

**TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN UMUM LEMBAGA
PENYELENGGARA PELAYANAN NAVIGASI PENERBANGAN
INDONESIA CABANG MAKASSAR *AIR TRAFFIC SERVICE CENTER*
TERHADAP PERSONIL PEMANDU LALU LINTAS PENERBANGAN
YANG BELUM MEMILIKI SERTIFIKAT KOMPETENSI**



VERONICA GRISSHANTA ERGA

NIM: 4519060075

SKRIPSI

**Sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum (S.H)
pada Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Bosowa**

PROGRAM STUDI ILMU HUKUM

FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS BOSOWA

MAKASSAR

2023

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Usulan Penelitian dan Penulisan Hukum Mahasiswa:

Nama : Veronica Grisshanta Erga

NIM : 4519060075

Program Studi : Ilmu Hukum

Minat : Hukum Perdata

No.Pendaftaran Judul :

Tgl. Pendaftaran judul :

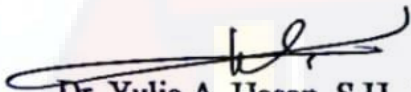
Judul Skripsi : Tanggung Jawab Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia Cabang Makassar Air Traffic Service Center Terhadap Personel Pemandu Lalu Lintas Penerbangan Yang Belum Memiliki Sertifikat Kompetensi

Telah diperiksa dan diperbaiki untuk dimajukan dalam ujian skripsi mahasiswa program strata satu (S1)

Makassar, 7 Februari 2023

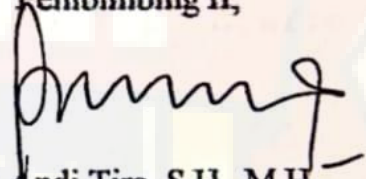
Pembimbing I,

Pembimbing II,



Dr. Yulia A. Hasan, S.H., M.H.

NIDN: 0924056601



Dr. Andi Tira, S.H., M.H.

NIDN: 0920066701

Mengetahui,

Dekan Fakultas Hukum



Dr. Yulia A. Hasan, S.H., M.H.

NIDN: 0924056601

PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

Pimpinan Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar menerangkan bahwa:

Nama : Veronica Grisshanta Erga

NIM : 4519060075

Program Studi : Ilmu Hukum

Minat : Hukum Perdata

No. Pendaftaran Judul:

Tgl. Pendaftaran Judul:

Judul Skripsi : Tanggung Jawab Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia Cabang Makassar *Air Traffic Service Center* terhadap Personel Pemandu Lalu Lintas Penerbangan yang Belum Memiliki Sertifikat Kompetensi

Telah disetujui skripsinya untuk diajukan dalam ujian skripsi mahasiswa program strata satu (S1)

Makassar, 7 Februari 2023

Dekan Fakultas Hukum



Dr. Yulia A. Hasan, S.H., M.H.

NIDN: 0924056601

PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi dengan judul **Tanggung Jawab Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia Cabang Makassar Air Traffic Service Center terhadap Personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan yang Belum Memiliki Sertifikat Kompetensi** ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar:

Nama : Veronica Grisshanta Erga

NIM : 4519060075

Prog. Studi/Fakultas : Ilmu Hukum/Hukum

Makassar, 19 Februari 2023



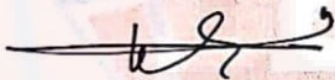
risshanta Erga

LEMBAR PENGESAHAN

Untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar, Bagian Hukum Perdata, dan berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum Universitas Bosowa Nomor:A.34FH/Unibos/II/2023 Tanggal 06 Februari 2023 tentang Panitia Ujian Skripsi, maka pada hari ini Kamis Tanggal 16 Februari 2023, skripsi ini diterima dan disahkan setelah dipertahankan oleh saudari Veronica Grissbanta Erga pada Nomor Pokok Mahasiswa 4519060075 yang dibimbing oleh Dr. Yulia A. Hasan, S.H., M.H selaku Pembimbing I dan Dr. Andi Tira, S.H., M.H selaku Pembimbing II dihadapan Panitia Ujian Skripsi yang terdiri atas:

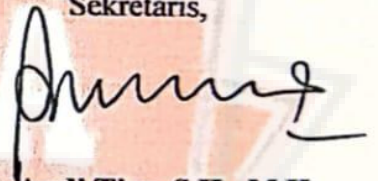
Panitia Ujian:

Ketua,



Dr. Yulia A. Hasan, S.H., M.H.

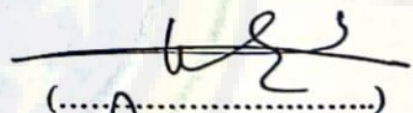
Sekretaris,



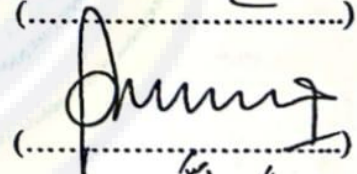
Dr. Andi Tira, S.H., M.H

Tim Penguji:

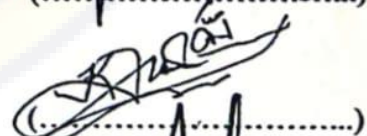
Ketua: 1. Dr. Yulia A. Hasan S.H., M.H.


(.....)

2. Dr. Andi Tira, S.H., M.H.


(.....)

3. Dr. Hj. Kamsilaniah, S.H., M.H.


(.....)

4. Juliati, S.H., M.H.


(.....)

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas seluruh rahmat dan hidayahNya sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “Tanggung Jawab Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia Cabang Makassar *Air Traffic Service Center* terhadap Personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan yang Belum Memiliki Sertifikat Kompetensi” ini tepat pada waktunya. Skripsi ini ditulis untuk memenuhi syarat mencapai gelar Sarjana Hukum pada Program Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar.

Selama penelitian dan penulisan skripsi ini, penulis banyak memperoleh bantuan, dorongan, serta bimbingan dari banyak pihak. Untuk itu penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada kedua orang tua saya dan suami serta anak saya yang memberikan dukungan penuh pada penulisan ini dan juga kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Ir. Batara Surya, S.T., M.Si selaku Rektor Universitas Bosowa Makassar
2. Dr. Yulia A. Hasan, S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar
3. Dr. Andi Tira, S.H. M.H. selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar
4. Hj. Siti Zubaidah, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar

5. Dr. Zulkifli Makkawaru, S.H., M.H. selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum Universitas Bosowa Makassar
6. Dr. Abdul Haris Hamid, S.H., M.H. selaku Pembimbing Akademik Fakultas Hukum Universitas Bosowa yang telah memberikan dukungan dan arahan selama menjalankan studi.
7. Untuk seluruh Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar yang telah memberikan ilmu dan arahan untuk menyelesaikan skripsi dengan baik.
8. Untuk seluruh staf akademik Fakultas Hukum Universitas Universitas Bosowa yang telah membantu di bidang akademik dan kemahasiswaan.
9. Teman-teman seperjuangan yang senantiasa membantu dalam pembuatan skripsi ini;

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih banyak kekurangan baik isi maupun susunannya. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat khususnya bagi penulis, umumnya bagi rekan-rekan yang membacanya.

Makassar, Februari 2023

Penulis

ABSTRAK

Veronica Grissanta Erga, Tanggung Jawab Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia Cabang Makassar *Air Traffic Service Center* terhadap Personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan yang Belum Memiliki Sertifikat Kompetensi, Yulia A Hasan sebagai pembimbing I dan Andi Tira sebagai pembimbing II.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui 1) mengapa personil pemandu lalu lintas penerbangan dapat memandu lalu lintas penerbangan tanpa memiliki sertifikat kompetensi di Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia Cabang Makassar *Air Traffic Service Center*, 2) pelaksanaan tanggung jawab Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia Cabang Makassar *Air Traffic Service Center* terhadap personil yang memandu lalu lintas penerbangan tanpa memiliki sertifikat kompetensi. Metode penelitian yang digunakan adalah metode yuridis empiris, Pada rumusan masalah pertama menggunakan aspek yuridis yaitu dilakukan analisis hukum terkait dengan pertanggung jawaban Perum LPPNPI Cabang MATSC terhadap sanksi denda yang timbul. Sedangkan untuk rumusan masalah kedua menggunakan aspek empiris yaitu penelitian yang dilakukan dengan mengumpulkan hasil wawancara sebagai data lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa 1) penyebab terjadinya pelanggaran disebabkan kurangnya personil di Unit *Area Control Center* karena adanya pembukaan sektor baru serta adanya kesalahpahaman terkait pemahaman kompetensi *surveillance*. 2) Tanggung jawab Perum LPPNPI Cabang MATSC terhadap terjadinya pelanggaran antara lain menempatkan personil ke unit yang sesuai dengan kompetensinya serta memberikan pendidikan dan pelatihan agar mendapatkan sertifikat kompetensi agar bisa memberikan pelayanan pemanduan di Unit *Area Control Center*.

Kata Kunci: Personil pemandu lalu lintas penerbangan, sertifikat kompetensi

ABSTRACT

Veronica Grishhanta Erga, Responsibility of Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia Makassar Air Traffic Service Center for Aviation Traffic Guiding Personnel who do not yet have a Competency Certificate, Yulia A Hasan as thesis supervisor I and Andi Tira as thesis supervisor II.

This study aimed to examine 1) why air traffic control personnel can guide air traffic without having a competency certificate at Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia Makassar Air Traffic Service Center Branch, 2) implementation of the responsibilities of Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia Makassar Air Traffic Service Center to personnel who guide traffic cross flights without having a competency certificate. The research method used is the empirical juridical method. In the first problem formulation, it uses a juridical aspect, namely a legal analysis related to the accountability of Perum LPPNPI MATSC for the fines that arise. As for the second problem formulation using empirical aspects, namely research conducted by collecting interview results as field data. The results showed that the cause of the violations was caused by 1) a lack of personnel in the Unit Area Control Center due to the opening of new sectors and misunderstandings related to the understanding of surveillance competence. 2) The responsibility of Perum LPPNPI MATSC for the occurrence of violations includes placing personnel into units that are in accordance with their competence and providing education and training in order to obtain competency certificates so that they can provide scouting services at the Area Control Center Unit.

Keywords: *Aviation traffic control personnel, competency certificate*

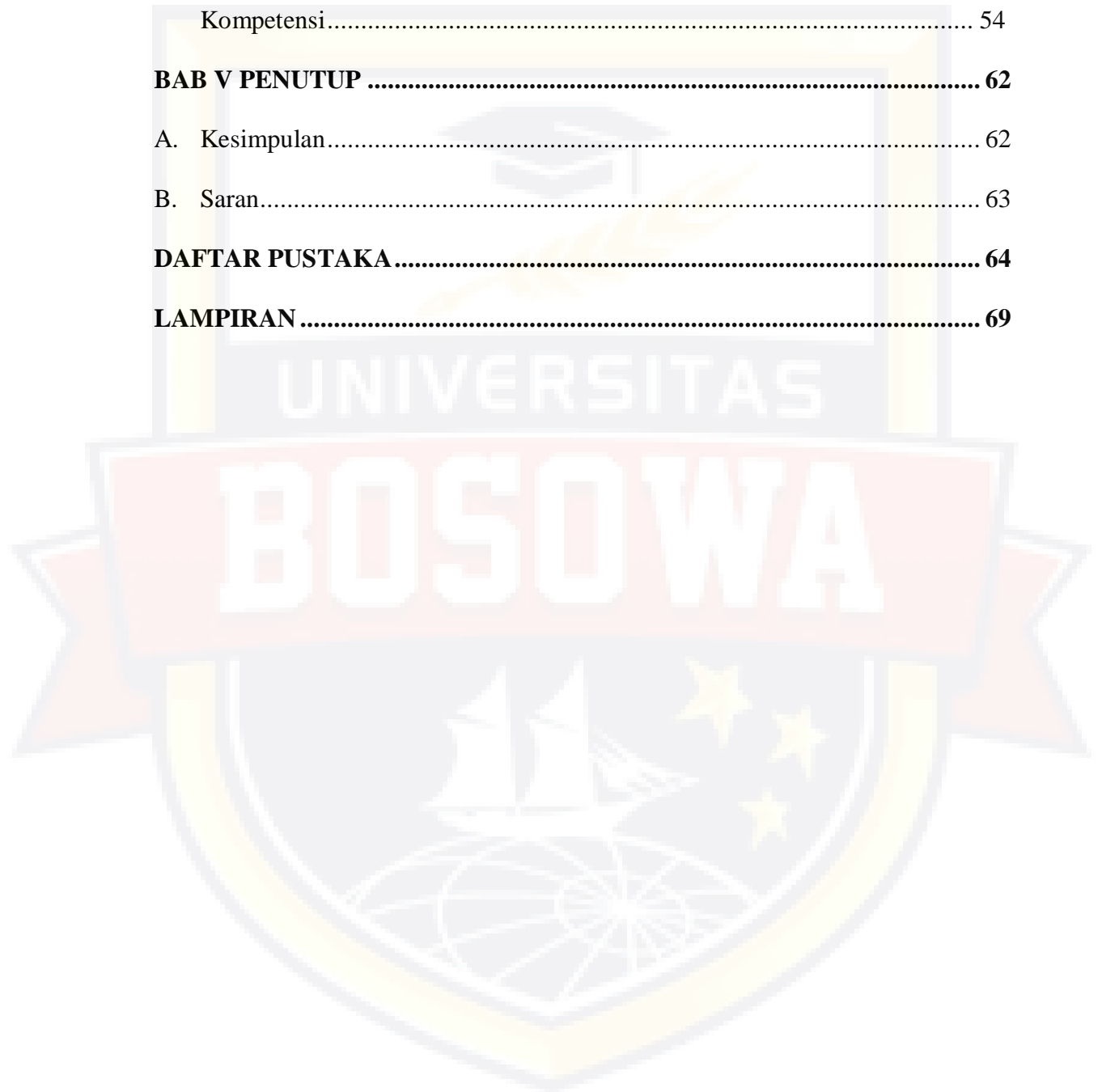
DAFTAR ISI

LEMBAR JUDUL.....	i
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
ABSTRAK.....	vi
ABSTRACT.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR SINGKATAN.....	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian.....	5
D. Kegunaan Penelitian.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
A. Tinjauan Teori tentang Tanggung Jawab.....	7
B. Tinjauan Tentang Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggaraan Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia.....	8
1. Pengertian Perusahaan Umum.....	8
2. Pengertian Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia.....	9
3. Tugas dan Fungsi Perum LPPNPI.....	10

