

Quo Vadis Pengaturan Mekanisme Slot Time Penerbangan

Dian Agung Wicaksono^{*,1,2}, Cora Kristin Mulyani³

¹Departemen Hukum Tata Negara Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada
Jl. Sosio Yustisia No. 1 Bulaksumur, Sleman, D.I. Yogyakarta 55821, Indonesia

²Pusat Studi Transportasi dan Logistik Universitas Gadjah Mada

Jl. Kemuning Blok M3, Sekip, Sleman, D.I. Yogyakarta 55821, Indonesia

³Program Sarjana Program Studi Hukum Konsentrasi Hukum Tata Negara Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada
Jl. Sosio Yustisia No. 1 Bulaksumur, Sleman, D.I. Yogyakarta 55821, Indonesia

*E-mail: dianagung@ugm.ac.id

Diterima: 12 Februari 2024, direvisi: 17 April 2024, disetujui: 16 Mei 2024,
tersedia daring: 25 Juni 2024, diterbitkan: 28 Juni 2024

Abstrak

On time performance merupakan salah satu hal esensial dalam dunia penerbangan. Maskapai yang tidak mencapai *on time performance* berimplikasi pada tidak terpenuhinya implementasi *slot time* yang telah terdistribusi. Hal ini tentu berdampak pada pelayanan maskapai dan bandar udara kepada masyarakat pengguna jasa maskapai tersebut. Lebih jauh, hal ini bahkan dapat memengaruhi masyarakat pengguna bandar udara dari maskapai lainnya. Penelitian ini bertujuan mengevaluasi pengaturan *slot time* dalam perspektif hukum untuk mengidentifikasi pihak yang bertanggung jawab atas pemenuhan *slot time* dan mekanisme pemberian sanksinya. Metode yang digunakan adalah kajian dokumen hukum terkait aturan *slot time* penerbangan serta analisis peran Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam penerbitan Persetujuan Pelayanan Rencana Penerbangan (PPRP). Hasil penelitian menunjukkan bahwa rekomendasi *slot time* dari Pengelola *Slot Time* belum memiliki kekuatan hukum tetap hingga PPRP diterbitkan. Dokumen PPRP dikategorikan sebagai Keputusan Tata Usaha Negara (KTUN) yang menjadi dasar legal pelaksanaan penerbangan. Kesimpulannya, tanggung jawab atas penerbitan dan pencabutan PPRP serta pemberian sanksi administratif berada pada Direktur Jenderal Perhubungan Udara, dengan pengawasan yang dilakukan oleh pihak berwenang terkait.

Kata kunci: aspek hukum, penerbangan, pengaturan, *slot time*.

Abstract

Quo Vadis of Regulatory of the Flight's Slot Time Mechanism: *On-time performance is one of the essential aspects in the world of aviation. Airlines that do not achieve on-time performance have implications for not fulfilling the implementation of distributed slot times. This condition certainly impacts the service quality of both the airlines and the airports toward passengers utilizing these services. Furthermore, this could even affect people who use the airport services through other airlines. The method used is a study of legal documents related to flight slot time regulations and an analysis of the role of the Directorate General of Civil Aviation in issuing Flight Plan Service Approval (PPRP). The study results indicate that the slot time recommendation from the Slot Time Manager does not have permanent legal force until the PPRP is issued. The PPRP document is categorized as a State Administrative Decree (KTUN), the legal basis for flight implementation. In conclusion, the responsibility for issuing and revoking PPRP and imposing administrative sanctions lies with the Director General of Civil Aviation, with supervision carried out by the relevant authorities.*

Keywords: flight, legal aspect, regulation, slot time.

1. Pendahuluan

Eksistensi maskapai yang tidak mencapai *On Time Performance* (OTP) berdampak pada implementasi *slot time* yang telah terdistribusi tidak dapat dipenuhi oleh maskapai yang bersangkutan. Hal ini tentu berdampak pada pelayanan maskapai dan bandar udara kepada masyarakat pengguna jasa maskapai tersebut, dan pada titik yang lebih jauh dapat memengaruhi masyarakat pengguna bandar udara dari maskapai yang lain yang terdampak dari tidak dipenuhinya *slot time* yang telah diberikan kepada maskapai yang bersangkutan.

Kinerja *On Time Performance* (OTP) maskapai berperan penting dalam pelaksanaan *slot time* yang telah dialokasikan. Ketidakmampuan maskapai untuk memenuhi *slot time* tidak hanya mempengaruhi layanan maskapai tersebut, tetapi juga dapat mengganggu layanan di bandara dan maskapai lainnya. Oleh sebab itu, perlu dilakukan identifikasi status hukum *slot time*, apakah termasuk sebagai peraturan (*regeling*), keputusan (*beschikking*), atau kebijakan (*beleidsregel*). Tujuan identifikasi ini adalah menentukan pihak yang bertanggung jawab atas pelaksanaan *slot time* serta mekanisme pemberian sanksi jika terjadi pelanggaran. Identifikasi ini menjadi hal yang penting dan mendasar untuk dapat menganalisis

lebih lanjut mengenai siapakah entitas yang harus bertanggungjawab atas pemenuhan *slot time* penerbangan? Siapakah yang berwenang melakukan pengawasan atas pelaksanaan *slot time* penerbangan dan memberikan sanksi ketika *slot time* penerbangan tidak terpenuhi oleh maskapai? Penelusuran untuk menjawab pertanyaan di atas menjadi penuntun untuk melakukan evaluasi kebijakan mekanisme *slot time* penerbangan dari aspek hukum. Diharapkan *slot time* penerbangan dapat diidentifikasi dalam perspektif hukum sehingga solusi atas permasalahan faktual yang dihadapi terkait tidak dapat dipenuhinya *slot time* penerbangan dapat dirumuskan karena hal ini berdampak simultan terhadap tidak dapat dicapainya OTP. Sebagaimana *quo vadis* yang berarti “hendak pergi ke mana?”, tulisan ini berupaya turut menjawab bagaimana arah pengaturan mekanisme *slot time* penerbangan ke depan.

