akuntabel, Transparan Dan Berbasis Kinerja

Reformasi perencanaan dan penganggaran diawali dengan diterbitkannya peraturan perundang-undangan seperti Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara dan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. Peraturan perundangundangan tersebut telah dilengkapi dengan PP Nomor 20/2004 tentang Rencana Kerja Pemerintah (RKP), PP Nomor 21/2004 Jo PP Nomor 90/2010 tentang Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA-K/L), PP Nomor 39/2006 tentang Tata Cara Pengendalian dan Evaluasi Pelaksanaan

Rencana Pembangunan dan PP Nomor 40/2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional yang menekankan pada perencanaan dan penganggaran yang berbasis kinerja (*Performance Based Budgeting*) , berjangka menengah (*Medium Term Expenditure Framework*) dan sistem penganggaran terpadu (*Unified Budgeting*).

Perencanaan dan penganggaran yang berbasis kinerja, berjangka menengah serta penganggaran terpadu merupakan perwujudan dari pelaksanaan 3 (tiga) prinsip pengelolaan keuangan publik (*Public*) yaitu :

1. Mekanisme dalam meningkatkan manfaat sumber daya yang dianggarkan ke sector publik terhadap pencapaian hasil (*outcome*) dan keluaran (*output*) melalui *key performance indicators* (KPI) yang terkait dengan 3 (tiga) hal yaitu (i) Pengukuran kinerja, (ii) Pengukuran biaya untuk menghasilkan penggunaan informasi kinerja *outcome* dan *output*, serta (iii) Penilaian keefektifan dan efisiensi belanja dengan berbagai alat analisis;
2. Pendekatan penganggaran berdasarkan kebijakan, pengambilan keputusan terhadap kebijakan tersebut dilakukan dalam perspektif lebih dari satu tahun anggaran, dengan mempertimbangkan implikasi biaya keputusan yang bersangkutan pada tahun berikutnya yang dituangkan dalam prakiraan maju;
3. Penyusunan rencana keuangan tahunan yang dilakukan secara terintegrasi untuk seluruh jenis belanja guna melaksanakan kegiatan pemerintahan yang didasarkan pada prinsip pencapaian efisiensi alokasi dana.

D. Peran Pemerintah Daerah Dalam Transportasi Udara

Sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, sebagian kewenangan Pemerintah Pusat diserahkan kepada Pemerintah Daerah termasuk sub sektor transportasi udara. Meski demikian, Pemerintah Pusat bertanggung jawab terhadap perencanaan makro strategis transportasi udara. Hal ini dimaksudkan untuk meningkatkan pemberdayaan potensi daerah dalam membuka peluang peningkatan kualitas pelayanan transportasi udara di daerah, dengan tidak mengorbankan kepentingan nasional. Sehingga perlu dipastikan sejauhmana kemampuan daerah menerima pelimpahan kewenangan-kewenangan tersebut baik yang bersifat teknis, biaya, sarana dan prasarana maupun sumberdaya manusia untuk memastikan agar fungsi keamanan dan keselamatan penerbangan tetap dikedepankan.

Adanya perubahan sistem dari sentralisasi menjadi desentralisasi di mana sebagian kewenangan Pemerintah Pusat diserahkan kepada Pemerintah Daerah diharapkan mampu menciptakan sinergi antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam memecahkan berbagai permasalahan di daerah, yang memerlukan suatu kebijakan, program dan kegiatan yang konsisten, terpadu dan bersifat lintas sektor, dengan mempertimbangkan kesesuaian tata ruang wilayah, sistem hukum dan kelembagaan yang andal serta koordinasi dan kerja sama yang solid antara Pemerintah Pusat dan Daerah.

1.2.2 Potensi

A. Kelembagaan

Potensi yang ada pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV sangat besar dan strategis. Dari sisi kelembagaan, Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV diatur dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara. Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV terdiri dari 3 (tiga) bagian yaitu **Bidang Tata Usaha** (Bagian Tata Usaha terbagi menjadi Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan, serta Sub Bagian Umum dan Kepegawaian), **Bidang Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara** (Bidang Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara terbagi menjadi Seksi Fasilitas dan Pelayanan Bandar Udara, dan Seksi Pengoperasian Bandar Udara), **Bidang Keamanan, Angkutan Udara**

dan Kelaikudaraan (Bidang Keamanan, Angkutan Udara dan Kelaikudaraan terbagi menjadi Seksi Keamanan Penerbangan dan Pelayanan Darurat, dan Seksi Angkutan Udara, Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara).

Kantor Otoritas memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, dan pelayanan penerbangan, dalam menjalankan kewenangan tersebut, Kantor Otoritas Bandar Udara mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara (pasal 2 PM 41 tahun 2011), dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, Kantor Otoritas Bandar Udara menyelenggarakan fungsi :

- a. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan terhadap keselamatan, kelancaran, serta kenyamanan penerbangan di bandar udara;
- b. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di bandar udara;
- c. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan di bidang fasilitas, pelayanan dan pengoperasian bandar udara;
- d. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan/atau perairan bandar udara sesuai rencana induk bandar udara;
- e. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan penggunaan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) serta Daerah Lingkungan Kepentingan Bandar Udara (DLKP);
- f. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan bandar udara, angkutan udara, keamanan penerbangan, pesawat udara dan navigasi penerbangan;
- g. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan pelaksanaan pelestarian lingkungan bandar udara;
- h. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang angkutan udara, kelaikan udara dan pengoperasian pesawat udara di bandar udara, pelaksanaan ketentuan mengenai organisasi perawatan pesawat udara, serta sertifikat kompetensi dan lisensi personel pengoperasian pesawat udara;

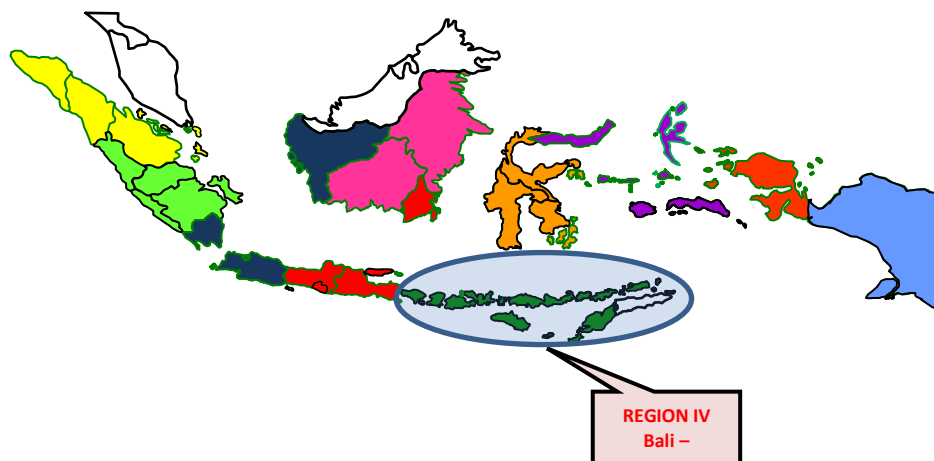
- i. Pemberian sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (continuous airworthiness certificate) untuk pesawat udara bukan kategori transport (non transport category) atau bukan niaga (non commercial);
- j. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang keamanan penerbangan dan pelayanan darurat di bandar udara; dan
- k. Pelaksanaan urusan administrasi dan kerumahtanggaan Kantor Otoritas Bandar Udara.

Pengendalian dan Pengawasan yang dilakukan Kantor Otoritas diatur dalam PM 22 Tahun 2015 dan meliputi :

- Pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (Sertifikat Organisasi dan Lisensi Personel) dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;
- Pemberian arahan, bimbingan, Persetujuan Terbang (*Flight Approval*), Perpanjangan Perizinan Kegiatan Usaha Penunjang Angkutan Udara dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang Angkutan Udara serta pelaksanaan dan koordinasi fasilitas kegiatan penerbangan internasional (*Facilitation/FAL*)
- Pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (Izin, Pengesahan, Rekomendasi, Sertifikat Fasilitas/Peralatan/Organisasi dan Lisensi Personel) dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang Bandar Udara;
- Pemberian arahan, bimbingan dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang Navigasi Penerbangan; dan
- Pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (Izin, Sertifikat Fasilitas/Peralatan/Organisasi dan Lisensi Personel), pemberian PAS Bandar Udara (orang dan kendaraan) dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan, survey, pengujian dan memberikan tindakan korektif di bidang Keamanan Penerbangan, kargo/pos, barang berbahaya serta Pelayanan Darurat.

Wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII dalam melaksanakan tugas dan fungsinya meliputi wilayah kerja yang terdiri dari 3 (tiga) propinsi yaitu Propinsi Bali, Propinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) dan Propinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) yang terdiri dari 18 bandar udara yang telah beroperasi. Adapun Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) /Badan Usaha Bandar Udara (BUBU) yang saat ini telah beroperasi di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII adalah sebagai berikut :



BADAN USAHA BANDAR UDARA

3. Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai (DPS)
4. Bandara Internasional Lombok (LOP)
5. Bandara Internasional El Tari (KOE)

UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA

1. AA Bere Tallo Atambua (ABU)
2. David Constantia Saudale (RTI)
3. Frans Sales Lega (RTG)
4. Fransiskus Xaverius Seda (MOF)
5. Gewayantana Larantuka (LKA)
6. Haji Hasan Aroeboesman (ENE)
7. Komodo Labuan Bajo (LBJ)
8. Mali (ARD)
9. Soa Bajawa (BJW)
10. Sultan Muhammad Kaharuddin (SWQ)

11. Sultan Muhammad Salahuddin (BMU)
12. Tambolaka (TMC)
13. Tardamu (SAU)
14. Uumbu Meheng Kunda Waingapu (WGP)
15. Wunopito Lewoleba (LWE)

Sehubungan dengan tugas dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam pelaksanaan pengendalian dan pengawasan serta untuk menjamin keselamatan, keamanan dan pelayanan penerbangan di bandara pada wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV maka wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dipimpin oleh seorang Koordinator (Korwilker) yang ditetapkan oleh Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara (sesuai dengan pasal 42 ayat 3 PM.41 tahun 2011) , Adapun wilayah kerja yang mempunyai Koorwilker adalah sebagai berikut :

- 1) Korwilker Bali;
- 2) Korwilker Kupang dan Sabu;
- 3) Korwilker Lombok, Bima dan Sumbawa Besar;
- 4) Korwilker Waingapu dan Tambolaka;
- 5) Korwilker Labuan Bajo dan Ruteng;
- 6) Korwilker Maumere, Lewoleba dan Larantuka;
- 7) Korwilker Ende dan Bajawa;
- 8) Korwilker Alor dan Atambua.

Dalam rangka untuk meningkatkan fungsi pengawasan dan pengendalian Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV untuk Bandar Udara Wilayah Kerja yang mempunyai Jumlah Penumpang dan Penerbangan yang cukup ramai, ke depan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV akan membentuk **Kantor Operasional (regional office) di Lombok, Kupang, Maumere dan Labuan Bajo** serta menempatkan personil inspector untuk lebih memudahkan koordinasi dan membantu stakeholder di Bandar Udara tersebut.

Selain itu untuk meningkatkan kinerja organisasi, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV sebagai unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara, akan melakukan berbagai langkah-langkah untuk mendukung

program reformasi birokrasi yang sudah dijalankan oleh Kementerian Perhubungan. Reformasi birokrasi ini dilaksanakan dalam rangka mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*).

Prasarana Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Saat ini telah menempati Bangunan Operasional Pengawasan dan Pengendalian Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dengan luas Bangunan 13.358,90 m² (4 lantai + basement) dan luas lahan 4.185 m² yang terdiri Lantai 1 : untuk Pelayanan Umum Pas Bandara, Ruang PPID, Ruang PPNS dan Ruang Rapat, Lantai 2 : Ruang Koordinasi Emergency, Ruang Perpustakaan, Ruang Aset BMN dan Ruang BArang Persediaan, Lantai 3 : Ruang Kerja Bidang Seksi Keamanan, Angkutan udara dan Kelaikudaraan dan Ruang Kerja Bidang Pengoperasian Pelayanan Bandar Udara dan 3 ruangan rapat operasional, Sedangkan Lantai 4 : Sub Bagian Tata Usaha, Ruang Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara, Ruang PPK, Bendahara dan Ruang Rapat Utama. Peralatan kantor dilengkapi dengan Interior Penunjang, teknologi sound system serta Audio Visual yang lengkap dan cukup representative serta nyaman sangat mendukung kegiatan pegawai dalam pelaksanaan tugas dan fungsi yang lebih optimal, efektif dan efisien.

B. Sumber Daya Manusia

Komposisi pegawai berdasarkan pangkat/golongan ruang dan pendidikan menunjukkan banyak SDM dilingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang dapat ditingkatkan pola kariernya untuk menduduki jabatan di unit kerja yang dilingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Jumlah pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV saat ini sebanyak 83 orang. Anggaran yang dikelola Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV cenderung meningkat setiap tahunnya. Pada Tahun 2019, total pagu anggaran sebesar Rp. 74.563.062.000,-. Selain itu, Ditjen Perhubungan Udara mengelola aset sebesar Rp. 127,743,060,793,-, dan penerimaan PNBP, dimana realisasi Tahun 2019 sebesar Rp 71.847.464.016,-. (96,36%)

Kuantitas dan kualitas sumber daya manusia dan prasarana perkantoran terus ditingkatkan setiap tahunnya. Dan juga telah dikembangkan beberapa jabatan fungsional seperti Fungsional Perencana, Fungsional Hukum dan Hubungan Masyarakat, Fungsional Arsiparis, Fungsional Kepegawaian.

C. Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

Salah satu kunci keberhasilan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam berbagai usaha untuk mencapai visi dan misinya terletak pada kemampuan organisasi dalam mengelola (manajemen) arus informasi yang esensial secara efektif dan efisien. Sedangkan pengelolaan informasi memerlukan suatu sistem informasi dan teknologi sebagai tulang punggung (*backbone*) yang berkinerja tinggi. Sistem informasi dengan kinerja tinggi tersebut secara mutlak harus dimiliki oleh Ditjen Perhubungan Udara mengingat bahwa penguasaan terhadap informasi merupakan kunci keberhasilan proses koordinasi.

Untuk membangun sebuah sistem informasi yang holistik dan terintegrasi secara baik, maka dibutuhkan prasarana pengolahan data yang terintegrasi, mudah ditangani dan memiliki kualifikasi penampung koleksi data yang lengkap. Selanjutnya koleksi data tersebut dapat ditampilkan secara informatif kepada publik sebagai pemenuhan kepada tuntutan keterbukaan informasi.

Pembangunan dan Pengembangan bidang Teknologi Informasi dan Komunikasi di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV erat kaitannya untuk dapat mewujudkan pelaksanaan dan peningkatan kinerja organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV secara optimal serta mendukung dan merealisasikan pencapaian program *e-government* yang mendasarkan kepada peraturan pemerintah melalui Instruksi Presiden No. 3 tahun 2003 tentang Kebijakan dan Strategi Nasional Pengembangan *Electronic Government*, sudah dilakukan dengan baik melalui prakarsa dari Bagian Perencanaan sebagai koordinator pengelola Data dan Informasi di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (sesuai ketetapan KM 60 tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan RI). Sebagai tindak lanjut langkah evaluasi pelaksanaan dan pencapaian, serta kesinambungan langkah perencanaan pemanfaatan Teknologi Informasi di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam mencapai tujuan, maka Bagian Perencanaan melakukan serangkaian inisiatif kegiatan untuk mengevaluasi, dan mengkaji tentang rencana induk pemanfaatan Teknologi Informasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dengan memperhatikan ketajaman dan ketepatan bentuk strategi perencanaan berdasarkan hasil evaluasi monitoring pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi.

Pada tahun 2017 Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV telah membuat aplikasi Single Sign On Login (<http://internal.otoritasbandara.info/beta/internal.2.0/>) dimana dalam satu portal aplikasi tersebut terdapat fitur:

1. Profil dan Tugas Pegawai, dimana pada fitur ini terdapat *Tools* mengenai disiplin kerja, penilaian bulanan, capaian sasaran kerja dan laporan DP3 Pegawai, sehingga setiap pegawai dapat memonitor agenda pekerjaan, absensi kehadiran, agenda kegiatan kantor, dan informasi perjalanan dinas.
2. Internal Organisasi, dimana pada fitur ini terdapat *Tools*:
 - a. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian untuk mengelola data pegawai, data administrasi, surat perintah tugas, data kinerja pegawai dan perhitungan tunjangan kerja dan tata persuratan (data surat masuk dan surat keluar);
 - b. Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan untuk mengelola data SAKIP, dan mengelola data anggaran dan keuangan meliputi rencana kegiatan dan anggaran, RPD, Perkiraan Penerimaan, Bendahara Pengeluaran, Bendahara Penerimaan, Perhitungan Biaya Perjalanan Dinas.
 - c. Bagian Humas untuk pengelolaan data Informasi dan dokumentasi serta pemakaian ruang rapat.
3. Kegiatan Pengawasan dan Pengendalian, dimana pada fitur ini terdapat *Tools* bagi setiap Inspektur Penerbangan di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV untuk
 - a. Rencana dan Realisasi jadwal kegiatan
 - b. Hasil Pengawasan
 - c. Data-data Pengawasan
 - d. Posko Angkutan Udara
 - e. Ringkasan Temuan
 - f. Laporan Pengawasan
 - g. Monitor Tindakan Korektif
 - h. Kejadian dan Kecelakaan.
4. Pelayanan Umum Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, pada fitur ini terdapat *Tools* untuk mengelola kegiatan pelayanan peijinan terkait PAS Bandara, Tanda Ijin Mengemudi, KKOP, Operasi Kegiatan Jasa dan Rating Personil Bandara, dimana pada proses pembayaran terkait dengan perijinan sudah terintegrasi dengan Sistem Pembayaran SIMPONY.

5. Laporan dan Analisis, dimana fitur ini terdapat *Tools* untuk mengetahui dan memonitor Data Laporan dan Analisis yang berguna untuk manajemen sebagai data warehouse.

1.2.3 Permasalahan

A. Aspek Regulasi

Beberapa peraturan hukum perundang-undangan yang perlu ditindaklanjuti penyelesaiannya adalah:

Amanat UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

- 9 Peraturan Pemerintah (antara lain mengatur tentang pelanggaran wilayah kedaulatan, penetapan kawasan udara terlarang, kawasan udara terbatas, pelaksanaan tindakan terhadap pesawat udara dan personel pesawat udara serta tata cara dan prosedur pelaksanaan tindakan pemaksaan oleh pesawat udara negara)
- 47 Peraturan Menteri (antara lain mengatur tentang pendelegasian kewenangan pembinaan kepada unit di bawah Menteri, mengatur tentang lembaga penyelenggaraan pelayanan umum, serta proses dan biaya sertifikasi).

Amanat PP No. 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara

- 8 Peraturan Menteri (antara lain mengatur tentang standar rancang bangun dan/atau rekayasa fasilitas bandar udara, serta standar kelaikan fasilitas, mengatur tentang rancangan teknik terinci fasilitas pokok bandar udara dan pengesahan)

Amanat PP No. 77 Tahun 2012 tentang Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (IPPNPI) yang mengamanatkan dibentuknya Peraturan Menteri

- 2 Peraturan Menteri (antara lain mengatur tentang penambahan penyertaan modal negara yang berasal dari kapitalisasi cadangan dan sumber lainnya).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara masih dalam proses revisi sedangkan peraturan tentang organisasi dan tata kerja Ditjen Perhubungan Udara yang telah ditetapkan dalam PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan telah diterapkan di Kantor Pusat Ditjen Perhubungan Udara sehingga perlu dilakukan

penyesuaian kebutuhan organisasi pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV diantaranya:

- Tugas dan fungsi Jabatan Inspektur PKPPK yang semula di Direktorat Keamanan Penerbangan dipindah ke Direktorat Bandar Udara;
- Tugas dan fungsi Jabatan Inspektur Dangerous Good (DG) yang semula Direktorat Keamanan Penerbangan dipindah ke Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara.

Pengendalian dan pengawasan yang dilakukan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang diatur dalam PM 22 Tahun 2015 adalah:

- a. Melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan, dan memberikan tindakan korektif di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;
- b. Pemberian arahan, bimbingan, Persetujuan Terbang (Flight Approval), melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan, dan memberikan tindakan korektif di bidang Angkutan Udara serta pelaksanaan dan koordinasi fasilitasi kegiatan penerbangan internasional (Facilitation/ FAL);
- c. Pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (Izin, Pengesahan, Rekomendasi, Sertifikat Fasilitas/ Peralatan/Organisasi dan Lisensi Personel) dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di Bidang Bandar Udara;
- d. Pemberian arahan, bimbingan dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di Bidang Navigasi Penerbangan;
- e. Pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (Izin, Sertifikat Fasilitas / Peralatan / Organisasi dan Lisensi Personel), pemberian PAS Bandar Udara (orang dan kendaraan) dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan, survey, pengujian dan memberikan tindakan korektif bidang Keamanan Penerbangan, kargo/pos, barang berbahaya serta Pelayanan Darurat.

Pelaksanaan tugas dan fungsi Pengendalian dan Pengawasan yang dilakukan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV belum sepenuhnya dilaksanakan. Ada 2 bidang yang belum melaksanakan pengawasan dan pengendalian sesuai dengan PM 22 Tahun 2015 yaitu:

- a. Bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara dalam hal pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (Sertifikat Organisasi dan Lisensi Personel belum dilaksanakan. Karena belum ada pelimpahan tugas dari direktorat teknis terkait.
- b. Bidang Angkutan Udara Perpanjangan Perizinan Kegiatan Usaha Penunjang Angkutan Udara. Karena belum ada pelimpahan tugas dari direktorat teknis terkait.

Dengan ditetapkannya UU Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja telah menyebabkan terjadinya beberapa perubahan dalam substansi UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Hal ini berpengaruh juga terhadap pelaksanaan tugas dan fungsi pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan penerbangan, dimana untuk sektor transportasi udara telah dikeluarkan PP Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan. Beberapa perubahan tersebut antara lain perubahan terkait dengan kewajiban memiliki Lisensi atau Sertifikat Kompetensi bagi personel pesawat udara, personel bandar udara, personel keamanan penerbangan, dan personel navigasi penerbangan, yang perlu diatur lebih lanjut regulasi turunannya.

Untuk penertiban frekuensi belum ada peraturan daerahnya. Namun, Kementerian Perhubungan telah mengeluarkan Instruksi Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP. 398 Tahun 2016 tentang Pengamanan Spektrum Frekuensi Radio untuk Keperluan Penerbangan. Oleh karena itu, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV berwenang untuk memberikan sosialisasi secara berkala kepada masyarakat setempat melalui pemerintah daerah. Sosialisasi ini dilakukan dengan tujuan supaya penggunaan radio frekuensi tidak mengganggu frekuensi penerbangan.

Terkait keselamatan penerbangan sipil dalam hal ini penertiban layang-layang, balon udara, dan drone telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan KM 09 Tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil 101 tentang balon udara yang ditambatkan, layang-layang, roket tanpa awak dan balon udara bebas tanpa awak.

B. Aspek Keselamatan dan Keamanan Penerbangan

B.1 Masih rendahnya kesadaran operator untuk menindaklanjuti hasil temuan pengawasan dan pengendalian yang dilakukan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara;

Dalam setiap pelaksanaan fungsi pengawasan dan pengendalian pada operator di bidang bandar udara, navigasi, keamanan, angkutan udara dan kelaikan pesawat udara, Inspektur Penerbangan pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV sering mendapatkan temuan terkait pemenuhan SOP, peralatan dan personil. Hasil temuan tersebut telah disampaikan kepada para operator, namun demikian masih ada operator yang lalai/kurang peduli untuk menindaklanjuti temuan dimaksud. Rendahnya kepedulian untuk menindaklanjuti hasil temuan merupakan potensi besar yang dapat mengancam keselamatan dan keamanan penerbangan.

Secara umum beberapa hasil temuan pengawasan dan pengendalian yang perlu mendapat perhatian :

- a) Sebagian besar penyelenggara bandar udara belum memiliki dokumen penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan seperti dokumen AEP, ASP dan ASC;
- b) Masih banyak bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang belum memiliki Sertifikat Bandar Udara dan Register Bandar Udara.
- c) Sebagian besar bandar udara belum memiliki SOP fasilitas teknik bandar udara.
- d) Terdapat beberapa titik pagar perimeter yang terbuka dan memungkinkan orang atau hewan dapat masuk ke sisi udara;
- e) Terdapat bagasi tercatat yang telah dilakukan pemeriksaan dan tidak dipasang label security check.
- f) Tidak terdapat ruang pemeriksaan khusus pada SCP 2.
- g) Tidak terdapat tanda *sign board* (peringatan) pada daerah keamanan terbatas bandar udara.
- h) Terdapat kendaraan yang beroperasi di sisi udara tidak memiliki ijin masuk berupa stiker yang ditempatkan pada bagian depan kendaraan yang mudah terlihat.
- i) Masih ada airline yang melakukan penyimpangan dalam komponen tariff terkait Iuran Wajib Asuransi dan penerapan surcharge;

- j) Airline dalam melaksanakan operasi penerbangan tidak sesuai dengan Ijin Rute yang diberikan.
- k) Airline belum menyerahkan salinan FA kepada penyelenggara bandara

B.2 Pemenuhan terhadap kualitas dan kuantitas Inspektur Penerbangan dan pegawai administratif Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV;

Sumber Daya Manusia Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Bali baik dari jumlah dan kualitas masih kurang memadai dalam menjalankan tugas dan fungsi administratif dan pengawasan keselamatan penerbangan di bandara. Dalam kondisi demikian menjadi hambatan bagi unit kerja dalam memenuhi target kinerja yang ditetapkan, bahkan cenderung menjadi permasalahan di masa mendatang. Saat ini Inspektur Penerbangan pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV saat ini berjumlah 15 Inspektur, dengan rincian dapat dilihat pada tabel 3. Adanya keterbatasan jumlah Inspektur Penerbangan dibandingkan dengan wilayah kerja yang luas mengakibatkan fungsi pengawasan dan pengendalian tidak dapat berjalan optimal dalam upaya pemenuhan standar keselamatan dan keamanan penerbangan.

B.3 Pemenuhan terhadap kualitas dan kuantitas SDM operator di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

Kualitas dan kuantitas personil penerbangan dapat ditunjukkan dengan masih adanya personil operasi penerbangan dan keamanan penerbangan yang belum memiliki lisensi atau lisensi sudah habis masa berlakunya serta personil keamanan penerbangan yang tidak sesuai jumlahnya yang dipersyaratkan dalam melaksanakan tugas dikarenakan kurangnya personil keamanan yang dimiliki penyelenggara bandar udara.