4. Direktorat Navigasi Penerbangan	13
C. Tinjauan Tentang Personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan (PLLP)	17
1. <i>ATC Checker</i>	22
2. <i>On The Job Training (OJTI)</i>	22
D. Tinjauan tentang Sertifikat Kompetensi, Lisensi Dan <i>Rating</i>	23
1. Sertifikat Kompetensi	24
2. Pengertian dan Syarat Penerbitan Lisensi	28
3. Pengertian, Jenis, dan Syarat Penerbitan <i>Rating</i>	31
4. Kewenangan Personil terhadap Lisensi dan <i>Rating</i>	33
5. Ketentuan Penerbitan Lisensi dan <i>Rating</i>	33
6. Pendidikan dan Pelatihan Personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan ..	34
BAB III METODE PENELITIAN	36
A. Lokasi Penelitian	36
B. Tipe Penelitian	36
C. Jenis dan Sumber Data	37
D. Teknik Pengumpulan Data	37
E. Analisis Data	38
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	39
A. Gambaran Umum tentang Lokasi Penelitian	39
B. Penyebab Personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan Tanpa Memiliki Sertifikat Kompetensi Di Perum LPPNPI Cabang Makassar <i>Air Traffic Service Center</i>	41

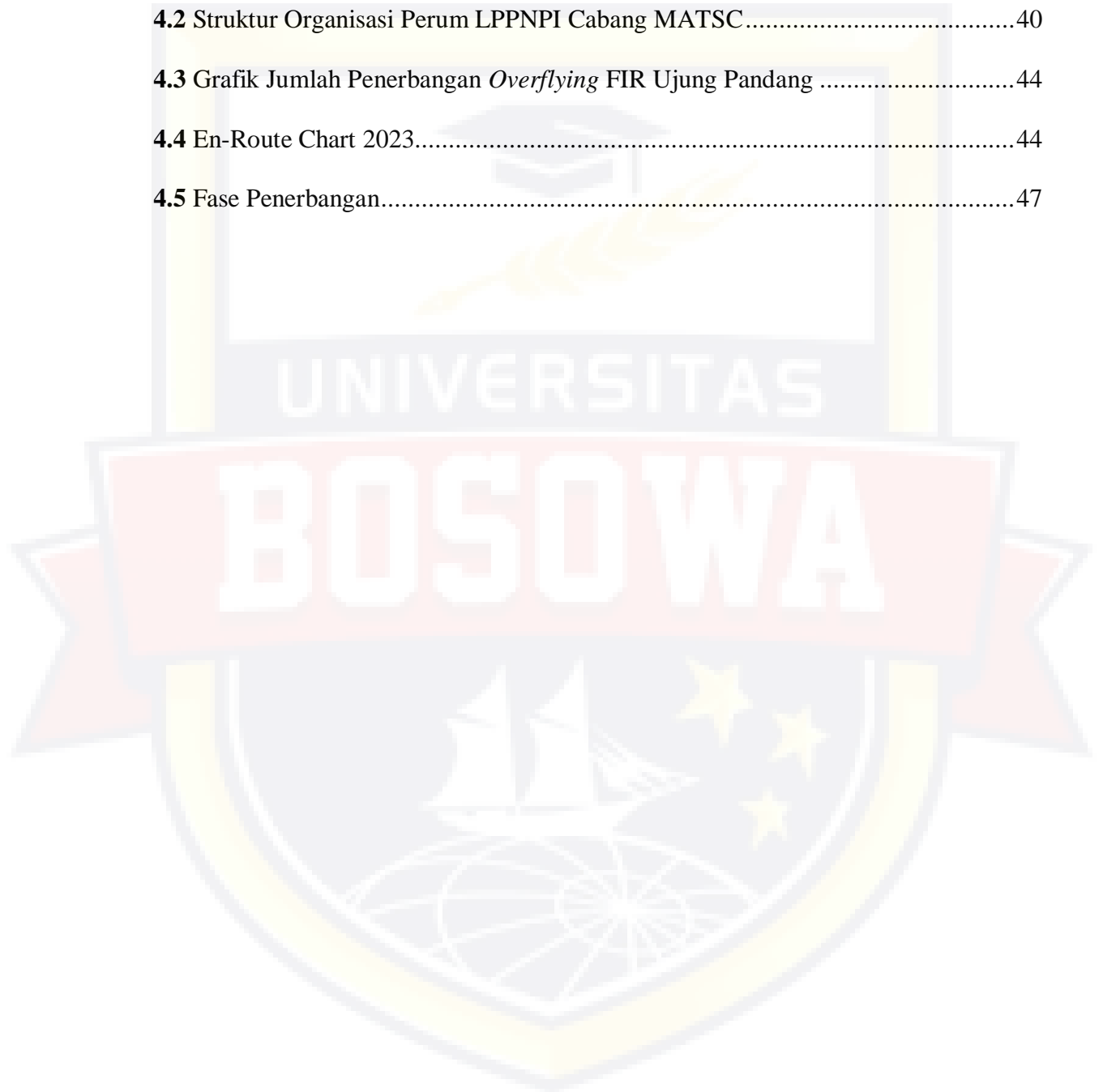
C. Pelaksanaan Tanggung Jawab Perum LPPNPI Cabang Makassar Terhadap
Personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan yang Belum Memiliki Sertifikat

Kompetensi.....	54
BAB V PENUTUP	62
A. Kesimpulan.....	62
B. Saran.....	63
DAFTAR PUSTAKA.....	64
LAMPIRAN	69



DAFTAR GAMBAR

4.1 Ruang Udara Indonesia	40
4.2 Struktur Organisasi Perum LPPNPI Cabang MATSC.....	40
4.3 Grafik Jumlah Penerbangan <i>Overflying</i> FIR Ujung Pandang	44
4.4 En-Route Chart 2023.....	44
4.5 Fase Penerbangan.....	47



DAFTAR SINGKATAN

ACC	<i>Area Control Center</i>
ACS	<i>Area Control Surveillance</i>
APP	<i>Unit Approach Control Unit</i>
APS	<i>Approach Control Surveillance</i>
ATC	<i>Air Traffic Controller</i>
ATS	<i>Air Traffic Service</i>
DNP	Direktorat Navigasi Penerbangan
FIR	<i>Flight Information Region</i>
ICAO	<i>International Civil Aviation Organization</i>
LPPNPI	Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia
MATSC	<i>Makassar Air Traffic Service Center</i>
OJT	<i>On the Job Training</i>
PERUM	Perusahaan Umum
PKPS	Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil
PLL	Pemandu Lalu Lintas Penerbangan

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Salah satu moda transportasi favorit masyarakat Indonesia adalah transportasi udara. Keberadaan transportasi udara tak lepas dari beberapa keuntungan di antaranya transportasi udara dapat menjangkau tempat-tempat yang tidak dapat ditempuh dengan moda darat atau laut, di samping mampu bergerak lebih cepat dan mempunyai lintasan yang lurus, serta praktis bebas hambatan.¹ Menurut Undang – Undang (UU) Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Tujuan diselenggarakannya penerbangan dimuat dalam Pasal 3, antara lain mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktik persaingan usaha yang tidak sehat, memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional, membina jiwa kedirgantaraan,

¹ Baiq Setiani, *Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara*, September 2015, hlm. 104

menjunjung kedaulatan negara, menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industri angkutan udara nasional, menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional, memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara, meningkatkan ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antarbangsa.

Keselamatan merupakan prioritas utama dalam dunia penerbangan, tidak ada kompromi dan toleransi. Pemerintah berkomitmen bahwa “*Safety is Number One*” sesuai dengan UU Nomor 1 Tahun 1992.² Untuk mencapai tujuan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat dan aman sampai tujuan, maka dibentuk lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 77 tahun 2012 tentang Perusahaan Umum (Perum) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) sebagai lembaga yang memberikan pelayanan navigasi penerbangan yang berbentuk perusahaan umum. Salah satu cabang utama dari Perum LPPNPI adalah *Makassar Air Traffic Service Center (MATSC)* yang bisa dikatakan MATSC adalah pengawal wilayah udara Timur Indonesia³ yaitu dengan luas wilayah kendali 4,946,543 km².⁴ Selain melayani pesawat yang akan *take-off* dan *landing*, MATSC juga berfungsi sebagai penyedia layanan pemandu lalu lintas udara di wilayah Ujung Pandang FIR, meliputi dua per tiga wilayah udara Indonesia, untuk penerbangan *en-route* diatas *flight level* atau ketinggian jelajah FL 240 *feet* (24.000 kaki) baik domestik maupun internasional.

² A. Adang Supriyadi, *Airmanship*, Jakarta, PT Gramedia Pustaka Mandiri, 2019, hlm 126

³ <https://dephub.go.id/post/read/matsc-pengawal-wilayah-udara-timur-indonesia-7809>

⁴ <https://airnavindonesia.co.id/air/space>

Untuk memberikan pelayanan navigasi penerbangan, terdapat personil yang mengatur lalu lintas penerbangan yang biasa disebut dengan Pemandu Lalu Lintas Penerbangan (PLLP) / *Air Traffic Controller* (ATC). Petugas Pemandu Lalu Lintas Penerbangan adalah petugas yang mengatur pergerakan pesawat yang terbang atau yang berada di daerah pergerakan di bandara seperti *apron* (tempat parkir pesawat) dan *taxiway* (tempat peralihan dari *runway* ke *apron* atau sebaliknya).⁵

Personil pemandu lalu lintas penerbangan diwajibkan memiliki sertifikat kompetensi yang sah sebagaimana diatur dalam UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang merujuk pada ketentuan teknis dan operasional Organisasi Penerbangan Sipil Internasional / *International Civil Aviation Organization* (ICAO) yang merupakan hasil dari Konvensi Chicago 1944, serta peraturan teknis lainnya. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 14 Tahun 2019 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 69 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 69*) Tentang Lisensi, Rating, Pelatihan, dan Kecakapan Personil Navigasi Penerbangan Sub bagian 69.025, pemegang lisensi harus mempertahankan kompetensi, *rating*, dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara.⁶ Sebagai regulator, juga bertugas menerbitkan berbagai aturan, melaksanakan sertifikasi dan pengurusan guna

⁵ Susanti, 2013, *Analisis Kebutuhan Personil Air Traffic Controller (ATC) Di Pusat Pengendalian Lalu Lintas Penerbangan Makassar*, Volume 25 Nomor 2, hlm. 119

⁶ *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 1 Tahun 2014*, PKPS Bagian 69, Sub Bab 69.025.

menjamin terselenggaranya transportasi udara yang memenuhi standar keselamatan penerbangan.⁷

Di Perum LPPNPI Cabang MATSC terjadi pelanggaran yaitu personil pemandu lalu lintas penerbangan belum memiliki sertifikat kompetensi untuk bertugas di Unit yang ditempatinya. Personil pemandu lalu lintas penerbangan yang hanya memiliki sertifikat kompetensi *Approach Control Unit (APP)* melanggar peraturan dengan memandu di *Area Control Center (ACC)*. Dimana untuk memberikan pelayanan pemanduan di Unit ACC, personil wajib memiliki sertifikat kompetensi *Area Control Surveillance*. Personil yang memiliki kompetensi *Approach control surveillance* hanya bertugas mengatur urutan kedatangan dan keberangkatan pesawat ke dan dari area terminal bandara, sedangkan untuk kompetensi *Area Control Surveillance* bertanggungjawab pada pemisahan pesawat yang aman dan efisien saat sedang dalam perjalanan. Hal tersebut disebabkan karena kurangnya Sumber Daya Manusia (SDM) atau personil yang bertugas di Unit ACC, sehingga dilakukan pemenuhan personil dengan melakukan penambahan personil dari unit APP. Dugaan pelanggaran ini melibatkan Direktorat Navigasi Penerbangan (DNP) sebagai pihak yang melakukan pengawasan dan akan memberikan sanksi di bidang navigasi penerbangan bila terbukti adanya pelanggaran. Selain itu juga melakukan tindakan lebih lanjut untuk personil yang belum memiliki sertifikat kompetensi *Area Control Surveillance*. Apabila peringatan tidak dilakukan, maka akan dikenakan sanksi denda tertentu dengan nominal yang telah ditentukan sesuai dengan

⁷ Hasim, Purba, 2010, *Hukum Penerbangan dan Tanggung Jawab Produsen Pesawat Udara*, Pustaka Bangsa Press, Medan, hlm. 128

peraturan. Dugaan pelanggaran tidak dapat dibiarkan, hal ini dapat menimbulkan risiko yang dapat mengancam keselamatan penerbangan dikarenakan kompetensi yang dimiliki oleh personil tersebut berbeda dengan tugas yang dilaksanakan. Segala bentuk kelalaian harus diminimalisir baik dari segi manajemen, *human error*, maupun dari segi alat atau mesin yang digunakan.⁸ Setiap pelanggaran terdapat sanksi yang diberikan sesuai dengan tingkat pelanggaran yang terjadi.⁹

Dengan paparan di atas, penulis bermaksud melakukan penelitian dengan judul “Tanggung Jawab Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia Cabang Makassar *Air Traffic Service Center* terhadap Personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan yang Belum Memiliki Sertifikat Kompetensi”.

B. Rumusan Masalah

1. Mengapa personil pemandu lalu lintas penerbangan dapat memandu lalu lintas penerbangan tanpa memiliki sertifikat kompetensi di Perum LPPNPI Cabang Makassar *Air Traffic Service Center*?
2. Bagaimana pelaksanaan tanggung jawab Perum LPPNPI Cabang Makassar *Air Traffic Service Center* terhadap personil yang memandu lalu lintas penerbangan tanpa memiliki sertifikat kompetensi?

C. Tujuan penelitian

1. Untuk mengetahui penyebab personil pemandu lalu lintas penerbangan belum memiliki sertifikat kompetensi dalam pemberian pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan.

⁸ Lalu Muhammad Saleh, *Man Behind The Scene Aviation Safety*, Januari, 2018, hlm. 205

⁹ Hasil pra penelitian, Oktober 2022, Di Perum LPPNPI Cabang Makassar

2. Untuk mengetahui pelaksanaan tanggung jawab Perum LPPNPI Cabang MATSC terhadap personil pemandu lalu lintas penerbangan.