Lebih lanjut, sejauh ini belum ada penelitian yang secara khusus membahas mengenai pengaturan *slot time* penerbangan. Penelitian yang saat ini ada masih terbatas pada perspektif teknis seperti misalnya mengulas praktik implementasi *slot time* hingga menganalisis bagaimana pengaruh aspek fasilitas bandar udara terhadap ketepatan waktu maskapai penerbangan [1], [2], [3], [4]. Selain itu, penelitian yang telah ada lebih banyak berfokus pada praktik empiris *slot time* yang terjadi di bandara tertentu seperti Bandara Soekarno-Hatta, dengan berbagai fokus penelitian mulai dari mekanisme *slot time* penerbangan kargo, *on-time performance* bandara, kapasitas *slot time* pada bandara, hingga penerapan algoritma khusus dalam menganalisis *slot time* [5], [6], [7], [8], [9]. Dengan demikian, penelitian ini menjadi penting untuk dilakukan karena menggunakan perspektif hukum untuk menguraikan konstruksi pengaturan *slot time* dan selanjutnya memberikan solusi atas permasalahan yang timbul dalam konteks *slot time*.

Penelitian terdahulu cenderung berfokus pada aspek teknis, seperti penerapan *slot time* di bandara tertentu dan pengaruh fasilitas terhadap ketepatan waktu penerbangan. Namun, kajian terkait pengaturan *slot time* dari sudut pandang hukum dan kebijakan belum banyak dilakukan. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan mengisi kesenjangan tersebut dengan mengevaluasi *slot time* dalam perspektif hukum serta memberikan rekomendasi kebijakan untuk mendukung ketepatan waktu penerbangan. Penelitian ini berkontribusi dengan mengidentifikasi *slot time* sebagai elemen hukum formal serta menentukan peran dan tanggung jawab pihak terkait dalam pengaturan dan pengawasan pelaksanaan *slot time* penerbangan.

2. Metodologi

Penelitian ini adalah penelitian hukum (*legal research*), yang tergolong dalam penelitian hukum normatif [10] karena dalam penelitian hukum ini, hukum dikonsepsikan sebagai apa yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan (*law in books*) atau hukum dikonsepsikan sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan berperilaku manusia yang dianggap pantas [10]. Penelitian hukum normatif merupakan upaya untuk mencari data sekunder dengan menggunakan penelitian kepustakaan [11]. Penelitian hukum ini menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan.

2.1. Metode Pengumpulan Data

Metode pengambilan data dalam penelitian ini adalah studi pustaka terhadap buku, artikel, hasil penelitian, dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan mekanisme *slot time* penerbangan. Bahan penelitian ini berupa data sekunder, yang berupa bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bila diperlukan juga menggunakan bahan hukum tersier. Bahan hukum primer berupa Surat Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP) dan peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai *slot time*. Bahan hukum sekunder sebagai penjelas dari bahan hukum primer digali dari buku, artikel jurnal, dan hasil penelitian sebelumnya yang relevan.

2.2. Pengolahan Data

Data yang diperoleh yakni Surat Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP) dan peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai *slot time* dianalisis secara deskriptif kualitatif dengan berfokus untuk mengklasifikasi, membandingkan, dan menghubungkan data. Lebih lanjut, hasil analisis tersebut digunakan untuk menjawab permasalahan mengenai kualifikasi *slot time*, entitas yang bertanggungjawab atas pemenuhan *slot time*, serta entitas pengawas dan pemberi sanksi dalam lingkup *slot time*.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Penetapan Slot Time Penerbangan sebagai Keputusan Tata Usaha Negara

Sebagai dasar pijakan argumentasi, penting untuk terlebih dahulu menguraikan apa yang dimaksud dengan Keputusan Tata Usaha Negara (KTUN). Definisi mengenai KTUN dalam hukum positif di Indonesia setidaknya dapat ditemukan dalam: (a) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1986 tentang Peradilan Tata Usaha Negara sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 51 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1986 tentang Peradilan Tata Usaha Negara (UU Peratun) [12]; dan (b) Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan (UU Adpem) [13]. Definisi KTUN dalam kedua undang-undang tersebut dapat dilihat dalam Tabel 1 [14].

Tabel 1. Definisi KTUN dalam UU Peratun dan UU Adpem [14]

UU Peratun [12]	UU Adpem [13]
Pasal 1 angka 9: Keputusan Tata Usaha Negara adalah suatu penetapan tertulis yang dikeluarkan oleh Badan atau Pejabat Tata Usaha Negara yang berisi tindakan hukum Tata Usaha Negara yang berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang bersifat konkret, individual, dan final, yang menimbulkan akibat hukum bagi seseorang atau badan hukum perdata.	Pasal 1 angka 7: Keputusan Administrasi Pemerintahan yang juga disebut Keputusan Tata Usaha Negara atau Keputusan Administrasi Negara yang selanjutnya disebut Keputusan adalah ketetapan tertulis yang dikeluarkan oleh Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan dalam penyelenggaraan pemerintahan. Pasal 87: Dengan berlakunya Undang-Undang ini, Keputusan Tata Usaha Negara sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1986 tentang Peradilan Tata Usaha Negara sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2004 dan Undang-Undang Nomor 51 Tahun 2009 harus dimaknai sebagai: 1. penetapan tertulis yang juga mencakup tindakan faktual; 2. Keputusan Badan dan/atau Pejabat Tata Usaha Negara di lingkungan eksekutif, legislatif, yudikatif, dan penyelenggara negara lainnya; 3. berdasarkan ketentuan perundang-undangan dan AUPB; 4. bersifat final dalam arti lebih luas; 5. Keputusan yang berpotensi menimbulkan akibat hukum; dan/atau 6. Keputusan yang berlaku bagi warga masyarakat.