Kurang maksimalnya kualitas dan kuantitas personil penerbangan yang bekerja di industri penerbangan berpengaruh langsung dalam pelaksanaan tugasnya dimana personil bekerja dibawah standar keselamatan yang dipersyaratkan dapat mengancam keselamatan dan keamanan penerbangan

B.4 Belum optimalnya pemenuhan standar fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

Sampai saat ini, beberapa operator bandar udara dan penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan belum memenuhi kecukupan dan kehandalan fasilitas sesuai standar yang

dipersyaratkan. Pemenuhan kebutuhan fasilitas sisi udara harus memenuhi persyaratan keselamatan bandara termasuk pemenuhan kebutuhan peralatan PKP-PK dan fasilitas keamanan di bandara. Hal ini menjadi permasalahan yang harus segera ditangani untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan penerbangan yang ditujukan dalam rangka meningkatkan rasa aman dan kenyamanan pengguna transportasi udara

B.5 Penegakan hukum dalam pemenuhan standar keselamatan dan keamanan penerbangan

Saat ini telah ditetapkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : PM 30 Tahun 2015 tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan Di Bidang Penerbangan, namun masih ada hambatan dalam implementasi peraturan tersebut berhubung belum ada penetapan *Standar Operation Procedures (SOP)* pelaksanaannya. Dengan adanya aturan ini diharapkan seluruh operator dapat lebih taat dan patuh terhadap peraturan keamanan dan keselamatan penerbangan serta mampu memberikan efek jera bagi operator yang melakukan pelanggaran

B.6 Kesadaran dan kepedulian masyarakat tentang keselamatan dan keamanan penerbangan

Dalam rangka pemenuhan aspek keselamatan dan keamanan penerbangan membutuhkan partisipasi seluruh pemangku kepentingan, regulator, operator, maupun masyarakat. Oleh sebab itu kepedulian, kesadaran dan pemahaman masyarakat tentang keselamatan dan keamanan penerbangan perlu ditingkatkan. Sebagai indikasi masih rendahnya kesadaran dan kepedulian masyarakat tentang keselamatan dan keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV adalah :

- a) Pembangunan gedung atau antena BTS dengan melampaui batas ketinggian yang dipersyaratkan di daerah Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP).
- b) Masih ditemukan penumpang dan pengirim barang yang membawa barang-barang berbahaya yang dilarang diangkut pesawat udara;
- c) Penggunaan laser pointer yang diarahkan ke kokpit pesawat yang mengganggu penglihatan pilot dapat mengakibatkan kecelakaan pesawat.
- d) Penggunaan Drone di area Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) ataupun kegiatannya yang bisa mengganggu aktivitas penerbangan;

- e) Asap dari pembakaran lahan hutan dan perkebunan oleh masyarakat disekitar bandar udara yang mengganggu jarak pandang pilot yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan;
- f) Hewan ternak milik masyarakat disekitar bandar udara dibiarkan masuk ke sisi udara bandara;
- g) Masyarakat disekitar bandar udara yang melintas di landas pacu untuk melakukan aktivitas.

B.7 Gunung berapi masih aktif di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

Di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV terdapat gunung berapi yang masih aktif yaitu Gunung Agung di Bali, Gunung Rinjani di Lombok, Gunung Raung di Banyuwangi. Pada tahun 2015 Gunung Rinjani di Lombok, Gunung Raung di Banyuwangi dan pada tahun 2017 Gunung Agung di Bali mengalami erupsi dengan mengeluarkan partikel debu dan awan panas yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan di wilayah rute penerbangan dari dan menuju Bali sehingga mengakibatkan terganggunya pelayanan jasa transportasi udara di Bandar Udara Juanda dan Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Bali Karena Operasional Bandara Udara ditutup, selain itu erupsi gunung berapi dapat menimbulkan kerusakan pada mesin pesawat karena partikel partikel halus kemungkinan bisa terhisap oleh mesin pesawat, hal ini menuntut kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV untuk meningkatkan kegiatan Contingency atau kegiatan darurat penanganan permasalahan erupsi gunung berapi harus selalu konsisten;

C. Aspek Pelayanan Penerbangan

Saat ini kondisi sarana dan prasarana transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV secara umum sudah diusahakan untuk memenuhi standar pelayanan, terutama bandar udara Unit Pelaksana Bandar Udara yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Tingkat layanan yang belum optimal tercermin dari kondisi kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana transportasi udara yang ada.

Kualitas pelayanan angkutan udara yang paling sering terjadi adalah kejadian keterlambatan/*delay* yang merugikan pengguna jasa angkutan udara. Untuk bandar udara dapat terlihat dari kapasitas terminal bandar udara yang terbatas dan kurang bersih, kondisi toilet di terminal yang kurang bersih dan tidak terawat, praktek calo tiket yang

masih ada serta penataan parkir kendaraan di area bandar udara yang tidak teratur yang mengganggu kenyamanan pengguna jasa bandar udara

D. Aspek Sumber Daya Manusia

Good Governance dan Reformasi Birokrasi menuntut pelayanan yang transparan, terukur dan dapat dipertanggungjawabkan secara akuntabel. Hal ini tentunya menuntut sumber daya manusia yang profesional. Untuk itulah, diperlukan penyusunan standar kompetensi; serta peningkatan kompetensi dan profesionalisme SDM melalui diklat dalam negeri dan luar negeri. Dan untuk meningkatkan kinerja, perlu disusun peta jabatan dan pola karir SDM sebagai sarana untuk promosi dan renumerasi.

Penambahan pegawai sesuai kebutuhan yang dilakukan setiap tahunnya tentunya memerlukan penambahan sarana dan prasarana kantor. Keterbatasan ruang kantor, fasilitas sarana prasarana pendukung termasuk tempat penyimpanan arsip dapat menghambat kinerja pegawai, sehingga diperlukan optimalisasi penataan dan penggunaan ruang kantor.

Adapun permasalahan mengenai aspek sumber daya manusia yang masih perlu perbaikan adalah :

1. Belum tersusunnya standar kompetensi jabatan bagi pemangku jabatan fungsional umum sehingga menyulitkan dalam penyusunan Training Need Analysis bagi pemangku jabatan fungsional umum.
2. Terbatasnya Jabatan Fungsional Tertentu (JFT) dilingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, khususnya belum ada jabatan Fungsional tertentu (JFT) dibidang pengelola keuangan sehingga belum meratanya pola karier SDM dibidang Jabatan Fungsional Tertentu dilingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV.
3. Ada beberapa Inspektur Penerbangan pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang belum melaksanakan diklat ITS (terutama bagi pegawai baru). Selaku bagian yang mengatur tentang diklat pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV maka Sub Bagian Kepegawaian berinisiatif untuk bersurat ke direktorat teknis terkait untuk pengusulan pengadaan diklat ITS bagi inspektur penerbangan.

Sesuai dengan bezetting pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV masih membutuhkan inspektur penerbangan mengingat banyaknya wilayah kerja yang perlu dilakukan pengawasan dan pengendalian. Adanya gap antara SDM inspektur penerbangan yang dibutuhkan dan inspektur penerbangan yang telah melakukan diklat ITS, maka perlu dilakukan lagi penghitungan Analisis Beban Kerja (ABK) sehingga jumlah inspektur yang diusulkan sesuai dengan kebutuhan inspektur berdasarkan penghitungan ABK.

Tabel berikut menunjukkan kebutuhan pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV untuk 5 (lima) tahun ke depan :

Tabel 1.12
Kebutuhan Pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

NO	UNIT KERJA	KEBUTUHAN				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	BAGIAN KEPEGAWAIAN DAN UMUM	-	-	-	-	-
2	BAGIAN PERENCANAAN KEUANGAN	-	3	3	3	1
3	SEKSI FASILITAS DAN PELAYANAN BANDAR UDARA					
4	SEKSI PENGOPERASIAN BANDAR UDARA					
5	SEKSI KEAMANAN PENERBANGAN DAN PELAYANAN DARURAT	-	3	3	1	-
6	SEKSI ANGKUTAN UDARA, KELAIKUDARAAN DAN PENGOPERASIAN PESAWAT UDARA	-	1	-	3	-
	JUMLAH	0	7	6	7	1

Kebutuhan pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV sampai dengan 2024 adalah sebanyak 21 Orang.

E. Keuangan

Industri penerbangan Indonesia mengalami dampak negatif akibat Covid-19, dimana arus penumpang dan kargo mengalami penurunan yang cukup signifikan khususnya di Maret 2020 ke April 2020. Hal tersebut membuat performa finansial operator penerbangan maupun maskapai-maskapai di Indonesia memburuk. Sejauh ini, Pemerintah Indonesia dalam menangani dampak pandemi Covid-19 terhadap sektor penerbangan telah menerapkan beberapa kebijakan, baik berupa kebijakan ekonomi maupun kebijakan terkait protokol kesehatan dan manajemen risiko. Maskapai penerbangan maupun operator bandar udara wajib menerapkan prosedur kesehatan, di samping prosedur keselamatan dan keamanan penerbangan serta pemenuhan infrastruktur pendukung di bandar udara.

Pandemi Covid-19 juga telah memperlambat perekonomian dunia termasuk perekonomian Indonesia. Guna mengantisipasi hal tersebut pemerintah melalui Kementerian Keuangan telah melakukan refocusing kegiatan dan realokasi anggaran untuk mempercepat penanganan Covid-19 baik terhadap isu kesehatan maupun isu penanganan dampak ekonomi masyarakat. Dampak refocusing dan realokasi anggaran instansi pemerintah ini menyebabkan tertundanya pelaksanaan program dan kegiatan prioritas yang telah direncanakan sebelumnya khususnya capaian target pembangunan tahun 2020. Adanya refocusing anggaran ini juga menyebabkan terjadinya perubahan pada struktur anggaran dan output pada Ditjen Perhubungan Udara yang secara langsung berdampak pula pada anggaran belanja unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara seperti Kantor Otoritas Bandar Udara, sehingga kegiatan pelaksanaan pengawasan dan pengendalian Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV berkurang.

F. Data dan Informasi Transportasi Udara

Mengingat lingkup transportasi udara yang sangat luas dan menjangkau hampir seluruh wilayah Bali, NTT dan NTB memunculkan permasalahan antara lain dalam hal pemutakhiran data dan informasi sarana dan prasarana transportasi udara. Data dan informasi dalam lingkup Direktorat Jenderal Perhubungan udara antara lain meliputi data dan informasi Unit Penyelenggara Bandar Udara. Sesuai dengan PM 83 Tahun 2015

tentang Perubahan Atas PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor UPBU Ditjen Perhubungan Udara bahwa terdapat 150 kantor UPBU kelas I, Kelas II, dan Kelas III, serta 16 satuan pelayanan (Satpel). Selain itu masih terdapat beberapa bandar udara khusus dan Bandar udara yang dikelola oleh Pemerintah Daerah. Seluruh data dan informasi dari stakeholder transportasi udara sangat diperlukan sebagai dasar suatu perencanaan sehingga perlu penataan dan kepedulian yang tinggi serta kerjasamanya untuk mewujudkan data dan informasi yang akurat dan terkini. Namun saat ini, masih ditemukan kendala dalam hal pemutakhiran data dan informasi dimana penggunaan teknologi informasi (internet) untuk mengakses data maupun pemutakhiran data di beberapa wilayah di Indonesia masih tergolong sulit mengingat kondisi geografis wilayah tersebut. Sehingga updating data dan informasi bandar udara yang dapat dilakukan melalui jaringan internet belum bisa dilakukan.

Data dan informasi transportasi udara yang akurat dan terkini yang bersumber dari seluruh stakeholder transportasi udara sangat dibutuhkan dalam proses pengambilan keputusan atau kebijakan yang akan berdampak luas terhadap pengguna transportasi udara. Oleh karena itu Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV memaksimalkan penggunaan aplikasi Sistem Internal Terpadu Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV untuk pengelolaan data pengawasan dan pengendalian serta memonitor data angkutan udara.

Bab II

VISI, MISI, Tujuan dan Sasaran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2020-2024

2.1 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL TAHUN 2020-2024

Visi Presiden :

***“Terwujudnya Indonesia Maju Yang Berdaulat, Mandiri, Dan Berkepribadian
Berlandaskan Gotong Royong”***

Visi Presiden ini selaras dengan sasaran pembangunan nasional pada tahun 2020-2024 yang tertuang dalam dokumen Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025 dan menjadi landasan dalam Tema dan Agenda Pembangunan Nasional tahun 2020-2024, yakni :

“Indonesia Berpenghasilan Menengah-Tinggi yang Sejahtera, Adil dan Berkesinambungan”

Untuk mendukung tercapainya keberhasilan dari Visi Presiden Tahun 2020-2024 tersebut, ditetapkan 9 (sembilan) Misi Presiden (Nawacita Kedua) yang harus dilaksanakan dan dijadikan acuan dalam pelaksanaan pembangunan pada kurun waktu 2020-2024, yakni :

1. Peningkatan Kualitas Manusia Indonesia
2. Struktur Ekonomi yang Produktif, Mandiri, dan Berdaya Saing
3. Pembangunan yang Merata dan Berkeadilan
4. Mencapai Lingkungan Hidup yang Berkelanjutan
5. Kemajuan Budaya yang Mencerminkan Kepribadian Bangsa
6. Penegakan Sistem Hukum yang Bebas Korupsi, Bermartabat, dan Terpercaya
7. Perlindungan Bagi Segenap Bangsa dan Memberikan Rasa Aman pada Seluruh Warga
8. Pengelolaan Pemerintahan yang Bersih, Efektif, dan Terpercaya
9. Sinergi Pemerintah Daerah dalam Kerangka Negara Kesatuan

Arahan Presiden dalam rangka pencapaian visi dan misi :

1. Pembangunan SDM
2. Pembangunan Infrastruktur
3. Penyederhanaan Regulasi
4. Penyederhanaan Birokrasi
5. Transformasi Ekonomi

2.2 AGENDA PEMBANGUNAN NASIONAL TAHUN 2020-2024

RPJPN 2005 – 2025, Visi Indonesia 2045, dan Visi Misi Presiden menjadi landasan utama penyusunan RPJMN 2020–2024, yang selanjutnya diterjemahkan ke dalam 7 (tujuh) agenda pembangunan yaitu :

1. Memperkuat Ketahanan Ekonomi untuk Pertumbuhan yang Berkualitas

Peningkatan inovasi dan kualitas Investasi merupakan modal utama untuk mendorong pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi, berkelanjutan dan mensejahterakan secara adil dan merata.

Pembangunan ekonomi akan dipacu untuk tumbuh lebih tinggi, inklusif dan berdaya saing melalui:

- 1) Pengelolaan sumber daya ekonomi yang mencakup pemenuhan pangan dan pertanian serta pengelolaan kemaritiman, kelautan dan perikanan, sumber daya air, sumber daya energi, serta kehutanan; dan
- 2) Akselerasi peningkatan nilai tambah pertanian dan perikanan, kemaritiman, energi, industri, pariwisata, serta ekonomi kreatif dan digital.

2. Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan & Menjamin Pemerataan

Pengembangan wilayah ditujukan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pemenuhan pelayanan dasar dengan memperhatikan harmonisasi antara rencana pembangunan dengan pemanfaatan ruang.

Pengembangan wilayah yang mampu menciptakan kesinambungan dan

keberlanjutan dan inklusif melalui :

- 1) Pengembangan sektor/ komoditas/kegiatan unggulan daerah;
- 2) Distribusi pusat-pusat pertumbuhan (PKW) ke wilayah belum berkembang;
- 3) Penguatan kemampuan SDM dan Iptek berbasis keunggulan wilayah;
- 4) Peningkatan infrastruktur dan pelayanan dasar secara merata; dan
- 5) Peningkatan daya dukung lingkungan serta ketahanan bencana dan perubahan iklim.

3. Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang Berkualitas dan Berdaya Saing

Manusia merupakan modal utama pembangunan nasional untuk menuju pembangunan yang inklusif dan merata di seluruh wilayah. Peningkatan kualitas dan daya saing SDM yaitu manusia yang sehat dan cerdas, adaptif, inovatif, terampil, dan berkarakter, melalui:

- 1) Pengendalian penduduk dan penguatan tata kelola kependudukan;
- 2) Penguatan pelaksanaan perlindungan sosial;
- 3) Peningkatan pelayanan kesehatan menuju cakupan kesehatan semesta;
- 4) Peningkatan pemerataan layanan pendidikan berkualitas;
- 5) Peningkatan kualitas anak, perempuan, dan pemuda;
- 6) Pengentasan kemiskinan; dan
- 7) Peningkatan produktivitas dan daya saing.

4. Revolusi Mental dan Pembangunan Kebudayaan

Revolusi mental sebagai gerakan kebudayaan memiliki kedudukan penting dan berperan sentral dalam pembangunan untuk mengubah cara pandang, sikap, perilaku yang berorientasi pada kemajuan dan kemodernan. Revolusi mental dan pembangunan kebudayaan dilaksanakan secara terpadu melalui:

- 1) Revolusi mental dan pembinaan ideologi Pancasila;
- 2) Pemajuan dan pelestarian kebudayaan;
- 3) Moderasi beragama; dan
- 4) Penguatan budaya literasi, inovasi, dan kreativitas.

5. Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi & Pelayanan Dasar

Perkuatan infrastruktur ditujukan untuk mendukung aktivitas perekonomian serta mendorong pemerataan pembangunan nasional, melalui :

- 1) Pembangunan infrastruktur pelayanan dasar;
- 2) Pembangunan konektivitas multimoda untuk mendukung pertumbuhan ekonomi;
- 3) Pembangunan infrastruktur perkotaan;
- 4) Pembangunan energi dan ketenagalistrikan; dan
- 5) Pembangunan dan pemanfaatan infrastruktur TIK untuk transformasi digital.

6. Membangun Lingkungan Hidup, Meningkatkan Ketahanan Bencana dan Perubahan Iklim

Pembangunan lingkungan hidup, serta peningkatan ketahanan bencana dan perubahan iklim diarahkan melalui :

- 1) Peningkatan Kualitas Lingkungan Hidup;
- 2) Peningkatan Ketahanan Bencana dan Perubahan Iklim; dan
- 3) Pembangunan Rendah Karbon.

7. Memperkuat Stabilitas Polhukhankam dan Transformasi Pelayanan Publik

Negara wajib hadir dalam melayani dan melindungi segenap bangsa serta menegakkan kedaulatan negara. Melalui :

- 1) Reformasi kelembagaan birokrasi untuk pelayanan publik berkualitas;
- 2) Penataan kapasitas lembaga demokrasi, penguatan kesetaraan dan kebebasan;
- 3) Perbaikan system peradilan, penataan regulasi dan tata kelola keamanan siber;
- 4) Peningkatan akses terhadap keadilan dan sistem anti korupsi;
- 5) Peningkatan pelayanan dan perlindungan WNI di luar negeri; dan
- 6) Peningkatan rasa aman, penguatan kemampuan pertahanan dan Industri Pertahanan.

2.3 KONSEP VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2020-2024

VISI DAN MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2020-2024

Didasarkan pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional Tahun 2020-2024, yakni untuk mewujudkan Indonesia yang berpenghasilan Menengah-Tinggi yang Sejahtera, Adil dan Berkesinambungan, maka untuk mendukung Visi Presiden 2020-2024 guna menjalankan agenda pembangunan dimaksud, ditetapkan Visi Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

“Kementerian Perhubungan yang berupaya Mewujudkan Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah guna mendukung terwujudnya Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden : Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”

Penjabaran terkait Visi Kementerian Perhubungan dapat dimaknai sebagai berikut :

Konektivitas merupakan kunci utama pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah. Konektivitas nasional adalah terhubungnya antar wilayah di seluruh nusantara, termasuk angkutan perkotaan baik dengan transportasi darat, kereta api, laut, sungai dan penyeberangan serta udara.

Handal berarti tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah tanah air.

Berdaya saing berarti tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau, dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing internasional.

Nilai tambah berarti penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah.

Relevansi perwujudan Visi Presiden dalam Sektor Perhubungan ini apabila dilihat dalam konteks 7 Agenda Pembangunan Nasional dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024 adalah sebagai berikut :

Pertama, konektivitas nasional memberikan andil yang strategis dan menentukan dalam rangka mengembangkan wilayah untuk mengurangi kesenjangan, terutama terkait ketimpangan akses dan pemerataan pembangunan antar kawasan Indonesia Bagian Barat dengan Indonesia Bagian Timur, maupun antar kesenjangan pembangunan secara sektoral.

Kedua, konektivitas nasional mampu memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar, terutama dalam rangka mendukung kebijakan pemerintah mewujudkan konsep Tol Laut, mengurangi disparitas ekonomi, peningkatan daya saing perekonomian antar wilayah, serta pemerataan akses dan kualitas pelayanan dasar.

Ketiga, konektivitas nasional mampu menjembatani pelaksanaan kebijakan pemerintah untuk memperkuat ketahanan ekonomi untuk pertumbuhan yang berkualitas, sehingga cita-cita nasional untuk menjadikan Indonesia sebagai negara berpenghasilan menengah-tinggi yang sejahtera, adil, dan berkesinambungan dapat tercapai.

Keempat, melalui konektivitas nasional, strategi pembangunan untuk meningkatkan sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing dapat dilakukan melalui peningkatan aksesibilitas masyarakat ke fasilitas pelayanan kesehatan, pelayanan pendidikan, serta sentra-sentra kegiatan ekonomi produktif di suatu wilayah.

Pengurangan kesenjangan dan menjamin pemerataan pembangunan merupakan salah satu fokus kebijakan pembangunan Indonesia 2005-2025. Pemerintah menempuh strategi pembangunan yang menekankan upaya terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing.

Pembangunan transportasi nasional merupakan salah satu strategi kebijakan yang ditempuh untuk mewujudkan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif antar wilayah. Oleh karena itu, untuk mendukung tercapainya Visi Kementerian Perhubungan guna mewujudkan Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing, dan Memberikan Nilai Tambah, ditetapkan Misi Kementerian Perhubungan, sebagai berikut :

Kementerian Perhubungan melaksanakan Misi Presiden dan Wakil Presiden nomor 2, nomor 3 dan nomor 4 dengan uraian sebagai berikut :

1. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan integrasi antar moda dan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah;
2. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi dengan memanfaatkan teknologi yang tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang profesional serta antisipatif terhadap potensi kebencanaan;
3. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi didukung oleh kualitas dan kompetensi SDM operator dan pelaksana industri transportasi yang berdaya saing internasional, mandiri dan produktif;
4. Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi, reformasi dan penguatan di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya aparatur dan penegakan hukum secara konsisten;
5. Mewujudkan pengembangan inovasi dan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.

TUJUAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2020-2024

Dengan mendasarkan pada Visi dan Misi Presiden yang telah ditetapkan, selanjutnya ditetapkan tujuan dan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan pada tahun 2020- 2024. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar dalam menyusun pilihan-pilihan strategi pembangunan. Tujuan merupakan pernyataan tentang hal-hal yang perlu dilakukan untuk mencapai visi dan misi dengan menjawab isu strategis sektor transportasi dan permasalahan yang ada. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Kementerian Perhubungan dengan memperhatikan visi. Untuk mewujudkan misi Kementerian Perhubungan, dapat dicapai melalui beberapa tujuan.

Tujuan Pembangunan sektor Perhubungan Tahun 2020-2024 adalah sebagai berikut :

1. Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi;
2. Meningkatnya kinerja layanan transportasi;
3. Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi;
4. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan;
5. Terwujudnya penggunaan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi.

Tabel 2.1

**Tujuan Dan Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan
Tahun 2020-2024**

NO	TUJUAN	SASARAN STRATEGIS
1	Meningkatnya konektivitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi	Terwujudnya konektivitas nasional
2	Meningkatnya kinerja layanan transportasi	Meningkatnya kinerja pelayanan perhubungan
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi	Meningkatnya keselamatan transportasi
		Meningkatnya Kualitas SDM transportasi yang kompeten

NO	TUJUAN	SASARAN STRATEGIS
4	Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan	Meningkatnya kualitas tata kelola kebijakan, regulasi dan hukum
		Meningkatnya pengawasan dan pengendalian
		Meningkatnya tata kelola pemerintahan yang baik
5	Terwujudnya penggunaan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi	Meningkatnya kualitas transportasi berkelanjutan

2.4 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN DITJEN PERHUBUNGAN UDARA

• Visi

Sebagai bentuk dukungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara guna pencapaian visi misi Presiden yang telah ditetapkan serta visi dan misi Kementerian Perhubungan, maka Direktorat Jenderal Perhubungan Udara memiliki visi dan misi sebagai berikut:

“Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang berupaya Mewujudkan Konektivitas Transportasi Udara yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah guna mendukung terwujudnya Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”

• Misi

Untuk mendukung tercapainya Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara guna mewujudkan Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing, dan Memberikan Nilai

Tambah, ditetapkan Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, sebagai berikut:

1. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan integrasi antar moda dan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi udara untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah;
2. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi udara dengan memanfaatkan teknologi yang tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang profesional serta antisipatif terhadap potensi kebencanaan;
3. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi udara dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi udara didukung oleh kualitas dan kompetensi SDM operator dan pelaksana industri transportasi udara yang berdaya saing internasional, mandiri dan produktif;
4. Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi, reformasi dan penguatan di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya aparatur dan penegakan hukum secara konsisten;
5. Mewujudkan penggunaan teknologi transportasi udara yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.

- **Tujuan**

1. Menjabarkan visi dan misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, maka tujuan pembangunan sub sektor transportasi udara adalah :
2. Meningkatnya konektivitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi udara;
3. Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara;
4. Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara,
5. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
6. Terwujudnya penggunaan teknologi transportasi udara yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi udara

Sasaran Strategis

Adapun sasaran strategis pembangunan transportasi udara tahun 2020-2024, dapat diuraikan sebagai berikut :

1) *Stakeholders Perspective*

Mencakup SS-1 dengan Indikator Kinerja Utama:

- IKSS 1 Rasio Konektivitas Antar Wilayah

Dan mencakup SS-3 dengan Indikator Kinerja Utama:

- IKSS 4 Rasio kecelakaan penerbangan per 1 juta departure
- IKSS 5 Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara

2) *Customer Perspective*

Mencakup SS-2 dengan Indikator Kinerja Utama:

- IKSS 2 Indeks kepuasan penggunajasa layanan transportasi udara
- IKSS 3 Persentase capaian On Time Performance (OTP) sector transportasi udara

3) *Internal Process Perspective*

a. Mencakup SSp-4 dengan Indikator Kinerja Penunjang:

- Nilai AKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
- Tingkat Maturitas SPIP Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

b. Mencakup SSp-5 dengan Indikator Kinerja Penunjang;

- Persentase penurunan emisi GRK sektor transportasi udara

Sasaran pembangunan transportasi udara pada prinsipnya sejalan dengan sasaran pembangunan nasional yang tertuang dalam RPJMN Tahun 2020- 2024 dan Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024. Keterkaitan antara tujuan dan sasaran Ditjen Perhubungan Udara diuraikan pada tabel berikut.