D. Kegunaan Penelitian

1. Penelitian ini diharapkan dapat mengembangkan pengetahuan dalam mata kuliah dengan substansi ilmu hukum yang berkaitan dengan hukum udara nasional serta internasional.
2. Bagi peneliti selanjutnya penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan teori berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan terhadap terjadinya pelanggaran, serta faktor penyebab pelanggaran berkaitan kepemilikan sertifikat kompetensi.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Teori Tentang Tanggung Jawab

Tanggung jawab menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya).¹⁰ W.J.S Poer Wadarminta memberi pengertian kata tanggungjawab, “keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau ada sesuatu hal boleh dituntut, dipermasalahkan, diperkarakan, dan sebagainya). Dengan demikian tanggung jawab berarti, orang harus menanggung untuk menjawab terhadap segala perbuatan atau segala yang menjadi kewajiban dan dibawah pengawasannya beserta segala akibatnya.¹¹

Menurut Hukum Perdata dasar pertanggungjawaban dibagi menjadi dua macam, yaitu kesalahan dan resiko. Tanggungjawab hukum sendiri muncul apabila salah satu pihak melakukan kesalahan, dan kesalahan tersebut diakibatkan oleh wanprestasi maupun perbuatan melawan hukum.¹² Hans Kelsen menyatakan bahwa tanggung jawab hukum yaitu “seseorang bertanggung jawab secara hukum atas suatu perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum, subyek berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi dalam hal perbuatan yang bertentangan.¹³ Konsep tanggung jawab hukum berhubungan

¹⁰ Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), <https://kbbi.web.id>, Kamus Versi Online

¹¹ Husni Syawali, *Etika Dan Tanggung Jawab Profesi*. Bandung, Tjempaka Offset. Hlm. 59

¹² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2010, hlm. 503

¹³ Hans Kelsen (a) , 2007, sebagaimana diterjemahkan oleh Somardi, *General Theory Of law and State , Teori Umum Hukum dan Negara, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik*, BEE Media Indonesia, Jakarta, hlm. 81

dengan konsep kewajiban hukum, bahwa seseorang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu atau bahwa dia memikul tanggung jawab hukum berarti bahwa dia bertanggung jawab atas suatu sanksi bila perbuatannya bertentangan.¹⁴

B. Tinjauan Teori Tentang Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggaraan Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia

1. Pengertian Perusahaan Umum

Perusahaan Umum (Perum) adalah perusahaan negara yang didirikan dengan tujuan untuk melayani kepentingan umum dan memperoleh keuntungan. Perusahaan ini berstatus badan hukum dan modal usaha yang digunakan seluruhnya milik negara.¹⁵ Berdasarkan Pasal 1 Angka 4 UU Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Perusahaan umum yang selanjutnya disebut Perum, adalah BUMN yang seluruh modalnya dimiliki negara dan tidak terbagi atas saham, yang bertujuan untuk kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan sekaligus mengejar keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan. Maksud dan tujuan badan usaha umum (Perum) adalah menyelenggarakan usaha yang bertujuan untuk kemanfaatan umum berupa penyedia barang dan jasa berkualitas dengan harga yang dapat dijangkau masyarakat menurut prinsip pengelolaan badan usaha yang sehat. Sifat usaha Perum lebih menitikberatkan pada pelayanan umum baik pelayanan maupun penyediaan barang dan jasa.¹⁶

¹⁴ Titik Triwulan dan Shinta, *Perlindungan Hukum Bagi Pasien*, Prestasi Pustaka, Jakarta, 2010, hlm. 48

¹⁵ Hadion Wijoyo, dkk., *Pengantar bisnis*, Insan Cendekia Mandiri, Sumatra Barat, 2021, hlm. 26

¹⁶ Elsi Kartika dan Advendi Simanunsong, *Hukum dalam Ekonomi*, Edisi 2, 2008, hlm. 82

2. Pengertian Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia

Perusahaan Umum (Perum) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) atau dikenal dengan Airnav Indonesia merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) merupakan salah satu pihak yang memegang peranan penting dalam pengaturan lalu lintas penerbangan untuk keamanan dan keselamatan penerbangan adalah yang didirikan tanggal 13 September 2012. Perum LPPNPI berdiri sesuai dengan amanat UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sebagai lembaga yang bertugas menyediakan pelayanan navigasi penerbangan. Perum LPPNPI mengelola seluruh ruang udara Indonesia yang dibagi menjadi 2 (dua) *Flight Information Region* (FIR), yaitu Jakarta FIR dan Ujung Pandang FIR.¹⁷ Berbagai peraturan di sektor penerbangan telah diterbitkan pemerintah sebagai upaya agar Indonesia dapat menjadi kategori satu dalam hal keselamatan penerbangan. Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 77 Tahun 2012 tentang Perusahaan Umum (Perum) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) sebagai suatu bukti keseriusan pemerintah untuk meningkatkan keselamatan penerbangan di Indonesia.¹⁸ Didirikannya Perum LPPNPI untuk menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan nasional. Perum LPPNPI yang disebut Perum adalah badan usaha yang menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan di Indonesia serta tidak berorientasi mencari keuntungan, berbentuk Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang seluruh modalnya dimiliki negara berupa kekayaan negara yang

¹⁷ Aflah dan Zulfi Chairi, *Tanggung Jawab Air Navigation Dalam Pelayanan Lalu Lintas Udara Untuk Keselamatan Penerbangan*, 2017, hlm. 10

¹⁸ A. Adang Supriyadi, *op.cit.*, hlm. 6

dipisahkan dan tidak terbagi atas saham sesuai UU Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara.

Berdasarkan PP Nomor 77 Tahun 2012 maksud dan tujuan pendirian Perum LPPNPI ialah melaksanakan penyediaan jasa pelayanan navigasi penerbangan sesuai dengan standar yang berlaku untuk mencapai efisiensi dan efektivitas penerbangan dalam lingkup nasional dan internasional. Sebagai Badan Usaha, tolak ukur kinerja Perum LPPNPI dilihat dari segi *safety* terdiri atas banyak unsur seperti Sumber Daya Manusia (SDM), peralatan, prosedur dan lain sebagainya yang semuanya harus mengikuti perkembangan dan standar yang diatur secara ketat seperti yang tercantum didalam *Civil Aviation Safety Regulations (CASR)*.¹⁹

Perum LPPNPI juga memiliki misi yaitu "Menyediakan layanan navigasi penerbangan yang mengutamakan keselamatan, efisiensi penerbangan dan ramah lingkungan demi memenuhi ekspektasi pengguna jasa".²⁰

3. Tugas dan Fungsi Perum LPPNPI

Perum LPPNPI memiliki tugas dan fungsi menyelenggarakan dan memberikan pelayanan navigasi penerbangan sesuai dengan tata cara dan prosedur yang diatur dengan Peraturan Menteri Teknis. Disebutkan dalam UU Nomor 1 Tahun 2009 bahwa Penyedia jasa penerbangan dan organisasi yang menyelenggarakan kegiatan di bidang penerbangan wajib: (a) mempekerjakan personil penerbangan yang memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 389; (b) menyusun program pelatihan di

¹⁹ Airnav Indonesia, *Sejarah Perum LPPNPI*, <https://airnavindonesia.co.id/sejarah-lppnpi>

²⁰ Airnav Indonesia, *Visi Misi*, <https://airnavindonesia.co.id/visi-misi>

bidang penerbangan untuk mempertahankan dan meningkatkan kompetensi personil penerbangan yang dipekerjakannya.

Kewajiban lebih lanjut Perum LPPNPI sebagai penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan juga termuat dalam PM Nomor 43 Tahun 2020 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 172 tentang Penyelenggara Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan pada Pasal 6 antara lain:

- (1) Penyelenggara Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan wajib memiliki sertifikat penyelenggara pelayanan lalu lintas penerbangan yang disahkan oleh Direktur Jenderal.
- (2) Untuk memperoleh sertifikat penyelenggara pelayanan lalu lintas penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Penyelenggara Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan mengajukan permohonan secara tertulis kepada Direktur.

Selain itu lebih lanjut kewajiban Perum LPPNPI terdapat pada Pasal 9 sebagai berikut:

- a. melaksanakan pelayanan lalu lintas penerbangan sesuai dengan sertifikat yang dimiliki;
- b. menyusun dan melaksanakan program pendidikan dan pelatihan personil;
- c. menyusun dan memelihara dokumen manual operasi sehingga selalu dalam keadaan terkini sesuai dengan perkembangan teknologi dan peraturan terkini;
- d. melaksanakan pelayanan lalu lintas penerbangan sesuai dengan prosedur yang tercantum pada Manual Operasi dan SOP;
- e. mempertahankan alamat kantor sebagaimana tercantum pada sertifikat;

- f. melaporkan apabila terdapat perubahan alamat kantor;
- g. menyampaikan informasi kepada unit pelayanan informasi aeronautika mengenai pelayanan lalu lintas penerbangan yang diselenggarakan sekurang-kurangnya ruang udara yang dilayani, jam operasi dan fasilitas yang dimiliki serta apabila terdapat perubahan atau gangguan pelayanan guna publikasi informasi aeronautika.
- h. melaksanakan ketentuan dalam Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 tentang Pemberitahuan dan Pelaporan Kecelakaan dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil serta Prosedur Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil.
- i. melakukan pengawasan internal untuk menjaga kualitas atau mutu pelayanan lalu lintas penerbangan sekurang-kurangnya 1 (satu) kali dalam dua tahun dan melaporkan hasilnya kepada Direktur Jenderal.

Tanggung jawab Perum LPPNPI sebagai pihak Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan untuk menjaga keamanan penerbangan, juga diatur dalam Lampiran Peraturan Menteri Nomor PM 127 Tahun 2015, sebagai berikut:²¹

1. Menyusun, melaksanakan, mengembangkan dan mempertahankan efektifitas Program Keamanan Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan di setiap bandar udara dengan berpedoman kepada program keamanan penerbangan nasional dan disahkan oleh Direktur Jenderal.

²¹ Lampiran PM Nomor 127 Tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional

2. Melakukan evaluasi secara periodik terhadap Program Keamanan Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan dan melakukan perubahan (amandemen) bila diperlukan.
3. Menetapkan organisasi, atau menunjuk pejabat/personil yang bertanggung jawab untuk mengkoordinasikan pelaksanaan Program Keamanan Pelayanan Navigasi Penerbangan.
4. Menyediakan sumber daya dan fasilitas keamanan sesuai dengan kebutuhan.
5. Melakukan pengawasan keamanan penerbangan internal dan menjamin pelaksanaan tindakan perbaikan dari hasil pengawasan.
6. Program Keamanan Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan sebagaimana dimaksud, paling sedikit memuat tentang hal-hal:
 - (a) tujuan program;
 - (b) tanggung jawab pelaksana program;
 - (c) pengorganisasian fungsi dan tanggung jawab;
 - (d) langkah-langkah pengamanan yang meliputi, perlindungan fasilitas navigasi, pengendalian jalan masuk fasilitas navigasi, personil keamanan penerbangan, pengamanan teknologi informasi dan komunikasi (*cyber security*), *contingency plan*, koordinasi antar instansi, kontribusi *air traffic management* untuk melindungi dari tindakan melawan hukum, prosedur *emergency* saat bencana alam dan *air space management for ATM security*, pelatihan personil, dan pembiayaan keamanan penerbangan.

4. Direktorat Navigasi Penerbangan

Direktorat Navigasi Penerbangan (DNP) merupakan unit kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang membidangi navigasi penerbangan. Sedangkan pengertian dari navigasi penerbangan menurut UU Nomor 1 Tahun 2009 adalah proses mengarahkan gerak pesawat udara dari satu titik ke titik yang lain dengan selamat dan lancar untuk menghindari bahaya dan/atau rintangan penerbangan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan Pasal 507, Direktorat Navigasi Penerbangan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang navigasi penerbangan. Pada Pasal 508 tercantum fungsi Direktorat Navigasi Penerbangan antara lain:

- a. penyiapan perumusan kebijakan di bidang standardisasi dan prosedur navigasi penerbangan, operasi navigasi penerbangan, teknik navigasi penerbangan, personil navigasi penerbangan, pengawasan dan data keselamatan navigasi penerbangan;
- b. penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang standardisasi dan prosedur navigasi penerbangan, operasi navigasi penerbangan, teknik navigasi penerbangan, personil navigasi penerbangan, pengawasan dan data keselamatan navigasi penerbangan;
- c. penyiapan penyusunan, norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang standardisasi dan prosedur navigasi penerbangan, operasi navigasi

penerbangan, teknik navigasi penerbangan, personil navigasi penerbangan dan pengawasan dan data keselamatan navigasi penerbangan;

- d. penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang standardisasi dan prosedur navigasi penerbangan, operasi navigasi penerbangan, teknik navigasi penerbangan, personil navigasi penerbangan dan, pengawasan dan data keselamatan navigasi penerbangan;
- e. penyiapan pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang standardisasi dan prosedur navigasi penerbangan, operasi navigasi penerbangan, teknik navigasi penerbangan, personil navigasi penerbangan serta, pengawasan dan data keselamatan navigasi penerbangan; dan
- f. penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian dan rumah tangga Direktorat yang meliputi perencanaan, pengelolaan sistem teknologi informatika, dokumen teknis, pembinaan dan program pengembangan personil inspektur navigasi penerbangan dan penyiapan bahan pelaporan, serta administrasi Penerimaan Negara Bukan Pajak.

Apabila penyelenggara pelayanan lalu lintas penerbangan tidak memenuhi kewajiban yang tercantum pada Peraturan Menteri Nomor 43 Tahun 2020 Pasal 10 akan dikenakan sanksi administratif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Tujuan pengenaan sanksi administratif tercantum pada Pasal 2 yaitu untuk:

- a. meningkatkan kesadaran dan ketaatan operator dan personil penerbangan terhadap peraturan perundang-undangan; dan
- b. menumbuhkan budaya keselamatan penerbangan.