Berdasarkan uraian pada tabel di atas, UU Adpem selain memberikan definisi tersendiri terkait KTUN juga turut mengatur pemaknaan terhadap definisi KTUN yang termuat dalam UU Peratun. Dengan merujuk pada asas *lex posterior derogat legi priori*, ketentuan mengenai KTUN dalam UU Peratun dapat dikesampingkan keberlakuannya dengan rumusan dalam UU Adpem. Walaupun perumusan KTUN dalam UU Adpem dituangkan dalam Bab Ketentuan Peralihan menimbulkan diskursus [15], [16], namun hal tersebut tidak mengurangi kekuatan hukum mengikat dari norma *a quo* dengan mendasarkan pada asas *presumptio iustae causa* [14]. Memang terdapat perbedaan pandangan dalam memaknai keberadaan rumusan Pasal 87 UU Adpem karena dinilai bertentangan dengan ketentuan bahwa rumusan dalam Ketentuan Peralihan seharusnya tidak memuat perubahan terselubung atas ketentuan Peraturan Perundang-undangan lain. Perubahan ini hendaknya dilakukan dengan membuat batasan pengertian baru di dalam Ketentuan Umum Peraturan Perundang-undangan atau dilakukan dengan membuat Peraturan Perundang-undangan perubahan [17]. Namun, di sisi lain, Ketentuan Peralihan memang digunakan untuk memuat penyesuaian pengaturan tindakan hukum atau hubungan hukum yang sudah ada berdasarkan Peraturan Perundang-undangan yang lama terhadap Peraturan Perundang-undangan yang baru, yang bertujuan untuk [17]: (a) menghindari terjadinya kekosongan hukum, (b) menjamin kepastian hukum, (c) memberikan perlindungan hukum bagi pihak yang terkena dampak perubahan ketentuan Peraturan Perundang-undangan, dan (d) mengatur hal-hal yang bersifat transisional atau bersifat sementara.

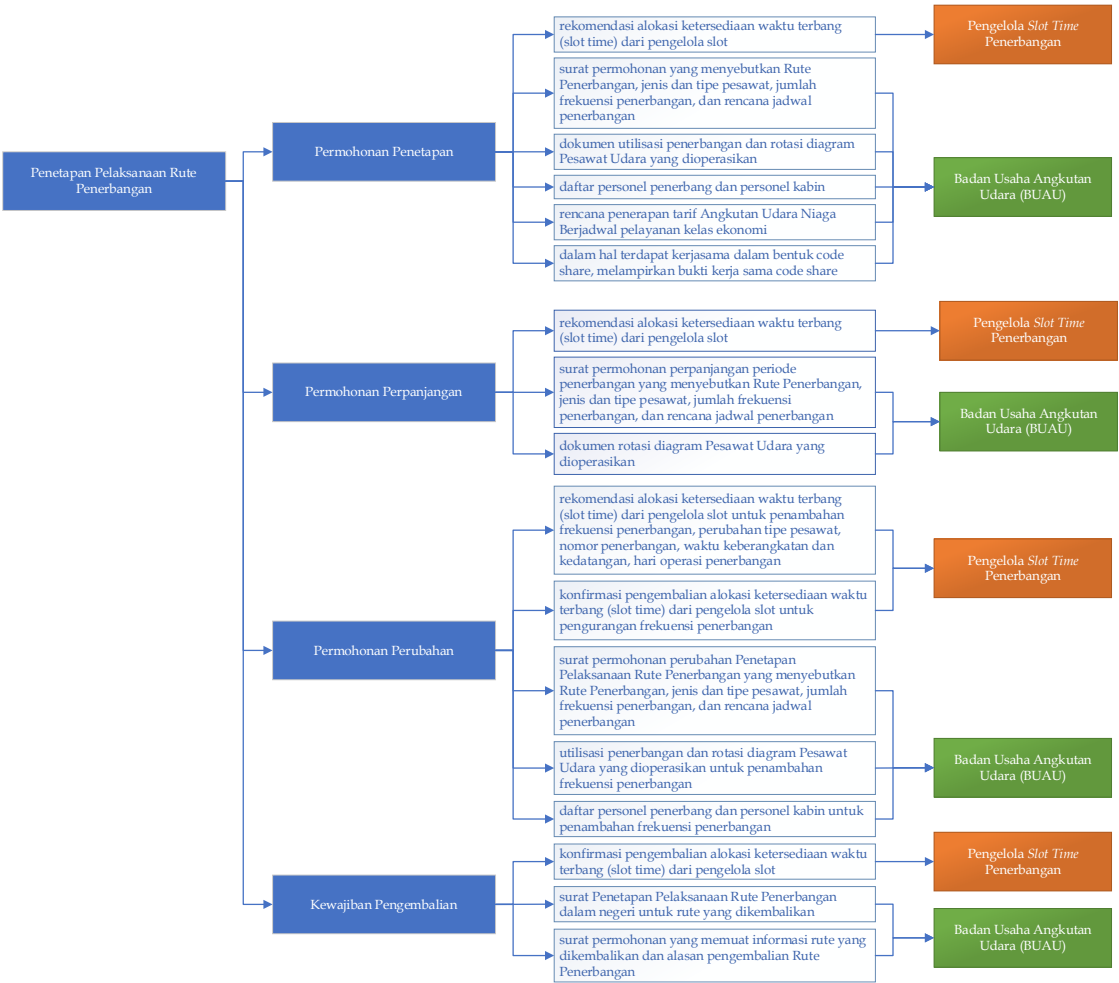
Lebih lanjut, berdasarkan definisi KTUN dalam hukum positif yang telah diuraikan di atas, maka dapat dilakukan ekstraksi untuk mengetahui unsur-unsur KTUN seperti ditunjukkan pada Tabel 2.

