



Peran ATC Supervisor, ATC Checker dan OJTI Dalam Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan di Bandara Mopah Merauke

Role of ATC Supervisor, ATC Checker and OJTI in Flight Traffic Services in Merauke Mopah Airport

Kurniaty Atmia

kurniaty.atmia@gmail.com

Akademi Teknik dan Keselamatan Penerbangan Makassar

ABSTRAK

Kebutuhan masyarakat akan pelayanan jasa transportasi udara menunjukkan peningkatan yang signifikan. Hal tersebut didasarkan pada meningkatnya pertumbuhan pergerakan pesawat dan jumlah penumpang serta barang pada Bandar Udara Mopah Merauke. Penulis mengidentifikasi beberapa permasalahan yang terjadi sebagai berikut: Pada setiap shift dinas tidak ada seorang supervisor yang mengendalikan potensi penyimpangan; Digunakannya Kantor Cabang Pratama Merauke sebagai lokasi on the job training (OJT) taruna/I PLLU; Performance check ATC dilakukan oleh ATC yang dianggap berpengalaman. Penulis merumuskan masalah Peran ATC Supervisor, ATC Checker dan OJTI sesuai Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Di Bandar Udara Mopah Merauke. Hasil penelitian menunjukkan perlu mengangkat beberapa personil menjadi supervisor untuk melakukan pengawasan terhadap Pelayanan Lalu Lintas Udara. Pemberian pendidikan ATS checker kepada petugas Pemandu Lalu Lintas Udara untuk pelaksanaan Performance Check Rating, dan Pemberian pendidikan on the Job Training Instructor untuk personil ATC.

Kata kunci: OJT instruktur; supervisor

ABSTRACT

Community needs for air transportation services showed a significant increase. This is based on the increasing growth of aircraft movements and the number of passengers and goods at the Mopah Merauke Airport. The author identifies some of the problems that occur as follows: At each service shift there is no supervisor who controls potential irregularities; The use of the Merauke Pratama Branch Office as a PLLU cadet / on the job training (OJT) location; ATC performance checks are carried out by ATC who are considered experienced. The author formulates the problem of the role of the ATC Supervisor, ATC Checker and OJTI according to the Civil Aviation Safety Regulations at the Mopah Merauke Airport. The results of the study indicate that it is necessary to appoint several personnel as supervisors to supervise Air Traffic Services. Also the provision of ATS checker education to Air Traffic Guidance officers for the implementation of Performance Check Rating, and the provision of education on the Job Training Instructor for ATC personnel.

Keywords: OJT instructor; supervisor

1. PENDAHULUAN

Kebutuhan masyarakat akan pelayanan jasa transportasi udara menunjukkan peningkatan yang signifikan. Hal tersebut didasarkan pada meningkatnya pertumbuhan pergerakan pesawat dan jumlah penumpang dan barang pada Bandar Udara Mopah Merauke.

Peneliti mengidentifikasi beberapa permasalahan yang terjadi sebagai berikut: Pada setiap shift dinas tidak ada seorang *supervisor* yang mengendalikan potensi penyimpangan; Digunakannya Kantor Cabang Pratama Merauke sebagai lokasi *on the job training* (OJT) Taruna/I PLLU; *Performance check* ATC dilakukan oleh ATC yang dianggap berpengalaman.

Peneliti merumuskan masalah Peran ATC *Supervisor*, ATC *Checker* dan OJTI sesuai Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Di Bandar Udara Mopah Merauke

Adapun Tujuan Penelitian ini adalah; Meningkatkan Peran Sumber Daya Manusia (SDM) khususnya petugas Pemandu Lalu Lintas Udara dalam pemberian layanan; Menganalisa kebutuhan ATC *supervisor* di Bandar Udara Mopah Merauke ; Menganalisa kebutuhan ATC checker di Bandar Udara Mopah Merauke ; Menganalisa kebutuhan OJTI di Bandar Udara Mopah Merauke yang dapat meningkatkan pelaksanaan *On The Job Training* (OJTI).