Menurut PKPS Bagian 69, Pemegang Lisensi dan/atau *Rating* Personil Navigasi Penerbangan yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada Sub Bagian 69.130 dikenakan sanksi administratif berupa:

- a. Peringatan: diberikan surat peringatan pertama, kedua, dan ketiga masing-masing 30 hari. Apabila peringatan tidak diindahkan, dilanjutkan dengan pembekuan lisensi untuk jangka waktu 3 (tiga) bulan.
- b. Pembekuan lisensi dan/atau *rating*: apabila pembekuan lisensi dan/atau *rating* habis jangka waktunya dan tidak ada usaha perbaikan maka lisensi dan/atau *rating* dicabut.
- c. Pencabutan lisensi dan/atau *rating*: personil navigasi penerbangan yang lisensinya telah dicabut, tidak mengajukan permohonan penerbitan lisensi personil navigasi penerbangan kembali.
- d. Denda administrasi diatur dalam Peraturan Menteri Nomor 78 Tahun 2017 tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan, Pasal 14 berupa:
 - (1) Besaran denda ditentukan dalam satuan denda administratif (*penalty unit/PU*), tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri. Besaran *penalty unit* tersebut adalah 3.001 – 10.000 unit.
 - (2) Satuan denda administratif (*penalty unit/PU*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) nilainya sebesar Rp100.000- (seratus ribu rupiah).

Jenis Pelanggaran sebagaimana yang dimaksud diatas antara lain:

- a. Personil pemandu lalu lintas penerbangan yang tidak melaksanakan pekerjaan sesuai dengan ketentuan di bidang lisensi dan rating yang dimilikinya;
- b. Personil pemandu lalu lintas penerbangan yang dengan sengaja tidak mempertahankan dan meningkatkan kecakapan serta kompetensi yang dimilikinya;
- c. Personil pemandu lalu lintas penerbangan yang tidak melaksanakan pengujian kesehatan secara berkala sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- d. Personil pemandu lalu lintas penerbangan yang tidak mematuhi atau memenuhi peraturan keselamatan penerbangan;
- e. Personil pemandu lalu lintas penerbangan yang tidak membawa buku lisensi sewaktu bekerja dan tidak dapat menunjukkan kepada inspektur atau petugas yang ditunjuk Direktur jika diminta;
- f. Personil pemandu lalu lintas penerbangan yang tidak memiliki Personal log book dan tidak sesuai dengan kondisi terkini.

C. Tinjauan teori tentang Personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan

Semua aktivitas pesawat di dalam area pergerakan diharuskan mendapat izin terlebih dahulu melalui Pemandu Lalu Lintas Penerbangan, yang nantinya akan memberikan informasi, instruksi, *clearance*/izin kepada pilot, sehingga tercapai tujuan keselamatan penerbangan, semua komunikasi itu dilakukan dengan peralatan yang sesuai dan memenuhi aturan.²² Menurut PM Nomor 78 Tahun 2017 yang dimaksud dengan Personil Penerbangan adalah personil yang berlisensi atau bersertifikat yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang penerbangan.

²² Pepen Pendi, *Kupas Tuntas Penerbangan*, Deepublish, Sleman, November 2016, hlm. 55

Sedangkan Pemandu Lalu Lintas Penerbangan atau yang disebut *Air Traffic Controller* adalah profesi yang memberikan layanan pengaturan lalu lintas di udara terutama pesawat udara untuk mencegah antar pesawat terlalu dekat satu sama lain, mencegah tabrakan antar pesawat udara dan pesawat udara dengan rintangan yang ada di sekitarnya selama beroperasi.²³ Menurut Achmad Moegandi (1993:10), pemandu lalu lintas penerbangan adalah petugas lalu lintas udara yang memberikan pelayanan bagi pengendalian keselamatan, keteraturan, dan kelancaran lalu lintas udara.

Seorang pemandu lalu lintas penerbangan harus mampu membayangkan arus lalu lintas udara dan pergerakan pesawat yang berada di bawah tanggung jawabnya seperti pada keadaan nyata, mampu memahami dan mengikuti prosedur yang ada, serta harus dapat mengatakan sesuatu dengan bahasa dan suara yang jelas.²⁴ Semakin tingginya frekuensi penerbangan yang melintasi ataupun mendarat di bandara saat ini, maka tugas dan tanggung jawab pelayanan operasi lalu lintas penerbangan menjadi semakin berat. Oleh karena itu, kualitas dan kehandalan perangkat kerja dan SDM yang ada dibelakangnya harus benar-benar prima untuk mencapai keselamatan penerbangan. Keamanan dan keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi untuk mewujudkan penerbangan dilaksanakan secara aman dan selamat sesuai dengan rencana penerbangan.²⁵

Sedikit kesalahan dari Pemandu Lalu Lintas Penerbangan dalam pengaturan lalu lintas penerbangan dapat menyebabkan akibat yang fatal yaitu terjadinya

²³ Primadi Candra Susanto, dkk., *Peranan Air Traffic Control untuk Keselamatan Penerbangan di Indonesia*, AVIASI Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan, Vol. 17 No.1, edisi Februari 2020, hlm. 6

²⁴ Ken M.R. dan Ni Wayan Sukmawati P., Hubungan Antara Fatigue Dengan *Safety Performances* Pada Pekerja ATC (*Air Traffic Controller*), [Vol 6, No 4](#), 2019, hlm. 2

²⁵ PP Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keselamatan dan Keamanan Penerbangan Pasal 1 Angka 1

kecelakaan. Tugas Pemandu Lalu Lintas Penerbangan secara umum bertugas untuk mengatur pergerakan lalu lintas pesawat, Pemandu Lalu Lintas Penerbangan merupakan rekan terdekat penerbang.²⁶ Selain wilayah kendali yang begitu luas, seorang personil pemandu lalu lintas penerbangan juga dituntut untuk dapat menjalankan peraturan yang disediakan sesuai dengan tujuan pelayanan lalu-lintas udara.²⁷

Sumber hukum udara menurut Dedericks-Verschoor dalam bukunya *an introduction to air law*, hukum udara nasional merupakan turunan atau salinan dari hukum udara internasional yang disesuaikan dengan situasi dan kondisi nasional masing-masing negara.²⁸ ICAO didirikan sebagai legislator internasional dalam rangka memberikan kerangka umum internasional untuk layanan navigasi udara. Perangkat tatanan peraturan ICAO terdiri dari beberapa ketentuan: pertama adalah konstitusi ICAO atau sumber hukum yang utama yaitu Konvensi Chicago 1944, kedua adalah peraturan-peraturan yang bersifat tambahan yang disebut Annexes yang pada umumnya terdiri atas “*standards*” dan “*recommended practices*”, ketiga adalah peraturan yang merupakan pedoman bersifat teknis diluar *standards* dan *recommendation*, namun dianjurkan diikuti *standards* dan *recommendation*, namun dianjurkan diikuti dalam menerapkan ketentuan-ketentuan dalam Annex (*Attachment* pada Annex), keempat adalah *procedures of Air Navigation Service Operation of Aircraft (PANS-OPS)*, yaitu ketentuan-ketentuan yang sesungguhnya mempunyai karakteristik suatu Annex, tetapi

²⁶ Primadi Candra Susanto, dkk., op.cit., hlm. 2

²⁷ *Ibid.* hlm. 5

²⁸ E. Saefullah Wiradipradja, *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, P.T. Alumni, 2014, hlm. 86

karena keadaan-keadaan tertentu tidak bisa dimasukkan dalam Annex.²⁹ Indonesia sendiri telah menjadi negara anggota *International Civil Aviation Organization* (ICAO) sejak April 1950 dan telah diratifikasi dalam UU Nomor 15 Tahun 1992 dengan UU Nomor 1 Tahun 2009 yang mengacu pada Konvensi Chicago 1944.³⁰

Regulasi menyangkut keselamatan penerbangan sipil yang digunakan Indonesia adalah Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil atau yang juga dikenal sebagai *Civil Aviation Safety Regulation* (CASR). Sebagian besar dari peraturan yang tercantum pada CASR merupakan adopsi dari *Federal Airworthiness Regulation* (FAR) milik Amerika Serikat.³¹ Mengenai pertanggungjawaban dan juga bentuk dari pertanggungjawaban diserahkan kepada negara masing-masing, karena belum hukum internasional yang mengatur secara jelas mengenai bentuk pertanggungjawaban dari pihak pemandu lalu lintas penerbangan.³²

Menurut Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 Pasal 278 disebutkan bahwa pelayanan lalu lintas penerbangan mempunyai tujuan antara lain:

1. Mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara di udara.
2. Mencegah terjadinya tabrakan antar pesawat udara atau pesawat udara dengan halangan (*obstacle*) di daerah manuver (*manoeuvring area*).
3. Memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan

²⁹ Adi Kusumaningrum, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Perkembangan Angkutan Udara Internasional*, Tim UB Press, Desember 2018, hlm. 68

³⁰ Regi Akbar Ramadhan, *Nantikan Indonesia di Udara Natuna*, Guepedia, Agustus 2021, hlm. 5

³¹ Godfried S, 2011, *Kualitas Keselamatan Penerbangan Indonesia*, INDEPT, Vol. 1, No. 1, hlm.4

³² Benaya, dkk., *Analisis Yuridis Pertanggungjawaban ATC dan Maskapai Penerbangan Atas Kecelakaan Pesawat Kepada Penumpang*, Vol.10, No.2 2021, hlm.320

4. Memberikan petunjuk dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan, dan
5. Memberikan notifikasi kepada organisasi terkait untuk bantuan pencarian dan pertolongan (*search and rescue*)

Pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2020 (PKPS 172) tentang Penyelenggara Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan, Pasal 4 memuat penyelenggaraan pelayanan lalu lintas penerbangan yang terdiri atas:

- a. pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan
- b. pelayanan informasi penerbangan
- c. pelayanan sarana lalu lintas penerbangan
- d. pelayanan kesiagaan.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 151 Tahun 2016 tentang Standar Teknis dan Operasi Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan, pelaksanaan tugas sebagai Pemandu Lalu Lintas Udara /*Air Traffic Controller* terbagi menjadi 3 bagian yaitu;

- a). *Aerodrome Control Tower* (TWR) adalah sebuah unit yang memberikan pelayanan pengaturan pesawat di bandara dan di sekitarnya. *Aerodrome* adalah sebuah area didarat atau di atas air (termasuk semua bangunan, instalasi, dan peralatan) yang digunakan untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat dipermukaan.

b). *Approach Control Unit (APP)* adalah sebuah unit yang memberikan pelayanan pengaturan pesawat yang datang di, atau berangkat dari satu bandara atau lebih.

c). *Area Control Center (ACC)* adalah sebuah unit yang memberikan pelayanan pengaturan lalu lintas penerbangan didalam suatu area yang menjadi tanggung jawabnya.

Untuk mendapatkan lisensi atau sertifikat kompetensi, personil pemandu lalu lintas penerbangan harus mengikuti pelatihan dan pendidikan di instansi pendidikan yang diakui oleh Direktorat Navigasi Penerbangan.

Pemandu Lalu Lintas Penerbangan dalam mengemban tugasnya diawasi oleh Direktorat Navigasi Penerbangan (DNP) sebagai regulator. Dalam hal ini, Direktur Jenderal bertugas dalam penerbitan, perpanjangan, pembekuan, dan pencabutan Lisensi *Rating* Personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan. Namun halnya karena keterbatasan, Dirjen Navigasi Penerbangan memberikan wewenang dan tanggung jawabnya kepada personil di Perum LPPNPI sebagai *ATC Checker*.

1. *ATC Checker*

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 166 tahun 2020 tentang Penetapan Standar Teknis dan Operasi Bagian 69-01 (*Manual Of Standard Part 69-01*) Lisensi, *Rating*, Pelatihan dan Kecakapan Personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan, *ATC Checker* adalah personil pemandu lalu lintas penerbangan yang ditunjuk dan diberi wewenang oleh Direktur atas nama Direktur Jenderal untuk memeriksa kelengkapan administrasi permohonan penerbitan/perpanjangan *rating*, melaksanakan pengujian *rating*,

memproses hasil ujian dan membuat laporan hasil ujian *rating* kepada Direktur Jenderal.

2. *On the Job Training Instructor (OJTI)*

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

- a. Memiliki Valid ATC *license* dan *Rating*.
- b. Mempunyai pengalaman 2 tahun dalam operational ATS.³³

Setelah peserta mengikuti Pendidikan dan Pelatihan (Diklat) OJTI diharapkan dapat mengetahui, menjelaskan dan membuat perencanaan dan mempraktekan pengajaran kepada personil/peserta OJT /Taruna.³⁴

Menurut KP 166 Tahun 2020 yang dimaksud dengan *On the Job Training Instructor (OJTI)* personil pemandu lalu lintas penerbangan adalah personil pemandu lalu lintas penerbangan yang memiliki lisensi dan *rating* yang sesuai serta ditunjuk oleh pimpinan unit setempat untuk melakukan pembinaan terhadap kegiatan *on the job training* yang dilakukan oleh peserta pelatihan kompetensi atau personil baru yang akan mengambil *rating*.

³³ Kurniaty Atmia, 2018, Peran ATC *Supervisor*, ATC *Checker* dan OJTI Dalam Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan di Bandara Mopah Merauke, Akademi Teknik dan Keselamatan Penerbangan Makassar hlm. 96

³⁴ *Ibid.* hlm. 97

D. Tinjauan tentang Sertifikat Kompetensi, Lisensi dan *Rating*

Sesuai UU Nomor 1 Tahun 2009 dalam menjalankan pekerjaannya, setiap personil di bidang penerbangan wajib memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi sesuai persyaratan yang ditetapkan untuk bidang pekerjaannya. Sertifikat kompetensi diberikan oleh penyelenggara pendidikan kepada peserta didik yang telah dinyatakan lulus pendidikan dan pelatihan.³⁵

1. Sertifikat Kompetensi

Sertifikat menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah tanda atau surat keterangan (pernyataan) tertulis atau tercetak dari orang yang berwenang yang dapat digunakan sebagai bukti kepemilikan atau suatu kejadian.