Tabel 2. Unsur-Unsur KTUN dalam UU Peratun dan UU Adpem [14]

Unsur	UU Peratun	UU Adpem
Bentuk	Penetapan tertulis	Penetapan tertulis yang juga mencakup tindakan faktual
Pihak yang Mengeluarkan	Badan atau Pejabat Tata Usaha Negara, yaitu badan atau pejabat yang melaksanakan urusan pemerintahan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku	Keputusan Badan dan/atau Pejabat Tata Usaha Negara di lingkungan eksekutif, legislatif, yudikatif, dan penyelenggara negara lainnya dalam penyelenggaraan pemerintahan
Dasar	Berdasarkan peraturan perundang-undangan	Berdasarkan ketentuan perundang-undangan dan Asas-asas Umum Pemerintahan yang baik
Sifat	Konkret, individual, dan final, yang menimbulkan akibat hukum	Final dalam arti lebih luas, yang berpotensi menimbulkan akibat hukum
Adressat	Seseorang atau badan hukum perdata	Warga masyarakat, yaitu seseorang atau badan hukum perdata yang terkait dengan keputusan dan/atau tindakan

Mengacu pada uraian dalam tabel tersebut, setidaknya dapat dipahami bahwa terdapat beberapa pergeseran unsur KTUN dalam UU Peratun dan UU Adpem. Pergeseran tersebut mulai dari [14]: (a) bentuk KTUN yang tidak hanya mencakup penetapan tertulis tetapi juga tindakan faktual; (b) perluasan lingkup administrasi pemerintahan yang tidak hanya melingkupi eksekutif, legislatif, dan yudikatif tetapi juga penyelenggara negara lainnya dalam penyelenggaraan pemerintahan; (c) dasar pembentukan KTUN yang tidak hanya didasarkan pada ketentuan peraturan perundang-undangan tetapi juga Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik; dan (d) sifat KTUN yang disebutkan sebagai final dalam arti lebih luas yakni mencakup Keputusan yang diambil alih oleh Atasan Pejabat yang berwenang.

Lebih lanjut, dalam rangka memberikan dasar argumentasi yang jelas terkait penggolongan penetapan *slot time* penerbangan sebagai KTUN, maka penting untuk menguraikan kembali tahapan memperoleh penetapan *slot time* penerbangan dan keterkaitannya dengan Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP), yang dapat dilihat dalam Gambar 1:



Gambar 1. Penetapan Slot Time dan keterkaitannya penetapan pelaksanaan rute penerbangan

Berdasarkan bagan di atas, dapat dilihat bahwa penetapan *slot time* penerbangan merupakan bagian dari persyaratan dalam permohonan PPRP. Penetapan *slot time* penerbangan dituangkan dalam bentuk rekomendasi yang dikeluarkan oleh Pengelola *Slot Time* Penerbangan, apakah dalam bentuk *Indonesia Airport Slot Management* (IASM) atau dalam bentuk Penyelenggara Bandar Udara dan Perum LPPNPI. Proses pengajuan permohonan *slot time* oleh Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) kepada IASM dilakukan melalui email dengan format *Standar Schedule Information Manual* (SSIM) sebagaimana yang telah diterbitkan oleh *Internasional Air Transport Association* (IATA). Sementara itu, permohonan *slot time* yang ditujukan kepada Penyelenggara Bandar Udara dan Perum LPPNPI setempat dilakukan dengan pengajuan langsung secara tertulis. Dalam proses perolehan *slot time*, berlaku *historical slot* yang berarti jika BUAU memiliki performa pemanfaatan *slot* di atas 80%, maka BUAU akan memperoleh prioritas dalam pengalokasian *slot* tersebut pada musim berikutnya [18]. Akan tetapi, jika *slot* yang tidak dipergunakan lebih dari 30% maka dianggap tidak memenuhi syarat untuk memiliki *historical slot* dan mendapatkan prioritas rendah [18]. Lebih lanjut, berdasarkan Surat Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor AU.004/1/21/DRJU-AU-2023, tanggal 17 Februari 2023, terdapat penyesuaian pengaturan pengelolaan *slot time* penerbangan pasca pandemi untuk *season* Summer 2023. Salah satu penyesuaian tersebut terkait dengan evaluasi penggunaan alokasi *slot time* yang dilakukan secara periodik. Evaluasi dilakukan terhadap realisasi *slot time* yang penggunaannya kurang atau sama dengan 20% dari jumlah *slot* yang ditetapkan dalam PPRP.

Walaupun Pengelola *Slot Time* Penerbangan memiliki kewenangan untuk merekomendasikan alokasi *slot time* penerbangan, namun penentu akhir alokasi *slot time* penerbangan tersebut diberikan kepada BUAU, seperti yang terdapat pada dokumen PPRP. Dengan kata lain, dokumen yang memiliki kekuatan hukum untuk menetapkan *slot time* penerbangan diberikan kepada BUAU tertentu adalah PPRP. Dengan demikian, menjadi penting untuk kemudian menganalisis apakah dokumen PPRP dapat dikualifikasikan sebagai KTUN dengan mencermati kesesuaian unsur-unsur KTUN dalam PPRP. Pencermatan unsur KTUN dalam dokumen PPRP dilakukan dengan menggunakan *sampling* PPRP berupa: (a) Surat Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor AU.012/18/4/DRJU-DAU-2023 perihal Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan dalam Negeri PT Pelita Air Service Rute Jakarta (CGK) – Palembang (PLM) pp Periode Summer 2023, tertanggal 23 Maret 2023 dan (b) Surat Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor AU.012/8/19/DRJU-DAU-2022 perihal Perpanjangan Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan dalam Negeri PT Garuda Indonesia (Persero), Tbk., Rute Jakarta (CGK) – Manado (MDC) pp Periode Summer 2022, tertanggal 25 Maret 2022. Lebih lanjut, pencermatan unsur KTUN dalam dokumen PPRP disajikan dalam Tabel 3.