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode Deskriptif kuantitatif melalui pengamatan dan pengambilan data serta Wawancara peran, ketersediaan dan kebutuhan personil ATC yang memiliki kualifikasi sebagai ATC checker, ATC supervisor, dan OJTI di Bandara Mopah Merauke sejak bulan Mei sampai dengan bulan September 2018. Adapun Populasi adalah seluruh personil ATS di Bandar Udara Mopah Merauke dan Personel ATC di Unit Tower sebagai sampel.

a. Metode Pengumpulan Data

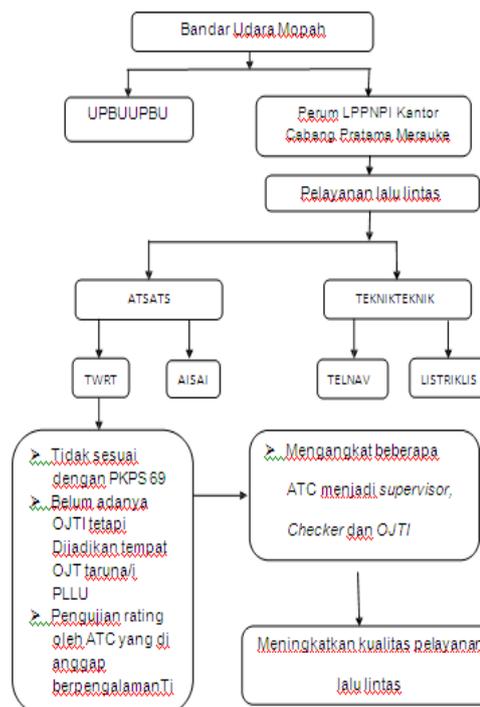
Dalam Penelitian ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data dengan cara observasi, wawancara, studi kepustakaan.

b. Pengolahan Data

Teknik Pengolahan data dalam penelitian ini adalah dengan cara membandingkan data yang diperoleh dilapangan dengan persyaratan teknis atau prosedur yang berlaku terkait keamanan penerbangan.

c. Analisis Data

Teknik Pengolahan data dalam penelitian ini adalah dengan cara membandingkan data yang diperoleh dilapangan dengan persyaratan teknis atau prosedur yang berlaku terkait keamanan penerbangan.



Gambar 1. Alur Pikir Penelitian

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Di Bandar Udara Mopah Merauke terdapat unit ATS dan *Engineering*, dan dari 2 unit tersebut tidak terdapat satu atasan yaitu seorang pimpoksi tetapi hanya dipimpin oleh seorang *person in charge* (PIC), dan semua unit tersebut terpusat hanya pada *Person in Charge* (PIC) termasuk pengawasan di setiap personil ATC dan pelaksana *on the Job Training* (OJT) seperti yang peneliti

deskripsikan sebagai berikut:

- a. Belum adanya Personil unit TWR Kantor Kantor Cabang Pratama Merauke yang berkualifikasi sebagai pengawas operasional atau *supervisor*, ini menyebabkan tidak ada penanggung jawab jika terjadi teguran dari pilot atau unit-unit yang lain. Akibat tidak ada *supervisor* dalam satu *shift* kerja adalah penyimpangan yang dilakukan oleh ATC yang bertugas pada saat itu, baik masalah *indiscipliner* dan prosedur dalam bekerja, yang ditakutkan adalah tidak ada orang yang bisa bertanggung jawab penuh dalam satu *shift* dan memberikan keputusan atau masukan apabila terjadi suatu *abnormal situation*. Sehingga diperlukan pelaksanaan diklat *supervisor* untuk personil ATC sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- b. Belum adanya personil ATC yang berkualifikasi *checker* di Bandar Udara Mopah Merauke membuat perpanjangan *rating* personel pemandu lalu lintas penerbangan yang rutin dilaksanakan 6 bulan sekali hanya di sahkan oleh pemandu lalu lintas penerbangan yang dianggap berpengalaman saja. Sehingga diperlukan personil ATC dalam melaksanakan diklat *checker* sesuai dengan peraturan yang ada.
- c. Sehingga diperlukan personil ATC dalam melaksanakan diklat *on the job training instructor* (OJTI) sesuai dengan peraturan yang ada.

Petugas Pemandu Lalu Lintas Udara merupakan salah satu aspek yang bertanggung jawab atas keselamatan, kelancaran, dan juga efisiensi dari suatu operasi penerbangan. Di Bandar Udara Mopah Merauke hanya terdapat 8 personil ATC, jumlah tersebut akan berkurang lagi jika ada personil yang sedang cuti, diklat, sakit dan dinas luar. Hal ini berpengaruh pada *shift* kerja ATC tanpa ada *supervisor*. Begitu pula pada pembinaan pelaksana *on the Job Training* (OJTI) yang tidak pada pengawasan oleh *on the job training instructor* (OJTI). Sementara pada pelaksana *Performance check* tidak pada pengawasan personil yang berkualifikasi *checker*. Inilah yang menyebabkan tidak terjaminnya keteraturan arus lalu lintas, kelancaran

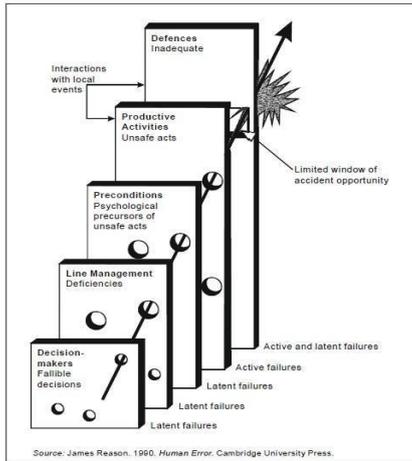
dan keamanan dalam setiap penerbangan di Bandar Udara Mopah Merauke.