Tabel 2.2
Tujuan, Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Utama (IKU)
Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020-2024

NO	TUJUAN	INDIKATOR TUJUAN	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU)
1	Meningkatnya Konektivitas Masyarakat Terhadap Jasa Layanan Transportasi Udara	Rasio Konektivitas Transportasi Udara	Terwujudnya Konektivitas Transportasi Udara	Rasio Konektivitas Transportasi Udara
2	Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Udara	Persentase capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) sector transportasi udara	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara	1) Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara 2) Persentase capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) sektor transportasi udara
3	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Rasio kecelakaan penerbangan per 1 juta departure	Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara	1) Rasio kecelakaan penerbangan per 1 juta <i>departure</i> 2) Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara
4	Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	Nilai AKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	1) Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara 2) Tingkat Maturitas SPIP Ditjen Perhubungan Udara
5	Terwujudnya Penggunaan teknologi transportasi udara yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi udara	Persentase penurunan emisi GRK sector transportasi udara	Meningkatnya kualitas transportasi udara yang ramah lingkungan	Persentase penurunan emisi GRK sektor transportasi udara

2.5 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV TAHUN 2020-2024

- **Visi**

Sebagai bentuk dukungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV guna pencapaian visi misi Presiden yang telah ditetapkan serta visi dan misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, maka Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV memiliki visi dan misi sebagai berikut:

“Terwujudnya Penyelenggaraan Transportasi Udara Yang Andal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV guna mendukung terwujudnya Visi dan Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang berupaya Mewujudkan Konektivitas Transportasi Udara yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah dalam mewujudkan visi dan misi Presiden dan Wakil Presiden”

- **Misi**

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV melaksanakan misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yaitu :

1. Mewujudkan pengaturan, pengawasan dan pengendalian di bidang pelayanan dan pengoperasian bandar udara;
2. Mewujudkan pengaturan, pengawasan dan pengendalian di bidang angkutan udara dan kelaikudaraan;
3. Mewujudkan pengaturan, pengawasan dan pengendalian di bidang keamanan penerbangan dan pelayanan darurat;
4. Mensinergikan potensi sumber daya Kantor Otoritas Bandar Udara sebagai fungsi koordinasi dengan instansi terkait/komunitas di Bandar udara yang diusahakan;
5. Mengembangkan kualitas kemampuan Sumber Daya Manusia agar mampu melaksanakan tugas secara profesional;
6. Memberdayakan masyarakat Transportasi Udara untuk ikut serta menciptakan Keamanan, Ketertiban di Bandar Udara dan Kelancaran serta Keselamatan penerbangan.

- **Tujuan**

Menjabarkan visi dan misi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV maka tujuan pembangunan transportasi udara adalah :

1. Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV;
2. Meningkatnya konektivitas antar wilayah antar wilayah di Bali, NTT dan NTB;
3. Meningkatnya pelayanan jasa transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV;
4. Terwujudnya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV.

- **Sasaran Strategis**

Sasaran pembangunan transportasi Kementerian Perhubungan pada prinsipnya sejalan dengan sasaran pembangunan nasional yang tertuang di dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024. Oleh karena itu, sasaran pada Kementerian Perhubungan terkait aspek keselamatan dan keamanan transportasi serta pelayanan transportasi perlu dijabarkan dalam konteks pelaksanaan tugas dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, yang secara khusus difokuskan pada fungsi pengendalian dan pengawasan dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan dan pelayanan mencakup 3 S + 1 C (Safety, Security, Services dan Compliance) penerbangan di bandar udara untuk mendukung pelayanan teknis dan administratif secara efektif dan efisien.

Untuk mendukung pencapaian Sasaran Pembangunan Nasional Tahun 2020-2024, Sasaran Kementerian Perhubungan dan sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tahun 2020-2024, maka Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV telah merumuskan sasaran sebagai berikut :

Tabel 2.3

Tujuan, Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2020-2024

NO	TUJUAN	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN
1	2	3	4
1)	Meningkatnya konektivitas transportasi udara	Meningkatnya konektivitas transportasi udara	1. Persentase Jumlah laporan pengawasan angkutan udara yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara pada bandara yang melayani penerbangan komersil, penerbangan perintis maupun kedua jenis penerbangan
2)	Meningkatnya Pelayanan Jasa Transportasi Udara	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara	2. Persentase Laporan pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan minimal sesuai PM 178 Tahun 2015 yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara
3)	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Meningkatnya Level Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara	3. Persentase laporan pengawasan bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara yang ditindaklanjuti oleh kantor otoritas bandar udara
			4. Persentase Jumlah laporan pengawasan bidang keamanan penerbangan yang ditindaklanjuti oleh kantor otoritas bandar udara

NO	TUJUAN	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN
			5. Persentase Jumlah laporan pengawasan bidang pelayanan darurat yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara
			6. Persentase jumlah laporan pengawasan bidang keselamatan operasi bandar udara yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara
			7. Persentase Jumlah laporan pengawasan bidang Navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara
4)	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	8. Persentase pemenuhan dokumen SAKIP berdasarkan Permenhub Nomor 85 Tahun 2020
			9. Tingkat Maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara berdasarkan Permenhub Nomor 25 tahun 2018
			10. Persentase Laporan pemenuhan pendidikan dan pelatihan kompetensi SDM Kantor Otoritas Bandar Udara

Bab III

Arah Kebijakan, Strategi, Kerangka Regulasi dan Kerangka Kelembagaan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Untuk mencapai prioritas pembangunan nasional sebagaimana yang diamanatkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024, sektor transportasi memiliki prioritas pembangunan sebagai berikut:

1. Perkuatan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan serta Keselamatan Transportasi;
2. Perkuatan Jalur Logistik Utama
3. Dukungan Infrastruktur untuk Sektor Unggulan Industri dan Pariwisata, dan
4. Pengembangan Transportasi Perkotaan

Didasarkan pada prioritas pembangunan di sektor transportasi tersebut, maka kebijakan pembangunan transportasi nasional harus diarahkan agar dapat merefleksikan dan mengimplementasikan prioritas pembangunan transportasi. Arah kebijakan pengembangan dan pembangunan transportasi nasional antara lain:

1. Membuka Aksesibilitas untuk Mencapai Pemerataan Ekonomi untuk Perkuatan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan serta Keselamatan Transportasi;
2. Merajut Konektivitas Antar Wilayah sebagai upaya Perkuatan Jalur Logistik Utama;
3. Dukungan Aksesibilitas dalam Pengembangan Kawasan Industri, Pariwisata dan KEK Luar Jawa sebagai wujud Dukungan Infrastruktur untuk Sektor Unggulan Industri dan Pariwisata; dan
4. Peningkatan Kualitas Mobilitas Perkotaan guna mewujudkan Pengembangan Transportasi Perkotaan.

Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan pada tahun 2020-2024 merupakan metode pendekatan dalam memecahkan permasalahan yang penting dan mendesak untuk segera dilaksanakan dalam kurun waktu 2020-2024 serta memiliki dampak yang besar terhadap pencapaian sasaran nasional maupun Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2020-2024.

Arah Kebijakan dan Strategi memuat langkah yang berupa program indikatif untuk memecahkan permasalahan yang teridentifikasi dan mendesak untuk segera dilaksanakan guna mendukung pencapaian Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Strategis. Program indikatif tersebut mendukung sasaran RPJMN 2020-2024 sesuai dengan bidang terkait.

Sebagai bagian dari sektor transportasi, maka sesuai dengan arah kebijakan pengembangan dan pembangunan transportasi nasional sebagaimana disebut sebelumnya, maka Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan 2020-2024 sebagaimana tertuang pada Tabel 3.1 dibawah ini.

Arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan diperoleh dengan mendasarkan pada potensi yang ada, yang diharapkan akan dapat mengatasi permasalahan yang ada di sektor perhubungan.

**Tabel 3.1 Sasaran Strategis, Arah Kebijakan dan Strategi Rencana
Kementerian Perhubungan 2020-2024**

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI
Terwujudnya Konektivitas Nasional	1. Optimalisasi simpul transportasi eksisting 2. Pembangunan simpul transportasi baru 3. Pembagian komoditi barang	1. Penguatan jaringan transportasi eksisting 2. Perluasan jaringan layanan Transportasi 3. Penguatan transportasi antar moda dan multi moda 4. Pembangunan fasilitas alih moda di simpul transportasi

	ekspor – impor pada pelabuhan di seluruh Indonesia 4. Reaktivitas jalur moda transportasi 5. Sinergitas Angkutan Umum dengan moda transportasi local 6. Penguatan distribusi barang di seluruh wilayah Indonesia 7. Penguatan jaringan layanan moda eksistene terhadap simpul utama dan kawasan rawan banana, perbatasan terluar, dan terpencil 8. Peningkatan ksesibilitas melalui perluasan jaringan layanan moda menuju simpul utama dan kawasan rawan bencana, perbatasan, terluar, dan terpencil 9. Mengoptimalkan sinergi angkutan	5. Penerapan Traffic Demand Management pada semua layanan transportasi 6. Optimalisasi rute layanan distribusi angkutan barang di seluruh wilayah Indonesia 7. Pembangunan pergudangan pada simpul utama transportasi 8. Peningkatan aksesibilitas menuju KEK, KSPN, dan PSN 9. Mengoptimalkan sinergi angkutan umum dengan moda transportasi local 10. Penempatan Pejabat Fungsional sesuai kebutuhan pembangunan dan pengembangan simpul transportasi 11. Penyiapan kompetensi keahlian profesional pada jabatan fungsional pembangunan dan pengembangan serta pengoperasian simpul transportasi di seluruh wilayah Indonesia 12. Perumusan tindak lanjut pembangunan berkelanjutan setelah operasional simpul transportasi seluruh wilayah Indonesia 13. Mendorong pembentukan Badan Pengelola Transportasi Perkotaan 14. Kajian peraturan yang mendukung terwujudnya kegiatan multimoda
--	---	---

	umum dengan moda transportasi local 10. Pengembangan kelembagaan pengelolaan transportasi perkotaan di wilayah aglomerasi.	15. Mendorong peluang kerja sama dengan Badan Usaha/swasta untuk melaksanakan proyek potensial
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	1. Pengurangan waktu tunggu dan waktu perjalanan transportasi 2. Optimalisasi SDM pelayanan sarana dan prasarana 3. Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi 4. Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja OTP pada pelayanan moda transportasi 5. Penerapan pelayanan umum massal berbasis	1. Pengukuran tingkat kepuasan layanan pengguna jasa moda transportasi 2. Penyusunan instrumen untuk mengukur tingkat kepuasan layanan pengguna jasa transportasi 3. Penyusunan program pengembangan SDM pelaku jasa layanan transportasi untuk memenuhi harapan pengguna jasa transportasi sesuai standar pelayanan yang diberlakukan 4. Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja pelayanan 5. Mengembangkan prototype sistem informasi transportasi sebagai inovasi teknologi layanan yang mampu menyajikan kondisi real time OTP 6. Dukungan terhadap transportasi ramah lingkungan, gender, difabel, dan lansia 7. Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana

	moda unggulan di daerah perkotaan 6. Penguatan skema pendanaan pengembangan system transportasi perkotaan 7. Mendukung kinerja logistik nasional	8. Evaluasi sistern dan peraturan yang telah ada untuk mencari akar permasalahan delay yang terjadi pada sistem layanan transportasi 9. Subsidi Pengembangan Transportasi Perkotaan (Buy The Sennce) 10. Standardisasi kineija pada 7 pelabuhan utama (kedalaman, panjang dermaga, kinerja bongkar muat) 11. Pengembangan rute jaringan saling terhubung (loop) distribusi domestic 12. Pengembangan sistem informasi logistik (e-logistic) 13. Pengembangan angkutan multimoda dan antarmoda ke kawasan hinterland 14. Peremajaan kapal niaga dengan mengutamakan peran galangan kapal dalam negeri 15. Penguatan keterpaduan angkutan tol laut dengan moda lain (jembatan udara dan perintis darat)
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	1. Penegakan hukum atas aturan yang diberlakukan 2. Pemanfaatan teknologi untuk penyusunan database kecelakaan darat, laut, udara dan	1. Penegakan hokum 2. Mengoptimalkan kegiatan peningkatan keselamatan dan keamanan 3. Pembatasan usia sarana prasarana transportasi 4. Peningkatan kualitas sarana dan prasarana Perhubungan

	perkeretaapian, KIR online, travel data recording. 3. Pengembangan aplikasi pengaduan pelayanan transportasi untuk menunjang keamanan dan keselamatan transportasi 4. Kontrol kelengkapan keselamatan dan keamanan moda angkutan 5. Pembatasan usia kendaraan layanan moda angkutan umum 6. Penyediaan fasilitas 2k)SS (Zona Selamat Sekolah) dan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dan taman edukasi 7. Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas keselamatan dan pengujian	5. Peningkatan monitoring dan audit secara berkala kualitas sarana dan prasarana transportasi 6. Pemanfaatan teknologi keamanan dan keselamatan transportasi 7. Penyiapan SOP perbaikan fasilitas transportasi yang mengalami gangguan 8. Edukasi keselamatan transportasi 9. Penyusunan dan penerapan SOP keamanan di setiap lokasi simpul utama transportasi 10. Peningkatan sertifikasi sarana dan prasarana kereta api 11. Perbaikan dan pengembangan SOP keselamatan untuk setiap moda
--	---	--

	8. Pengembangan system 9. informasi terkait security awareness di setiap lokasi simpul utama transportasi 10. Pemenuhan SDM Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara	
Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	1. Peningkatan kualitas formulasi kebijakan yang mampu merespon dengan cepat dinamika kondisi transportasi 2. Peningkatan pelaksanaan rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang telah ditetapkan	1. Pengendalian kualitas formulasi kebijakan yang mampu merespon dengan cepat dinamika kondisi transportasi proses hingga atau Menteri 2. Jangka waktu pengusulan kebijakan menjadi Keputusan Peraturan Perhubungan 3. Pelaksanaan kebijakan bidang transportasi yang telah ditetapkan dalam Keputusan atau Peraturan Menteri Perhubungan 4. Peningkatan EST (Environmentally Sustainable Transportation) / transportasi berkelanjutan untuk setiap kota metropolitan dan kota besar 5. Efisiensi energi dan pemanfaatan energi ramah lingkungan Penyusunan

		SOP layanan transportasi ramah lingkungan
Meningkatnya Kualitas SDM Transportasi yang Kompeten	1. Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and match dengan kebutuhan industry dan pengembangan sarana prasarana transportasi; 2. Pembentukan SDM Yang Berkarakter Dan Berintegritas; 3. Peningkatan Relevansi dan Daya Saing Lembaga Diklat SDM Transportasi; 4. Optimalisasi peran kelembagaan (BPSDM Perhubungan) dalam pengembangan SDM transportasi.	1. Pengembangan Sumber Daya Manusia(SDM)yang mumpuni; 2. Peningkatan Link and Match SDM Transportasi; 3. Penguatan SDM Transportasi Berbasis Wilayah dan Kemasyarakatan; 4. Peningkatan Pendidikan Agama, Karakter dan Budi Pekerti; 5. Peningkatan Pemahaman dan Pengamalan Nilai-nilai Agama; 6. Peningkatan Pendidikan Kewarganegaraan dan Bela Negara; 7. Melakukan reformasi di system pendidikan dan pelatihan vokasi di sektor Transportasi yang dilakukan secara terpadu dan terintegrasi; 8. Peningkatan Kualitas dan Pengembangan Penelitian (Research & Development); 9. Transformasi kelembagaan Balai/ UPT BPSDM Perhubungan menuju BLU/BHMN; 10. Peningkatan peran BPSDM Perhubungan dalam pengembangan lembaga pendidikan dan Draft Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2020 - 2024 99 Sasaran Strategis Arab Kebijakan Strategi pelatihan SDM transportasi.

Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan	1. Pembangunan berkelanjutan yang menjamin keberlanjutan kehidupan ekonomi dan social masyarakat, menjaga kualitas lingkungan hidup, serta meningkatkan pembangunan yang inklusif dan pelaksanaan tata kelola yang mampu menjaga peningkatan kualitas kehidupan dari satu generasi ke generasi berikutnya.	1. Menghitung Nilai indeks berkelanjutan (sustainability index) pada sarana dan/atau prasarana transportasi sebagai acuan dan feedback bagi peningkatan kualitas system transportasi 2. Perumusan kebijakan adaptasi dan/atau mitigasi perubahan iklim di sektor transportasi serta pelaporan rencana aksi penurunan emisi GRK di sektor transportasi 3. Melakukan Pemetaan Dan Intensifikasi Dokumen Lingkungan
Meningkatnya Pengawasan dan Pengendalian	1. Mengoptimalkan kegiatan pengendalian dan pengawasan terhadap kinerja Kementerian Perhubungan	1. Melakukan reuiu Renstra dan Renja Kemenhub secara kontinu 2. Melakukan Evaluasi Kemanfaatan Terhadap Rencana Pembangunan dan Pengembangan Sarana dan Prasarana Transportasi 3. Pengembangan dan penyempurnaan untuk monitor capaian kinerja seluruh pegawai Kementerian Perhubungan 4. Pengembangan sistem e-monev untuk penilaian kinerja Kementerian Perhubungan

		5. Mendorong peningkatan tindak lanjut terhadap rekomendasi Laporan Hasil Audit(LHA)
Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Baik	1. Optimalisasi reformasi regulasi dalam pembentukan ataupun pengaturan kembali tata kelembagaan di lingkungan Kementerian Perhubungan 2. Pemanfaatan teknologi dalam melakukan pengendalian dan pengawasan atas penegakan hukum secara konsisten 3. Penyempumaan SOP layanan transportasi 4. Pembentukan ataupun pengaturan kembali tata kelembagaan di lingkungan	1. Penertiban paket-paket Deregulasi perijinan di Lingkungan kementerian Perhubungan 2. Peningkatan pemahaman dan kesadaran pengguna dalam penerapan SOP layanan transportasi 3. Penggunaan aplikasi teknologi informasi dan komunikasi untuk layanan transportasi baik komersil maupun non komersil 4. Pelaksanaan edukasi dalam penggunaan teknologi informasi dan komunikasi 5. Peningkatan pengelolaan / manajemen transportasi untuk mendukung smart city pada kota besar dan metropolitan 6. Peraturan pemanfaatan Barang Milik Negara di lingkungan Kementerian Perhubungan

	Kementerian Perhubungan 5. Penguatan kelembagaan dalam rangka peningkatan peran Balai atau UPT 6. Deregulasi peraturan dan perijinan serta sinkronisasi regulasi antar lembaga 7. Penilaian atas capaian maturitas penyelenggaraan SPIP Kementerian	
--	---	--

3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DITJEN PERHUBUNGAN UDARA

Dalam rangka mewujudkan pelayanan transportasi udara yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah dalam rangka mewujudkan konektivitas nasional di bidang perhubungan udara dilakukan melalui arah kebijakan dan strategi sebagaimana tabel berikut.

Tabel 3.2

Sasaran Strategis, Arah Kebijakan dan Strategi Ditjen Perhubungan Udara

NO.	SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI
1	Terwujudnya Konektivitas Transportasi Udara	Mewujudkan konektivitas transportasi udara dalam pelayanan transportasi udara, melalui strategi: 1) Penyelenggaraan Pelayanan Angkutan Udara Perintis dan Program Jembatan Udara di wilayah 3T, perbatasan, terisolir, dan rawan bencana; 2) Peningkatan kapasitas sarana dan prasarana transportasi udara untuk mendukung kawasan prioritas (destinasi pariwisata, KEK, KI, wilayah 3T, perbatasan, terisolir, dan rawan bencana); 3) Pembangunan bandar udara baru; 4) Pembangunan jaringan pelayanan transportasi udara yang terintegrasi antarmoda; 5) Pembangunan bandar udara perairan (Water aerodrome for seaplane); 6) Pengembangan dan sertifikasi Pesawat N219 untuk mendukung pelayanan transportasi udara nasional; 7) Pembangunan sarana dan prasarana transportasi udara yang berdasarkan outcome; 8) Mendorong pembangunan/ pengembangan dan pengoperasian bandar udara melalui kejasama

		pemerintah dan badan usaha serta melalui pembiayaan swasta.
2	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara, melalui strategi : 1) Mempertahankan tingkat keselamatan penerbangan (standar ICAO, EU,dan kategori IFAA); 2) Peningkatan keselamatan penerbangan di wilayah Papua; 3) Pemenuhan regulasi penerbangan sesuai dengan standar keselamatan transportasi udara; 4) Peningkatan sarana dan prasarana keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai dengan perkembangan teknologi masa kini(teknologi industri 4.0); 5) Peningkatan efektivitas pengaturan, pengendalian, dan pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan dan keamanan transportasi udara (khususnya dalam mengantisipasi terjadinya perkembangan teknologi 4.0); 6) Peningkatan keandalan/kelaikan sarana dan prasarana transportasi udara melalui program pengujian dan sertifikasi sarana, prasarana termasuk fasilitas pendukung lainnya; 7) Peningkatan koordinasi dalam rangka mencegah terjadinya tindakan melawan

		hukum di sektor transportasi udara (pencurian, pembajakan, terorisme, dll); 8) Penguatan kelembagaan dalam peningkatan keselamatan transportasi udara; 9) Pemenuhan kualitas dan kuantitas SDM/Personil Penerbangan; 10) Pemenuhan jumlah dan kompetensi Inspektur Penerbangan serta ITS (Inspector Training System); 11) Peningkatan peran serta masyarakat dan badan usaha di bidang keselamatan transportasi udara.
3	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara	Meningkatkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara, melalui strategi : 1) Peningkatan pelayanan transportasi udara melalui penerapan konsep smart airport dan eco airport', 2) Peningkatan pelayanan angkutan kargo melalui pengaturan pengoperasian Pesawat tanpa awak', 3) Pengembangan bandar udara sebagai pusat cargo transshipment untuk mendukung system logistik nasional; 4) Implementasi pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara, termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender;

		5) Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan transportasi udara; 6) Mendorong pengembangan industri perawatan pesawat/MRO (AMO Center) di wilayah Barat, Tengah, dan Timur Indonesia; 7) Konsistensi penerapan reward dan punishment terhadap ketepatan pelayanan transportasi udara; 8) Penilaian/evaluasi atas capaian kualitas pelayanan di bidang transportasi udara melalui penilaian IKM (Indeks Kepuasan Masyarakat) unit kerja setiap tahun.
4	Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik	Mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik dilingkungan Ditjen Perhubungan Udara, melalui strategi : 1) Pelaksanaan kegiatan perencanaan dan penganggaran serta pelaporan kinerja Ditjen Perhubungan Udara sesuai dengan prinsip-prinsip good governance; 2) Pelaksanaan agenda reformasi birokrasi melalui penataan kelembagaan (organisasi dan ketatalaksanaan) dan pengembangan sumberdaya manusia); 3) Peningkatan pelayanan perijinan online di bidang transportasi udara; 4) Penyediaan layanan informasi transportasi udara yang update untuk dapat diakses publik secara mudah;

		5) Penerapan e-govemment di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara; 6) Pengaturan/penguatan kelembagaan dalam rangka peningkatan peran dan fungsi Ditjen Perhubungan Udara; 7) Penilaian/evaluasi atas capaian maturitas penyelenggaraan SPIP Ditjen Perhubungan Udara
5	Meningkatnya kualitas transportasi udara yang ramah lingkungan	Meningkatkan kualitas transportasi udara yang ramah lingkungan, melalui strategi: 1) Implemetasi RAN - GRK(Rencana Aksi Nasional-Gas Rumah Kaca)sektor transportasi udara; 2) Perumusan kebijakan adaptasi dan/atau mitigasi perubahan iklim di sektor transportasi udara serta pelaporan rencana aksi penurunan emisi GRK di sektor transportasi udara; 3) Penggunaan teknologi yang ramah lingkungan dalam penyelenggaraan transportasi udara; 4) Melakukan Pemetaan Dan Intensifikasi Dokumen Lingkungan.

3.3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV

Arah kebijakan dan strategi merupakan rumusan perencanaan komprehensif tentang bagaimana suatu unit kerja mencapai tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan dalam Renstra dengan efektif dan efisien. Arah kebijakan adalah rangkaian prioritas kerja yang menjadi pedoman dan dasar untuk pelaksanaan kegiatan yang akan dicapai pada sebuah periode. Arah kebijakan yang sudah dirumuskan menjadi sebuah pedoman dimaksudkan untuk mengarahkan strategi dan implementasinya agar lebih sinergi dan berkesinambungan dalam mencapai target sasaran selama kurun waktu 5 (lima) tahun ke depan, sehingga diharapkan dapat memberikan hasil kerja yang lebih optimal. Arah kebijakan dan strategi yang akan dilaksanakan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2020-2024 diuraikan pada tabel berikut.