Berdasarkan pencermatan terhadap unsur-unsur KTUN pada dokumen PPRP, dapat disimpulkan bahwa dokumen PPRP yang di dalamnya memuat penetapan *slot time* penerbangan merupakan KTUN yang diterbitkan oleh Pejabat Tata Usaha Negara. Walaupun bila dicermati dari aspek formal, dokumen PPRP tidak disusun sepatutnya sebuah KTUN, namun hanya seperti bentuk surat menyurat biasa. Hal ini menjadikan PPRP tidak dapat serta merta diidentifikasi selayaknya KTUN yang secara tegas memberikan ketetapan atas suatu fiksi hukum tertentu terhadap suatu entitas tertentu. Tentu hal ini menjadi catatan tersendiri dari aspek hukum karena bila PPRP secara substansi memang berisi ketetapan yang bersifat individual, konkret, dan final, maka PPRP seharusnya tidak dituangkan dalam format surat menyurat yang mengaburkan substansi ketetapan yang diputuskan oleh Pejabat Tata Usaha Negara.

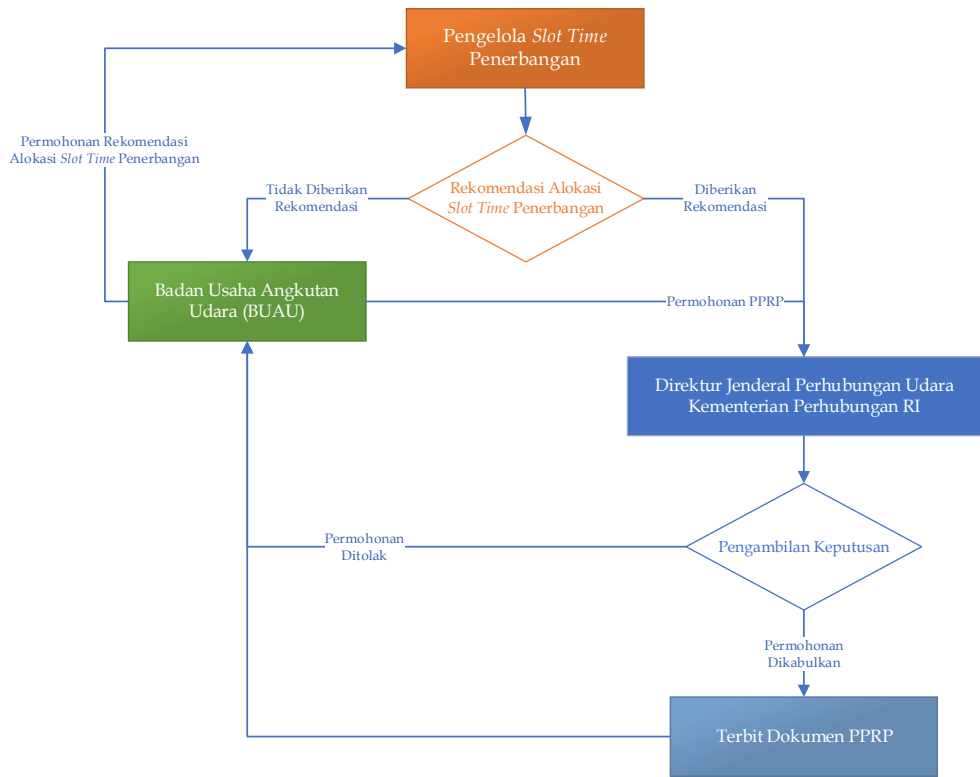
Tabel 3. Pencermatan unsur KTUN dalam dokumen PPRP

Unsur KTUN	Dokumen Hukum yang Dinilai
	Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP)
Bentuk (penetapan tertulis, mencakup juga tindakan faktual)	Bentuk penetapan tertulis
Pihak yang Mengeluarkan (Badan atau Pejabat Tata Usaha Negara)	Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan RI

Dasar (peraturan perundang-undangan dan AUPB)	1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan 2. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan 3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara
Sifat (final dalam arti lebih luas, berpotensi menimbulkan akibat hukum)	Menimbulkan akibat hukum dengan diberikannya alas kewenangan untuk melayani rute penerbangan tertentu, dalam periode waktu tertentu, dengan kode penerbangan tertentu, pada jadwal penerbangan tertentu, dan dengan frekuensi penerbangan tertentu
Addressat (seseorang atau badan hukum)	Diberikan kepada BUAU tertentu

3.2. Identifikasi Entitas dan Peran Entitas dalam Penetapan *Slot Time* Penerbangan sebagai Keputusan Tata Usaha Negara

Dengan memahami bahwa penetapan *slot time* penerbangan baru memiliki kekuatan hukum setelah dituangkan dalam dokumen PPRP, maka dalam melakukan pemetaan entitas yang terlibat dalam penetapan *slot time* penerbangan diperlukan pemahaman mengenai tahapan dalam penerbitan dokumen PPRP sehingga entitas yang terlibat dalam penerbitan dokumen PPRP dapat diidentifikasi. Hal ini disajikan pada Gambar 2 dan Tabel 4.