Berdasarkan hasil wawancara peneliti kepada personil ATC di Bandar Udara Mopah Merauke bahwa hasilnya semua personil ATC sangat menyetujui jika di Bandar Udara Mopah Merauke terdapat *supervisor* yang mengawasi ATC pelaksana di setiap shiftnya, pelaksanaan *Performance check* diisahkan oleh ATC *checker*, dan pembinaan pelaksanaan *on the job training* (OJT) oleh *on the job training instructor* (OJTI).

Berdasarkan hasil yang peneliti telah deskripsikan, maka peneliti dapat memberikan pembahasan sebagai berikut:

1) ATC Supervisor

Selama peneliti memantau pelaksanaan *on the job training* di Bandar Udara Mopah Merauke, dalam setiap *shift* tidak ada *supervisor*. Sehingga pada saat *abnormal situation* dan apabila hal tersebut terjadi pada ATC yang bertugas dan saat itu belum bisa mengatur atau belum familiar dengan kondisi pada saat terjadi *abnormal situation*. Tentu saja pada saat itu, *controller* sangat membutuhkan arahan, saran, masukan serta pengawasan agar tidak terjadi *accident/incident* dan penanggung jawab yang jelas dimana si penanggung jawab tersebut tahu persis bagaimana kronologi kejadian dalam *abnormal situation*. Yang selama ini terjadi adalah senior yang bertugas pada saat itulah yang bertanggung jawab dan di bantu oleh seorang *person in charge* (PIC). saat seperti inilah di butuhkan peranan *supervisor* yang dapat bertanggung jawab pada saat itu dan bisa memberikan masukan kepada ATC yang bertugas. Dan apabila kejadian ini masih berlanjut, hal ini bisa berakibat fatal. Sebagaimana yang di gambarkan oleh *Accident Scenario*:



Gambar 1. Accident Scenario

(Sumber: *Human Factor Digest No. 10 ICAO Circular 247- AN/ 148, 1993*)

Berdasarkan gambar di atas dapat disimpulkan bahwa, *accident* itu terjadi karena kebiasaan prosedur yang salah dianggap biasa dan di benarkan oleh pihak *management*. Apabila kebiasaan yang salah tersebut masih terus dilaksanakan dan berlanjut maka akan berujung pada *accident* seperti apa yang telah di gambarkan di atas. Dikarenakan sangat diwajibkan di setiap Bandar Udara, maka pihak Bandar udara harus mengangkat beberapa personil menjadi *supervisor*, diharapkan dengan adanya seorang yang bertugas sebagai *supervisor* maka fungsi manajemen pengawasan dapat berjalan dengan baik serta pengawasan terhadap kinerja ATC dan kualitas kerjanya dapat terlaksana dengan baik. Sehingga kedisiplinan kerja dan pemberian pelayanan lalu lintas udara dapat dilaksanakan sesuai prosedur yang ada.

Berdasarkan Dok. AC-01 Tentang Lisensi, *Rating*, Pelatihan dan Kecakapan Personel Pemandu Lalu Lintas Penerbangan BAB IX pasal 52 yaitu:

Unit aerodrome control tower

- a) Dalam satu *set crew* terdiri dari satu *controller*, satu asisten dan satu *supervisor*.
- b) Pada *unit aerodrome control tower* yang melaksanakan pemanduan lalu lintas penerbangan pada kondisi tingkat kompleksitas pelayanan lalu lintas penerbangan yang cukup kompleks, satu *setcrew* dapat terdiri dari satu *controller*, satu asisten, satu *ground controller*, satu *flight data operation* dan satu *supervisor*.

- c) Jumlah satu *set crew* pada *unit aerodrome control tower* tergantung pada kategori sebagaimana dimaksud dalam pasal 49 ayat (4).