Tabel 3.3

Sasaran Strategis, Arah Kebijakan dan Strategi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

NO	SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI
1)	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara	Peningkatan kinerja pengawasan dan pengendalian di bidang pelayanan angkutan udara, melalui strategi : a. Pengawasan dan pengendalian terhadap pelaksanaan pelayanan penerbangan komersil di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV b. Pelaksanaan kegiatan inspeksi, pengamatan (surveillance) dan pemantauan (monitoring) pelayanan angkutan udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV secara rutin dan terjadwal; c. Pengawasan pelaksanaan Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri sesuai PM 185 Tahun 2015 di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV;

NO	SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI
		d. Pengawasan pelaksanaan Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara Haji sesuai PM 1 Tahun 2013 di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; e. Pengawasan terhadap Personil di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; f. Peningkatan kompetensi inspektur angkutan udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV melalui diklat baik di dalam maupun luar negeri; g. Pemenuhan fasilitas penunjang kegiatan pengawasan dan pengendalian bidang angkutan udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; h. Memberikan masukan/rekomendasi teknis bidang angkutan udara kepada objek pengawasan kepada direktorat terkait; i. Berkoordinasi dengan Direktorat Teknis terkait tindak lanjut temuan yang dilaksanakan oleh inspektur Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, implementasi regulasi dan pengenaan sanksi di bidang angkutan udara;
2)	Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Udara	Peningkatan kinerja pengawasan dan pengendalian di bidang pelayanan bandar udara, melalui strategi : a. Pengawasan pelaksanaan Standar Pelayanan Bandar Udara sesuai PM 178 Tahun 2015 di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; b. Pengawasan terhadap personel bandar udara dalam rangka verifikasi kesesuaian terhadap standar kompetensi atau keahlian yang dimiliki

NO	SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI
		oleh setiap personel terhadap peraturan perundang-undangan; c. Peningkatan Pengawasan Kegiatan Angkutan Udara meliputi monitoring implementasi ijin rute, FA, tarif, FAL, GSA dan Slot Time dan meningkatkan koordinasi dengan Direktorat Angkutan Udara; d. Peningkatan Pengawasan Pelayanan Angkutan Udara Mengacu kepada PM. 185 Tahun 2015 dan PM. 89 Th. 2015;
3)	Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara	Peningkatan kinerja pengawasan di bidang keselamatan operasi bandar udara, melalui strategi : a. Pengawasan terhadap pemenuhan dokumen Sertifikat dan Register Bandar Udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; b. Pengawasan terhadap kelayakan fasilitas dan peralatan bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; c. Memastikan standard prosedur di bidang keselamatan operasi bandar udara telah diimplementasikan sesuai dengan peraturan perundang – undangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; d. Mendorong penyelenggara bandar udara untuk melakukan pengawasan internal di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; e. Mendorong penyelesaian temuan eksternal dan tindaklanjut yang dilaksanakan oleh inspektur Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV sesuai batas waktu yang telah ditentukan;

NO	SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI
		f. Peningkatan kompetensi inspektur bandar udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV melalui diklat baik di dalam maupun luar negeri; g. Pemenuhan fasilitas penunjang kegiatan pengawasan dan pengendalian bidang keselamatan operasi bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; h. Memberikan masukan/rekomendasi teknis bidang keselamatan operasi bandar udara kepada direktorat terkait; i. Berkoordinasi dengan Direktorat Teknis terkait tindak lanjut temuan, implementasi regulasi dan pengenaan sanksi di bidang keselamatan operasi bandar udara yang dilaksanakan oleh inspektur penerbangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; j. Melakukan koordinasi dengan Pemerintah Daerah dan instansi/lembaga lain terkait bidang keselamatan operasi bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; Peningkatan kinerja pengawasan dan pengendalian di bidang keamanan penerbangan, melalui strategi : a. Meningkatkan pengawasan, pengendalian fasilitas dan sistem keamanan secara terintegrasi; b. Melakukan pengawasan terhadap keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; c. Melakukan pengawasan terhadap pemenuhan jumlah personel keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara

NO	SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI
		Wilayah IV sesuai dengan kategori bandar udara untuk keamanan penerbangan; d. Melakukan pengawasan terhadap pemenuhan standar keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang dipersyaratkan sesuai kategori bandar udara untuk keamanan penerbangan; e. Memastikan penyelenggara bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV membuat buku manual operasi (<i>Standard Operating Procedure</i>) keamanan penerbangan yang selalu diperbaharui sesuai kondisi dan/atau peraturan yang berlaku serta telah mengimplementasikan sesuai dengan peraturan perundang-undangan; f. Memastikan pemenuhan dokumen Program Keamanan Penerbangan (Program Keamanan Bandar Udara, Program Keamanan Angkutan Udara, Program Keamanan Kargo dan Pos, Program Keamanan LPPNPI dan Program Pendidikan dan Pelatihan Personel Keamanan Penerbangan) di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; g. Memastikan pemenuhan dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat (<i>Airport Emergency Plan</i>) bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; h. Pengawasan terhadap standar keamanan penerbangan agar kinerja operasi dapat maksimum sesuai dengan kategori bandar udara

NO	SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI
		untuk keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; i. Pengawasan terhadap penyedia jasa pendidikan dan pelatihan personel keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; j. Pemeriksaan standar keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV secara berkala dan khusus untuk memastikan kondisi kinerja masih sesuai ketentuan; k. Pengendalian terhadap kegiatan sertifikasi dan pemenuhan lisensi personil keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; l. Bimbingan teknis terkait standar prosedur keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; m. Peningkatan kompetensi inspektur keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV melalui diklat baik di dalam maupun luar negeri; n. Pemenuhan fasilitas penunjang kegiatan pengawasan dan pengendalian bidang keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; o. Berkoordinasi dengan Direktorat keamanan penerbangan terkait pemberian masukan/rekomendasi teknis serta tindak lanjut temuan yang dilaksanakan oleh inspektur

NO	SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI
		penerbangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, implementasi regulasi dan pengenaan sanksi di bidang keamanan penerbangan. Peningkatan kinerja pengawasan dan pengendalian di bidang Pelayanan Darurat, melalui strategi : - Pengawasan terhadap Unit PKP-PK di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam memberikan pelayanan PKP-PK secara cepat dan tepat sesuai kategori bandar udara untuk PKP-PK; - Pengawasan terhadap pemenuhan jumlah personel PKP-PK di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV sesuai dengan kategori bandar udara untuk PKP-PK; - Pengawasan terhadap pemenuhan kendaraan PKP-PK di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang dipersyaratkan sesuai kategori bandar udara untuk PKP-PK; - Memastikan penyelenggara bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV membuat buku manual operasi (<i>Standard Operating Procedure</i>) PKP-PK yang selalu diperbaharui sesuai kondisi dan/atau peraturan yang berlaku sehingga akan lebih efektif dan efisien; - Memastikan pemenuhan dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat (<i>Airport Emergency Plan</i>) bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; - Pengawasan terhadap kegiatan pemeliharaan kendaraan dan peralatan penunjang operasi PKP-

NO	SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI
		PK agar kinerja operasi dapat maksimum sesuai dengan kategori bandar udara untuk PKP-PK di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; g. Pengawasan terhadap penyedia jasa pendidikan dan pelatihan personel PKP-PK dan/atau <i>Salvage</i> di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; h. Pemeriksaan dan/atau pengujian Fasilitas Pelayanan Darurat di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV secara berkala dan khusus untuk memastikan kondisi kinerja fasilitas pelayanan darurat masih sesuai ketentuan; i. Pengawasan terhadap pelaksanaan Latihan Penanggulangan Keadaan Darurat (PKD) di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah I Kelas Utama; j. Bimbingan teknis terkait standar prosedur PKP-PK dan <i>Salvage</i> di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; k. Peningkatan kompetensi inspektur penerbangan (bidang pelayanan darurat) di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV melalui diklat baik di dalam maupun luar negeri; l. Pemenuhan fasilitas penunjang kegiatan pengawasan dan pengendalian bidang pelayanan darurat di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; m. Berkoordinasi dengan Direktorat Bandar Udara terkait masukan/rekomendasi teknis dan tindak

NO	SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI
		lanjut temuan yang dilaksanakan oleh inspektur penerbangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV , implementasi regulasi dan pemberian sanksi di bidang pelayanan darurat; Peningkatan kinerja pengawasan dan pengendalian di bidang navigasi penerbangan, melalui strategi : - Pengawasan terhadap Unit Navigasi Penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam memberikan pelayanan Navigasi Penerbangan secara cepat dan tepat sesuai dengan jenis pelayanan yang diberikan; - Pengawasan terhadap penyelenggara pendidikan dan pelatihan bidang navigasi penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam memberikan pendidikan dan pelatihan sesuai dengan jenis pendidikan dan pelatihan yang diberikan; - Pengawasan terhadap penyelenggara kalibrasi fasilitas navigasi penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam melaksanakan kegiatan kalibrasi fasilitas navigasi penerbangan; - Pengawasan terhadap pemenuhan peralatan Navigasi Penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang dipersyaratkan sesuai kategori bandar udara untuk Navigasi Penerbangan; - Pengawasan terhadap Pelayanan Informasi Meteorologi Penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV;

NO	SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI
		f. Pengawasan terhadap Gangguan Frekuensi Radio Penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah; g. Memastikan penyelenggara bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV membuat buku manual operasi (<i>Standard Operating Procedure</i>) peralatan Navigasi Penerbangan yang selalu diperbaharui sesuai kondisi dan/atau peraturan yang berlaku; h. Pengawasan terhadap pemenuhan peralatan serta kegiatan pemeliharaan peralatan penunjang Navigasi Penerbangan agar kinerja operasi dapat maksimum sesuai dengan kategori bandar udara untuk Navigasi Penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; i. Pemeriksaan dan/atau pengujian peralatan Navigasi Penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV secara berkala dan khusus untuk memastikan kondisi kinerja peralatan Navigasi Penerbangan masih sesuai ketentuan; j. Pengendalian terhadap kegiatan sertifikasi dan pemenuhan lisensi personil Navigasi Penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; k. Pengendalian terhadap kegiatan (Sosialisasi / Bimbingan Teknis) bidang navigasi penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV;

NO	SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI
		I. Peningkatan kompetensi inspektur navigasi penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV melalui diklat baik di dalam maupun luar negeri; a. Berkoordinasi dengan Direktorat Navigasi Penerbangan terkait masukan/rekomendasi teknis bidang navigasi penerbangan serta tindak lanjut temuan yang dilaksanakan oleh inspektur Navigasi Penerbangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, implementasi regulasi dan pengenaan sanksi di bidang Navigasi Penerbangan
		Peningkatan kinerja pengawasan dan pengendalian di bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara, melalui strategi : a. Melaksanakan pengawasan terhadap pemenuhan regulasi di bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; b. Memastikan regulasi di bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara telah diimplementasikan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; c. Pengawasan terhadap pemenuhan jumlah personel kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; d. Memastikan <i>stakeholder</i> (Airline) di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV membuat buku SOP (<i>Standard Operating</i>

NO	SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI
		<i>Procedure</i>) yang selalu diperbaharui sesuai kondisi dan/atau peraturan yang berlaku; e. Pengawasan terhadap pemenuhan standar perawatan dan kegiatan pemeliharaan kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV agar kinerja operasi dapat maksimum sesuai dengan kategori bandar udara; f. Pengawasan terhadap penyedia jasa pendidikan dan pelatihan personel kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; g. Pengendalian terhadap kegiatan sertifikasi dan pemenuhan lisensi personil kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; h. Peningkatan kompetensi inspektur kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV melalui diklat baik di dalam maupun luar negeri; i. Berkoordinasi dengan Direktorat kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara terkait masukan/rekomendasi teknis dan tindak lanjut temuan yang dilaksanakan oleh inspektur kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, implementasi regulasi dan pengenaan sanksi di bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara.

NO	SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI
4	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang baik di lingkungan Kantor Otoritas Wilayah IV, melalui strategi: a. Pemenuhan dokumen SAKIP Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; b. Pemenuhan dokumen SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; c. Pemenuhan pendidikan dan pelatihan kompetensi SDM Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV; d. Pemenuhan Pelayanan perijinan yang bersih dan transparan bebas gratifikasi dan korupsi melalui perijinan online; e. Penerapan e government untuk mencegah adanya praktik Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme (KKN).

3.4 ARAH KEBIJAKAN PENGAWASAN KESELAMATAN PENERBANGAN DI BANDAR UDARA

3.4.1 ARAH KEBIJAKAN PENGAWASAN KESELAMATAN OPERASI BANDAR UDARA

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 220 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-01, Sertifikasi dan Registrasi serta Pengawasan Keselamatan Operasi Bandar Udara.

KEWAJIBAN DAN TANGGUNG JAWAB PEMERINTAH DALAM PENGAWASAN KESELAMATAN OPERASI BANDAR UDARA

1. Memastikan terpenuhinya regulasi penerbangan nasional Standards and Recommended Practices (SARPs) ICAO dalam rangka menjaga dan meningkatkan keselamatan operasi bandar udara.
2. Berdasarkan Undang-Undang nomor : 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, tanggung jawab keselamatan bandar udara yang mencakup tanggung jawab regulasi dan tanggung jawab pengawasan keselamatan berada pada Menteri Perhubungan, dan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 189 tahun 2015 dan

Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 22 tahun 2015, tanggung jawab tersebut diamanahkan kepada Direktur Bandar Udara dan Kantor Otoritas Bandar Udara, sebagai bagian unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang bertanggung jawab di bidang bandar udara.

3. Untuk memenuhi tanggung jawab terhadap keselamatan bandar udara, maka Direktorat Bandar Udara dan Kantor Otoritas Bandar Udara wajib melaksanakan pengawasan keselamatan bandar udara, termasuk dalam hal ketersediaan program pengawasan dan sumber daya untuk pelaksanaan program pengawasan keselamatan bandar udara.
4. Tanggung jawab pengawasan keselamatan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara juga berlaku untuk bandar udara yang masih diselenggarakan oleh Pemerintah atau pemerintah daerah, dalam rangka untuk menjaga ketegasan dan kejelasan fungsi regulasi sebagai kewajiban Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan fungsi operasi sebagai kewajiban operator dalam penyelenggaraan bandar udara.
5. Tanggung jawab dan kewajiban Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam bidang pengawasan keselamatan tidak menghilangkan atau mengurangi tanggung jawab dan kewajiban penyelenggara bandar udara untuk tetap melaksanakan pengawasan keselamatan internal sesuai peraturan dan ketentuan di bidang penerbangan pada umumnya dan bidang bandar udara pada khususnya.

PEMBAGIAN TANGGUNG JAWAB

1. Menteri Perhubungan

Bertanggung jawab terhadap pengawasan keselamatan operasi bandar udara.

2. Direktur Jenderal Perhubungan Udara

Dalam melaksanakan tanggung jawab pengawasan keselamatan operasi bandar udara, Direktur Jenderal mendelegasikan kepada Direktur dan Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara.

3. Direktur Bandar Udara

- a) Bertanggungjawab pada pelaksanaan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang bandar udara. Direktur Bandar Udara juga bertanggungjawab pada pengawasan keselamatan operasi bandar udara.
- b) Berwenang untuk:
 - 1. Penyiapan perumusan kebijakan di bidang standardisasi keselamatan bandar udara, tatanan kebandarudaraan dan lingkungan, prasarana bandar udara, peralatan dan pelayanan darurat bandar udara serta sistem penyelenggaraan dan pengusaha bandar udara;
 - 2. Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang standardisasi keselamatan bandar udara, tatanan kebandarudaraan dan lingkungan, prasarana bandar udara, peralatan dan pelayanan darurat bandar udara serta sistem penyelenggaraan dan pengusaha bandar udara;
 - 3. Penyiapan penyusunan, norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang standardisasi keselamatan bandar udara, tatanan kebandarudaraan dan lingkungan, prasarana bandar udara, peralatan dan pelayanan darurat bandar udara serta sistem penyelenggaraan dan pengusaha bandar udara;
 - 4. Penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang standardisasi keselamatan bandar udara, tatanan kebandarudaraan dan lingkungan, prasarana bandar udara, peralatan dan pelayanan darurat bandar udara serta sistem penyelenggaraan dan pengusaha bandar udara;
 - 5. Penyiapan pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang standardisasi keselamatan bandar udara, tatanan kebandarudaraan dan lingkungan, prasarana bandar udara, peralatan dan pelayanan darurat bandar udara serta sistem penyelenggaraan dan pengusaha bandar udara; dan
 - 6. Penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.

4. Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara :

- a) Bertanggungjawab melaksanakan pengawasan keselamatan operasi bandar udara di wilayah kerjanya.
- b) Berwenang untuk:
 - 1. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang pengoperasian bandar udara
 - 2. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan/atau perairan bandar udara sesuai dengan rencana induk bandar udara
 - 3. Penyiapan bahan pengawasan dan pengendalian pelaksanaan rencana induk bandar udara;
 - 4. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penggunaan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) serta Daerah Lingkungan Kepentingan Bandar Udara (DLKP);
 - 5. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan bandar udara; dan
 - 6. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pelaksanaan pelestarian lingkungan bandar udara.

5. Inspektur Bandar Udara

- a) Melaksanakan kegiatan pembinaan teknis pengaturan, pengendalian, pengawasan, investigasi dan pelayanan keselamatan operasi bandar udara di bidang kebandarudaraan.
- b) Berwenang untuk :
 - 1. Melaksanakan pemeriksaan teknis (verifikasi) di lapangan terhadap quality control dan kesesuaian standar fasilitas di bidang prasarana dan peralatan sisi udara bandar udara (airside facilities), serta standar fasilitas lembaga terkait kegiatan kebandarudaraan di bidang sisi darat bandar udara;
 - 2. Menyusun tindak lanjut pemeriksaan teknis (verifikasi) kelaikan operasi prasarana dan peralatan sisi udara bandar udara (airside facilities), serta kelaikan operasi lembaga terkait kegiatan kebandarudaraan di bidang sisi darat bandar udara;

3. Melaksanakan pemeriksaan teknis (verifikasi) di lapangan terhadap quality control dan kesesuaian standar fasilitas pada Lembaga terkait kegiatan kebandarudaraan;
4. Menyusun tindak lanjut pemeriksaan teknis (verifikasi) pada lembaga terkait kegiatan kebandarudaraan;
5. Melaksanakan pemeriksaan teknis (verifikasi) di lapangan terhadap quality control dan kesesuaian standar operasi bandar udara;
6. Menyusun tindak lanjut pemeriksaan teknis (verifikasi) terkait operasi bandar udara;
7. Melaksanakan pemeriksaan teknis (verifikasi) di lapangan terhadap quality control dan kesesuaian standar dalam kegiatan penerbitan dan/atau perpanjangan register bandar udara (Bandar Udara, Heliport, Waterbase);
8. Menyusun tindak lanjut pemeriksaan teknis (verifikasi) terkait register bandar udara (Bandar Udara, Heliport, Waterbase);
9. Melaksanakan kegiatan program pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum/Tindakan korektif di bidang sisi udara dan sisi darat bandar udara;
10. Melaksanakan audit keselamatan di lapangan terhadap kesesuaian standar fasilitas Sisi Udara dan sisi darat Bandar Udara;
11. Melaksanakan Inspeksi keselamatan di lapangan terhadap kesesuaian standar fasilitas Sisi Udara dan sisi darat Bandar Udara;
12. Melaksanakan pengamatan (surveillance) keselamatan di lapangan terhadap kesesuaian standar fasilitas bidang Sisi Udara dan sisi darat Bandar Udara;
13. Melaksanakan Pemantauan (monitoring) keselamatan di lapangan terhadap kesesuaian standar fasilitas bidang Sisi Udara dan sisi darat Bandar Udara;
14. Menyiapkan bahan pemeriksaan teknis investigasi di bidang sisi udara dan sisi darat bandar udara;
15. Melaksanakan pemeriksaan teknis investigasi di bidang sisi udara dan sisi darat bandar udara;
16. Menyusun konsep rekomendasi laporan tim investigasi di bidang sisi udara dan sisi darat bandar udara;

- c) Kriteria inspektur
 - 1. Memiliki kompetensi pendidikan dan pelatihan di bidang kebandarudaraan.
 - 2. Telah ditetapkan sebagai inspektur bandar udara oleh Direktur Jenderal.
- d) Dalam melaksanakan pengawasan, Inspektur yang mendapatkan surat perintah tugas dari Direktur/Kepala Kantor harus membentuk tim inspektur.
- e) Tim inspektur sbagaimana dimaksud terdiri dari:
 - 1. Ketua tim; dan
 - 2. Anggota tim.

PROGRAM PENGAWASAN KESELAMATAN OPERASI BANDAR UDARA

Gambaran Umum

1. Pengawasan keselamatan operasi bandar udara yang selanjutnya disebut sebagai pengawasan merupakan kegiatan pengawasan berkelanjutan yang dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q Direktorat Bandar Udara dan Kantor Otoritas Bandar Udara melalui Inspektur Bandar Udara atau personel yang ditugaskan untuk itu, 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 yang meliputi audit, inspeksi, pengamatan dan pemantauan, khusus tempat pendaratan dan lepas landas helikopter maka audit dan pengamatan tidak dilakukan.
2. Audit adalah pemeriksaan yang terjadwal, sistematis, dan mendalam terhadap prosedur, fasilitas, personel, dan dokumentasi organisasi penyedia jasa penerbangan untuk melihat tingkat kepatuhan terhadap ketentuan dan peraturan yang berlaku.
3. Inspeksi adalah pemeriksaan sederhana terhadap pemenuhan standar suatu produk akhir objek tertentu.
4. Pengamatan adalah kegiatan penelusuran yang mendalam atas bagian tertentu dari prosedur, fasilitas, personel, dan dokumentasi organisasi penyedia jasa penerbangan dan pemangku kepentingan lainnya untuk melihat tingkat kepatuhan terhadap ketentuan dan peraturan yang berlaku.

5. Pemantauan adalah kegiatan evaluasi terhadap data, informasi dan laporan bandar udara untuk mengetahui kecenderungan kinerja keselamatan penerbangan di tiap-tiap bandar udara.

Unsur dan Jenis Kegiatan Pengawasan

1. Pemeriksaan dalam pelaksanaan pengawasan yang tercantum dalam pedoman pengoperasian bandar udara (aerodrome manual) meliputi unsur personel, fasilitas, dan prosedur objek pengawasan operasi bandar udara, sedangkan untuk bandar udara bersertifikat ditambah sistem manajemen keselamatan serta prosedur, fasilitas, dan personel terkait pengoperasian tempat pendaratan dan lepas landas helikopter jika melayani helikopter.
2. Unsur personel mencakup personel bandar udara yang terkait langsung dengan pengoperasian dan pemeliharaan bandar udara serta personel untuk pendaratan helikopter.
3. Unsur fasilitas mencakup prasarana dan peralatan bandar udara yang terdiri atas fasilitas keselamatan dan fasilitas pokok bandar udara serta prasarana dan fasilitas tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.
4. Unsur prosedur mencakup prosedur pengoperasian bandar udara sebagaimana dalam pedoman pengoperasian bandar udara (aerodrome manual), standard operating procedure (SOP) untuk di bandar udara maupun tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.
5. Contoh kegiatan pemeriksaan terhadap unsur pengawasan dan jenis kegiatan pengawasan seperti pada Formulir I dengan contoh checklist pemeriksaan seperti Formulir II.

Pendekatan Pengawasan

1. Pengawasan keselamatan dilandasi prinsip pencegahan terhadap timbulnya risiko keselamatan yang melampaui batas-batas risiko yang dapat diterima.
2. Pelaksanaan pengawasan menganut sistem check and balance, sebagai pendekatan terhadap asas keadilan dan keterbukaan.
3. Pelaksanaan pengawasan menggunakan pendekatan sistem (system approach) untuk mengetahui apakah sistem yang berjalan di penyelenggara bandar udara sudah dapat menjamin keselamatan operasi bandar udara secara berkesinambungan.

4. Pelaksanaan pengawasan dilakukan dengan mempergunakan standar yang jelas, terencana, terkontrol, dapat dipertanggungjawabkan dan berkesinambungan.
5. Hasil pelaksanaan pengawasan dipergunakan untuk bahan penyempurnaan standar dan regulasi keselamatan bandar udara.

Personel dan Tim Pengawasan

1. Pelaksanaan pengawasan dilaksanakan oleh personel pengawasan atau Tim Pengawasan Keselamatan yang khusus ditugaskan untuk melaksanakan pengawasan keselamatan operasi bandar udara.
2. Personel Pengawasan Keselamatan merupakan Inspektur Bandar Udara atau personel Direktorat Bandar Udara atau Personel Kantor Otoritas Bandar Udara atau personel lain yang telah mempunyai kompetensi tertentu dan/atau lisensi.
3. Tim Pengawasan Keselamatan terdiri atas Inspektur Bandar Udara atau pegawai Direktorat Bandar Udara atau personel lain yang mempunyai kompetensi tertentu dan/atau lisensi, dan dibentuk/ditugaskan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
4. Susunan Tim Pengawasan terdiri atas ketua tim dan anggota tim, dengan seorang pengendali pengawasan.
5. Pengendali pengawasan minimal pejabat Eselon IV Direktorat Bandar Udara atau pejabat Eselon IV Kantor Otoritas Bandar Udara
6. Ketua Tim Pengawasan minimal inspektur bandar udara level 2 dan merupakan inspektur dengan level tertinggi pada tim tersebut.
7. Anggota Tim Pengawasan minimal inspektur bandar udara level 1 atau pegawai Direktorat Bandar Udara atau pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara yang mempunyai kompetensi di bidang teknis operasi bandar udara dan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.

Pelaksanaan Pengawasan

1. Pengawasan dilaksanakan oleh pengawasan yang Namanya tercantum dalam Surat Perintah Tugas Direktur Jenderal Perhubungan Udara atau Direktur Bandar Udara atau Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara dan disampaikan melalui surat pemberitahuan pengawasan keselamatan kepada bandar udara Objek Pengawasan (OP) seperti pada Formulir III.4 – III.6.

2. Jadwal pelaksanaan pengawasan keselamatan pada satu Objek Pengawasan (OP) tertentu harus diupayakan tidak tumpang tindih dengan jadwal pelaksanaan pengawasan bidang lainnya terkait pengoperasian Objek Pengawasan (OP).
3. Susunan/rangkaian kegiatan pelaksanaan pengawasan dapat dilihat pada Formulir IV yang secara prinsip, meliputi:
 - a. Rapat pembukaan, dengan menjelaskan dasar hukum pelaksanaan pengawasan, pengenalan Tim Pengawasan, penjelasan maksud, tujuan, lingkup, dan jangka waktu serta jenis pengawasan yang akan dilaksanakan, mengkaji ulang (review) terhadap temuan pengawasan sebelumnya, penjelasan lingkup pelaksanaan pengawasan, diskusi isu terkait lingkup pengawasan jika ada, klarifikasi dokumen - dokumen untuk pelaksanaan pengawasan serta penjelasan proses laporan hasil pelaksanaan pengawasan dan temuannya. Lihat Formulir IV.1 Checklist Agenda Rapat Pembukaan.
 - b. Kegiatan pemeriksaan dokumentasi terhadap sistem untuk pengoperasian Objek Pengawasan (OP) yang meliputi buku pedoman pengoperasian bandar udara (aerodrome manual), standard operating procedure (SOP), logbook, dan catatan - catatan lain yang diperlukan.
 - c. Kegiatan pengecekan dan/atau pengujian terhadap sampel pelaksanaan sistem pengoperasian Objek Pengawasan (OP) yang meliputi proses pelaksanaan prosedur dan hasil (output)nya. Untuk pelaksanaan inspeksi, kegiatan pengecekan menggunakan checklist seperti yang tercantum dalam Formulir II.3 untuk bandar udara dan seperti pada Formulir II.4 untuk inspeksi tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.
 - d. Klarifikasi dan/atau konfirmasi atas draft hasil pemeriksaan, guna memberi kesempatan kepada penyelenggara Objek Pengawasan (OP) untuk menanggapi dan/atau menjelaskan setiap temuan yang dihasilkan.
 - e. Berita Acara Pengawasan seperti Formulir IV.5, merupakan draft laporan hasil pengawasan keselamatan dan ringkasan temuan. Berita Acara Pengawasan ditandatangani oleh seluruh Tim Pengawasan dan pihak bandar udara Objek Pengawasan.
 - f. Rapat penutupan, dengan menjelaskan proses untuk merespon temuan pengawasan, pengisian Pemberitahuan Tidak Terpenuhinya Peraturan/PTP (Non

Compliance Notification/NCN) serta kapan hasil akhir laporan pengawasan akan dikirim. Lihat Formulir IV.2 Checklist Agenda Rapat Penutupan.