Sutrisno (2011:203) menjelaskan bahwa pengertian dari Kompetensi adalah suatu kemampuan yang dilandasi oleh ketrampilan dan pengetahuan yang didukung oleh sikap kerja serta penerapannya dalam melaksanakan tugas dan pekerjaan di tempat kerja mengacu pada persyaratan kerja yang ditetapkan. Kompetensi dalam organisasi publik maupun privat sangat diperlukan terutama untuk menjawab tuntutan organisasi, dimana adanya perubahan yang sangat cepat, perkembangan masalah yang sangat kompleks dan dinamis serta ketidakpastian masa depan dalam tatanan kehidupan masyarakat. Indikator variabel kompetensi karyawan menggunakan teori Gordon dalam Sutrisno (2011:204) terdiri dari: 1) pengetahuan (*knowledge*); 2) kemampuan/ keterampilan (*skill*), 3) pemahaman (*understanding*), 4) minat (*interest*), 5) nilai (*value*), 6) sikap (*attitude*). Peningkatan keselamatan penerbangan dapat dilakukan melalui pendekatan

³⁵ Juanda Siahaan, *Kompetensi Sdm Bidang Kebandarudaraan*, Volume 24 Nomor 6, Peneliti Bidang Transportasi Udara-Badan Litbang Perhubungan, Juni 2012, hlm. 557

teknologi dan regulasi, yaitu dengan teknologi penerbangan yang semakin canggih beserta regulasi yang semakin ketat. (Supriyadi, 2012).

Menurut UU Nomor 1 Tahun 2009 Pasal 390 disebutkan bahwa dalam menjalankan pekerjaannya, setiap personil di bidang penerbangan wajib memiliki sertifikat kompetensi atau lisensi sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan untuk bidang pekerjaannya. Pemegang lisensi harus mempertahankan kompetensi, *rating* dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal.³⁶

Menurut PKPS Bagian 69 tentang Lisensi, Rating, Pelatihan Dan Kecakapan Personil Navigasi Penerbangan, Kompetensi adalah suatu gabungan antara keterampilan, kepandaian/pengetahuan dan sikap yang disyaratkan untuk melakukan suatu tugas sesuai dengan standar yang telah ditentukan. Sedangkan untuk Sertifikat Kompetensi adalah tanda bukti seseorang telah memenuhi persyaratan pengetahuan, keahlian dan kualifikasi dibidangnya yang dikeluarkan oleh lembaga pelatihan yang telah mendapatkan persetujuan dari Direktur Jenderal.

Sertifikat kompetensi yang akan didapatkan setelah menjalankan pendidikan dan pelatihan yaitu sebagai berikut:

- a. Sertifikat kompetensi *Aerodrome Control Tower*
- b. Sertifikat kompetensi *Approach Control Procedural*
- c. Sertifikat kompetensi *Area Control Procedural*
- d. Sertifikat kompetensi *Approach Control Surveillance*; dan
- e. Sertifikat kompetensi *Area Control Surveillance*

³⁶ PKPS Bagian 69, sub-bab 69.025, hlm. 11

Persyaratan untuk mendapatkan sertifikat kompetensi bagi personil pemandu lalu lintas penerbangan terdapat pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2009 (PKPS 69) antara lain:

1. Lulus diklat bidang ATS
2. Usia pemegang sertifikat 21 - 65 tahun
3. Lulus ujian teori, praktek, kesehatan, dan *ICAO Language Proficiency*

Prosedur Pengajuan Permohonan:

1. Surat permohonan diajukan kepada Direktur Navigasi Penerbangan
2. Surat permohonan dilengkapi dengan:
 - a. Mengisi formulir
 - b. Foto copy ijazah pendidikan ATC
 - c. Surat keterangan memiliki kemampuan, ketrampilan dan pengalaman
 - d. Surat keterangan sehat jasmani dari Dokter pemerintah
 - e. Pas foto berwarna ukuran 25mm x 30mm sebanyak tiga lembar
 - f. Foto copy sertifikat *ICAO language proficiency*.

Penyelesaian Permohonan:

Pemberian sertifikat dilakukan selambatnya 14 (empat belas) hari kerja setelah pemohon dinyatakan lulus ujian.

Terdapat Ketentuan Kesehatan Jasmani yang tercantum pada PKPS Bagian 69 antara lain:

1. Pemohon dan pemegang lisensi personil navigasi penerbangan yang melaksanakan kegiatan operasional pelayanan navigasi penerbangan harus memiliki tanda bukti kesehatan yang masih berlaku.

2. Tanda bukti kesehatan untuk pemohon dan pemegang lisensi personil pemandu lalu lintas penerbangan berupa Sertifikat Kesehatan Kelas 3 (tiga).
3. Tanda bukti kesehatan untuk pemohon dan pemegang lisensi personil pemandu komunikasi penerbangan, *Air-Ground and Ground to Ground Radiotelephony* (AGGGR), teknik telekomunikasi penerbangan, pelayanan informasi aeronautika dan perancang prosedur penerbangan berupa Sertifikat Kesehatan Kelas 3 (tiga) atau Surat Keterangan Sehat.
4. Masa berlaku tanda bukti kesehatan terdiri atas:
 - a. Sertifikat Kesehatan Kelas 3 berlaku selama 24 (dua puluh empat) bulan hingga akhir bulan berjalan;
 - b. Surat Keterangan Sehat berlaku selama 12 (dua belas) bulan hingga akhir bulan berjalan;
 - c. bila telah melampaui usia 50 (lima puluh) tahun, masa berlaku Sertifikat Kesehatan kelas 3 (tiga) berkurang menjadi 12 (dua belas) bulan.
5. Masa berlaku tanda bukti kesehatan sebagaimana dimaksud angka 4 dapat berkurang bila ditemukan penurunan kondisi kesehatan.
6. Pengaturan mengenai Sertifikat Kesehatan berdasarkan Peraturan Menteri tersendiri yang mengatur mengenai Standar Kesehatan dan Sertifikasi Personil Penerbangan.

Sedangkan ketentuan terkait kemampuan berbahasa atau *ICAO Language Proficiency* untuk personil pemandu lalu lintas penerbangan antara lain:

1. Personil navigasi penerbangan wajib memiliki kemampuan berbahasa Inggris.

2. Personil pemandu lalu lintas penerbangan dan pemandu komunikasi penerbangan wajib memiliki sertifikat *ICAO Language Proficiency* paling rendah yaitu *operational level* (level 4) yang masih berlaku.
3. Personil pemandu lalu lintas penerbangan dan pemandu komunikasi penerbangan yang memiliki kompetensi berbahasa Inggris di bawah *Expert Level* (Level 6) harus dievaluasi dalam jangka waktu sebagai berikut:
 - a. *operational level* (level 4) harus dievaluasi paling sedikit 1 (satu) kali setiap 3 (tiga) tahun; dan
 - b. *extended level* (level 5) harus dievaluasi paling sedikit 1 (satu) kali setiap 6 (enam) tahun.

2. Pengertian dan Syarat Penerbitan Lisensi

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 1 tahun 2014, lisensi adalah surat izin yang diberikan kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan tertentu untuk melakukan pekerjaan dibidangnya dalam jangka waktu tertentu. Menurut dokumen *ICAO Annex 1* tentang *Personnel Licensing*, “*The expression “license” used throughout this Annex has the same meaning as the expressions “certificate of competency and license”, “license or certificate” and “license” used in the Convention.*” Ungkapan “lisensi” yang digunakan di seluruh lampiran ini memiliki arti yang sama dengan ungkapan “sertifikat kompetensi dan lisensi”, “lisensi atau sertifikat” dan “lisensi” yang digunakan dalam konvensi.

Persyaratan penerbitan lisensi personil pemandu lalu lintas penerbangan terdapat pada Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 69

tentang Lisensi, *Rating*, Pelatihan dan Kecakapan Personil Navigasi Penerbangan sebagai berikut:

- a. Memenuhi kriteria usia;
- b. Menunjukkan tingkat pengetahuan yang
- c. Memenuhi ketentuan pelaksanaan pelatihan kerja lapangan (*On the Job Training*); selama paling singkat 3 (tiga) bulan
- d. Memenuhi kriteria kesehatan; sehat jasmani ditunjukkan dengan sertifikat kesehatan kelas 3 (tiga) yang berlaku.
- e. Memiliki kemampuan berbahasa sesuai ketentuan *ICAO Language Proficiency* dengan memiliki sertifikat *ICAO Language Proficiency* paling rendah Level 4 yang masih berlaku.
- f. Memenuhi persyaratan administrasi dan lulus ujian

Kewajiban pemegang lisensi personil navigasi penerbangan tercantum pada PM Nomor 32 Tahun 2021 sebagai berikut:

- a. Mematuhi atau memenuhi peraturan keselamatan penerbangan;
- b. Melaksanakan pekerjaan sesuai dengan ketentuan di bidangnya, atau lisensi yang dimiliki;
- c. Mempertahankan dan meningkatkan kecakapan serta kompetensi yang dimiliki;
- d. Mempertahankan kesehatan sesuai dengan ketentuan;
- e. Mempertahankan validitas lisensi yang dimiliki dan dapat menunjukan kepada petugas yang berwenang jika diminta; dan
- f. Mengisi buku catatan pribadi sesuai ketentuan yang berlaku.

Buku catatan pribadi (*personal log book*) berisi sekurangnya:

1. Catatan pemanduan (*logbook*) adalah catatan yang harus diisi oleh seorang

Pemandu Lalu Lintas Penerbangan dalam setiap pelaksanaan tugas meliputi:

- a. waktu dan lama bertugas
- b. unit pelayanan lalu lintas penerbangan
- c. posisi kerja (*sector*)
- d. tipe *rating*

2. Catatan pelatihan meliputi:

- a. jenis pelatihan
- b. lembaga pelatihan
- c. jangka waktu pelatihan

3. Pengertian, Jenis, dan Syarat Penerbitan *Rating*

Rating merupakan batasan kewenangan dari seseorang pemegang lisensi pada suatu bidang pekerjaan sesuai dengan lisensi yang dimiliki. Menurut dokumen ICAO Annex 1 tentang *Personnel Licensing*, *rating* adalah “An authorization entered on or associated with a license and forming part thereof, stating special conditions, privileges or limitations pertaining to such license”. *Rating* adalah suatu otorisasi yang dimasukkan pada atau terkait dengan suatu lisensi dan merupakan bagian daripadanya, yang menyatakan syarat-syarat khusus, hak-hak istimewa atau batasan-batasan yang berkaitan dengan lisensi tersebut

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 14 Tahun 2019 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 69, jenis *rating* Pemandu Lalu Lintas Penerbangan meliputi *Aerodrome control rating*, *Approach control*

procedural rating, Area control procedural rating, Approach control surveillance rating, dan Area control surveillance rating.

Kewenangan pemegang lisensi Pemandu Lalu Lintas Penerbangan sesuai dengan *rating* di bawah ini:

- a. *Aerodrome Control Rating*: memberikan dan/atau mengawasi pelayanan *aerodrome control* untuk *aerodrome* yang sesuai dengan *rating* yang dimiliki;
- b. *Approach Control Procedural Rating*: memberikan dan/atau mengawasi pelayanan *approach control* untuk satu atau beberapa *aerodrome* dalam ruang udara atau wilayah kewenangan unit penyedia *approach control* sesuai dengan *rating* yang dimiliki;
- c. *Area Control Procedural Rating*: memberikan dan/atau mengawasi pelayanan *area control* di *control area* sesuai dengan *rating* yang dimiliki;
- d. *Approach Control Surveillance Rating*: memberikan dan/atau mengawasi pelayanan *approach control* pada satu atau beberapa *aerodrome* dengan menggunakan *ATS surveillance system* dalam ruang udara atau wilayah kewenangan unit penyedia *approach control* dan sesuai dengan *rating* yang dimiliki;
- e. *Area Control Surveillance Rating*: memberikan dan/atau mengawasi pelayanan *area control* dengan menggunakan *ATS surveillance system* di *control area* dalam ruang udara atau wilayah kewenangan unit penyedia *area control* tersebut sesuai dengan *rating* yang dimiliki.

Terdapat persyaratan bagi pemohon *rating* personil pemandu lalu lintas penerbangan sebagai berikut:

- a. Memiliki lisensi;
- b. Memiliki kemampuan dan kompetensi di bidangnya yang dibuktikan dengan adanya sertifikat kompetensi;
- c. Lulus ujian teori dan praktek.
- d. Memiliki sertifikat kesehatan; sertifikat kesehatan kelas 3 (tiga) yang berlaku;
- e. Memiliki pengalaman kerja di bidangnya;

Personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan wajib untuk mempertahankan dan meningkatkan kecakapan serta kompetensi meliputi:

- a. melaksanakan pemanduan lalu lintas penerbangan sesuai dengan *rating* yang dimilikinya untuk sekurang - kurangnya:
 - 1) 40 jam dalam waktu 6 (enam) bulan untuk *aerodrome control* dan *procedural rating*;
 - 2) 40 jam dalam waktu 3 (tiga) bulan untuk *surveillance rating*.
- b. mengikuti pelatihan sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48;
- c. mengikuti pelatihan penyegaran (*Continuation Training*) sebagaimana dimaksud pada huruf b angka 2 meliputi pelatihan teori dan praktek, harus diikuti sekurang-kurangnya 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.
- d. mengikuti program *familiarization flight* untuk meningkatkan pengetahuan tentang pengoperasian pesawat udara, yang meliputi:

- 1) untuk *aerodrome controller* atau *approach controller* - familiarisasi terhadap ciri-ciri geografis, significant point, *Standard Instrument Departure* dan *Standard Instrument Arrival* di wilayah yang menjadi tanggung jawabnya dan dilaksanakan sekurang - kurangnya satu kali.
- 2) untuk *area controller* - terbang pada jalur penerbangan, familiarisasi terhadap ciri-ciri geografis dan significant point di wilayah yang menjadi tanggung jawabnya dan dilaksanakan sekurang - kurangnya satu kali.
- 3) untuk personil *supervisor*- terbang setidaknya pada satu jalur penerbangan domestic yang berkenaan dengan FIR dan dilaksanakan setiap 12 (dua belas) bulan sekali. Sebagai tambahan, penerbangan dilaksanakan pada jalur penerbangan dimana perubahan yang besar sering terjadi pada struktur jalur penerbangan, termasuk pengenalan *flight deck* untuk pesawat tipe baru yang diperkenalkan pada jalur penerbangan tersebut.

4. Kewenangan Personil terhadap Lisensi dan *Rating*

Menurut Peraturan Kementrian Perhubungan Nomor KP 287 Tahun 2015 Pasal 2 disebutkan bahwa (1) Personil pemandu lalu lintas penerbangan untuk melaksanakan tugas dan kewenangannya harus memiliki lisensi dan *rating* yang berlaku. (2) Tugas dan kewenangan bagi pemegang lisensi dan/atau *rating* sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Pemegang lisensi personil navigasi penerbangan dalam melakukan tugas dan kewenangannya, personil navigasi penerbangan harus memiliki *rating* yang sesuai dengan peraturan ini.