Sebagaimana yang tertulis dalam dokumen diatas, selama peneliti melakukan *on the job training* (OJT) di Bandar Udara Mopah Merauke setiap shiftnya tidak ada *supervisor*. Padahal dalam *standar operating procedure* (S.O.P) *air traffic services* Kantor Cabang Pratama Merauke tercantum tugas-tugas *supervisor*, diantaranya:

- a. Menerima “*transfer of responsibility*” dari *ATS Supervisor* pada *Shift* sebelumnya;
- b. Memantau kesiapan fasilitas dan peralatan pemanduan lalu lintas udara di wilayah Merauke *Air Traffic Zone* dan *Manouvering Area* Mopah–Merauke serta melaporkan kepada unit terkait bila ada kerusakan;
- c. Mengorganisir pelaksanaan tugas personil *ADC Perum LPPNPI Cabang Pratama Merauke* pada shiftnya;
- d. Mengawasi pelaksanaan kegiatan pelayanan operasi lalu-lintas udara di wilayah *Air Traffic Zone* dan *Manouvering Area* Mopah–Merauke dan mengatasi permasalahan operasional yang terjadi;
- e. Melakukan koordinasi dengan unit kerja lain yang terkait dengan keselamatan penerbangan;
- f. Mencatat berbagai hal mengenai permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan personil, prosedural, teknik peralatan, operasi dan lainnya sehubungan dengan pelaksanaan tugas, pada akhir *shiftnya*;
- g. Melaksanakan “*transfer of responsibility*” kepada *ATS Supervisor* pada shift berikutnya. Melaksanakan tugas kegiatan dinas lainnya yang belum tercakup dalam tugas pokok sesuai perintah atasan;
- h. Melaksanakan tugas kegiatan dinas lainnya yang belum tercakup dalam tugas pokok sesuai perintah atasan;
- i. Pengambilalihan tugas pelaksana apabila satu dan lain hal pelaksana tidak dapat meneruskan tugasnya atau dipertimbangkan membahayakan tugas;
- j. Pengoreksi apabila pelaksanaan tugas

operasional menyimpang dari SOP maupun teknik prosedur yang benar;

k. Pembimbingan OJT (*On The Job Training*), pegawai baru baik *fresh graduate* maupun pindahan (*under supervisi*), pada setiap *shift* kerjanya.

Dengan melihat pembahasan diatas maka peneliti menyarankan untuk mengangkat beberapa personil ATC menjadi *supervisor* dengan perkiraan perhitungan sebagai berikut sesuai dengan yang terdapat pada direktorat navigasi penerbangan perhubungan udara yaitu KP/287/VIII/2015:

$$\text{Jumlah Personil per Unit} = \text{WP} \times \text{SHIFT} \times 1,6$$

Keterangan :

WP : *Working Position (controller, assistant, supervisor)*

Shift : Waktu kerja operasional

1,6 : Konstanta

Berdasarkan rumus di atas, maka seharusnya Jumlah Personel *Supervisor* di Kantor Kantor Cabang Pratama Merauke di unit Mopah Tower adalah sebagai berikut:

$$3 \times 2 \times 1,6 = 9,6 = 10 \text{ supervisor}$$

$$\text{Jumlah Supervisor} = 10 = 10 \text{ personel}$$

Dalam perhitungan diatas, dapat disimpulkan bahwa ATC *supervisor* di Bandar Udara Mopah Merauke yang dibutuhkan sebanyak 10 personel.

2) ATC Checker

Performance check dilaksanakan setiap 6 bulan sekali dengan berbagai tahapan ujian. Di bandar udara Mopah merauke dilaksanakan *Performance check* sangat menyimpang dari ketentuan yang berlaku, dimana pelaksanaan *Performance check* disahkan oleh seorang yang tidak mempunyai sertifikat ATC *checker* melainkan hanya personil ATC yang dianggap berpengalaman.

Selain dari pada masalah diatas terdapat masalah lain yaitu tidak adanya ujian teori untuk personil ATC saat *Performance check* dikarenakan petugas yang diberikan wewenang tidak dapat membuat soal yang sesuai dengan kriteria atau standarisasi untuk mendapatkan *rating Aerodrome Control Tower (ADC)*.

Ketidaksanggupan tersebut karena, petugas Pemandu Lalu Lintas Udara yang telah diberikan wewenang belum diberikan pendidikan sebagai ATC *checker*, dimana Sertifikat Kecakapan dan *Rating* Pemandu Lalu Lintas Udara merupakan persyaratan yang wajib dimiliki untuk dapat melakukan pemanduan lalu lintas udara.

3) on the Job Training Instructor (OJTI)

On the job training instructor (OJTI) harus selalu melakukan penilaian terhadap peserta OJT sebagai bahan penilaian dalam penentuan kelulusan taruna selama melakukan program pelatihan. Penilaian yang dimaksud bukan hanya pada saat menjalankan tugas sebagai pemandu lalu lintas udara, melainkan penilaian terhadap sikap dan tingkah laku taruna selama mengikuti pelatihan.