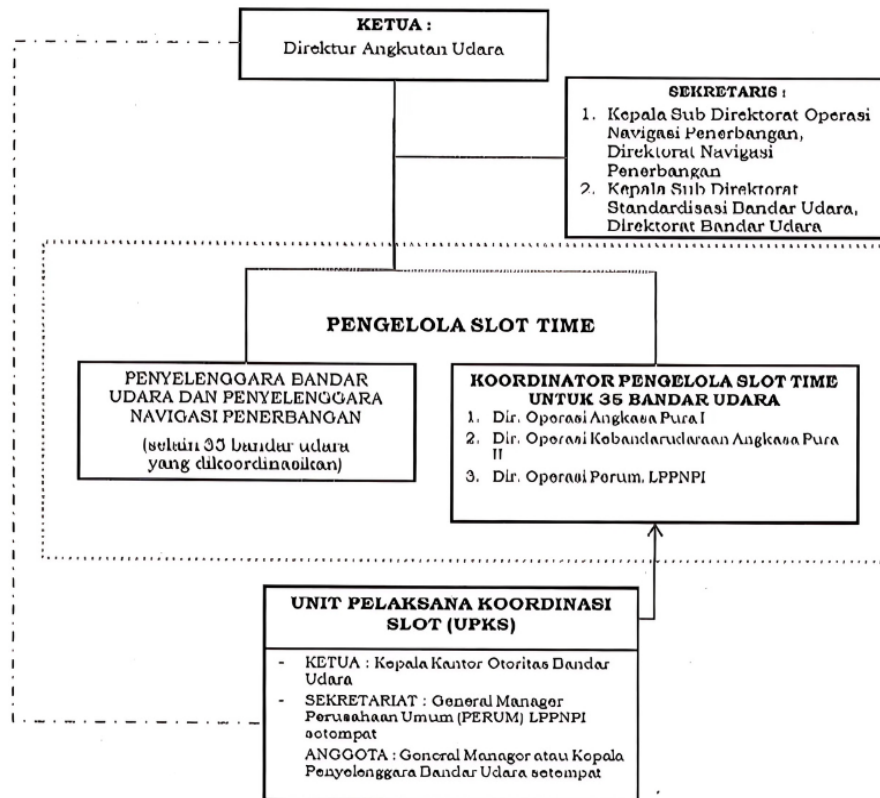


Gambar 2. Tahapan dalam penerbitan dokumen PPRP

Tabel 4. Entitas yang terlibat dalam penerbitan dokumen PPRP

Tahapan	Entitas yang Terlibat
Permohonan PPRP	BUAU
Permohonan Rekomendasi Alokasi <i>Slot Time</i> Penerbangan	BUAU
Pemberi Rekomendasi Alokasi <i>Slot Time</i> Penerbangan	Pengelola <i>Slot Time</i> adalah Penyelenggara Bandar Udara dan Penyelenggara Navigasi Penerbangan, dengan alternatif bentuk: a. IASM, yang terdiri atas: 1) Direktur Operasi PT Angkasa Pura I; 2) Direktur Operasi Kebandarudaraan PT Angkasa Pura II; dan 3) Direktur Operasi Perusahaan Umum (PERUM) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia. b. Penyelenggara Bandar Udara dan Perum LPPNPI.
Penerbitan Dokumen PPRP	Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan RI

Selain entitas yang teridentifikasi dalam proses penerbitan PPRP, dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (*Slot Time*) Bandar Udara (PMHub 57/2016) juga terdapat entitas lain yang terkait dengan penetapan alokasi *slot time* penerbangan. Entitas tersebut terlihat dalam Gambar 3 [19].



Sumber: Lampiran II PMHub 57/2016.

Gambar 3. Organisasi penyelenggara alokasi ketersediaan waktu terbang (*slot time*) bandar udara

Berdasarkan Gambar 3, maka secara keseluruhan, entitas yang terlibat dalam penyelenggaraan alokasi ketersediaan waktu terbang (*slot time*) bandar udara, selain BUAU yang merupakan pihak pemohon penetapan *slot time* penerbangan seperti ditunjukkan pada Tabel 5.

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa Ketua Penyelenggara *Slot Time* Bandar Udara, Pengelola *Slot Time*, dan UPKS memiliki peran sentral dalam melakukan pengawasan atas pelaksanaan dari penetapan *slot time* penerbangan, di mana sudah tentu pada akhirnya akan kembali kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara sebagai entitas yang memiliki kewenangan untuk menerbitkan PPRP, di mana di dalamnya terdapat penetapan *slot time* penerbangan. Berdasarkan asas *a contrario actus*, Direktur Jenderal Perhubungan Udara pulalah yang memiliki kewenangan untuk mencabut PPRP dengan mendasarkan pada laporan yang diberikan oleh Ketua Penyelenggara *Slot Time* Bandar Udara yang dihimpun dari laporan yang diberikan Pengelola *Slot Time* dan UPKS.

Dengan demikian, saat terjadi penyimpangan atau ketidakpatuhan terhadap penetapan *slot time* penerbangan yang tertuang dalam PPRP, seharusnya yang bertugas untuk melakukan pengawasan secara berjenjang adalah UPKS dan Pengelola *Slot Time*, yang kemudian dilaporkan kepada Ketua Penyelenggara *Slot Time* Bandar Udara untuk selanjutnya dilaporkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Tentu tanpa adanya laporan hasil pengawasan yang dilakukan secara berjenjang oleh UPKS dan Pengelola *Slot Time*, yang selanjutnya dilaporkan pada Direktur Jenderal Perhubungan Udara, *mutatis mutandis* Direktur Jenderal Perhubungan Udara tidak dapat memberikan sanksi administratif berupa pencabutan dokumen PPRP.

Tabel 5. Pemetaan entitas dan kewenangan yang terlibat dalam penyelenggaraan alokasi ketersediaan waktu terbang (*slot time*) bandar udara