5. Ketentuan Penerbitan Lisensi dan *Rating*

Sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor PM 1 tahun 2014, lisensi untuk personil pemandu lalu lintas penerbangan di Indonesia hanya diterbitkan satu kali. Pemegang lisensi juga wajib mempertahankan kompetensi, *rating*, dan memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan oleh [Direktur Jenderal Perhubungan Udara](#). Ketentuan pemberlakuan lisensi dan *rating* personil navigasi penerbangan sebagai berikut:

- a. Lisensi hanya diterbitkan 1 (satu) kali sesuai bidang pekerjaannya.
- b. Masa berlaku *rating* pemandu lalu lintas penerbangan dan pemandu komunikasi penerbangan selama 6 (enam) bulan.

6. Pendidikan dan Pelatihan Personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan

Menjadi *Air Traffic Controller* tidak mudah karena harus melalui pendidikan khusus yang ketat. Ketatnya pendidikan *Air Traffic Controller* ditujukan untuk menciptakan sumber daya manusia yang berkompeten dan disiplin dalam bekerja.³⁷ Personil pemandu lalu lintas penerbangan wajib mengikuti pelatihan formal yang diselenggarakan oleh lembaga pelatihan resmi yang telah disetujui oleh Direktur Jenderal atau lembaga pelatihan regional yang sesuai dengan ketentuan ICAO.³⁸ Penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan adalah lembaga yang mendapatkan akreditasi dari lembaga sertifikasi profesi atau disahkan oleh Menteri.³⁹ Menurut KP 166 Tahun 2020, Lembaga Pelatihan yang disetujui adalah Lembaga milik pemerintah atau badan hukum yang menyelenggarakan pendidikan dan/atau pelatihan bidang navigasi penerbangan setelah memperoleh

³⁷ Primadi Candra Susanto, dkk., *op.cit.*, hlm. 3

³⁸ KP 166 Tahun 2020 tentang Penetapan Standar Teknis dan Operasi Bagian 69-01 Lisensi, *rating*, pelatihan dan Kecakapan personil pemandu Lalu Lintas Penerbangan

³⁹ PM 78 Tahun 2017 tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan Di Bidang Penerbangan Bab I Pasal 1 (14)

persetujuan Direktur Jenderal. Indonesia memiliki beberapa lembaga pendidikan penerbangan resmi dibawah naungan kementerian perhubungan yang menghasilkan lulusan personil penerbangan khususnya pemandu lalu lintas penerbangan antara lain Politeknik Penerbangan Indonesia (Tangerang), Politeknik Penerbangan Surabaya, Politeknik Penerbangan Medan, Politeknik Penerbangan Palembang dan Politeknik Penerbangan Makassar.

Untuk menjadi Pemandu Lalu Lintas Penerbangan harus mengikuti pendidikan khusus yang saat ini hanya ada di Diklat-Diklat Perhubungan Udara yang telah ditunjuk secara resmi di seluruh Indonesia. Pendidikan dilaksanakan selama dua tahun atau ijazah diploma dua sebagai pemegang *license Junior ATC*, dan tiga tahun atau ijazah diploma III sebagai pemegang *license Senior ATC*.⁴⁰ Pendidikan dapat diteruskan dengan pendidikan dan pelatihan *Surveillance* selama kurang lebih tiga bulan, dan/atau mengikuti pendidikan selama empat tahun atau ijazah diploma IV sesuai kebutuhan di lapangan.⁴¹

⁴⁰ Agus Irianto, *Managing Airline Reservation System*, Rajawali Pers, 2009, hlm. 59

⁴¹ Juan M. S. Gerunga, dkk., *Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pengaturan Lalu Lintas Penerbangan*, [Vol. 10 No. 4 \(2022\): Lex Privatum](#), 2022, hlm. 3

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian untuk pengumpulan data dan informasi dilakukan di Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Cabang Makassar *Air Traffic Service Center*.

B. Tipe Penelitian

Penelitian ini menggunakan tipe/metode penelitian yaitu tipe yuridis empiris, yang merupakan jenis penelitian hukum sosiologis dan dapat disebutkan dengan penelitian secara lapangan, yang mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta yang telah terjadi didalam kehidupan masyarakat.⁴² Pada rumusan masalah pertama menggunakan aspek yuridis yaitu dilakukan analisis hukum terkait dengan pertanggung jawaban Perum LPPNPI terhadap sanksi denda yang timbul. Sedangkan untuk rumusan masalah kedua menggunakan aspek empiris yaitu penelitian yang dilakukan dengan mengumpulkan hasil wawancara sebagai data lapangan.

Penelitian menggunakan data sekunder sebagai data awalnya, kemudian dilanjutkan dengan data primer atau data lapangan. Meneliti efektivitas suatu Undang-Undang dan penelitian yang ingin mencari hubungan (korelasi) antara berbagai gejala atau variabel sebagai alat pengumpul datanya terdiri dari studi dokumen, pengamatan (observasi), dan wawancara (*interview*).⁴³

⁴² Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Jakarta, Sinar Grafika, 2002, hlm 15

⁴³ Amiruddin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta, Raja Grafindo Persada, 2012, hlm. 9

C. Jenis dan Sumber Data

1. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari sumber pertama⁴⁴ melalui wawancara dengan Manajer Perencanaan dan Evaluasi Operasional Perum LPPNPI Cabang Makassar dan Personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan bahan hukum yang memberi penjelasan terhadap bahan hukum primer⁴⁵, berupa dokumen internasional, Undang-Undang, Peraturan Menteri, karya ilmiah, dan sebagainya.

D. Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data yang relevan terkait pembahasan pada penulisan penelitian ini, maka penulis menggunakan teknik pengumpulan data antara lain:

1. Penelitian pustaka (*library research*) artinya penelitian ini dilakukan dengan membaca peraturan terkait, jurnal, dan karya-karya ilmiah yang terkait dengan persoalan yang akan dikaji kemudian memuat kajian tentang penelitian.⁴⁶
2. Penelitian lapangan (*field research*) merupakan suatu penelitian yang dilakukan secara sistematis dengan mengangkat data yang ada dilapangan.⁴⁷ Penelitian yang dilakukan dengan melakukan wawancara (*interview*) secara langsung kepada Manajer Perencanaan dan Evaluasi

⁴⁴ Sumardi Suryabrata, *Metode Penelitian*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada, 1998, hlm. 85.

⁴⁵ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*. Sinar Grafika. Jakarta. 2009. hlm. 23.

⁴⁶ Mestika Zed, *Metode Penelitian Kepustakaan*, Jakarta, Yayasan Obor Indonesia, 2007, hlm. 3.

⁴⁷ Suharsimi Arikunto, *Dasar – Dasar Research*, Bandung, Tarsoto, 1995, hlm. 58.

Operasional Perum LPPNPI Cabang Makassar *Air Traffic Service Center* serta Personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan mengenai permasalahan tersebut Selain itu peneliti juga melakukan analisis data terkait jumlah personil pemandu lalu lintas penerbangan beserta jumlah penerbangan yang relevan terkait permasalahan.

E. Analisis Data

Setelah memperoleh data dan dikumpulkan, selanjutnya dianalisis secara kualitatif. Analisis data kualitatif merupakan proses sistematis yang berlangsung terus-menerus, bersamaan dengan pengumpulan data.⁴⁸ Menurut Soerjono Soekanto metode kualitatif adalah suatu tata cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif-analisis, yaitu apa yang dinyatakan oleh informan secara tertulis atau lisan dan juga perilakunya yang nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh.⁴⁹ Secara deskriptif disajikan dengan menguraikan, menjelaskan, serta menggambarkan permasalahan yang ada, berikut dengan penyelesaian berkaitan dengan penelitian yang dilakukan.

⁴⁸ Christine Daymon dan Immy Holloway, *Metode-Metode Riset Kualitatif Dalam Public Relations dan Marketing Communications*, Benang, Yogyakarta, 2008, hlm. 367

⁴⁹ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia, Jakarta, 2012, hlm.250.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Singkat tentang Lokasi Penelitian

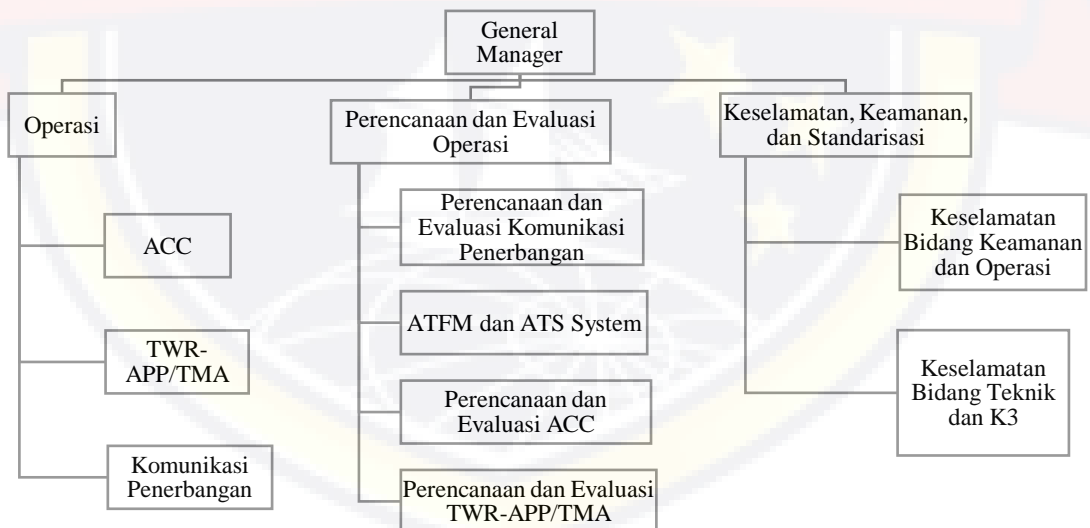
Perum LPPNPI mengelola dan melayani operasional navigasi penerbangan di Indonesia dengan ruang udara seluas 7,539,693 km². Ruang udara tersebut dibagi menjadi dua *Flight Information Region* (FIR) yang dikelola oleh dua pusat pelayanan lalu lintas udara di bagian timur dan barat, yaitu Makassar *Air Traffic Service Center* untuk Ujung Pandang FIR seluas 4,946,543 km² dan Jakarta *Air Traffic Service Center* untuk Jakarta FIR seluas 2,593,150 km².

Flight Information Region (FIR) adalah suatu daerah dengan dimensi tertentu dimana pelayanan informasi penerbangan (*flight information service*) dan pelayanan kesiagaan (*alerting service*) diberikan, dengan batas vertikal yaitu batas atas FL 600 dan batas bawah FL 245 serta memiliki batas lateral sesuai dengan FIR.⁵⁰ Ruang udara Indonesia berbatasan langsung dengan sejumlah ruang udara negara lain, di antaranya Singapura (*Singapore FIR*), Australia (*Melbourne FIR* dan *Brisbane FIR*), Filipina (*Manila FIR*), Malaysia (*Kuala Lumpur FIR* dan *Kota Kinabalu FIR*), Papua Nugini (*Port Moresby FIR*), Srilanka (*Colombo FIR*), Amerika Serikat (*Oakland Oceanic FIR*), dan India (*Chennai FIR*).⁵¹



Gambar 4.1 Ruang Udara Indonesia

Lokasi penelitian pada penulisan ini dilakukan di Perum LPPNPI Cabang Makassar *Air Traffic Service Center* (Perum LPPNPI Cabang MATSC). Perum LPPNPI Cabang MATSC memiliki struktur organisasi yang dipimpin oleh seorang *General manager* yang membawahi Deputi dan *Manager* tiap – tiap unit. Dapat dilihat pada table struktur organisasi sebagai berikut



Gambar 4.2 Struktur Organisasi Perum LPPNPI Cabang MATSC

Selanjutnya, penulis tertarik untuk membahas tentang pelanggaran terkait kepemilikan sertifikat kompetensi yang tidak sesuai dengan tugas yang dijalankan. Sertifikat kompetensi merupakan sesuatu yang wajib dimiliki oleh seorang personil pemandu lalu lintas penerbangan sebagai bukti personil tersebut telah lulus pendidikan dan pelatihan serta dianggap cakap dalam melaksanakan tugas sesuai dengan unit yang ditempati. Pada pembahasan ini, penulis akan memaparkan penyebab terjadinya pelanggaran serta pelaksanaan tanggung jawab Perum LPPNPI Cabang MATSC terhadap pelanggaran yang dilakukan personil terkait kepemilikan sertifikat kompetensi.

B. Penyebab Personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan Dapat Memandu Lalu Lintas Penerbangan Tanpa Memiliki Sertifikat Kompetensi Di Perum LPPNPI Cabang Makassar *Air Traffic Service Center*

Penulis telah menguraikan tentang pengertian personil pemandu lalu lintas penerbangan (PLL) dan sertifikat kompetensi pada tinjauan pustaka, lebih lanjut penulis akan menganalisis penyebab terjadinya pelanggaran peraturan personil pemandu lalu lintas penerbangan yang belum memiliki sertifikat kompetensi dalam memberikan pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan.

Keselamatan penerbangan dapat tercapai apabila didukung dengan kepatuhan terhadap peraturan. UU Nomor 1 Tahun 2009 Pasal 222 Angka (1) menyebutkan bahwa setiap personil bandar udara wajib memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi. Apabila terjadi pelanggaran peraturan maka akan dikenakan sanksi sesuai yang tercantum pada Peraturan Menteri Nomor 43 Tahun 2020 Pasal 10

berupa peringatan, pembekuan lisensi, pencabutan lisensi dan/atau *rating*, serta denda.