Audit Keselamatan

1. Audit sertifikasi atau registrasi dilaksanakan berdasarkan permohonan dari penyelenggara bandar udara, berdasarkan tingkat kepatuhan penyelenggara bandar udara tersebut
2. Audit keselamatan dilaksanakan secara reguler setiap 2 (dua) tahun, kecuali diperintahkan lain oleh Direktur Jenderal Pehubungan Udara atau Direktur Bandar Udara atau Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara berdasarkan tingkat kepatuhan penyelenggara bandar udara tersebut. Audit keselamatan tidak dilaksanakan pada tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.
3. Audit keselamatan diprioritaskan untuk dilaksanakan pada bandar udara internasional dan bandar udara bersertifikat dengan hierarkhi sebagai bandar udara pengumpul.
4. Audit sertifikasi atau registrasi atau keselamatan dilaksanakan terhadap Pedoman Pengoperasian Bandar Udara (Aerodrome Manual) termasuk kelengkapan, kebenaran, kesesuaian, dan pelaksanaannya.
5. Audit dilakukan dengan metodologi sampling untuk memverifikasi efektifitas sistem yang sudah berjalan. Sampling dilakukan terhadap hal-hal krusial/penting dalam sistem dan/atau defisiensi/kekurangan yang dideteksi merupakan problem sistemik yang memerlukan review sistem secara keseluruhan oleh penyelenggara bandar udara.
6. Tim sertifikasi atau registrasi untuk audit penerbitan/perpanjangan sertikat atau register atau pengawasan untuk audit keselamatan operasi bandar udara paling banyak terdiri atas 6 (enam) inspektur bandar udara.
7. Tim sertifikasi atau registrasi atau pengawasan yang akan melaksanakan audit sertifikasi atau registrasi atau keselamatan operasi bandar udara dapat melakukan persiapan audit keselamatan dengan melengkapi format pada Formulir III (checklist audit keselamatan dapat dilihat pada Formulir II), melaksanakan audit keselamatan seperti pada format Formulir IV, dan membuat laporan seperti pada Formulir V.

8. Audit keselamatan operasi bandar udara dapat dilaksanakan oleh Inspektur bandar udara yang berada di kantor otoritas bandar udara sesuai dengan syarat dan ketentuan yang berlaku. Hasil audit dilaporkan ke Direktur Jenderal Perhubungan Udara Cq. Direktur Bandar Udara untuk di evaluasi dan acceptance.

Inspeksi Keselamatan

1. Inspeksi keselamatan dilaksanakan dapat secara acak dan rutin berdasarkan perkembangan tingkat kepatuhan penyelenggara bandar udara dan/atau tingkat risiko keselamatan yang ada pada setiap bandar udara, yang dihasilkan dari kegiatan pengamatan dan/atau pemantauan. Inspeksi keselamatan ini juga dilakukan pada tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.
2. Pemeriksaan pada inspeksi keselamatan dilaksanakan terhadap unsur tertentu pengawasan dan/atau pada output atau kondisi nyata yang ada terhadap standar dan ketentuan, termasuk pemeriksaan terhadap tindak lanjut hasil audit.
3. Inspeksi keselamatan secara rutin yang dilaksanakan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara.
4. Inspeksi keselamatan secara acak yang dilaksanakan oleh Direktorat Bandar Udara dan/atau Kantor Otoritas Bandar Udara disesuaikan dengan perkembangan isu keselamatan yang ada pada setiap bandar udara termasuk kegiatan kesiapan angkutan haji, angkutan lebaran, angkutan natal dan tahun baru serta kegiatan VVIP.
5. Inspeksi keselamatan bandar udara secara acak dilaksanakan dengan prioritas untuk bandar udara yang mempunyai risiko keselamatan tinggi, serta untuk bandar udara yang telah dilakukan audit keselamatan guna melihat perkembangan tindak lanjut hasil audit.
6. Tim Pengawasan untuk inspeksi keselamatan paling banyak terdiri dari 6 (enam) orang Inspektur Bandar Udara.
7. Tim Pengawasan yang akan melaksanakan inspeksi keselamatan operasi bandar udara melakukan persiapan inspeksi keselamatan dengan melengkapi format pada Formulir III (checklist inspeksi keselamatan seperti pada Formulir II), melaksanakan inspeksi keselamatan seperti pada format Formulir IV, dan membuat laporan seperti pada Formulir V.1, V.3, V.4.

Pengamatan (Monitoring) Keselamatan

1. Pengamatan (monitoring) keselamatan dilakukan secara acak dan akan dilakukan pemeriksaan apabila terdapat indikasi meningkatnya risiko keselamatan dan/atau berkurangnya tingkat kepatuhan penyelenggara bandar udara terhadap peraturan dan ketentuan keselamatan, berdasarkan hasil pemantauan keselamatan dan/ atau laporan suka rela dari pihak-pihak lain. Pengamatan keselamatan tidak dilaksanakan pada tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.
2. Pemeriksaan pada pengamatan (monitoring) keselamatan dilakukan terhadap unsur dan/atau output yang diindikasikan risiko keselamatannya meningkat tinggi.
3. Tim Pengawasan Keselamatan untuk pengamatan (monitoring) keselamatan terdiri dari 2 (dua) sampai 3 (tiga) orang Inspektur Bandar Udara.
4. Tim Pengawasan Keselamatan yang akan melaksanakan pengamatan (monitoring) keselamatan operasi bandar udara dapat melakukan persiapan pengamatan keselamatan dengan melengkapi format pada Formulir III (checklist pengamatan keselamatan dapat dilihat pada Formulir II), melaksanakan pengamatan keselamatan seperti pada format Formulir IV, dan membuat laporan seperti pada Formulir V.1, V.3, V.4.

Pemantauan (Surveillance) Keselamatan

1. Pemantauan (Surveillance) keselamatan dilakukan secara rutin melalui penyusunan dan pengembangan database keselamatan bandar udara oleh petugas yang ditunjuk pada Direktorat Bandar Udara.
2. Petugas pemantauan (Surveillance) keselamatan harus secara aktif melakukan pengumpulan data termasuk data hasil pengawasan keselamatan (observasi atau PTP/NCN), dan/atau mengembangkan sistem pelaporan operasi bandar udara, maupun sistem pelaporan kejadian dan kecelakaan di bandar udara.
3. Laporan kejadian dan kecelakaan di bandar udara bersifat rahasia dan tidak dapat dijadikan alat bukti di pengadilan.
4. Petugas pemantauan (Surveillance) wajib menjaga kerahasiaan database keselamatan, termasuk data dan pelapor adanya kejadian dan kecelakaan di bandar udara.
5. Berdasarkan database keselamatan, petugas pemantauan (Surveillance) wajib melakukan evaluasi dan analisa keselamatan, serta secara berkala paling lama setiap

6 (enam) bulan wajib memberikan laporan kecenderungan tingkat keselamatan pada setiap bandar udara maupun secara nasional, kepada Direktur Bandar Udara dan kepala kantor otoritas bandar udara. Direktur Bandar Udara dan kepala kantor otoritas bandar udara di wilayah kerjanya bertanggung jawab atas keberhasilan tugas pemantauan (Surveillance) keselamatan bandar udara, melalui program pengembangan sumber daya manusia, pemenuhan prasarana dan sarana pemantauan, serta promosi keselamatan yang antara lain melalui sosialisasi dan kemudahan menyampaikan pelaporan.

3.4.2 RENCANA PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT BANDAR UDARA (*AIRPORT EMERGENCY PLAN*) DAN PERTOLONGAN KECELAKAAN PENERBANGAN DAN PEMADAM KEBAKARAN (PKP-PK)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 172 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Pengawasan Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (*Airport Emergency Plan*) Dan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK), sebagaimana terakhir diubah dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 321 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 172 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Pengawasan Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (*Airport Emergency Plan*) Dan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK), maka pengawasan Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (*Airport Emergency Plan*) dan PKP-PK meliputi :

PEMBAGIAN TANGGUNG JAWAB

1. Direktur Jenderal Perhubungan Udara

Dalam melaksanakan tanggung jawab pengawasan Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (*Airport Emergency Plan*) dan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKPPK), Direktur Jenderal mendelegasikan kepada Direktur dan Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara.

2. Direktur Keamanan Penerbangan

- a) Bertanggungjawab pada pelaksanaan pengawasan Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (Airport Emergency Plan) dan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK).
- b) Berwenang untuk:
 1. Menyusun, melaksanakan, mengembangkan, mempertahankan dan mengevaluasi program dan tata cara pengawasan;
 2. Menyusun, mengkoordinasikan dan melaksanakan program kerja pengawasan;
 3. Memastikan inspektur memahami dan melaksanakan petunjuk teknis pengawasan yang telah ditetapkan;
 4. Membentuk dan menunjuk tim inspektur pelaksanaan pengawasan;
 5. Membangun proses pengumpulan informasi tentang identifikasi dalam penanggulangan keadaan darurat bandar udara dari sumber di luar sistem pengawasan;
 6. Mengevaluasi terhadap hasil kegiatan pengawasan;
 7. Memastikan langkah-langkah perbaikan yang harus dilakukan sesuai yang telah diidentifikasi;
 8. Menetapkan tindakan korektif dan penegakan hukum berdasarkan hasil kegiatan pengawasan;
 9. Melakukan monitoring penyelesaian tindakan korektif yang dilakukan oleh objek pengawasan;
 10. Mengelola dan mengevaluasi jadwal kerja, catatan pelatihan dan laporan tahunan dari inspektur;
 11. Melakukan penilaian terhadap laporan hasil pengawasan internal objek pengawasan;
 12. Mendokumentasikan laporan kegiatan pengawasan; dan
 13. Melaporkan hasil kegiatan pengawasan kepada direktur jenderal.

3. Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara :

a) Bertanggungjawab melaksanakan pengawasan Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (Airport Emergency Plan) dan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK).

b) Berwenang untuk:

1. Menyusun, menetapkan dan melaksanakan program kerja inspeksi dan pengujian;
2. Menentukan dan membagi tugas pelaksanaan inspeksi dan pengujian;
3. Memastikan inspektur memahami petunjuk teknis tata cara pengawasan;
4. Membentuk dan menunjuk tim inspektur pelaksana inspeksi, dan pengujian;
5. Mengevaluasi terhadap hasil kegiatan inspeksi dan pengujian;
6. Menetapkan tindakan korektif dan penegakan hukum berdasarkan hasil kegiatan inspeksi dan pengujian;
7. Melakukan monitoring penyelesaian tindakan korektif yang dilakukan oleh objek pengawasan;
8. Menerima dan melakukan penilaian terhadap laporan hasil pengawasan internal objek pengawasan;
9. Melaporkan hasil penilaian laporan pengawasan internal objek pengawasan setiap bulan kepada direktur jenderal dengan tembusan kepada direktur;
10. Mengambil tindakan terhadap hasil penilaian laporan pengawasan internal objek pengawasan;
11. Mengelola dan mengevaluasi jadwal kerja, catatan pelatihan, laporan bulanan dan tahunan dari inspektur;
12. Mendokumentasikan laporan kegiatan inspeksi dan pengujian; dan
13. Melaporkan hasil kegiatan inspeksi dan pengujian kepada direktur jenderal dengan tembusan kepada direktur.

4. Inspektur

a) Melaksanakan pengawasan kepada objek pengawasan.

b) Berwenang untuk:

1. Mendapatkan akses secara penuh untuk mengambil data dan informasi pada objek pengawasan;

2. Mengambil/mendokumentasikan barang bukti (evidence) pengawasan;
 3. Merekomendasikan kepada Direktur atau Kepala Kantor terkait tindakan penegakan hukum terhadap objek pengawasan yang tidak patuh terhadap peraturan terkait PKP-PK dan Salvage, rencana penanggulangan keadaan darurat bandar udara dan pedoman penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan (Training Procedure Manual) objek pengawasan yang telah disahkan;
 4. Memerintahkan objek pengawasan melakukan tindakan korektif secara langsung atas ketidakpatuhan terhadap peraturan terkait PKP-PK dan Salvage, rencana penanggulangan keadaan darurat bandar udara dan pedoman penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan (Training Procedure Manual) objek pengawasan yang telah disahkan;
 5. Melakukan pengawasan rencana penanggulangan keadaan darurat bandar udara (Airport Emergency Plan) dan pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran (PKP-PK); dan
 6. Memberikan klasifikasi tingkat kepatuhan terhadap hasil pengawasan sesuai dengan tingkat pelanggaran.
- c) Kriteria inspektur
1. Memiliki kompetensi pendidikan dan pelatihan PKP-PK dan/atau Salvage.
 2. Telah ditetapkan sebagai inspektur keamanan penerbangan bidang PKP-PK dan Salvage oleh Direktur Jenderal.
 3. Untuk inspektur internal telah ditetapkan oleh pimpinan tertinggi objek pengawasan.
- d) Dalam melaksanakan pengawasan, Inspektur yang mendapatkan surat perintah tugas dari Direktur/Kepala Kantor harus membentuk tim inspektur.
- e) Tim inspektur sbagaimana dimaksud terdiri dari:
1. Ketua tim; dan
 2. Anggota tim.

PROGRAM PENGAWASAN

Gambaran Umum

1. Pengawasan Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (Airport Emergency Plan) dan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) dilaksanakan untuk melakukan kegiatan kendali mutu yang berkelanjutan guna menilai pemenuhan penerapan standar rencana penanggulangan keadaan darurat bandar udara dan pelayanan PKP-PK yang dilakukan oleh objek pengawasan.
2. Pengawasan Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (Airport Emergency Plan) dan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) harus mengacu kepada peraturan nasional terkait rencana penanggulangan keadaan darurat bandar udara, PKP-PK dan Salvage, dan dokumen Airport Emergency Plan, serta dokumen pedoman penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan (Training Procedure Manual) personel PKP-PK dan/atau Salvage objek pengawasan yang telah disahkan oleh Direktur Jenderal.
3. Inspektur melaksanakan pengawasan atas perintah Direktur Jenderal dan/atau Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara.
4. Jenis kegiatan pengawasan penanggulangan keadaan darurat bandar udara, meliputi:
 - a. audit;
 - b. inspeksi; dan
 - c. pengujian.
5. Kegiatan pengawasan untuk penyedia jasa pendidikan dan pelatihan personel PKP-PK dan Salvage terdiri dari :
 - a. audit; dan
 - b. inspeksi.

Audit

1. Pengawasan berupa audit bertujuan untuk :
 - a. Memastikan bahwa seluruh ketentuan dalam peraturan terkait Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (Airport Emergency Plan) dan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) dilaksanakan oleh objek pengawasan;
 - b. Memastikan bahwa seluruh ketentuan dalam peraturan terkait pendidikan dan pelatihan personel PKP-PK dan/atau Salvage dilaksanakan oleh objek pengawasan;

- c. Memastikan pencapaian tingkat pemenuhan standar dan efektifitas pelaksanaan langkah-langkah keselamatan penerbangan;
 - d. Mengidentifikasi pemenuhan standar dan prosedur; dan
 - e. Mengidentifikasi penanganan penanggulangan keadaan darurat bandar udara yang membutuhkan perbaikan tindakan korektif dalam peningkatan keselamatan penerbangan.
2. Audit dilaksanakan sebagai berikut:
- a. Berdasarkan program kerja yang telah disusun;
 - b. Dilakukan pemberitahuan kepada objek pengawasan, untuk memberi kesempatan kepada objek pengawasan mempersiapkan dokumen dan perangkat lainnya;
 - c. Audit oleh Direktorat Jenderal dilaksanakan dengan jangka waktu sekurang-kurangnya 1 (satu) kali dalam 3 (tiga) tahun berdasarkan penilaian resiko;
 - d. Audit internal oleh objek pengawasan dilaksanakan dengan jangka waktu sekurang-kurangnya 1 (satu) kali dalam 2 (dua) tahun; dan
 - e. Hasil audit Direktorat Jenderal disampaikan kepada objek pengawasan.

Inspeksi

1. Pengawasan berupa inspeksi untuk:
- a. Memastikan bahwa 1 (satu) atau beberapa aspek dalam ketentuan Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (Airport Emergency Plan) dan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) pada objek pengawasan dilaksanakan sesuai ketentuan;
 - b. Memastikan bahwa 1 (satu) atau beberapa aspek dalam ketentuan penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan personel PKP-PK dan/atau Salvage pada objek pengawasan dilaksanakan sesuai ketentuan;
 - c. Memastikan tingkat pencapaian dan efektifitas pelaksanaan Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (Airport Emergency Plan) dan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) sesuai kategori bandar udara;
 - d. Mengidentifikasi pemenuhan standar dan prosedur dan memastikan tindakan korektif;
 - e. Mengidentifikasi kerentanan pada area yang masih perlu perbaikan/peningkatan keselamatan penerbangan; dan

f. Memastikan tindakan korektif hasil audit telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan.

2. Inspeksi dilaksanakan sebagai berikut:

- a. Berdasarkan program kerja yang telah disusun atau berdasarkan penilaian resiko;
- b. Pelaksanaan dapat diberitahukan atau tidak diberitahukan kepada objek pengawasan dalam setiap inspeksi; dan
- c. Hasil inspeksi disampaikan kepada objek pengawasan.

Pengujian

1. Pengawasan berupa pengujian untuk:

- a. Menilai efektifitas prosedur, personel dan fasilitas pelayanan PKP-PK;
- b. Mengetahui kinerja personel dan fasilitas pelayanan PKP-PK serta prosedurnya; dan
- c. Memberikan wawasan baru pada personel yang bertugas.

2. Pengujian dilaksanakan sebagai berikut :

- a. Personel yang melakukan pengujian kinerja fasilitas pelayanan PKP-PK harus terlatih dan memiliki surat perintah tugas sebagai penjelasan kepada pihak unit PKP-PK objek pengawasan;
- b. Hasil pengujian disampaikan kepada objek pengawasan yang berisi identifikasi dan tindakan perbaikan yang dibutuhkan; dan
- c. Hasil pengujian dilakukan monitoring terhadap tindakan perbaikan yang dilakukan.

3.4.3 ARAH KEBIJAKAN PENGAWASAN NAVIGASI PENERBANGAN

DASAR :

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 182 Tahun 2017 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Pengawasan Oleh Inspektur Navigasi Penerbangan, maka pengawasan navigasi penerbangan meliputi :

PEMBAGIAN TANGGUNG JAWAB

1. Direktur Jenderal Perhubungan Udara

Dalam melaksanakan tanggung jawab pengawasan navigasi penerbangan, Direktur Jenderal mendelegasikan kepada Direktur dan Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara.

2. Kantor Otoritas Bandar Udara

- a. Mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan di Bandar udara.
- b. Dalam menjalankan tugas, Kantor Otoritas Bandar Udara menyelenggarakan fungsi :
 - 1) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan terhadap keselamatan, keamanan, kelancaran, serta kenyamanan penerbangan di bandar udara;
 - 2) Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di bandar udara;
 - 3) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang fasilitas, pelayanan dan pengoperasian bandar udara;
 - 4) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan/atau perairan bandar udara sesuai dengan rencana induk bandar udara;
 - 5) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penggunaan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) serta Daerah Lingkungan Kepentingan Bandar Udara (DLKP);
 - 6) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan bandar udara, angkutan udara, keamanan penerbangan, pesawat udara dan navigasi penerbangan;
 - 7) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pelaksanaan pelestarian lingkungan bandar udara;
 - 8) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan di bidang angkutan udara, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara di bandar udara, pelaksanaan ketentuan mengenai organisasi perawatan pesawat udara, serta sertifikat kompetensi dan lisensi personel pengoperasian pesawat udara;
 - 9) Pemberian sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (continuous airworthiness certificate) untuk pesawat udara bukan kategori transport (*non transport category*) atau bukan niaga (*non commercial*);
 - 10) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang keamanan penerbangan dan pelayanan darurat di bandar udara;

- 11) Pelaksanaan urusan administrasi dan kerumahtanggaan Kantor Otoritas Bandar Udara

3. Inspektur Navigasi Penerbangan

- a. Inspektur Navigasi Penerbangan mempunyai bidang sebagai berikut :

- 1) Bidang *Air Traffic Services (ATS)*;
- 2) Bidang *communication navigation surveillance (CNS)*;
- 3) Bidang *aeronautical Information Services (AIS)*;
- 4) Bidang *Procedure of Air Navigation Services-Aircraft Operation (PANS-OPS)*;
- 5) Bidang *Aeronautical Meteorological Information Services (MET)*;
- 6) Bidang *Search and Rescue (SAR)*;

- b. Tugas dan wewenang

Melakukan kegiatan pengawasan di bidang navigasi penerbangan

- c. Kriteria Inspektur Navigasi Penerbangan

- 1) Memiliki kompetensi pendidikan dan pelatihan di bidang Navigasi Penerbangan
- 2) Telah ditetapkan sebagai Inspektur Navigasi Penerbangan oleh Direktur Jenderal

- d. Dalam melaksanakan pengawasan, Inspektur yang mendapatkan surat perintah tugas dari Direktur/Kepala Kantor harus membentuk tim inspektur.

- e. Tim inspektur sbagaimana dimaksud terdiri dari:

1. Ketua tim; dan
2. Anggota tim.

PROGRAM PENGAWASAN

1. Gambaran Umum

Dalam rangka menjaga dan meningkatkan keselamatan penerbangan di bidang navigasi penerbangan dilakukan pengawasan oleh Inspektur Navigasi Penerbangan.

Tujuan Pengawasan:

- a. Melakukan verifikasi kesesuaian

- 1) Prosedur yang ditetapkan oleh penyelenggara pelayanan terhadap peraturan perundang-undangan

2) Penyelenggaraan pelayanan terhadap peraturan perundang-undangan atau prosedur berlaku

b. Menentukan efektivitas

c. Mengidentifikasi hal-hal yang diperlkan dalam rangka pengembangan system keselamatan dan peningkatan pelayanan navigasi penerbangan

Objek Pengawasan:

a. Penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan

b. Penyelenggara pendidikan dan pelatihan navigasi penerbangan

c. Penyelenggara kalibrasi fasilitas navigasi penerbangan

d. Penyelenggara pemeliharaan peralatan elektronika penerbangan

e. Penyelenggara lain yang terkait dengan pelayanan navigasi penerbangan

2. Jenis pengawasan

a. Audit

Audit merupakan kegiatan pengawasan yang bersifat rutin, terjadwal dan menyeluruh dan dilaksanakan dengan ketentuan sebagai berikut :

1) Pelayanan lalu lintas penerbangan (ATS), pelayanan telekomunikasi penerbangan, pelayanan informasi aeronautika, penyelenggara pendidikan dan latihan navigasi penerbangan, penyelenggara kalibrasi fasilitas navigasi penerbangan, penyelenggara pemeliharaan fasilitas navigasi penerbangan dilakukan sekurangnya 1 (satu) kali dalam 2 (dua) tahun;

2) Pelayanan Meteorologi penerbangan dan Pelayanan pencarian pertolongan dilakukan sekurangnya 1 (satu) kali dalam 3 Tahun.

Audit dilaksanakan oleh Inspektur Navigasi Penerbangan di Kantor Pusat (Direktorat Navigasi Penerbangan) dan menjadi tanggung jawab Direktorat serta dapat menugaskan Inspektur Navigasi Penerbangan di Kantor Otoritas Bandar Udara

b. Inspeksi

Inspeksi merupakan kegiatan pengawasan yang sederhana terhadap pemenuhan standar dan dilaksanakan sewaktu-waktu, Pelaksanaan inspeksi dilakukan dengan rincian sebagai berikut:

- 1) Unit pelayanan ACC sekurangnya dilaksanakan 4 (empat) kali dalam 1 (satu) tahun;
 - 2) Unit pelayanan APP sekurangnya dilaksanakan 3 (tiga) kali dalam 1 (satu) tahun;
 - 3) Unit pelayanan TWR sekurangnya dilaksanakan 2 (dua) dalam 1 (satu) tahun;
 - 4) Unit pelayanan AFIS sekurangnya dilaksanakan 1(satu) dalam 1 (satu) tahun; dan
 - 5) Unit pelayanan FIC sekurangnya dilaksanakan 2 (dua) kali dalam 1 (satu) tahun.
- Inspeksi dilaksanakan oleh Inspektur Navigasi Penerbangan di Kantor Otoritas dan menjadi tanggung jawab Kantor Otoritas.

c. Pengamatan (*surveillance*)

Pengamatan (*surveillance*) dilaksanakan dengan rincian sebagai berikut :

- 1) Unit pelayanan ACC sekurangnya dilaksanakan 2 kali dalam 1 (satu) tahun;
- 2) Unit pelayanan APP sekurangnya dilaksanakan 1 kali dalam 1 (satu) tahun;
- 3) Unit pelayanan Tower sekurangnya dilaksanakan dalam 1 (satu) tahun;
- 4) Unit pelayanan AFIS sekurangnya dilaksanakan 1kali dalam 1 (satu) tahun; dan
- 5) Unit pelayanan FIC sekurangnya dilaksanakan 1 kali dalam 1 (satu) tahun.
- 6) Apabila ditemukan adanya indikasi penyimpangan terhadap ketentuan perundang-undangan atau yang akan berdampak pada keselamatan pelayanan navigasi penerbangan, laporan masyarakat dan incident navigasi penerbangan, data, laporan, surat edaran/instruksi dan informasi.

Pengamatan (*surveillance*) dilaksanakan oleh Inspektur Navigasi Penerbangan'di Kantor Otoritas dan menjadi tanggung jawab Kantor Otoritas.

d. Pemantauan (*monitoring*)

Pemantauan (*monitoring*) dilaksanakan untuk mengevaluasi data, laporan, dan informasi yang terkait dengan keselamatan pelayanan navigasi penerbangan termasuk rencana tindak lanjut hasil audit/ inspeksi/ pengamatan oleh penyelenggara pelayanan dilaksanakan paling lambat 6 bulan setelah pelaksanaan audit/inspeksi/pengamatan atau sesuai target waktu pemenuhan rencana tindak lanjut penyelenggara layanan. Pemantauan (*monitoring*) dilaksanakan oleh Inspektur Navigasi Penerbangan di Kantor Otoritas dan menjadi tanggung jawab Kantor Otoritas.

3.4.4 ARAH KEBIJAKAN PENGAWASAN SEKSI ANGKUTAN UDARA

DASAR :

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 358 Tahun 2018 Tentang Pedoman Pengawasan Penyelenggaraan Angkutan Udara Bagi Inspektur Penerbangan Bidang Angkutan Udara.

PEMBAGIAN TANGGUNG JAWAB

1. Direktur Jenderal Perhubungan Udara

Dalam melaksanakan tanggung jawab pengawasan penyelenggaraan angkutan udara, Direktur Jenderal mendelegasikan kepada Direktur dan/atau Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara.

2. Direktur Angkutan Udara

Direktur Angkutan Udara dalam melaksanakan tanggung jawab berwenang untuk :

- a. Menyusun rencana pelaksanaan pengawasan;
- b. Memberikan perintah tugas pelaksanaan pengawasan;
- c. Melaporkan hasil pelaksanaan pengawasan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara;
- d. Memberikan rekomendasi kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara terkait pengenaan sanksi administratif;
- e. Mengevaluasi pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan angkutan udara.

3. Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara

Kantor Otoritas Bandar Udara mempunyai tugas melaksanakan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara :

- a. Pelaksanaan pengawasan terhadap keselamatan, keamanan, kelancaran, serta kenyamanan penerbangan di bandar udara;
- b. Penyiapan bahan pengawasan angkutan udara dan kegiatan usaha penunjang angkutan udara;
- c. Penyiapan bahan pengawasan tarif jasa angkutan udara dan penunjang angkutan udara;
- d. penyiapan bahan pengawasan pelaksanaan Standar Operasional Prosedur (SOP) dan standar kinerja operasional pelayanan kegiatan angkutan udara.

4. Inspektur Angkutan Udara

a. Tugas dan wewenang

- 1) Melakukan perencanaan kegiatan pengawasan di bidang angkutan udara;
- 2) Melaksanakan kegiatan pengawasan di bidang angkutan udara;
- 3) Menyusun Laporan Hasil Pengawasan (LHP);
- 4) Melakukan analisa dan evaluasi untuk peningkatan kegiatan penyelenggaraan angkutan udara;
- 5) Berwenang memiliki akses penuh terhadap objek pengawasan sesuai tugas dan wewenangnya.

b. Kriteria Inspektur Angkutan Udara

- 1) Memiliki kompetensi pendidikan dan pelatihan di bidang angkutan udara;
- 2) Telah ditetapkan sebagai Inspektur angkutan udara oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

c. Dalam melaksanakan pengawasan, Inspektur yang mendapatkan surat perintah tugas dari Direktur/Kepala Kantor harus membentuk tim inspektur.

d. Tim inspektur sbagaimana dimaksud terdiri dari:

1. Ketua tim; dan
2. Anggota tim.

PROGRAM PENGAWASAN

1. Gambaran Umum

Dalam rangka menjaga dan meningkatkan keselamatan dan kenyamanan penyelenggaraan angkutan udara dilakukan pengawasan oleh Inspektur Angkutan Udara.

Tujuan Pengawasan:

a. Melakukan verifikasi kesesuaian

- 1) Prosedur yang ditetapkan oleh objek pengawasan terhadap peraturan perundang-undangan
- 2) Penyelenggaraan pelayanan terhadap peraturan perundang-undangan atau prosedur berlaku

b. Menentukan efektivitas

c. Mengidentifikasi hal-hal yang diperlukan dalam rangka peningkatan penyelenggaraan angkutan udara.

Objek Pengawasan:

- a. Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal;
- b. Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal;
- c. Pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga;
- d. Perusahaan angkutan udara asing;
- e. Kantor perwakilan perusahaan angkutan udara asing;
- f. Agen Penjualan Umum (General Sales Agent/GSA) Perusahaan Angkutan Udara Asing;
- g. Penyelenggara bandar udara;
- h. Penyelenggara navigasi penerbangan;
- i. Pengelola slot time;
- j. Agen pengurus persetujuan terbang (flight approval) angkutan udara bukan niaga dan angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri dengan pesawat udara sipil asing.

2. Jenis pengawasan

a. Audit

Audit adalah pemeriksaan yang terjadwal, sistematis, dan mendalam terhadap prosedur, fasilitas, personel, dan dokumentasi organisasi penyelenggara pelayanan untuk melihat tingkat kepatuhan terhadap ketentuan dan peraturan yang berlaku. Audit dilaksanakan dengan ketentuan sebagai berikut :

- 1) Audit terdiri dari :
 - a) Audit kinerja pemegang Izin Usaha Badan Usaha Angkutan Udara Niaga;
 - b) Audit kinerja pemegang Izin Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga.
- 2) Audit dilakukan secara berkala sekurang-kurangnya 1 (satu) kali dalam 2 (dua) tahun;
- 3) Pelaksana kegiatan audit penyelenggaraan angkutan udara sebagaimana dimaksud hanya dapat dilaksanakan oleh Inspektur Angkutan Udara dari Direktorat Angkutan Udara;
- 4) Pelaksanaan audit sebagaimana ayat (1) dilakukan oleh tim yang terdiri dari 1 (satu) orang ketua dan 4 (empat) orang anggota;
- 5) Pelaksanaan Audit harus disampaikan kepada objek pengawasan secara tertulis sekurang-kurangnya 14 (empat belas) hari sebelum pelaksanaan kegiatan;

- 6) Dalam hal ditemukan ketidakpatuhan dalam Audit, inspektur mengkoordinasikan penyusunan tindakan perbaikan oleh objek pengawasan;
- 7) Tindakan perbaikan tersebut disampaikan ke Direktur untuk mendapatkan persetujuan.

b. Inspeksi

Inspeksi pemeriksaan sederhana terhadap pemenuhan standar suatu produk akhir objek tertentu. Inspeksi dilaksanakan dengan ketentuan sebagai berikut :

- 1) Inspeksi Angkutan Udara terdiri dari :
 - a) Inspeksi izin rute angkutan udara niaga berjadwal;
 - b) Inspeksi Angkutan udara Niaga Tidak Berjadwal dan Bukan Niaga (Flight Approval & Flight Clearance);
 - c) Inspeksi Tarif Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri;
 - d) Inspeksi Angkutan Udara Perintis.
- 2) Pedoman pelaksanaan inspeksi terdiri dari :
 - a) Standard Operating Procedure (SOP);
 - b) Instrumen Pengawasan;
 - c) Laporan Hasil Pengawasan (LHP).
- 3) Inspeksi dilakukan secara berkala sekurang-kurangnya 2 (dua) kali dalam 1 (satu) tahun;
- 4) Hasil inspeksi sebagaimana dimaksud dibuat dalam bentuk Laporan Hasil Pengawasan (LHP).

c. Pemantauan (*monitoring*)

Pemantauan (*monitoring*) adalah kegiatan evaluasi terhadap data, laporan, dan informasi untuk mengetahui kecenderungan kinerja penyelenggaraan angkutan udara. Pemantauan (*monitoring*) dilaksanakan dengan ketentuan sebagai berikut :

- 1) Pemantauan (*monitoring*) terdiri dari
 - a) Pemantauan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot Time) dan kapasitas bandar udara;
 - b) Pemantauan Pelaksanaan Pelayanan Angkutan Udara Haji;
 - c) Pemantauan pencatatan penunjukan kantor perwakilan perusahaan angkutan udara asing;

- d) Pemantauan izin usaha agen penjualan umum (General Sales Agent/GSA) perusahaan angkutan udara asing;
 - e) Pemantauan tanda daftar agen pengurus persetujuan terbang (flight approval) angkutan udara bukan niaga dan angkutan udara niaga tidak berjadwal luar negeri dengan pesawat udara sipil asing.
- 2) Pedoman pelaksanaan pemantauan terdiri dari :
 - a) Standard Operating Procedure (SOP);
 - b) Instrumen Pengawasan;
 - c) Laporan Hasil Pengawasan (LHP).
 - 3) Pemantauan dilakukan secara berkala sekurang-kurangnya 2 (dua) kali dalam 1 (satu) tahun;
 - 4) Hasil inspeksi sebagaimana dimaksud dibuat dalam bentuk Laporan Hasil Pengawasan (LHP).

d. Pengamatan (*surveillance*)

Pengamatan (*surveillance*) adalah kegiatan penelusuran yang mendalam atas bagian tertentu dari prosedur, fasilitas, personel, dan dokumentasi organisasi penyedia jasa penerbangan dan pemangku kepentingan lainnya untuk melihat tingkat. Pengamatan (*surveillance*) dilaksanakan dengan ketentuan sebagai berikut :

- 1) Pengamatan (*surveillance*) terdiri dari:
 - a) Pengamatan Pelayanan Penumpang Angkutan Udara;
 - b) Pengamatan Penanganan Keterlambatan Penerbangan (Delay Management).
 - 2) Pedoman pelaksanaan pengamatan terdiri dari :
 - a) Standard Operating Procedure (SOP);
 - b) Instrumen Pengawasan;
 - c) Laporan Hasil Pengawasan (LHP).
 - 3) Pengamatan dilakukan secara berkala sekurang-kurangnya 2 (dua) kali dalam 1 (satu) tahun;
- Hasil inspeksi sebagaimana dimaksud dibuat dalam bentuk Laporan Hasil Pengawasan (LHP).

3.4.5 ARAH KEBIJAKAAN PENGAWASAN SEKSI KELAIKUDARAAN DAN PENGOPERASIAN PESAWAT UDARA

DASAR :

- a. SI 8900 -6.3 tentang *Auditing and Surveillance Procedure for Air Operator Certificate (AOC) Holders*
- b. SI 8900 - 6.9 tentang *Auditing and Surveillance Procedure for Approved Maintenance Organization (AMO) Holders*
- c. SI 8900 – 6.2 tentang *Ramp Inspection*
- d. SI 8900 - 6.15 tentang *Station Facilities Operations Inspection For Air Operator Certificate (AOC) 121 and 135*

PEMBAGIAN TANGGUNG JAWAB

1. Direktur Jenderal Perhubungan Udara

Dalam melaksanakan tanggung jawab pengawasan navigasi penerbangan, Direktur Jenderal mendelegasikan kepada Direktur dan Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara.

2. Kantor Otoritas Bandar Udara

- a. Mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan di Bandar udara.
- b. Dalam menjalankan tugas, Kantor Otoritas Bandar Udara menyelenggarakan fungsi :
 - 1) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan terhadap keselamatan, keamanan, kelancaran, serta kenyamanan penerbangan di bandar udara;
 - 2) Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di bandar udara;
 - 3) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang fasilitas, pelayanan dan pengoperasian bandar udara;
 - 4) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan/atau perairan bandar udara sesuai dengan rencana induk bandar udara;
 - 5) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penggunaan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) serta Daerah Lingkungan Kepentingan Bandar Udara (DLKP);

- 6) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan bandar udara, angkutan udara, keamanan penerbangan, pesawat udara dan navigasi penerbangan;
- 7) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pelaksanaan pelestarian lingkungan bandar udara;
- 8) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan di bidang angkutan udara, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara di bandar udara, pelaksanaan ketentuan mengenai organisasi perawatan pesawat udara, serta sertifikat kompetensi dan lisensi personel pengoperasian pesawat udara;
- 9) Pemberian sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (*continous airworthiness certificate*) untuk pesawat udara bukan kategori transport (*non transport category*) atau bukan niaga (*non commercial*);
- 10) Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang keamanan penerbangan dan pelayanan darurat di bandar udara;
- 11) Pelaksanaan urusan administrasi dan kerumahtanggaan Kantor Otoritas Bandar Udara

3. Inspektur Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara

- a. Inspektur Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara terbagi menjadi 3 jenis yaitu :

- 1) Inspektur Kelaikudaraan;
 - a) Bidang Perawatan Pesawat Udara;
 - b) Bidang Rekayasa
 - c) Bidang Produk Aeronautika
- 2) Inspektur Pengoperasian Pesawat Udara;
 - a) *Flight Operation Inspector (FOI)*;
 - b) *Flight Operation Officer Inspector (FOOI)*;
 - c) *Cabin Safety Inspector (CSI)*;

- 3) Inspektur Medis Penerbangan;

- b. Tugas dan wewenang

Melakukan kegiatan pengawasan di bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara

c. Kriteria Inspektur Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara

- 1) Memiliki kompetensi pendidikan dan pelatihan di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara
- 2) Telah ditetapkan sebagai Inspektur Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara oleh Direktur Jenderal

PROGRAM PENGAWASAN

1. Gambaran Umum

Dalam rangka menjaga dan meningkatkan keselamatan penerbangan di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara melalui *ramp inspection* dan *surveillance*

Objek Pengawasan:

- a. AOC 121;
- b. AOC 135;
- c. AMO 145;
- d. OC 91;
- e. OC 137; dan
- f. PSC 141.

2. Jenis pengawasan

a. Surveillance

Berdasarkan Staff Instruction. 8900-6.3 amdt 0 dan 8900-6.9 amdt 0, Pelaksanaan *surveillance* / pengawasan dilaksanakan oleh Inspektur kelaikudaraan dan Inspektur Operasi Pesawat Udara. Pelaksanaan *surveillance* dilaksanakan sebanyak 3 kali terhadap pemegang setifikat AOC 121 dan AOC 135, 2 kali untuk PSC 141, 1 kali untuk OC 91 dan OC 137, dan 2 kali untuk AMO 145. Pelaksanaan *surveillance* dilakukan secara tim yang terdiri dari DKPPU dan OBU yang dilaksanakan secara mendalam.

Tujuan Surveillance :

- 1) Untuk memastikan bahwa **operator** dalam menjalankan kegiatannya sebagai pemegang *Certificate Holders* memenuhi (*in compliance with*), sesuai dengan (*in conformance with*), dan berpegang teguh (*in adherence*) kepada standar, sistem dan prosedur teknis yang telah disetujui **Direktorat Jenderal Perhubungan Udara**;

- 2) Untuk meningkatkan dan tetap menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan;
- 3) Temuan dari surveillance ini akan menjadi bahan pertimbangan **Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara** dalam melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap pemegang *Certificate Holders* tersebut.

b. Ramp Inspection

Pelaksanaan fungsi pengawasan oleh Seksi Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara terhadap organisasi juga dilakukan terhadap pesawat yang dioperasikan oleh pemegang sertifikat Air Operator Certificate 121, 135 dan Pilot School 141 dengan pemeriksaan pesawat saat transit maupun maintenance. Panduan pemeriksaan Ramp Inspection menggunakan form terkait Staff Instruction yang berlaku (SI 8900-6.2).

Dalam pelaksanaan Ramp Inspection terbagi menjadi dua, yaitu : Ramp Inspection rutin dan Ramp Inspection Event. Kegiatan ramp check rutin dilakukan oleh Inspektur Penerbangan (Airworthiness inspector, Flight operation inspector, Cabin safety inspector dan Aircraft dispatcher inspector pada bulan Januari sampai dengan Desember. Pelaksanaan Ramp Inspection Event yang dilaksanakan pada saat event tertentu, yaitu Lebaran, keberangkatan Haji dan Natal Tahun Baru. Ramp Inspection ini dilaksanakan untuk seluruh pesawat yang beroperasi saat event tersebut berlangsung.

3.4.6 ARAH KEBIJAKAN PENGAWASAN KEAMANAN PENERBANGAN

DASAR:

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 129 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Pengawasan dan Investigasi Keamanan Penerbangan, sebagaimana terakhir diubah dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 37/KUM/VIII/2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 129 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Pengawasan dan Investigasi Keamanan Penerbangan, maka pengawasan Keamanan Penerbangan meliputi :

PEMBAGIAN TANGGUNG JAWAB

1. Menteri Perhubungan

Bertanggung jawab terhadap pengawasan keamanan penerbangan nasional.

2. Direktur Jenderal Perhubungan Udara

Dalam melaksanakan tanggung jawab pengawasan keamanan penerbangan, Direktur Jenderal mendelegasikan kepada Direktur dan Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara.

3. Direktur Keamanan Penerbangan

a) Bertanggungjawab pada pelaksanaan pengawasan dan investigasi keamanan penerbangan.

b) Berwenang untuk:

1. Menyusun, melaksanakan, mengembangkan, mempertahankan dan mengevaluasi Petunjuk Teknis Pengawasan dan Investigasi Keamanan Penerbangan;
2. Menyusun, mengkoordinasikan dan melaksanakan program kerja pengawasan keamanan penerbangan nasional;
3. Menyusun, menetapkan dan melaksanakan program kerja audit berdasarkan penilaian resiko;
4. Melaksanakan kegiatan pengawasan berupa inspeksi dan survei berdasarkan penilaian resiko, kerjasama dengan negara lain, dan/atau atas permintaan khusus dalam hal pembangunan atau pengembangan bandar udara;
5. Memastikan inspektur keamanan penerbangan memahami dan melaksanakan Petunjuk Teknis Pengawasan dan Investigasi Keamanan Penerbangan yang telah ditetapkan;
6. Membentuk dan menunjuk tim inspektur pelaksanaan audit;
7. Membangun proses pengumpulan informasi tentang keamanan penerbangan dari sumber di luar sistem pengawasan;
8. Mengevaluasi terhadap hasil kegiatan pengawasan keamanan penerbangan nasional dan investigasi keamanan penerbangan;
9. Memastikan langkah-langkah perbaikan yang harus dilakukan sesuai dengan hasil pengawasan dan investigasi keamanan penerbangan serta tingkat ancaman yang telah diidentifikasi;
10. Menetapkan tindakan korektif dan penegakan hukum berdasarkan hasil kegiatan pengawasan dan investigasi keamanan penerbangan;

11. Melakukan monitoring penyelesaian tindakan korektif yang dilakukan oleh objek pengawasan;
12. Mengelola dan mengevaluasi jadwal kerja, catatan pelatihan dan laporan tahunan dari inspektur keamanan penerbangan;
13. Melakukan investigasi terhadap setiap tindakan atau percobaan tindakan melawan hukum;
14. Melakukan penilaian terhadap laporan hasil pengawasan internal objek pengawasan;
15. Mendokumentasikan laporan kegiatan pengawasan dan investigasi keamanan penerbangan; dan
16. Melaporkan hasil kegiatan pengawasan dan investigasi keamanan penerbangan kepada Direktur Jenderal.

4. Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara :

- a) Bertanggungjawab melaksanakan pengawasan dan investigasi keamanan penerbangan di wilayah kerjanya.
- b) Berwenang untuk:
 1. Menyusun, menetapkan dan melaksanakan program kerja inspeksi, survei dan pengujian;
 2. Menentukan dan membagi tugas pelaksanaan inspeksi, survei dan pengujian;
 3. Memastikan inspektur keamanan penerbangan memahami petunjuk teknis pengawasan dan investigasi keamanan penerbangan;
 4. Membentuk dan menunjuk tim inspektur pelaksana inspeksi, survei dan pengujian serta investigasi;
 5. Mengevaluasi terhadap hasil kegiatan inspeksi, survei dan pengujian serta investigasi;
 6. Menetapkan tindakan korektif dan penegakan hukum berdasarkan hasil kegiatan inspeksi, survei dan pengujian serta investigasi;
 7. Melakukan monitoring penyelesaian tindakan korektif yang dilakukan oleh objek pengawasan;

8. Melakukan investigasi terhadap setiap tindakan atau percobaan tindakan melawan hukum;
9. Menerima dan melakukan penilaian terhadap laporan hasil pengawasan dan investigasi internal objek pengawasan;
10. Melaporkan hasil penilaian laporan pengawasan internal objek pengawasan setiap bulan kepada direktur jenderal dengan tembusan kepada direktur;
11. Mengambil tindakan terhadap hasil penilaian laporan pengawasan internal objek pengawasan;
12. Mengelola dan mengevaluasi jadwal kerja, catatan pelatihan, laporan bulanan dan tahunan dari inspektur; dan
13. Mendokumentasikan laporan kegiatan inspeksi, survei dan pengujian serta investigasi;
14. Melaporkan hasil kegiatan inspeksi, survei dan pengujian serta investigasi kepada direktur jenderal dengan tembusan kepada direktur.

5. Inspektur

a) Melaksanakan pengawasan kepada objek pengawasan.

b) Berwenang untuk:

1. Mendapatkan akses secara penuh untuk mengambil data dan informasi pada objek pengawasan;
2. Mengambil/mendokumentasikan barang bukti (*evidence*);
3. Merekomendasikan kepada direktur atau kepala kantor terkait tindakan penegakan hukum terhadap objek pengawasan yang tidak patuh terhadap undang-undang, program keamanan penerbangan nasional dan program keamanan penerbangan objek pengawasan serta pedoman penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan (*training procedure manual*) objek pengawasan yang telah disahkan;
4. Memerintahkan objek pengawasan melakukan tindakan korektif secara langsung atas ketidakpatuhan terhadap undang-undang, program keamanan penerbangan nasional dan program keamanan penerbangan objek pengawasan yang telah disahkan yang berdampak langsung pada operasional keamanan

penerbangan serta pedoman penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan (*training procedure manual*) objek pengawasan yang telah disahkan;

5. Melakukan audit dan inspeksi pada badan usaha angkutan udara atau perusahaan angkutan udara asing serta bandar udara terakhir di negara lain yang memiliki penerbangan langsung menuju Indonesia;
 6. Dapat membawa alat uji (*test pieces*) pada saat melaksanakan pengawasan; dan
 7. Memberikan klasifikasi tingkat kepatuhan terhadap hasil pengawasan sesuai dengan tingkat pelanggaran.
- c) Kriteria inspektur
1. Memiliki kompetensi pendidikan dan pelatihan keamanan penerbangan.
 2. Telah ditetapkan sebagai inspektur keamanan penerbangan oleh direktur jenderal.
 3. Untuk inspektur internal telah ditetapkan oleh pimpinan tertinggi objek pengawasan.
- d) Dalam melaksanakan pengawasan, Inspektur yang mendapatkan surat perintah tugas dari Direktur/Kepala Kantor harus membentuk tim inspektur.
- e) Tim inspektur sebagaimana dimaksud terdiri dari:
1. Ketua tim; dan
 2. Anggota tim.

PROGRAM PENGAWASAN

Gambaran Umum

1. Pengawasan keamanan penerbangan dilaksanakan untuk melakukan kegiatan kendali mutu yang berkelanjutan guna menilai pemenuhan penerapan standar keamanan penerbangan, mengantisipasi resiko dan pemenuhan kebutuhan keamanan yang dilakukan oleh objek pengawasan.
2. Pengawasan program keamanan penerbangan objek pengawasan serta pedoman penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan (*Training Procedure Manual*) objek pengawasan yang telah disahkan oleh Direktur Jenderal.
3. Inspektur melaksanakan pengawasan atas perintah Direktur Jenderal dan/atau Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara.

4. Jenis kegiatan pengawasan keamanan penerbangan, meliputi:
 - a. audit;
 - b. inspeksi;
 - c. survey; dan
 - d. pengujian (*test*).
5. Pengujian terdiri dari :
 - a. pengujian terbuka (*overt*);
 - b. pengujian tertutup (*covert*).
6. Kegiatan pengawasan keamanan penerbangan untuk penyedia jasa pendidikan dan pelatihan terdiri dari :
 - a. audit; dan
 - b. Inspeksi.

Audit

1. Pengawasan berupa audit bertujuan untuk :
 - a. Memastikan bahwa seluruh ketentuan dalam program keamanan penerbangan nasional dan program keamanan objek pengawasan dilaksanakan;
 - b. Memastikan pencapaian tingkat pemenuhan standar keamanan dan efektifitas pelaksanaan langkah-langkah keamanan penerbangan;
 - c. Mengidentifikasi pemenuhan standar prosedur keamanan penerbangan; dan
 - d. Mengidentifikasi daerah yang membutuhkan peningkatan keamanan dan memastikan dilaksanakannya tindakan korektif.
2. Audit dilaksanakan sebagai berikut:
 - a. Berdasarkan program kerja yang telah disusun;
 - b. Dilakukan pemberitahuan kepada objek pengawasan, untuk memberi kesempatan kepada objek pengawasan mempersiapkan dokumen dan perangkat lainnya;
 - c. Audit tidak dapat dilaksanakan secara bersamaan dengan pengujian (*test*);
 - d. Audit oleh direktorat jenderal dilaksanakan dengan berdasarkan penilaian resiko;
 - e. Audit internal oleh objek pengawasan dilaksanakan dengan jangka waktu sekurang-kurangnya 1 (satu) kali dalam 2 (dua) tahun; dan
 - f. Hasil audit direktorat Jenderal disampaikan kepada objek pengawasan.

Inspeksi

1. Pengawasan berupa inspeksi untuk :

- a. Memastikan bahwa 1 (satu) atau beberapa aspek dalam ketentuan program keamanan penerbangan nasional dan program keamanan pada objek pengawasan dilaksanakan sesuai ketentuan;
- b. Memastikan tingkat pencapaian dan efektifitas pelaksanaan prosedur keamanan penerbangan;
- c. Mengidentifikasi pemenuhan standar dan prosedur keamanan penerbangan dan memastikan tindakan korektif;
- d. Mengidentifikasi kerentanan pada area yang masih perlu perbaikan/peningkatan keamanan penerbangan; dan
- e. Memastikan tindakan korektif hasil audit telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan.

2. Inspeksi dilaksanakan sebagai berikut:

- a. Berdasarkan program kerja yang telah disusun atau berdasarkan penilaian resiko;
- b. Pelaksanaan dapat diberitahukan atau tidak diberitahukan kepada objek pengawasan dalam setiap inspeksi;
- c. Dapat dilaksanakan secara bersamaan dengan pengujian (*test*); dan
- d. Hasil inspeksi disampaikan kepada objek pengawasan.

Survei

1. Pengawasan berupa inspeksi untuk :

- a. Mengevaluasi dan mengidentifikasi kebutuhan keamanan penerbangan untuk efektifitas prosedur, fasilitas, personel dan langkah-langkah keamanan penerbangan; dan
- b. Mengidentifikasi terhadap kerawanan (*vulnerability*) keamanan yang terdapat pada objek pengawasan sebagai masukan untuk perubahan/perbaikan kebijakan di tingkat nasional dan objek pengawasan.

2. Survei dilakukan dalam hal :

- a. pembangunan, pengembangan atau penambahan fasilitas objek pengawasan;
- b. adanya penambahan rute baru dan/atau perubahan tipe pesawat; dan
- c. dibutuhkan peningkatan kewaspadaan keamanan penerbangan.

3. Survei dilaksanakan sebagai berikut :

- a. diberitahukan kepada objek pengawasan;
- b. survey dapat dilaksanakan secara bersamaan dengan pengujian (*test*); dan\
- c. hasil survey disampaikan kepada objek pengawasan.

Pengujian (*test*)

1. Pengawasan berupa pengujian (*test*) untuk :
 - a. menilai efektifitas prosedur, personel dan fasilitas keamanan penerbangan;
 - b. mengetahui kinerja personel dan fasilitas keamanan penerbangan serta prosedurnya; dan
 - c. memberikan wawasan baru pada personel yang bertugas.
2. Pengujian (*test*) dilakukan pada, antara lain :
 - a. tempat pemeriksaan keamanan (*security check point*);
 - b. jalan masuk (*access*) daerah keamanan terbatas;
 - c. perlindungan pesawat udara;
 - d. tempat lapor diri (*check-in counter*);
 - e. penanganan bagasi tercatat;
 - f. daerah steril;
 - g. fasilitas keamanan penerbangan;
 - h. penanganan kargo;
 - i. manajemen tindakan melawan hukum; dan
 - j. tempat lain yang diperlukan untuk keamanan penerbangan.
3. Pengujian (*test*) dilaksanakan sebagai berikut :
 - a. bersifat tertutup (*covert*) atau terbuka (*overt*) dan dilaksanakan dengan metode simulasi tindakan melawan hukum;
 - b. personel yang melakukan pengujian keamanan harus terlatih dan memiliki surat perintah tugas sebagai penjelasan kepada pihak keamanan objek pengawasan;
 - c. hasil pengujian disampaikan kepada objek pengawasan yang berisi identifikasi dan tindakan perbaikan yang dibutuhkan; dan
 - d. hasil pengujian dilakukan monitoring terhadap tindakan perbaikan yang dilakukan.
4. Pengujian (*test*) bersifat tertutup (*covert*) dilakukan oleh :
 - a. inspektur keamanan penerbangan berdasarkan penilaian resiko dan minimal setiap 1 (satu) tahun sekali; dan

- b. inspektur keamanan penerbangan internal berdasarkan penilaian resiko dan minimal setiap 2 (dua) bulan sekali.