Entitas yang Terlibat	Kewenangan
Ketua Penyelenggara Slot Time Bandar Udara: Direktur Angkutan Udara sebagai <i>Ex Officio</i> Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	Ketua Penyelenggara <i>Slot Time</i> Bandar Udara memiliki tugas sebagai berikut: - melakukan koordinasi dengan Pengelola <i>Slot Time</i>, Unit Pelaksana Koordinasi <i>Slot</i> (UPKS) dan/atau penyelenggara bandar udara dan penyelenggara navigasi penerbangan dalam rangka meningkatkan kerja sama dan optimalisasi kinerja penerapan alokasi ketersediaan waktu terbang (<i>slot time</i>); - memonitor dan mengawasi mekanisme kegiatan dan kinerja Pengelola <i>Slot Time</i> dan Unit Pelaksana Koordinasi <i>Slot</i> (UPKS); - menyediakan forum konferensi penerbangan dalam negeri antara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Penyelenggara Bandar Udara, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, Badan Usaha Angkutan Udara, Pengelola <i>Slot Time</i> dan Unit Pelaksana Koordinasi <i>Slot</i> (UPKS) sekurang-kurangnya 2 (dua) kali dalam setahun; - menyelenggarakan dan/atau ikut serta dalam pertemuan <i>slot time</i> internasional; - menetapkan tingkat kepadatan bandar udara berdasarkan <i>Notice of Airport Capacity</i> (NAC) setelah mendapat masukan dari Pengelola <i>Slot Time</i>, Unit Pelaksana Koordinasi <i>Slot</i> (UPKS) dan/atau penyelenggara bandar udara dan penyelenggara navigasi penerbangan; - memonitor dan mengawasi efektivitas penggunaan <i>slot time</i> di bandar udara; - menerima masukan dan menangani keluhan/komplain dari Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing terkait permintaan <i>slot time</i> yang tidak dapat diselesaikan oleh Pengelola <i>Slot Time</i>, Unit Pelaksana Koordinasi <i>Slot</i> (UPKS), dan/atau penyelenggara bandar udara dan penyelenggara navigasi penerbangan; - menerima hasil laporan bulanan dari Pengelola <i>Slot Time</i> dan Unit Pelaksana Koordinasi <i>Slot</i> (UPKS); dan - membuat laporan kepada Direktur Jenderal sekurang-kurangnya 2 (dua) kali dalam setahun.
Sekretaris Penyelenggara Slot Time Bandar Udara: - Kepala Sub Direktorat Operasi Navigasi Penerbangan, Direktorat Navigasi Penerbangan; dan - Kepala Sub Direktorat Standardisasi Bandar Udara, Direktorat Bandar Udara.	Sekretaris Penyelenggara <i>Slot Time</i> Bandar Udara memiliki tugas untuk membantu Ketua Penyelenggara <i>Slot Time</i> Bandar Udara dalam melaksanakan tugas-tugasnya.
Pengelola Slot Time: adalah Penyelenggara Bandar Udara dan Penyelenggara Navigasi Penerbangan, dengan alternatif bentuk: - IASM, yang terdiri atas: - Direktur Operasi PT Angkasa Pura I; - Direktur Operasi Kemandarudaraan PT Angkasa Pura II; dan - Direktur Operasi Perusahaan Umum (PERUM) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia. - Penyelenggara Bandar Udara dan Perum LPPNPI.	Pengelola <i>Slot Time</i> memiliki tugas sebagai berikut: - mengkoordinasikan dan memberikan persetujuan <i>slot time</i> penerbangan berjadwal dalam negeri dan luar negeri; - memeriksa dan memantau efektivitas <i>slot time</i> di bandar udara; - mempertimbangkan hal-hal yang berkaitan dengan terjaganya kinerja Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing dalam hal ketepatan waktu dengan pemanfaatan <i>slot time</i> di bandar udara; - mengkoordinasikan dan mengalokasikan rencana <i>slot time</i> dari Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing untuk permintaan <i>slot time</i> di bandar udara; - bersama dengan Ketua Penyelenggara <i>Slot Time</i> Bandar Udara melaksanakan konferensi <i>slot time</i> penerbangan dalam negeri setiap 6 (enam) bulan sekali; - menyusun dan menyampaikan laporan konfirmasi <i>slot time</i>, laporan rencana utilisasi <i>slot time</i> di bandar udara, dan mengumumkan kinerja <i>slot time</i> (<i>on time performance</i>/OTP) Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing secara berkala; dan - mempublikasikan <i>Notice of Airport Capacity</i> (NAC) di <i>website</i> Pengelola <i>Slot Time</i> Indonesia secara berkala.
Unit Pelaksana Koordinasi Slot (UPKS) terdiri dari: - Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara sebagai Ketua Unit Pelaksana Koordinasi <i>Slot</i> (UPKS); <i>General Manager</i> Perusahaan Umum (PERUM) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia setempat sebagai Sekretariat Unit Pelaksana Koordinasi <i>Slot</i> (UPKS); dan <i>General Manager</i> atau Kepala Penyelenggara Bandar Udara setempat sebagai anggota.	Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara membentuk Unit Pelaksana Koordinasi <i>Slot</i> (UPKS) yang merupakan unit yang bertugas sebagai fasilitator dan/atau mediator penerapan <i>slot time</i> di bandar udara yang menjadi area tugasnya. Unit Pelaksana Koordinasi <i>Slot</i> (UPKS) memiliki tugas sebagai berikut: - menyediakan dan menyampaikan pemutakhiran data <i>notice of airport capacity</i> (NAQ) terkait <i>runway</i>, <i>apron</i>, dan terminal dalam format <i>Portable Document Format</i> (PDF) kepada Pengelola <i>Slot Time</i> selambat-lambatnya minggu ke-2 bulan Oktober; - melaporkan data ketepatan waktu penerbangan (<i>on time performance</i>/OTP) Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing secara bulanan kepada Ketua Penyelenggara <i>Slot Time</i> Bandar Udara dan Pengelola <i>Slot Time</i>; dan - menginformasikan kepada Komite <i>Slot</i> dan Pengelola <i>Slot Time</i> apabila terdapat rencana penambahan dan pengurangan kapasitas di bandar udara, paling lambat 3 (tiga) hari kerja sebelum rencana tersebut ditetapkan atau saat terjadinya perubahan mendadak terhadap fasilitas bandar udara, dan diumumkan melalui NOTAM.