Sertifikat kompetensi seorang pemandu lalu lintas penerbangan dapat diperoleh dengan mengikuti pendidikan dasar, yang bisa didapatkan di lembaga pendidikan resmi. Untuk menjadi seorang pemandu lalu lintas penerbangan wajib mengikuti pendidikan minimal diploma dua atau selama dua tahun dan akan memperoleh sertifikat kompetensi *Aerodrome Control Tower* sebagai salah satu syarat wajib untuk mendapatkan lisensi personil pemandu lalu lintas penerbangan. Setelah memiliki sertifikat kompetensi *aerodrome control tower*, personil dapat meningkatkan kompetensinya dengan mengambil pendidikan lanjutan untuk memperoleh sertifikat kompetensi lain. Untuk pendidikan diploma tiga, pendidikan dilaksanakan selama tiga tahun dan akan memperoleh 3 sertifikat kompetensi sesuai kurikulum pendidikan yang telah diatur. Sertifikat kompetensi tersebut antara lain sertifikat kompetensi *aerodrome control tower*, *approach control procedural*, dan *area control procedural*. Dalam masa pendidikan, seorang pemandu lalu lintas penerbangan akan menerima pendidikan berupa teori maupun praktek dan diakhiri dengan ujian sebelum melaksanakan *on the job training* atau yang biasa disebut dengan praktik kerja lapangan. Tanda kepemilikan sertifikat kompetensi akan dicantumkan di dalam buku lisensi berupa cap yang diberikan oleh Direktorat Navigasi Penerbangan.

Berdasarkan studi awal yang dilakukan oleh peneliti melalui wawancara dengan Luqman Hakim selaku Manager Perencanaan dan Evaluasi TWR-APP/TMA Perum LPPNPI Cabang MATSC, pelanggaran yang dilakukan oleh

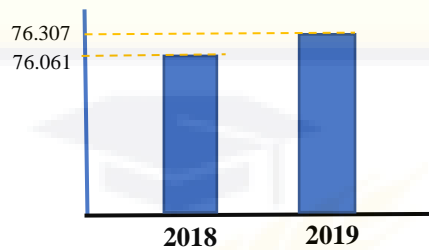
personil pemandu lalu lintas penerbangan Perum LPPNPI Cabang MATSC terjadi pada tahun 2021 yang disebabkan sebagai berikut:

- i. Kurangnya jumlah personal di Unit *Area Control Center* dikarenakan pembukaan unit/sektor baru.
- ii. Terjadi kesalahpahaman terhadap kepemilikan kompetensi *surveillance* oleh pihak Perum LPPNPI Cabang MATSC

Hasil perhitungan jumlah personil yang telah dilakukan secara internal oleh Perum LPPNPI Cabang MATSC dikemukakan oleh Luqman Hakim, dirasa masih kurang untuk memenuhi standar perhitungan, sehingga akan berdampak terhadap kinerja personil dalam memberikan pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan yang kurang maksimal. Kekurangan jumlah personil pemandu lalu lintas penerbangan disebabkan karena adanya pembukaan unit atau sektor baru pada unit ACC. FIR Ujung Pandang memegang kendali pemanduan navigasi penerbangan di wilayah bagian timur Indonesia yang mencakup dua pertiga dari bagian wilayah negara Indonesia dirasa masih membutuhkan penambahan sektor untuk meningkatkan efektivitas dan optimalisasi pemberian pelayanan navigasi penerbangan.

Dijelaskan oleh Luqman Hakim bahwa di Unit ACC dilakukan pembukaan sektor atau unit baru yang jumlah sektor sebelumnya berjumlah enam, pada tahun 2020 ditambahkan menjadi sembilan sektor, antara lain Sektor Surabaya, Sektor Makassar, Sektor Bali, Sektor Balikpapan, dan Sektor Papua, Sektor Pangkalan Bun, Sektor Manado, dan Sektor Nusa Tenggara. Untuk perhitungan jumlah personil berjumlah 131 personil dibagi menjadi 5 grup.

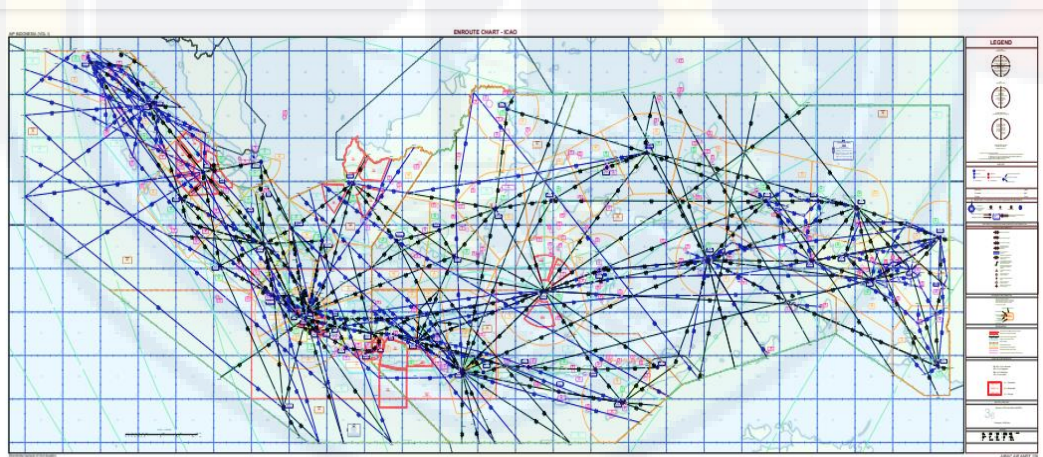
Adanya peningkatan jumlah penerbangan *overflying* pada tahun 2018 dan 2019 dapat dilihat pada grafik sebagai berikut⁵²



Gambar 4.3
Grafik jumlah penerbangan *overflying* FIR Ujung Pandang

Penerbangan lintas/*overflying* adalah penerbangan yang melintasi wilayah udara Indonesia tanpa melakukan pendaratan di bandar udara di wilayah Indonesia.⁵³

Grafik diatas menunjukkan bahwa tahun 2018 jumlah *traffic overflying* FIR Ujung Pandang berjumlah 76.061 dan terjadi peningkatan pada tahun 2019 yaitu 76.307 penerbangan.



Gambar 4.4 *En-Route Chart* 2023

⁵² Data internal Perum LPPNPI Cabang MATSC, 10 Januari 2023

⁵³ KP 249 Tahun 2016 Tentang Petunjuk Teknis Penagihan Penerimaan Negara Bukan Pajak Pelayanan Jasa Navigasi Penerbangan Pasal 1 Angka 6

Dapat dilihat pada gambar diatas bahwa wilayah Ujung Pandang FIR sangatlah luas. Terbagi dalam beberapa sektor dengan tujuan untuk memudahkan personil dalam memberikan pelayanan pemanduan serta untuk mencegah terjadinya potensi kesalahan yang dapat menimbulkan suatu hal yang tidak diinginkan. Diungkapkan oleh Luqman Hakim bahwa setiap sektor tersebut dipandu oleh satu personil pemandu lalu lintas penerbangan dengan pembagian jam pemanduan yang telah ditentukan pada tiap *shift* kerjanya. Pelayanan navigasi penerbangan yang diberikan meliputi penerbangan domestik, pnerbangan internasional, penerbangan militer, dan penerbangan kenegaraan yang masuk sebagai penerbangan VIP/VVIP.

Banyaknya jumlah kepadatan lalu lintas yang harus dilayani di Unit ACC menjadi salah satu faktor yang meningkatkan beban kerja seorang personil pemandu lalu lintas penerbangan. Hal tersebut dapat berimbas pada stres kerja yang dapat menurunkan tingkat fokus personil saat pemberian pelayanan navigasi penerbangan. Apabila hal tersebut tetap dipaksakan dengan menyesuaikan jumlah personil yang ada, dikhawatirkan akan timbul *incident* ataupun *accident* akibat dari *human error*. Insiden atau *incident* adalah kejadian yang tidak diinginkan yang belum menimbulkan kerugian, sedangkan kecelakaan atau *accident* adalah kejadian yang tidak diinginkan yang menimbulkan kerugian baik bagi manusia maupun terhadap harta benda.⁵⁴ Akibat yang dapat ditimbulkan dari adanya pelanggaran sebisa mungkin harus dihindari, agar tidak menimbulkan korban jiwa maupun kerugian.

⁵⁴ Yuliani H.R., E-Learning Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Deepublish, Yogyakarta, 2014, hlm.99

Penulis menemukan adanya unsur perintah dari atasan kepada bawahan, yaitu personil pemandu lalu lintas penerbangan diperintahkan melaksanakan tugas di unit yang berbeda dengan kompetensi yang dimilikinya. Ditegaskan dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, Perintah adalah salah satu elemen atau unsur hubungan kerja. Unsur perintah di dalam suatu hubungan kerja yaitu pihak yang memberikan perintah maupun instruksi atas suatu pekerjaan dan ada yang wajib melakukan perintah itu yaitu pekerja, maka kewajiban pekerja untuk tunduk pada perintah perusahaan/ majikan ini diatur dalam KUH Perdata Pasal 1603b:

“Buruh wajib menaati aturan-aturan pelaksana pekerjaan dan aturan-aturan yang dimaksudkan untuk perbaikan tata tertib perusahaan majikan yang diberikan oleh atau atas nama majikan dalam batas-batas aturan perundang-undangan, perjanjian atau reglemen, atau jika ini tidak ada, dalam batas-batas kebiasaan.”

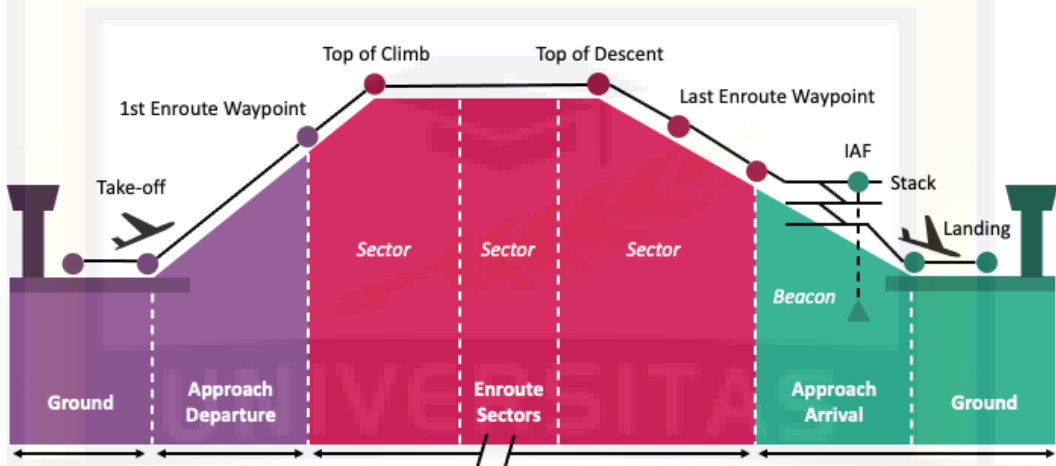
Di dalam *Burgerlijk Wetboek* (BW) juga ditemukan istilah “perintah” yaitu di dalam pasal 1601a. Pasal 1601a BW menegaskan:

“persetujuan perburuhan adalah persetujuan dengan mana pihak yang satu, si buruh, mengikatnya untuk di bawah perintahnya pihak lain, si majikan, untuk sesuatu waktu tertentu, melakukan pekerjaan dengan menerima upah”.

Menurut BW “perintah” merupakan elemen persetujuan perburuhan atau perjanjian kerja sehingga harus ditautkan dengan dilakukannya pekerjaan. Adanya hubungan antara atasan dengan bawahan yang ditautkan dengan perintah untuk melakukan suatu pekerjaan sesuai yang diperintahkan oleh atasan.

Menurut Luqman Hakim, jumlah personil masih dirasa kurang mencukupi berdasarkan perhitungan yang telah dilakukan oleh Pihak Perum LPPNPI dengan

ketersediaan personil yang ada. Sehingga untuk memenuhi kebutuhan implementasi pembukaan unit baru tersebut, pihak Perum LPPNPI menambahkan personil dari unit *Approach Control Unit (APP)* untuk bertugas di Unit ACC.



Gambar 4.5 Fase Penerbangan

Gambar diatas merupakan fase penerbangan mulai dari *take-off*, *climb*, *cruise*, *descent*, dan *landing*. Setelah pesawat *take-off* dan meninggalkan kawasan bandara akan diberikan pemanduan oleh unit APP, setelah pesawat berada diatas ketinggian 24.000 kaki akan diserahkan ke unit ACC sesuai sektor yang dilalui oleh pesawat. Disinilah terdapat perbedaan kewenangan saat melaksanakan pemanduan. Pada unit APP, personil hanya memberikan pengaturan di sekitar wilayah bandara dan memberikan urutan pesawat yang akan landing maupun memberikan pemisahan jarak antar pesawat yang berada di area yang menjadi tanggung jawabnya. Sedangkan, pada unit ACC, personil memandu pesawat yang telah berada pada ketinggian yang tetap, selain itu juga personil memiliki kewenangan di wilayah yang lebih luas mencakup beberapa unit APP yang dilintasi oleh pesawat. Saat pesawat akan mendekati bandara tujuan, pesawat akan

menurunkan ketinggian dan unit ACC akan memberikan tanggung jawab ke unit APP yang ada di bandara tujuan untuk mengatur lalu lintas penerbangan di wilayah tanggung jawabnya.

Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar beroperasi setiap hari dan 24 jam. Semua sektor pada unit ACC juga beroperasi 24 jam secara terus menerus, dan memiliki pembagian 4 shift kerja antara lain:

1. Shift Pagi dari jam 07.00 sampai dengan jam 13.00 WITA atau jam 23.00 sampai dengan jam 05.00 UTC.
2. Shift Siang dari jam 13.00 sampai dengan jam 19.00 WITA atau jam 05.00 sampai dengan jam 11.00 UTC.
3. Shift Malam 1 dari jam 19.00 sampai dengan jam 01.00 WITA atau jam 11.00 sampai dengan jam 17.00 UTC.
4. Shift Malam 2 dari jam 01.00 sampai dengan jam 07.00 WITA atau jam 17.00 sampai dengan jam 23.00 UTC.