Dalam CAP 744, *Air Traffic Controller – Licensing*, menjelaskan bahwa *On the job training instructor (OJTI)* wajib Memegang *Air Traffic Controller Licence* dan telah mengikuti *On the job training instructor (OJTI) training Course*.

Peraturan pada ICAO *Standard ATC Courses* menjelaskan tentang *on the job training instructor (OJTI)* yaitu kursus yang dirancang untuk pengendali lalu lintas udara yang memenuhi syarat, tentu yang saja bertujuan untuk mencakup semua aspek Pada Pelatihan Instruksi Kerja dan termasuk pra-kursus "*Distance Learning Package*" bagi pendaftar yang diperlukan untuk menyelesaikannya sebelum menghadiri kursus. Pelatihan ini mempersiapkan calon OJTI untuk melakukan pelatihan dan/atau pelatihan sesuai dengan Rencana Unit Pelatihan. Hal ini juga melengkapi masa depan OJTI untuk mempersiapkan, melatih, memonitor, mengevaluasi dan menanyai peserta pelatihan. Kursus ini menggabungkan instruksi teoritis dan praktis, demonstrasi dan pemeriksaan verbal.

Adapun kriteria dalam menjalankan pelatihan *on the Job Training (OJT)* sebagai berikut:

- Memiliki *Valid ATC license* dan *Rating*.
- Mempunyai pengalaman 2 tahun dalam *operational ATS*.

Pelatihan ini mencakup pengetahuan

tentang sebagai berikut:

- 1) *OJTI in ATC (Theory)*
- 2) *Elements and organizations (Theory)*
- 3) *Teaching techniques (Theory)*
- 4) *Assessment techniques (Theory)*
- 5) *Report writing (Theory)*
- 6) *Monitoring OJTI performance (Theory)*
- 7) *Human factors (Theory)*
- 8) *How people learn (Theory)*
- 9) *Behaviour patterns (Theory)*
- 10) *Airspace to be used during the course (Theory)*
- 11) *Area/Approach/Tower Control Theory (as appropriate)*
- 12) *Radar Theory (as appropriate)*
- 13) *Air Traffic Management*
- 14) *Data Display*
- 15) *Unusual and Emergency Situations*
- 16) *ICAO Doc 4444*

Setelah peserta mengikuti Pendidikan dan Pelatihan (Diklat) OJTI diharapkan dapat mengetahui, menjelaskan dan membuat perencanaan dan mempraktekan pengajaran kepada personel/peserta OJT /Taruna.

4. KESIMPULAN

Dari pembahasan dapat disimpulkan sebagai berikut:

- a. Pengawasan terhadap ATC di Bandar Udara Mopah Merauke dilakukan oleh seorang *Person in Charge* (PIC).
- b. Pelaksanaan *performance check* yang rutin dilaksanakan setiap 6 bulan sekali hanya disahkan oleh ATC yang dianggap berpengalaman, bukan ATC yang mempunyai sertifikat *checker*.
- c. Pembinaan kegiatan *on the Job Training* tidak dilakukan oleh seorang yang berkualifikasi *on the job training instructor* (OJTI).

Adapun saran-saran peneliti untuk meningkatkan peran pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan pada Bandara Mopah Merauke sesuai peraturan keselamatan penerbangan sipil (PKPS) 69 subbagian 69.15 point 7 adalah sbb:

- 1) Perlu mengangkat beberapa personil menjadi supervisor untuk melakukan pengawasan terhadap Pelayanan Lalu Lintas Udara.

- 2) Pemberian pendidikan *ATS checker* kepada petugas Pemandu Lalu Lintas Udara untuk pelaksanaan *Performance Check Rating*.
- 3) Pemberian pendidikan *on the Job Training Instructor* bagi para personil ATC.

UCAPAN TERIMAKASIH

Terima kasih diucapkan kepada ATKP Makassar yang telah membiayai kegiatan penelitian ini, kedua Orang Tua yang tak henti-hentinya mendoakan serta suami dan anak-anak saya yang senantiasa mendampingi selama penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Aerodrome Design Manual Doc9157-AN Part 2. (1983).
- Annex 14 "Aerodrome". (1999). Third Edition July.
- Button, K.J. (1982). *Transport Economic by KJ Button*. (1982).
- Horonjeff Robert. (1975). *Planning and Design Airport*.
- Sugono. (2008). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional.
- Undang-Undang No. 1 Tentang Penerbangan. (2009). Penerbit "Republik Negara Indonesia".