4. Kesimpulan

Berdasarkan analisis dan uraian di atas, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: Pertama, penetapan *slot time* yang masih dalam bentuk rekomendasi sebagaimana dikeluarkan oleh Pengelola *Slot Time* Penerbangan belum memiliki sifat final dan mengikat. Penetapan *slot time* tersebut baru menjadi salah satu syarat terbitnya PPRP, di mana PPRP ini yang memiliki kekuatan hukum dalam menetapkan *slot time* kepada BUAU. Berdasarkan analisis unsur-unsur di dalamnya, dokumen PPRP yang memuat penetapan *slot time* ini dapat dikualifikasikan sebagai KTUN, terlepas dari ambiguitas format PPRP yang dituangkan dalam bentuk surat. Dengan demikian, Direktur Jenderal Perhubungan Udara sebagai aktor yang berwenang menerbitkan PPRP memegang peranan yang esensial, mengingat tanpa PPRP, suatu BUAU tidak dapat melaksanakan penerbangan meskipun telah mendapatkan rekomendasi *slot time* dari Pengelola *Slot Time* Penerbangan. Kedua, berangkat dari fakta bahwa muara proses penetapan alokasi *slot time* ada pada penerbitan PPRP, maka Direktur Jenderal Perhubungan Udara merupakan aktor yang bertanggungjawab atas pemenuhan penetapan *slot time* penerbangan. Selain itu, mengacu pada asas *a contrario actus*, Direktur Jenderal Perhubungan Udara sebagai entitas yang mengeluarkan PPRP juga berwenang mencabut PPRP yang memuat penetapan *slot time* penerbangan tersebut. Pencabutan harus didasarkan pada hasil pengawasan yang menjadi tanggung jawab Ketua Penyelenggara *Slot Time* Bandar Udara, Pengelola *Slot Time*, dan UPKS. Lebih jauh, Direktur Jenderal Perhubungan Udara juga menjadi entitas yang berwenang memberikan sanksi administratif dalam lingkup *slot time* penerbangan.

Ucapan Terima Kasih

Terima kasih kepada Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan RI dan Pusat Studi Transportasi dan Logistik (PUSTRAL) Universitas Gadjah Mada yang telah mendukung dan memfasilitasi penelitian ini sebagai bagian dari penelitian dengan judul “Evaluasi Kebijakan Mekanisme *Slot Time* Penerbangan” pada tahun 2023.

Daftar Pustaka

- [1] I. M. A. Dharma dan S.T. Saputra, “The Effect of Delay in Changing Slot Time on Electronic Flight Progress Stripson Air Traffic Services”, *1st International Conference in Artificial Intelligence Navigation, Engineering and Aviation Technology (ICANEAT)*, Vol. 1, No. 1, pp. 91-95, Jan. 2024.
- [2] A. Setiawan, K. T. Prasetyo, D. Ardian, A. Manaricha, dan K. Larasati, “The Impact of High Foreign Flight Slot Time Requests on National Flights”, *Technium* Vol. 20, pp. 36-41, Mar. 2024.
- [3] L. Corolli, G. Lulli, dan L. Ntaimo, “The Time Slot Allocation Problem under Uncertain Capacity”, *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, Vol. 46, pp. 16-29, Sept. 2014.
- [4] Zulaichah, “Pengaruh Fasilitas Bandar Udara terhadap Kinerja Ketepatan Waktu Maskapai Penerbangan”, *Warta Ardhia*, Vol. 40, No. 4, pp. 223-234, Des. 2014.
- [5] N. P. Utami, “Analisis Mekanisme Slot Time Penerbangan Kargo terhadap Penyesuaian Alur Rantai Pasok dalam Meminimalisir Waiting Waste Warehousing di Terminal Kargo Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Tangerang (Studi Kasus Cargo Service Center Garuda Indonesia)”, *Jurnal Ground Handling Dirgantara* Vol. 4, No.2, pp. 261-271, Des. 2022.
- [6] J. M. Siahaan, P. Ricardianto, J. S. Kurniawan, E. B. Setiawan, dan Z. Abidin, “On Time Performance pada Bandara Internasional Soekarno-Hatta”, *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, Vol. 10, No. 3, pp. 203-214, Nov. 2023.
- [7] D. Dewantoro, Z. A. Rabbani, dan H. Prayitno, “Pengaruh Pemenuhan Slot Time terhadap Target Take-Off Time di Perum LPPNPI Cabang Utama Jakarta Air Traffic Service Center”, *Sprocket Journal of Mechanical Engineering*, Vol. 2, No. 1, pp. 36-41, Agt. 2020.
- [8] A. B. Wicaksono, F. M. Effendi, dan T. Warsito, “Slot Time Capacity In Peak Hour At Soekarno-Hatta International Airport”, *Conference on Global Research on Sustainable Transport (GROST 2017)*, *Advances in Engineering Research*, Vol. 147, pp. 650-660, Nov. 2017.
- [9] R. W. Suryaman, G. Wang, dan V. U. Tjhin, “Application of Data Mining for Slot Time Prediction at International Airports in Indonesia: J48 Algorithm”, *Aptisi Transactions on Technopreneurship*, Vol. 4, No. 3, pp. 215-225, Nov. 2022.
- [10] Amiruddin dan Z. Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2004.
- [11] S. Soekanto dan S. Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Umum*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2007.
- [12] Pemerintah Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 51 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1986 tentang Peradilan Tata Usaha Negara*, 2009.
- [13] Pemerintah Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan*, 2014.
- [14] D. A. Wicaksono, B. F. Hantoro, dan D. Kurniawan, “Diskursus Kompetensi Absolut Pengadilan Tata Usaha Negara dalam Mengadili Perbuatan Pemerintah dalam Pengadaan Barang/Jasa”, *Jurnal Rechtsvinding*, Vol. 9, No. 3, pp. 367-386, Des. 2020.
- [15] Y. M. Wahyunadi, “Diskursus Kompetensi Absolut Pengadilan Tata Usaha Negara dalam Konteks Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan”, *Jurnal Hukum dan Peradilan*, Vol. 5, No. 1, pp. 135-154, Mar. 2016.
- [16] H. R. Ridwan, D. Heryansyah, dan D. K. Pratiwi, “Perluasan Kompetensi Absolut Pengadilan Tata Usaha Negara dalam Undang-Undang Administrasi Pemerintahan”, *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum*, Vol. 25, No. 2, pp. 339-358, Mei 2018.
- [17] Pemerintah Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan*, 2011.
- [18] Kementerian Perhubungan, *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 112 Tahun 2017 tentang Tata Cara Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot Time) Bandar Udara sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Direktur*

- Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 112 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 112 Tahun 2017 tentang Tata Cara Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot Time) Bandar Udara, 2017.*
- [19] Kementerian Perhubungan, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot Time) Bandar Udara, 2016.*