3.5 KERANGKA REGULASI

Peraturan perundang-undangan pada dasarnya merupakan dasar acuan dalam berperilaku, baik bagi penyelenggara negara maupun bagi masyarakat. Untuk itu, peraturan perundang-undangan selayaknya dirumuskan dengan cara yang sederhana, jelas, tegas dan konsisten sehingga mudah dipahami dan dioperasionalkan. Oleh karena kerangka regulasi merupakan upaya memberikan dasar hukum bagi setiap kebijakan dan tindakan, maka kerangka regulasi harus dibuat dengan baik agar kebijakan yang dioperasionalkan dapat berjalan dengan baik dan mencapai sasaran.

Adapun beberapa peraturan hukum yang menjadi dasar pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV saat ini antara lain :

1. UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
2. PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara
3. PM 22 tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian dan Pengawasan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara
4. PM 59 tahun 2015 tentang Kriteria, Tugas, dan Wewenang Inspektur Penerbangan
5. PM 40 tahun 2020 tentang Program Pelatihan bagi Inspektur Penerbangan
6. KM 155 tahun 2019 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Unit Pelaksana Teknis Di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
7. KP. 459 Tahun 2015 Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara

Kerangka regulasi Kantor Otoritas Bandar Udara memetakan dan mengidentifikasi regulasi yang dibutuhkan Kantor Otoritas Bandar Udara dengan memperhatikan perubahan lingkungan strategis transportasi udara dalam kurun waktu 5 (lima) tahun kedepan yaitu tahun 2020 s.d 2024.

Kerangka regulasi di bidang transportasi udara tahun 2020-2024 adalah :

1. Penyusunan Peraturan Pelaksanaan dari UU No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja dan Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan;

2. Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 88 Tahun 2013 tentang Jaringan dan Rute Penerbangan;
3. Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2017 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional;
4. Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 55 Tahun 2016 tentang Tataan Navigasi Penerbangan Nasional;
5. Penyusunan peraturan terkait keamanan siber (cyber security);
6. Penyusunan peraturan terkait pengoperasian waterbase;
7. Penyusunan peraturan terkait penerapan konsep smart airport;
8. Penyusunan peraturan terkait penerapan konsep eco airport;
9. Revisi regulasi yang berkaitan dengan kemudahan perizinan berusaha;
10. Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional.

Perubahan Undang-Undang di Bidang Penerbangan sebagaimana yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja serta dengan telah ditetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan sudah pasti memberikan pengaruh pada pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Salah satunya yaitu Kantor Otoritas Bandar Udara. Beberapa perubahan tersebut antara lain aturan kewajiban memiliki Lisensi atau Sertifikat Kompetensi bagi personel pesawat udara, personel bandar udara, personel keamanan penerbangan, dan personel navigasi penerbangan, yang perlu diatur lebih lanjut regulasi turunannya.

Dasar hukum adanya Otoritas Bandar Udara adalah Amanah Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yaitu Pasal 227 sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara. Mengingat banyaknya ketentuan terkait kelembagaan yang harus disempurnakan dan dikembalikan pada peraturan yang tertinggi yaitu UU Penerbangan, perlu kiranya penyempurnaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara dilakukan secara komprehensif dan tidak parsial. Kelembagaan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara saat

ini telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan dimana sesuai peraturan ini terdapat beberapa hal yang perlu diakomodir dalam penyempurnaan peraturan terkait kelembagaan Kantor Otoritas Bandar Udara Kelas Utama, Kelas I dan Kelas II antara lain perubahan struktur organisasi serta tugas pokok dan fungsi Bidang Keamanan Penerbangan dan Pelayanan Darurat, Bidang Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara, serta Bidang Angkutan Udara dan Kelaikudaraan. Beberapa permasalahan terkait struktur organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah I Kelas Utama yang ditemukan saat ini antara lain adalah adanya tumpang tindih antara fungsi Seksi Fasilitas dan Pelayanan Bandar Udara dengan Seksi Pengoperasian Bandar Udara, adanya perubahan tugas pokok dan fungsi Bidang Keamanan Penerbangan dan Pelayanan Darurat (terkait fungsi PKP-PK dan Dangerous goods), dll.

Revisi Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 172 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Pengawasan Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (Airport Emergency Plan) Dan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) Sebagaimana Terakhir Diubah Dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 321 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 172 Tahun 2017 Tentang Petunjuk Teknis Pengawasan Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (Airport Emergency Plan) Dan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK).

Justifikasi:

1. Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 172 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Pengawasan Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (Airport Emergency Plan) Dan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) Sebagaimana Terakhir Diubah Dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 321 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 172 Tahun 2017 Tentang Petunjuk Teknis Pengawasan Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (Airport Emergency Plan) Dan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK), bahwa Kewenangan dan tanggung jawab pada pelaksanaan pengawasan Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara

(Airport Emergency Plan) dan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) masih berada pada Direktorat Keamanan Penerbangan (Direktorat Keamanan Penerbangan), yang seharusnya berada pada Direktorat Bandar Udara sesuai PM 122 Tahun 2018.

2. Peraturan tentang keamanan penerbangan terkait struktur dan tupoksi Dangerous goods yang diatur dalam PM 51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional.

Sistematika dasar perubahan dalam mengembalikan tugas dan kewenangan Otoritas Bandar Udara pada Amanah Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, antara lain:

1. Pasal 210, Pemberian izin atas setiap orang yang berada di daerah tertentu di bandar udara, membuat halangan (*obstacle*), dan/atau melakukan kegiatan lain di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan.
2. Pasal 226, Pembinaan kegiatan penerbangan di bandar udara.
3. Pasal 228 dan Pasal 229 tugas dan tanggung jawab serta wewenang Kantor Otoritas Bandar Udara.
4. Pasal 248, melakukan pengawasan dan pengendalian pengoperasian bandar udara khusus.
5. Pasal 258, melakukan pengawasan dan pengendalian penggunaan Kawasan keselamatan operasi penerbangan pada pangkalan udara yang digunakan bersama.
6. Pasal 328, Otoritas Bandar Udara membentuk komite keamanan bandar udara.

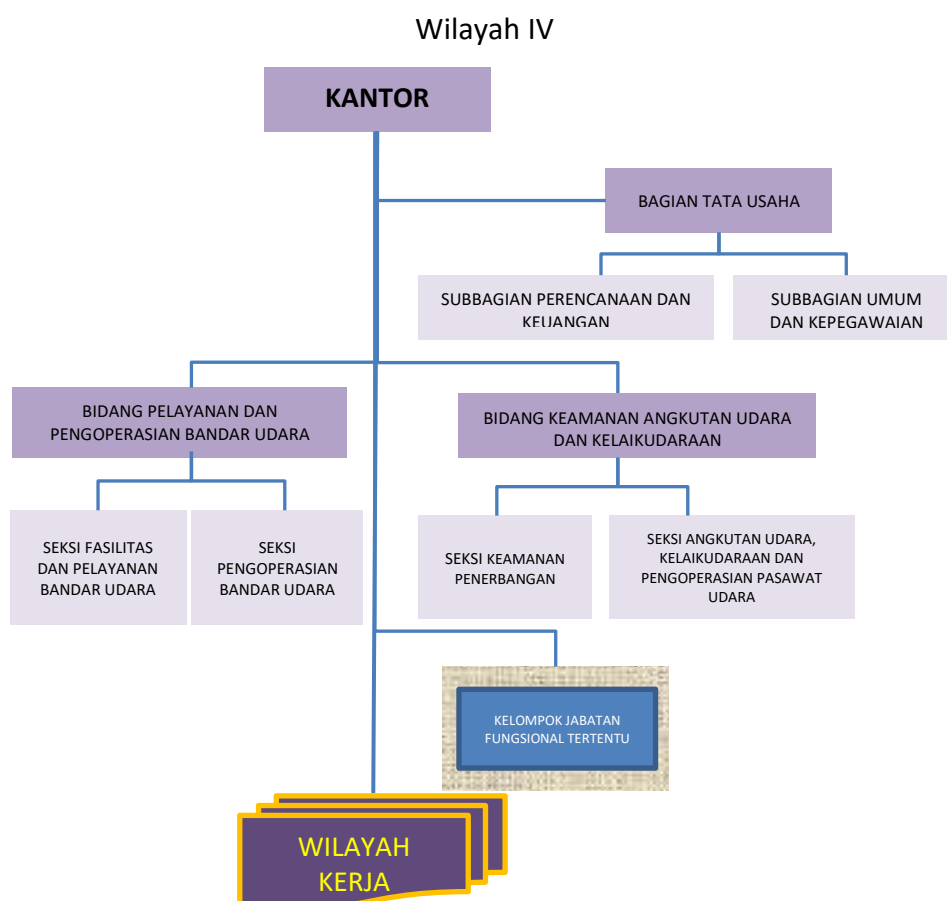
Selain kewenangan tersebut, perlu kiranya dipertimbangkan untuk membentuk kelembagaan yang berbasis layanan umum dan untuk Otoritas Bandar Udara diperkuat pada Tugas dan Fungsi Pengelolaan BMN dengan mendelegasikan kebijakan mengenai konsesi antar Pengelola Bandar Udara di wilayah kerja masing-masing.

3.6 KERANGKA KELEMBAGAAN

3.6.1 Kelembagaan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Saat ini

Kantor Otoritas Bandar Udara merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Kewenangan terkait ketentuan mengenai kedudukan dan hubungan pertanggungjawaban Kantor Otoritas Bandar Udara sebagaimana dimaksud, dalam pelaksanaannya dilimpahkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Kantor Otoritas Bandar Udara dipimpin oleh seorang Kepala Kantor.

Gambar 3.1 Struktur Organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara



Berdasarkan PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara, bahwa Kantor Otoritas Bandar Udara mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud Kantor Otoritas Bandar Udara

menyelenggarakan fungsi :

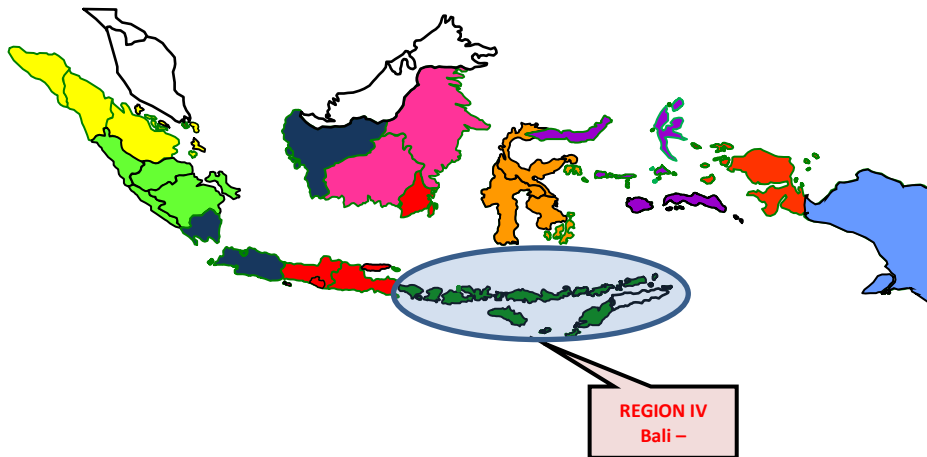
- a. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan terhadap keselamatan, kelancaran, serta kenyamanan penerbangan di bandar udara;
- b. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di bandar udara;
- c. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan di bidang fasilitas, pelayanan dan pengoperasian bandar udara;
- d. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan/atau perairan bandar udara sesuai rencana induk bandar udara;
- e. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan penggunaan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) serta Daerah Lingkungan Kepentingan Bandar Udara (DLKP);
- f. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan bandar udara, angkutan udara, keamanan penerbangan, pesawat udara dan navigasi penerbangan;
- g. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan pelaksanaan pelestarian lingkungan bandar udara;
- h. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang angkutan udara, kelaikan udara dan pengoperasian pesawat udara di bandar udara, pelaksanaan ketentuan mengenai organisasi perawatan pesawat udara, serta sertifikat kompetensi dan lisensi personel pengoperasian pesawat udara;
- i. Pemberian sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (*continous airworthiness certificate*) untuk pesawat udara bukan kategori transport (*non transport category*) atau bukan niaga (*non commercial*);
- j. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang keamanan penerbangan dan pelayanan darurat di bandar udara; dan
- k. Pelaksanaan urusan administrasi dan kerumahtanggaan Kantor Otoritas Bandar Udara.

Fungsi pengendalian dan pengawasan yang dilakukan Kantor Otoritas Bandar Udara juga diatur dalam PM 22 Tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian dan Pengawasan Oleh Kantor Otoritas Bandar Udara meliputi :

- a. Pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (Sertifikat Organisasi dan Lisensi Personel) dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan,

- pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;
- b. Pemberian arahan, bimbingan, Persetujuan Terbang (*Flight Approval*), Perpanjangan Perizinan Kegiatan Usaha Penunjang Angkutan Udara dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang Angkutan Udara serta pelaksanaan dan koordinasi fasilitas kegiatan penerbangan internasional (*Facilitation/FAL*)
 - c. Pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (Izin, Pengesahan, Rekomendasi, Sertifikat Fasilitas/Peralatan/Organisasi dan Lisensi Personel) dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang Bandar Udara;
 - d. Pemberian arahan, bimbingan dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang Navigasi Penerbangan; dan
 - e. Pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (Izin, Sertifikat Fasilitas/Peralatan/Organisasi dan Lisensi Personel), pemberian PAS Bandar Udara (orang dan kendaraan) dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan, survey, pengujian dan memberikan tindakan korektif di bidang Keamanan Penerbangan, kargo/pos, barang berbahaya serta Pelayanan Darurat.

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam melaksanakan tugas dan fungsinya meliputi wilayah kerja yang terdiri dari 3 (tiga) propinsi yaitu Propinsi Bali, Propinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) dan Propinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) yang terdiri dari 18 bandar udara yang telah beroperasi. Adapun Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) /Badan Usaha Bandar Udara (BUBU) yang saat ini telah beroperasi di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII adalah sebagai berikut :



BADAN USAHA BANDAR UDARA

1. Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai (DPS)
2. Bandara Internasional Lombok (LOP)
3. Bandara Internasional El Tari (KOE)

UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA

1. AA Bere Tallo Atambua (ABU)
2. David Constantia Saudale (RTI)
3. Frans Sales Lega (RTG)
4. Fransiskus Xaverius Seda (MOF)
5. Gewayantana Larantuka (LKA)
6. Haji Hasan Aroeboesman (ENE)
7. Komodo Labuan Bajo (LBJ)
8. Mali (ARD)
9. Soa Bajawa (BJW)
10. Sultan Muhammad Kaharuddin (SWQ)
11. Sultan Muhammad Salahuddin (BMU)
12. Tambolaka (TMC)
13. Tardamu (SAU)
14. Umbu Mehang Kunda Waingapu (WGP)
15. Wunopito Lewoleba (LWE)

3.6.2 Penataan Organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara

Berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor 13 tahun 2021 tentang Renstra Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020-2024 bahwa dalam kurun waktu lima tahun ke depan akan dilakukan penataan organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara.

Gambaran secara umum

- Pada tahun 2020 dan 2021 Fokus Evaluasi adalah ketepatan tugas dan fungsi serta ukuran organisasi hasil penataan 2019 dan Perubahan penyebutan nama Otoritas Bandar Udara menjadi Otoritas Penerbangan, serta penyederhanaan birokrasi/penyederhanaan Eselon III dan Eselon IV.

- Pada tahun 2022 Fokus penataan organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara sebagai tindak lanjut AUDIT ICAO USOAP dan USAP Tahun 2021 dan Penegasan terhadap eksistensi Kantor Pusat dan Kantor Wilayah (Otoritas Penerbangan) dengan menyebutkan batasan wewenang antara kedua unit organisasi tersebut.

Selain itu berkembangnya dunia penerbangan mengakibatkan pula bertambahnya beban kerja pengawasan Kantor Otoritas Bandar Udara, sehingga pada tahun 2022 seluruh Kantor Otoritas Bandara Udara yang masih eselon III ditargetkan dapat menjadi eselon II.

- Pada tahun 2023 – 2024 Penataan akan dilakukan dengan mengukur ketepatan fungsi dan beban organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara dengan berpedoman pada indikator kinerja yang sudah ditetapkan ditahun sebelumnya.

Justifikasi

Berdasarkan Undang-Undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan wewenang Kantor Otoritas Bandar Udara adalah menjalankan kegiatan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang penerbangan, kegiatan tersebut adalah perpanjangan tangan dari Kantor Pusat yang bersifat Pembinaan teknis bidang penerbangan, sehingga perlu dilakukan penataan berdasarkan wewenang dan ukuran organisasi.

3.6.3 Perubahan Struktur Organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara

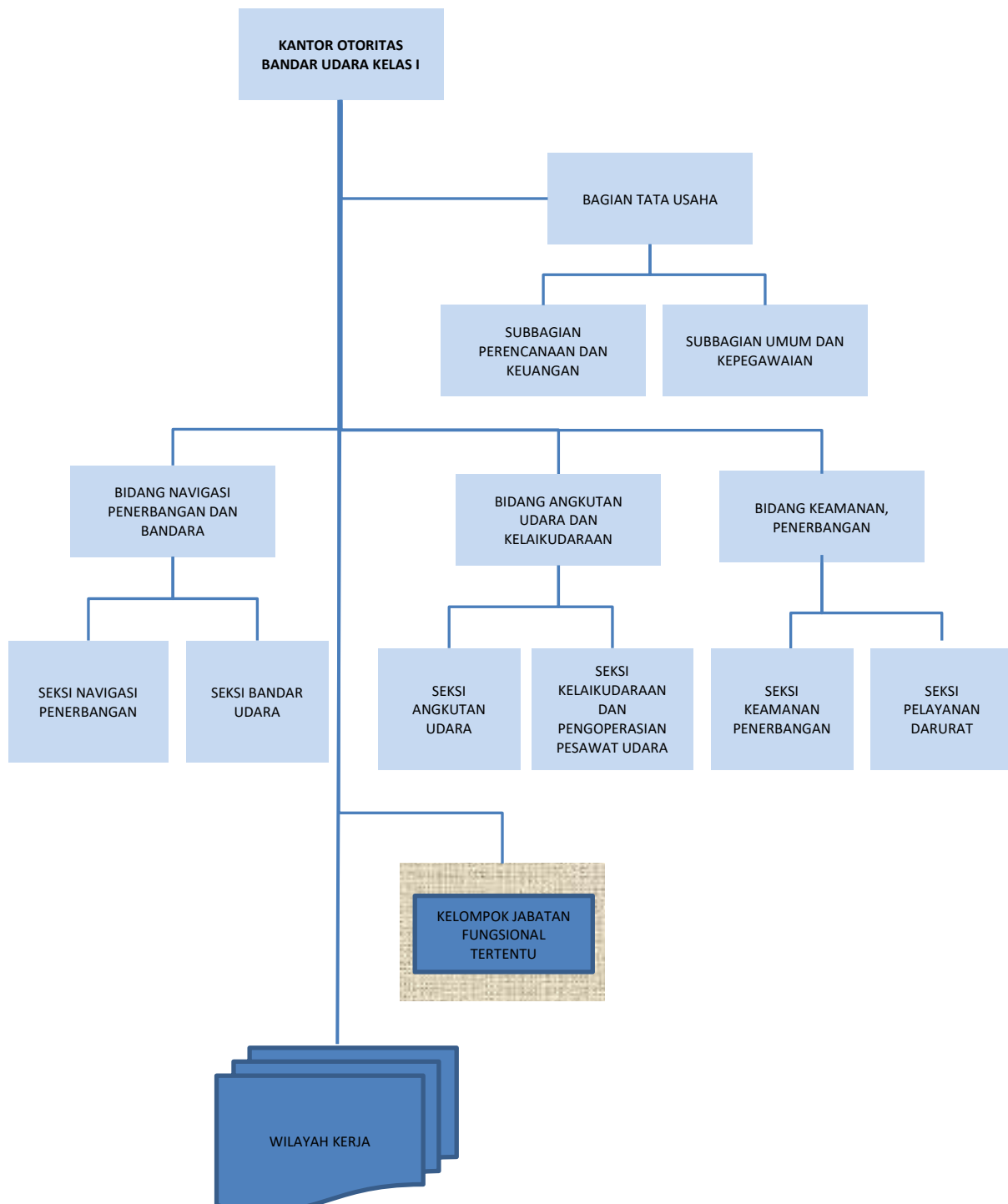
Dengan ditetapkannya PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan terjadi perubahan kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara. Hal ini menyebabkan perlunya perubahan terhadap struktur organisasi kantor otoritas bandar udara yang terdapat di dalam PM 41 Tahun 2011. Oleh karena itu, perlu diusulkan perubahan struktur organisasi, kewenangan/tugas pokok dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam Draft Revisi PM 41 Tahun 2011.

Salah satu perbedaan crucial dalam usulan penataan organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara yaitu perubahan struktur organisasi. Sejalan dengan perubahan lingkungan strategis perlu dilakukan penyesuaian kelembagaan yang salah satunya dalam hal struktur organisasi dalam rangka efektifitas, efisiensi dan perkuatan. Dalam penataan organisasi tidak terlepas dari prinsip proporsionalitas serta kejelasan kewenangan dan tanggung jawab dimana kesejenisan volume beban kerja menjadi perhitungan dalam kesetaraan

untuk menentukan tingkatan kewenangan dan tanggung jawabnya dan kesejenisan volume beban kerja yang paling banyak dijadikan sebagai prioritas pertama sebagai dasar pemberian nomenklatur dan titelatur jabatan dalam susunan organisasi.

Gambar 3.2

**Struktur Organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV
dalam Draft Revisi PM 41 Tahun 2011**



Seiring dengan peningkatan fungsi pengawasan dan pengendalian Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, yang dilakukan tidak hanya melalui penguatan kelembagaan organisasi namun juga dilakukan melalui penguatan SDM baik dari sisi jumlah maupun kompetensinya. Saat ini, Jabatan Inspektur Penerbangan telah ditetapkan menjadi Jabatan Fungsional Tertentu yang diharapkan dapat menciptakan SDM Inspektur Penerbangan yang lebih kompeten dan professional dalam menjalankan fungsi pengawasan dan pengendalian terhadap keselamatan, keamanan dan pelayanan penerbangan. Kebutuhan pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV tahun 2020 - 2024 adalah sebanyak 80 Orang sebagaimana ditunjukkan pada tabel berikut.

Tabel 3.4 Kebutuhan Pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

NO	UNIT KERJA	KEBUTUHAN				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	SUB BAGIAN KEPEGAWAIAN DAN UMUM	2	2	2	2	2
2	SUB BAGIAN PERENCANAAN KEUANGAN	2	2	2	2	2
3	SEKSI FASILITAS PELAYANAN BANDAR UDARA	2	2	2	2	2
4	SEKSI PENGOPERASIAN BANDAR UDARA	2	2	2	2	2
5	SEKSI KEAMANAN PENERBANGAN	2	2	2	2	2
6	SEKSI PELAYANAN DARURAT	2	2	2	2	2
7	SEKSI ANGKUTAN UDARA	2	2	2	2	2
8	SEKSI KELAIKUDARAAN DAN PENGOPERASIAN PESAWAT UDARA	2	2	2	2	2
	JUMLAH	16	16	16	16	16

Keterangan:

Data pada tabel diatas merupakan jumlah kebutuhan SDM berdasarkan perhitungan Analisa Beban Kinerja (ABK) pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV.

Bab IV

Target Kinerja dan Kerangka Pendanaan

4.1 TARGET KINERJA KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV TAHUN 2020-2024

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) adalah alat ukur yang mengindikasikan keberhasilan pencapaian keluaran (output) dari suatu kegiatan. Indikator Kinerja Kegiatan ditetapkan secara spesifik untuk mengukur pencapaian kinerja berkaitan dengan sasaran kegiatan (output). IKK dalam Struktur Manajemen Kinerja merupakan sasaran kinerja kegiatan yang secara akuntabilitas berkaitan dengan unit organisasi K/L setingkat Eselon II. Indikator Kinerja Kegiatan dalam kerangka akuntabilitas organisasi merupakan ukuran pencapaian output/kinerja keluaran.

Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV disusun sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV untuk mencapai tujuan dan sasaran dalam rangka pemenuhan visi dan misinya. IKK dipilih dari seperangkat indikator kinerja yang berhasil diidentifikasi dengan memperhatikan dokumen RPJMN 2020-2024, Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020-2024 dan kebijakan umum lainnya.

Perumusan Indikator Kinerja Kegiatan diturunkan dari sasaran yang telah ditetapkan. Penyusunan indikator kinerja akan membantu organisasi dalam mengukur tingkat keberhasilan pencapaian sasaran sehingga hasilnya dapat dievaluasi pada akhir tahun untuk menetapkan langkah-langkah strategis dalam rangka meningkatkan kinerja organisasi.

Adapun rumusan Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV pada Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2020-2024 dapat dilihat dalam tabel di bawah ini.

Tabel 4.1
Rumusan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV
Tahun 2020-2024

SASARAN STRATEGIS KOBU IV 2020-2024	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET					DEFENISI
				2020	2021	2022	2023	2024	
Meningkatnya konektivitas transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	1)	Persentase jumlah laporan pengawasan angkutan udara yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara pada bandara yang melayani penerbangan komersil, penerbangan perintis maupun kedua jenis penerbangan	%	100	100	100	100	100	Perbandingan jumlah laporan pengawasan angkutan udara yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara terhadap total jumlah laporan pengawasan. Pengawasan meliputi monitoring implementasi ijin rute, FA, tarif, FAL, GSA dan Slot Time. Pengertian tindak lanjut ialah melaporkan kepada Direktorat teknis terkait.
Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	2)	Persentase Laporan pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan minimal sesuai PM 178 Tahun 2015 yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	Perhitungan berdasarkan pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan minimal sesuai PM 178 Tahun 2015 yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara. Pengertian tindak lanjut ialah melaporkan kepada Direktorat teknis terkait.
Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	3)	Persentase laporan pengawasan bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara yang ditindaklanjuti	%	100	100	100	100	100	Perhitungan berdasarkan pengawasan bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara yang ditindaklanjuti oleh kantor otoritas bandar udara. merupakan pengawasan pesawat udara yang

SASARAN STRATEGIS KOBU IV 2020-2024	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET					DEFENISI
				2020	2021	2022	2023	2024	
		oleh kantor otoritas bandar udara							sedang beroperasi di bandar udara . Objek pengawasan meliputi pesawat udara dan personil pengoperasian pesawat udara. Pengertian tindak lanjut ialah melaporkan kepada Direktorat teknis terkait.
	4)	Persentase Jumlah laporan pengawasan bidang keamanan penerbangan yang ditindaklanjuti oleh kantor otoritas bandar udara	%	100	100	100	100	100	Perhitungan berdasarkan pengawasan bidang keamanan penerbangan yang ditindaklanjuti oleh kantor otoritas bandar udara. Lingkup Pengawasan meliputi 5 (lima) objek pengawasan yaitu BUBU/UPBU, RA, Airlines, Lembaga Diklat dan LPPNPI. Pengertian tindak lanjut ialah melaporkan kepada Direktorat teknis terkait.
	5)	Persentase Jumlah laporan pengawasan bidang pelayanan darurat yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	Perhitungan berdasarkan pengawasan bidang pelayanan darurat yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara. Lingkup Pengawasan meliputi fasilitas, prosedur dan personil di area bandar udara. Pengertian tindak lanjut ialah melaporkan kepada Direktorat teknis terkait.
	6)	Persentase jumlah laporan pengawasan bidang keselamatan operasi bandar udara yang ditindaklanjuti	%	100	100	100	100	100	Perhitungan berdasarkan pengawasan bidang keselamatan operasi bandar udara yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara. Lingkup

SASARAN STRATEGIS KOBU IV 2020-2024	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET					DEFENISI
				2020	2021	2022	2023	2024	
		oleh Kantor Otoritas Bandar Udara							Pengawasan meliputi pengawasan terhadap personel, prosedur, fasilitas/peralatan/utilitas dan operasi bandar udara. Pengertian tindak lanjut ialah melaporkan kepada Direktorat teknis terkait.
	7)	Persentase Jumlah laporan pengawasan bidang Navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	Perhitungan berdasarkan pengawasan bidang Navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara. Lingkup pengawasan meliputi sertifikasi dan personil penyelenggara pelayanan telekomunikasi, lalu lintas udara, AIS, MET ,SAR dan Lembaga Diklat di Bidang Navigasi Penerbangan. Pengertian tindak lanjut ialah melaporkan kepada Direktorat teknis terkait.

SASARAN STRATEGIS KOBU IV 2020-2024	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET					DEFENISI
				2020	2021	2022	2023	2024	
Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara	8)	Persentase pemenuhan dokumen SAKIP	%	100	100	100	100	100	Perhitungan berdasarkan penyampaian dokumen SAKIP berdasarkan Permenhub Nomor 85 Tahun 2020
	9)	Tingkat Maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara	%	3	3	3	3	3	Perhitungan Tingkat Maturitas SPIP berdasarkan Permenhub Nomor 25 tahun 2018 dan Peraturan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penilaian Maturitas Penyelenggaraan SPIP Terintegrasi Pada Kementerian/ Lembaga / Pemerintah Daerah
	10)	Persentase Laporan pemenuhan pendidikan dan pelatihan kompetensi SDM Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	Perhitungan berdasarkan pengawasan pemenuhan pendidikan dan pelatihan kompetensi SDM oleh Kantor Otoritas Bandar Udara.

4.2 KERANGKA PENDANAAN

KEBUTUHAN INVESTASI KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV TAHUN 2020-2024

Menindaklanjuti hasil Rapat Terbatas tentang Kerangka Ekonomi Makro dan Pokok-Pokok Kebijakan Fiskal dan Rencana Kerja Pemerintah 2021 maka perlu dilakukan Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran yang akan berlaku efektif mulai Tahun Anggaran 2021.

Berdasarkan prinsip redesain Program K/L dapat dikelompokkan menjadi:

- a. Program Generik (bersifat pendukung) yaitu merupakan program yang didesain untuk mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi dalam menjalankan pemerintah (birokrasi). Rumusan nomenklatur yang ditetapkan dalam redesain system perencanaan dan penganggaran adalah Program Dukungan Manajemen Teknis K/L, Program Pengawasan Aparatur, Program Peningkatan Sarana dan Prasarana K/L serta Program Pendidikan dan Pelatihan bagi SDM Internal K/L.
- b. Program Teknis yaitu merupakan program yang didesain untuk melaksanakan prioritas pembangunan nasional yang telah ditetapkan dalam RPJMN 2020-2024 dan RKP. Program Teknis menggambarkan program unggulan pemerintah yang dilaksanakan oleh lebih dari 1 (satu) K/L serta bersifat tematik dan berkelanjutan. Beberapa program lintas K/L diantaranya Program Nilai Tambah dan Daya Saing Industri, Program Infrastruktur Konektivitas, Program Kebijakan Pembinaan Profesi dan Tata Kelola ASN, program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi, serta Program Riset dan Inovasi Ilmu Pengetahuan dan Teknologi.

Adapun bagi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV berdasarkan Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran K/L mempunyai 2 (dua) program yaitu Program Teknik berupa Program Infrastruktur Konektivitas dan Program Generik berupa Program Dukungan Manajemen dengan penjelasan sebagai berikut :

- A. Pada Program Infrastruktur Konektivitas tahun 2020-2024 bertujuan untuk mendukung transportasi udara yang lancar, terpadu dan nyaman, sehingga mampu meningkatkan

efisiensi pergerakan orang dan barang, memperkecil kesenjangan pelayanan angkutan udara antar wilayah serta mendorong pertumbuhan ekonomi nasional. Program Infrastruktur Konektivitas juga bertujuan melanjutkan kebijakan peningkatan kualitas pelayanan transportasi udara melalui penerapan pelayanan dasar sesuai dengan standar pelayanan minimal, peningkatan dukungan terhadap daya saing sektor riil serta peningkatan investasi proyek-proyek infrastruktur yang dilakukan oleh swasta melalui berbagai skema kerjasama antara pemerintah dan swasta dengan prioritas menunjang pertumbuhan, pengentasan kemiskinan, dan membuka lapangan kerja di jabarkan dalam 3 kegiatan yaitu:

1. Pelayanan Transportasi Udara;

Tujuan diselenggarakannya angkutan perintis adalah untuk membuka keterisolasian dan menghubungkan daerah terpencil/tertinggal atau daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi lain sehingga mampu mendorong perkembangan ekonomi daerah tersebut.

2. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara;

Kegiatan ini bertujuan mewujudkan pengembangan / pembangunan prasarana bandar udara sesuai pola jaringan prasarana dan pelayanan transportasi udara nasional, menjamin implementasi tatanan kebandarudaraan nasional yang berdasarkan hirarki fungsi secara efisien dan efektif dengan pertimbangan pemenuhan permintaan jasa transportasi udara serta menunjang wawasan nusantara dan ketahanan nasional.

3. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara;

Kegiatan ini mencakup 3 bidang yaitu

- a. Bidang Keamanan Penerbangan yaitu meningkatkan kinerja fasilitas keamanan penerbangan (PKP-PK dan *Salvage, Aviation Security*, serta penanganan pengangkutan barang berbahaya dan kargo) melalui pemeliharaan, rehabilitasi, penggantian prasarana keamanan penerbangan, guna menjamin pemenuhan terhadap standar internasional.

- b. Bidang Navigasi Penerbangan yaitu pengaturan, pengendalian, dan pengawasan dalam mewujudkan jasa pelayanan navigasi penerbangan sesuai standar dan efisien serta mewujudkan jaringan pelayanan navigasi penerbangan secara terpadu, serasi dan harmonis dalam lingkup nasional, regional dan internasional dalam rangka meningkatkan keselamatan penerbangan.
 - c. Bidang Pengawasan dan Pembinaan Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara yang bertujuan untuk meningkatkan fungsi pengawasan (audit, *surveillance* dan inspeksi) terhadap operator penerbangan sebagai upaya peningkatan keselamatan penerbangan.
- B. Program Dukungan Manajemen bertujuan untuk mewujudkan reformasi kelembagaan, peraturan perundang-undangan, SDM dan pelayanan transportasi udara, menjamin prioritas kegiatan penegakan hukum, peningkatan sarana dan prasarana penunjang teknis, pemberantasan korupsi dan reformasi birokrasi serta mewujudkan penyempurnaan peraturan dibidang penerbangan dan ratifikasi konvensi-konvensi internasional.

Adanya penetapan kebijakan baru terkait dengan dinamika pembangunan yang belum diakomodasi dalam Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara dapat dimutakhirkan dalam dokumen Rencana Kerja Pemerintah (RKP).

Dalam rangka melaksanakan kebijakan dan strategi untuk Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Udara tahun 2020-2024, kegiatan Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya untuk Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV telah diidentifikasi kebutuhan pembiayaan yang bersumber dari APBN sebesar Rp. **197.763.625.000,-** (seratus sembilan puluh tujuh milyar tujuh ratus enam puluh tiga juta enam ratus dua puluh lima ribu rupiah) Kebutuhan pembiayaan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dapat dilihat pada tabel di bawah.

Tabel 4.2
Kebutuhan Alokasi Pendanaan
Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2020-2024
(Dalam Ribuan Rupiah)

JENIS KEGIATAN*	SASARAN TAHUNAN					ALOKASI BIAYA	
	TAHUN 2020	TAHUN 2021	TAHUN 2022	TAHUN 2023	TAHUN 2024	APBN	
	BIAYA	BIAYA	BIAYA	BIAYA	BIAYA	TOTAL	
TOTAL	34,931,873	37,086,453	45,268,690	39,647,770	40,828,838	197,763,625	
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS	13,667,000	11,426,195	16,396,374	10,171,159	10,633,717		
Pelayanan Transportasi Udara	287,856	855,095	1,100,000	1,155,000	1,212,750		
Layanan Pengawasan Bidang Angkutan Udara	287,856	645,747	800,000	840,000	882,000		
Layanan Pengendalian Bidang Angkutan Udara		209,348	300,000	315,000	330,750		
Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	10,312,043	1,744,218	5,425,746	1,365,000	1,433,250		
Layanan Pengawasan Bidang Bandar Udara	551,400	865,000	1,000,000	1,050,000	1,102,500		
Layanan Pengendalian Bidang Bandar Udara	150,000	379,218	300,000	315,000	330,750		
Prasarana Bidang Konektivitas Udara	9,610,643	500,000	4,125,746				
- Percencanaan Renovasi Gedung Ops Tahap II	64,091						
- Pekerjaan Interior dan Furniture Perkantoran Tahap II	9,416,230						
- Pengawasan Pekerjaan Interior dan Furniture Tahap II	98,241						
- Perencanaan Pembuatan jalan dan Reinstalasi Jaringan Air Bersih di Lingkungan Perumahan Operasional	32,081						
- Pengadaan Sistem Normalisasi Drainase Aliran Air Tanah		200,000					
- Pengadaan Peralatan Penunjang Operasional Basement		50,000					
- Perencanaan dan Analisa Optimasi Sistem Penanganan Aliran Air Basement		50,000					
- Pengadaan Sistem Backup Pompa Basement		200,000					
- Pengadaan Touchless Panel pada Lift dan Air Purifier			65,000				
- Renovasi Gedung Operasional Tahap II			2,480,667				

- Pembuatan jalan dan reinstalasi jaringan air bersih			1,580,079				
Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	1,457,301	3,511,522	6,440,000	4,410,000	4,630,500		
Layanan Pengawasan Bidang Keamanan Penerbangan	340,300	865,000	1,000,000	1,050,000	1,102,500		
Layanan Pengendalian Bidang Keamanan Penerbangan		316,952	400,000	420,000	441,000		
Layanan Pengawasan Bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara	471,000	865,000	1,000,000	1,050,000	1,102,500		
Layanan Pengendalian Bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara		430,977	500,000	525,000	551,250		
Layanan Pengawasan Bidang Navigasi Penerbangan	492,500	865,000	1,000,000	1,050,000	1,102,500		
Layanan Pengendalian Bidang Navigasi Penerbangan	153,501	168,593	300,000	315,000	330,750		
Sarana Bidang Konektivitas Udara (Peralatan Penunjang)	-	-	2,240,000				
- Pengadaan OTP			140,000				
- Pengadaan CTP			124,000				
- Pengadaan Liquid Explosive Detector			121,000				
- Pengadaan dan pemasangan CCTV 10 titik			430,000				
- Pengadaan Dummy Security Item			55,000				
- Pengadaan Dummy Dangerous Good			45,000				
- Pengadaan peralatan Penunjang Inspektur Kampen			165,000				
- Pengadaan peralatan Penunjang PPNS			150,000				
- Pengadaan Portable ILS Receiver PIR			1,010,000				
Penunjang Teknis Transportasi Udara (PNBP dan RM)	1,609,800	5,315,360	3,430,628	3,241,159	3,357,217		
Layanan PNBP dan Pengendalian Internal	1,609,800	3,025,360	3,130,628	3,241,159	3,357,217		
- Administrasi PNBP	1,609,800	2,105,360	2,210,628	2,321,159	2,437,217		
- Konsinyering Kampen		120,000	120,000	120,000	120,000		
- Konsinyering Angud		120,000	120,000	120,000	120,000		
- Konsinyering Bandar Udara		120,000	120,000	120,000	120,000		
- Konsinyering Navpen		120,000	120,000	120,000	120,000		

- Konsinyering Perencanaan Keuangan		120,000	120,000	120,000	120,000		
- Konsinyering Umum dan Kepegawaian		120,000	120,000	120,000	120,000		
- Manajemen Alam Terbuka		200,000	200,000	200,000	200,000		
Belanja Modal PNB		800,000	300,000				
- Pengadaan Peralatan Peningkat Daya Tahan Tubuh		200,000	100,000				
- Pengadaan dan Pemasangan Alat Akses Kontrol Pegawai		200,000					
- Pengadaan Peralatan Dokumen		200,000					
- Pengadaan Peralatan Multimedia		200,000	200,000				
Penanganan Dampak Pandemi Covid 19		1,000,000					
Dukungan Operasional Lainnya		490,000					
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN	21,264,873	25,660,258	28,872,316	29,476,611	30,195,121		
Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Udara	21,264,873	25,660,258	28,872,316	29,476,611	30,195,121		
Layanan Perkantoran	16,449,067	21,106,141	22,131,676	22,440,939	22,765,665		
- Gaji dan Tunjangan	12,181,629	15,946,416	15,946,416	15,946,416	15,946,416		
- Operasional dan Pemeliharaan Kantor	4,267,438	5,159,725	6,185,260	6,494,523	6,819,249		
Layanan Perencanaan dan Penganggaran Internal	4,815,806	4,554,117	6,740,640	7,035,672	7,429,456		
- Rencana Strategis	5,000		40,000		42,000		
- Rencana Program dan Anggaran			20,000	21,000	22,050		
- Layanan Data dan Informasi	40,000	170,000	170,000	178,500	187,425		
- Monitoring dan Evaluasi	108,300	80,000	410,000	430,500	452,025		
- Layanan Akuntansi dan Perbendaharaan	215,280	190,680	210,680	221,214	232,275		
- Layanan Barang Milik Negara	7,200	17,200	17,200	18,060	18,963		
- Dukungan Pelayanan Publik	2,452,480	-	-	-	-		
- Dukungan Operasional Lainnya	1,987,546	4,096,237	5,872,760	6,166,398	6,474,718		

Bab V

Penutup

Rencana Strategis (Renstra) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV merupakan penjabaran dari Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024 dan Konsep Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020-2024 dengan berpedoman serta memperhatikan hasil kajian potensi dan permasalahan serta analisis lingkungan strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang kemudian dituangkan ke dalam Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang di dalamnya memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan dan program serta kegiatan selama kurun waktu 2020-2024 yang dapat digunakan sebagai acuan dan pedoman dalam penyusunan rencana kerja/program di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2020-2024.

LAMPIRAN I

Matriks Indikator Kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2020-2024

SASARAN STRATEGIS KOBU IV 2020-2024	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET					DEFENISI
				2020	2021	2022	2023	2024	
Meningkatnya konektivitas transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	1)	Persentase jumlah laporan pengawasan angkutan udara yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara pada bandara yang melayani penerbangan komersil, penerbangan perintis maupun kedua jenis penerbangan	%	100	100	100	100	100	Perbandingan jumlah laporan pengawasan angkutan udara yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara terhadap total jumlah laporan pengawasan. Pengawasan meliputi monitoring implementasi ijin rute, FA, tarif, FAL, GSA dan Slot Time. Pengertian tindak lanjut ialah melaporkan kepada Direktorat teknis terkait.
Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	2)	Persentase Laporan Pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan minimal sesuai PM 178 Tahun 2015 yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	Perhitungan berdasarkan pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan minimal sesuai PM 178 Tahun 2015 yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara. Pengertian tindak lanjut ialah melaporkan kepada Direktorat teknis terkait.
Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	3)	Persentase laporan pengawasan bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara yang ditindaklanjuti oleh kantor otoritas bandar udara	%	100	100	100	100	100	Perhitungan berdasarkan pengawasan bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara yang ditindaklanjuti oleh kantor otoritas bandar udara. merupakan pengawasan pesawat udara yang sedang beroperasi di bandar udara . Objek pengawasan meliputi pesawat udara dan personil pengoperasian pesawat udara. Pengertian tindak lanjut ialah melaporkan kepada Direktorat teknis terkait.

SASARAN STRATEGIS KOBU IV 2020-2024	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET					DEFENISI
				2020	2021	2022	2023	2024	
	4)	Persentase Jumlah laporan pengawasan bidang keamanan penerbangan yang ditindaklanjuti oleh kantor otoritas bandar udara	%	100	100	100	100	100	Perhitungan berdasarkan pengawasan bidang keamanan penerbangan yang ditindaklanjuti oleh kantor otoritas bandar udara. Lingkup Pengawasan meliputi 5 (lima) objek pengawasan yaitu BUBU/UPBU, RA, Airlines, Lembaga Diklat dan LPPNPI. Pengertian tindak lanjut ialah melaporkan kepada Direktorat teknis terkait.
	5)	Persentase Jumlah laporan pengawasan bidang pelayanan darurat yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	Perhitungan berdasarkan pengawasan bidang pelayanan darurat yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara. Lingkup Pengawasan meliputi fasilitas, prosedur dan personil di area bandar udara. Pengertian tindak lanjut ialah melaporkan kepada Direktorat teknis terkait.
	6)	Persentase jumlah laporan pengawasan bidang keselamatan operasi bandar udara yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	Perhitungan berdasarkan pengawasan bidang keselamatan operasi bandar udara yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara. Lingkup Pengawasan meliputi pengawasan terhadap personel, prosedur, fasilitas/peralatan/utilitas dan operasi bandar udara. Pengertian tindak lanjut ialah melaporkan kepada Direktorat teknis terkait.

SASARAN STRATEGIS KOBU IV 2020-2024	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET					DEFENISI
				2020	2021	2022	2023	2024	
	7)	Persentase Jumlah laporan pengawasan bidang Navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	Perhitungan berdasarkan pengawasan bidang Navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti oleh Kantor Otoritas Bandar Udara. Lingkup pengawasan meliputi sertifikasi dan personil penyelenggara pelayanan telekomunikasi, lalu lintas udara, AIS, MET ,SAR dan Lembaga Diklat di Bidang Navigasi Penerbangan. Pengertian tindak lanjut ialah melaporkan kepada Direktorat teknis terkait.
Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara	8)	Persentase pemenuhan dokumen SAKIP	%	100	100	100	100	100	Perhitungan berdasarkan penyampaian dokumen SAKIP berdasarkan Permenhub Nomor 85 Tahun 2020
	9)	Tingkat Maturitas SPIP Kantor Otoritas Bandar Udara	%	3	3	3	3	3	Perhitungan Tingkat Maturitas SPIP berdasarkan Permenhub Nomor 25 tahun 2018 dan Peraturan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan

SASARAN STRATEGIS KOBU IV 2020-2024	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET					DEFENISI
				2020	2021	2022	2023	2024	
									Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penilaian Maturitas Penyelenggaraan SPIP Terintegrasi Pada Kementerian/ Lembaga / Pemerintah Daerah
	10)	Persentase Laporan pemenuhan pendidikan dan pelatihan kompetensi SDM Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	Perhitungan berdasarkan pengawasan pemenuhan pendidikan dan pelatihan kompetensi SDM oleh Kantor Otoritas Bandar Udara.

LAMPIRAN II
Matriks Kerangka Pendanaan Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV
Tahun 2020-2024
(Dalam Ribuan Rupiah)

JENIS KEGIATAN*	SASARAN TAHUNAN					ALOKASI BIAYA	
	TAHUN 2020	TAHUN 2021	TAHUN 2022	TAHUN 2023	TAHUN 2024	APBN	
	BIAYA	BIAYA	BIAYA	BIAYA	BIAYA	TOTAL	
TOTAL	34,931,873	37,086,453	45,268,690	39,647,770	40,828,838	197,763,625	
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS	13,667,000	11,426,195	16,396,374	10,171,159	10,633,717		
Pelayanan Transportasi Udara	287,856	855,095	1,100,000	1,155,000	1,212,750		
Layanan Pengawasan Bidang Angkutan Udara	287,856	645,747	800,000	840,000	882,000		
Layanan Pengendalian Bidang Angkutan Udara		209,348	300,000	315,000	330,750		
Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	10,312,043	1,744,218	5,425,746	1,365,000	1,433,250		
Layanan Pengawasan Bidang Bandar Udara	551,400	865,000	1,000,000	1,050,000	1,102,500		
Layanan Pengendalian Bidang Bandar Udara	150,000	379,218	300,000	315,000	330,750		
Prasarana Bidang Konektivitas Udara	9,610,643	500,000	4,125,746				
- Percencanaan Renovasi Gedung Ops Tahap II	64,091						
- Pekerjaan Interior dan Furniture Perkantoran Tahap II	9,416,230						
- Pengawasan Pekerjaan Interior dan Furniture Tahap II	98,241						
- Perencanaan Pembuatan jalan dan Reinstalasi Jaringan Air Bersih di Lingkungan Perumahan Operasional	32,081						
- Pengadaan Sistem Normalisasi Drainase Aliran Air Tanah		200,000					
- Pengadaan Peralatan Penunjang Operasional Basement		50,000					
- Perencanaan dan Analisa Optimasi Sistem Penanganan Aliran Air Basement		50,000					
- Pengadaan Sistem Backup Pompa Basement		200,000					
- Pengadaan Touchless Panel pada Lift dan Air Purifier			65,000				
- Renovasi Gedung Operasional Tahap II			2,480,667				

- Pembuatan jalan dan reinstalasi jaringan air bersih			1,580,079				
Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	1,457,301	3,511,522	6,440,000	4,410,000	4,630,500		
Layanan Pengawasan Bidang Keamanan Penerbangan	340,300	865,000	1,000,000	1,050,000	1,102,500		
Layanan Pengendalian Bidang Keamanan Penerbangan		316,952	400,000	420,000	441,000		
Layanan Pengawasan Bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara	471,000	865,000	1,000,000	1,050,000	1,102,500		
Layanan Pengendalian Bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara		430,977	500,000	525,000	551,250		
Layanan Pengawasan Bidang Navigasi Penerbangan	492,500	865,000	1,000,000	1,050,000	1,102,500		
Layanan Pengendalian Bidang Navigasi Penerbangan	153,501	168,593	300,000	315,000	330,750		
Sarana Bidang Konektivitas Udara (Peralatan Penunjang)	-	-	2,240,000				
- Pengadaan OTP			140,000				
- Pengadaan CTP			124,000				
- Pengadaan Liquid Explosive Detector			121,000				
- Pengadaan dan pemasangan CCTV 10 titik			430,000				
- Pengadaan Dummy Security Item			55,000				
- Pengadaan Dummy Dangerous Good			45,000				
- Pengadaan peralatan Penunjang Inspektur Kampen			165,000				
- Pengadaan peralatan Penunjang PPNS			150,000				
- Pengadaan Portable ILS Receiver PIR			1,010,000				
Penunjang Teknis Transportasi Udara (PNBP dan RM)	1,609,800	5,315,360	3,430,628	3,241,159	3,357,217		
Layanan PNBP dan Pengendalian Internal	1,609,800	3,025,360	3,130,628	3,241,159	3,357,217		
- Administrasi PNBP	1,609,800	2,105,360	2,210,628	2,321,159	2,437,217		
- Konsinyering Kampen		120,000	120,000	120,000	120,000		
- Konsinyering Angud		120,000	120,000	120,000	120,000		
- Konsinyering Bandar Udara		120,000	120,000	120,000	120,000		
- Konsinyering Navpen		120,000	120,000	120,000	120,000		
- Konsinyering Perencanaan Keuangan		120,000	120,000	120,000	120,000		

- Konsinyering Umum dan Kepegawaian		120,000	120,000	120,000	120,000		
- Manajemen Alam Terbuka		200,000	200,000	200,000	200,000		
Belanja Modal PNB		800,000	300,000				
- Pengadaan Peralatan Peningkat Daya Tahan Tubuh		200,000	100,000				
- Pengadaan dan Pemasangan Alat Akses Kontrol Pegawai		200,000					
- Pengadaan Peralatan Dokumen		200,000					
- Pengadaan Peralatan Multimedia		200,000	200,000				
Penanganan Dampak Pandemi Covid 19		1,000,000					
Dukungan Operasional Lainnya		490,000					
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN	21,264,873	25,660,258	28,872,316	29,476,611	30,195,121		
Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Udara	21,264,873	25,660,258	28,872,316	29,476,611	30,195,121		
Layanan Perkantoran	16,449,067	21,106,141	22,131,676	22,440,939	22,765,665		
- Gaji dan Tunjangan	12,181,629	15,946,416	15,946,416	15,946,416	15,946,416		
- Operasional dan Pemeliharaan Kantor	4,267,438	5,159,725	6,185,260	6,494,523	6,819,249		
Layanan Perencanaan dan Penganggaran Internal	4,815,806	4,554,117	6,740,640	7,035,672	7,429,456		
- Rencana Strategis	5,000		40,000		42,000		
- Rencana Program dan Anggaran			20,000	21,000	22,050		
- Layanan Data dan Informasi	40,000	170,000	170,000	178,500	187,425		
- Monitoring dan Evaluasi	108,300	80,000	410,000	430,500	452,025		
- Layanan Akuntansi dan Perbendaharaan	215,280	190,680	210,680	221,214	232,275		
- Layanan Barang Milik Negara	7,200	17,200	17,200	18,060	18,963		
- Dukungan Pelayanan Publik	2,452,480	-	-	-	-		
- Dukungan Operasional Lainnya	1,987,546	4,096,237	5,872,760	6,166,398	6,474,718		