Untuk menghitung kebutuhan jumlah personil sesuai dengan KP 287 tahun 2015 pasal 42 ayat (4) dan (5), disesuaikan dengan kategori sebagai berikut:

- 1) kategori A, unit pelayanan lalu lintas penerbangan yang melayani jumlah pergerakan pesawat 0-25 per hari;
- 2) kategori B, unit pelayanan lalu lintas penerbangan yang melayani jumlah pergerakan pesawat 26-50 per hari;
- 3) kategori C, unit pelayanan lalu lintas penerbangan yang melayani jumlah pergerakan pesawat 51-75 per hari;

- 4) kategori D, unit pelayanan lalu lintas penerbangan yang melayani jumlah pergerakan pesawat 76–100 per hari;
- 5) kategori E, unit pelayanan lalu lintas penerbangan yang melayani jumlah pergerakan pesawat 101–200 per hari;
- 6) kategori F, unit pelayanan lalu lintas penerbangan yang melayani jumlah pergerakan pesawat 201–500 per hari;
- 7) kategori G, unit pelayanan lalu lintas penerbangan yang melayani jumlah pergerakan pesawat 501–1000 per hari;
- 8) kategori H, unit pelayanan lalu lintas penerbangan yang melayani jumlah pergerakan pesawat 1001- seterusnya per hari;

Unit approach control dan area control center di setiap set crew duty personil pemandu lalu lintas penerbangan, posisi saat melaksanakan pekerjaan untuk tiap-tiap unit pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan adalah:

- 1) Pada *approach control unit dan area control center* yang melaksanakan pemanduan lalu lintas penerbangan tanpa menggunakan *ATS system*, satu *set crew* terdiri dari satu *controller*, satu asisten dan satu *supervisor*.
- 2) Pada unit *approach control dan area control center* yang melakukan pemanduan lalu lintas penerbangan dengan menggunakan *ATS system*, setiap satu *set crew* terdapat satu *controller*, satu asisten, satu *flight data operation (FDO)* dan satu *supervisor*.
- 3) Jumlah satu *set crew* pada unit *approach control dan area control center* berdasarkan pada kategori yang dimaksud pada pasal 49 ayat (4).

Berdasarkan ketentuan diatas dan melihat ketersediaan jumlah personil di Unit ACC setelah adanya penambahan sektor baru, jumlahnya dinilai masih kurang mencukupi. Apabila tidak ada penambahan personil di Unit ACC, ketentuan tiap *set crew* yang terdiri dari *controller*, *assistant*, serta *supervisor* dalam satu waktu pemanduan menambah beban kerja seorang personil pemandu lalu lintas penerbangan.

Menurut ICAO *Document 9426 Air Traffic Service Planning Manual Appendix C Techniques for ATC Sector/Position Capacity Estimation, point 2.1* (1984), beban kerja dapat ditentukan dengan menghitung banyaknya waktu yang dihabiskan untuk mengerjakan *observable tasks*, *non-observable tasks*, dan juga *recuperation*.

- a. *Observable task* adalah tugas yang dapat dengan mudah direkam dan diatur waktunya oleh pengamat dari luar. Seperti *radiotelephony* (RTF) dan komunikasi telepon, *strip marking* dan koordinasi lisan secara langsung.
- b. *Non-observable task* adalah tugas yang dilakukan secara terus menerus oleh ATC (*Air Traffic Controller*) yang secara umum tidak dapat direkam atau dihitung waktunya oleh pengamat. Tugas-tugas ini meliputi pemantauan layar radar dan perencanaan *future action*, merupakan hal kritis yang dilakukan oleh ATC (*Air Traffic Controller*) pada suatu sektor.
- c. *Recuperation* adalah waktu yang tidak digunakan petugas ATC (*Air Traffic Controller*) untuk melakukan *observable task* maupun *non-observable task*, tetapi berguna untuk mendukung keselamatan operasional pada suatu sektor.

Beban kerja yang bertambah dapat meningkatkan stres kerja personil pemandu lalu lintas penerbangan, sehingga akan menimbulkan akibat salah satunya *fatigue* kerja personil pemandu lalu lintas penerbangan saat bekerja. *Fatigue* kerja dapat mengakibatkan berkurangnya konsentrasi dalam pelayanan pemanduan.

Terdapat tiga aspek yang dapat mempengaruhi kinerja personil pemandu lalu lintas penerbangan antara lain: aspek kepadatan lalu lintas penerbangan, aspek peralatan ATC yang tersedia di bandara, dan tidak kalah pentingnya yaitu aspek sumber daya manusia. Jumlah ATC yang kurang dari yang dibutuhkan pada kondisi ideal, tentu saja mempengaruhi kinerja para petugas ini dalam melakukan pelayanan lalu lintas penerbangan, karena hal ini tentu berimbas pada jam kerja, kondisi fisik-psikologis, dan tekanan pekerjaan yang pada akhirnya akan mengerucut pada stres personil pemandu lalu lintas penerbangan dan berdampak pula pada keselamatan penerbangan.⁵⁵

Keterbatasan jumlah keseluruhan personil pemandu lalu lintas penerbangan yang ada di Perum LPPNPI Cabang MATSC, membuat pihak manajemen memutuskan untuk menambah personil dari unit lain yang dianggap dapat melaksanakan tugas pelayanan pemanduan pada unit ACC dengan syarat personil tersebut memiliki sertifikat kompetensi *surveillance*.

Surveillance merupakan pemisahan jarak antar pesawat menggunakan informasi yang tepat tentang posisi pesawat yang disediakan oleh fasilitas radar atau teknologi lainnya, controller mempertimbangkan arah, kecepatan, dan

⁵⁵ Susanti, 2013, op.cit., hlm. 120

ketinggian untuk menentukan cara terbaik untuk mengurutkan, mengkoordinasikan, memisahkan, dan memprioritaskan lalu lintas.⁵⁶

Keputusan pihak Perum LPPNPI Cabang MATSC melakukan penambahan beberapa personil yang memiliki sertifikat kompetensi *Approach Control Surveillance* ke unit ACC terjadi karena kesalahpahaman anggapan terhadap kepemilikan kompetensi *surveillance*. Pelanggaran yang terjadi dilakukan oleh personil sejumlah 6 orang. Diungkapkan oleh Luqman Hakim, Perum LPNPI Cabang MATSC beranggapan bahwa personil yang sudah memiliki sertifikat kompetensi *surveillance* dianggap bisa memberikan pelayanan di Unit ACC ataupun APP. Sedangkan menurut ketentuan ICAO, untuk sertifikat kompetensi *Area Control Surveillance* atau *Approach Control Surveillance* merupakan kompetensi yang berbeda. Kompetensi tersebut dapat diperoleh setelah melaksanakan pendidikan dan pelatihan di Balai Pendidikan dan Pelatihan resmi yang telah ditunjuk Direktur Jenderal. Meskipun kedua kompetensi tersebut sama-sama mempelajari tentang *surveillance*, tetapi implementasi pelaksanaan tugas di lapangan dalam segi wilayah kendali dan pengaturan lalu lintas penerbangan berbeda sehingga memiliki kompetensi tersendiri.

Wawancara yang dilakukan dengan salah satu personil pemandu lalu lintas penerbangan pun juga mengungkapkan bahwa mereka kurang memahami tentang kepemilikan sertifikat kompetensi *surveillance*. Mereka menganggap bahwa apabila sudah memiliki kompetensi dalam memberikan pelayanan pemanduan *surveillance*, dapat memberikan pelayanan di Unit ACC maupun APP. Kurangnya

⁵⁶ Suzanne K. Kearns, *Fundamentals of International Aviation*, Routledge, 2018, fig. 5.1

pemahaman ini yang semakin kuat untuk mendukung terjadinya pelanggaran terhadap kepemilikan sertifikat kompetensi.

Suzanne K. Kearns (2018) di dalam bukunya menjelaskan bahwa terdapat perbedaan tugas pelayanan pemanduan antara *Approach Control* dan *Area Control* antara lain:

1. Tanggung jawab: *Approach Control* bertanggung jawab pada urutan kedatangan dan keberangkatan pesawat yang aman dan efisien ke dan dari area terminal bandara, sedangkan untuk *Area Control* bertanggungjawab pada pemisahan pesawat yang aman dan efisien saat sedang dalam perjalanan (*cruising*).
2. Lokasi: *Approach Control* berlokasi di Unit yang biasanya terletak di atau dekat bandara tetapi juga dapat ditempatkan bersama dengan pusat kendali area, sedangkan untuk *Area Control* di lokasi terpusat dalam sektor ruang udara.
3. Separasi/pemisahan pesawat: untuk pemisahan jarak antar pesawat sama-sama menggunakan radar pengawas dan komunikasi radio.

Penambahan personil pemandu lalu lintas penerbangan ke unit ACC juga memperhitungkan kemampuan tiap-tiap personil. Personil yang memiliki sertifikat *Approach Control Surveillance* dan dianggap mampu untuk melaksanakan tugas di Unit ACC yang seharusnya wajib memiliki sertifikat kompetensi *Area Control Surveillance*, melaksanakan pelayanan pemanduan dibawah pengawasan *supervisor*. Hal tersebut dilakukan untuk mencegah terjadinya kesalahan yang dapat menimbulkan akibat yang tidak diinginkan.

Fungsi pengawasan dilakukan lebih ketat mengingat bahwa personil tersebut belum memiliki kompetensi yang diwajibkan dalam pemberian pelayanan di Unit ACC.

C. Pelaksanaan Tanggung Jawab Perum LPPNPI Cabang Makassar Terhadap Personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan yang Belum Memiliki Sertifikat Kompetensi

Tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) yaitu, seseorang baru dapat dimintakan pertanggung jawabannya secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya. Yang dimaksud kesalahan adalah unsur yang bertentangan dengan hukum. Pengertian “hukum”, tidak hanya bertentangan dengan peraturan perundang - undangan, tetapi juga kaidah - kaidah kesusilaan yang berlaku dalam masyarakat.⁵⁷ Salah satu prinsip Tata Kelola Perusahaan yang Baik sesuai dengan PER-01/MBU/2011 tanggal 01 Agustus 2011 tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik (*Good Corporate Governance*) pada Badan Usaha Milik Negara adalah Pertanggungjawaban (*responsibility*) yang merupakan penerapan prinsip pertanggungjawaban dengan bertanggung jawab terhadap masyarakat dan lingkungan terkait, mematuhi peraturan yang berlaku, serta menghindari segala transaksi yang dapat merugikan pihak ketiga maupun pihak lain di luar ketentuan yang telah disepakati.

⁵⁷ Celina Tri Siwi Kristiyanti, 2011, Hukum Perlindungan Konsumen, cet. III, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 93

Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan wajib melakukan upaya pengamanan Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan. Upaya pengamanan Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan meliputi pelaksanaan manajemen navigasi penerbangan dalam melindungi dari Tindakan Melawan Hukum dan pelaksanaan manajemen ruang udara untuk keamanan manajemen navigasi penerbangan. Lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan wajib memberikan pelayanan navigasi penerbangan pesawat udara. Untuk memenuhi kewajiban tersebut salah satunya adalah dengan mempekerjakan personil navigasi penerbangan yang memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi serta memiliki mekanisme pengawasan dan pengendalian jaminan kualitas pelayanan.

Sesuai dengan Pasal 28 Konvensi Chicago 1944, setiap negara bertanggung jawab, sedapat mungkin, menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan, termasuk menyediakan fasilitas di wilayahnya, sesuai dengan standar dan rekomendasi yang dicantumkan di dalam Konvensi Chicago 1944.⁵⁸ Penegakan etika profesi di bidang penerbangan memiliki arti yang sangat penting guna menjamin rasa keadilan dan kepastian hukum bagi personil penerbangan dalam melaksanakan tugasnya seperti layaknya seorang profesional pada umumnya. Penafsiran atas penerapan regulasi penerbangan juga merupakan suatu hal yang patut untuk menjadi perhatian khusus, karena pada umumnya regulasi dalam penerbangan memiliki pengertian yang berbeda dengan regulasi dalam bidang lainnya. Hal ini disebabkan karena regulasi penerbangan yang selalu mengacu

⁵⁸ I.H.Ph. Diederiks Vershoor, 1993, *an Introduction to Air Law, Deventer*, Boston: *Kluwer Law and Taxation Publishers*, hlm 61

pada ketentuan dan rekomendasi dari Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization / ICAO*) yang terdapat dalam Konvensi Chicago 1944 beserta *Annexes* dan ketentuan operasional lainnya yang berlaku secara internasional.⁵⁹

Sesuai dengan PM Nomor 78 Tahun 2017 Pasal 4 Pelanggaran ditemukeni didasarkan pada:

1. Hasil pengawasan inspektur penerbangan;
2. Temuan langsung oleh inspektur penerbangan pada saat di lokasi;
3. Hasil pemeriksaan yang bersumber dari informasi atau laporan pengaduan dari masyarakat; atau
4. Laporan dari operator atau personil penerbangan yang mengetahui atau melakukan pelanggaran.

Pada Pasal 6 Angka (1) temuan langsung pada saat di lokasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf b, dilaporkan Inspektur Penerbangan kepada Direktur atau Kepala Kantor dengan tembusan kepada Sekretaris Direktorat Jenderal. (2) Direktur atau Kepala Kantor setelah menerima laporan dari Inspektur Penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengeluarkan Perintah Tugas melalui Pesan Pendek/SMS (*Short Message Service*) atau bentuk lain yang sejenis untuk dilakukan pemeriksaan. (3) Perintah Tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus ditindaklanjuti dalam bentuk Surat Perintah Tugas dan disampaikan pada objek pemeriksaan dalam waktu 5 (lima) hari kerja setelah Pesan

⁵⁹ Juan M. S. Gerunga, dkk., op.cit. hlm.11

Pendek/SMS (*Short Message Service*) atau bentuk lain yang sejenis diterima oleh Inspektur Penerbangan.

Luqman Hakim mengatakan bahwa pelanggaran yang terjadi di Perum LPPNPI Cabang MATSC merupakan temuan langsung saat pihak DNP melakukan inspeksi pengawasan di lokasi. Terkait dengan adanya pelanggaran yang ditemukan, Pihak Perum LPPNPI Cabang MATSC diberikan surat peringatan atas pelanggaran yang terjadi. Pelanggaran yang terjadi di Perum LPPNPI Cabang MATSC merupakan pelanggaran yang pertama kali ditemukan, setelah dilakukan audit dan pemeriksaan oleh pihak Direktorat Navigasi Penerbangan, maka Perum LPPNPI Cabang MATSC diberikan sanksi peringatan beserta syarat-syarat yang harus dipenuhi sebagai pelaksanaan tanggung jawab dari pelanggaran yang dilakukan.

Personil Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan wajib memberikan pelayanan navigasi penerbangan pesawat udara, yaitu dengan mempekerjakan personil navigasi penerbangan yang memiliki lisensi atau sertifikat kompetensi serta memiliki mekanisme pengawasan dan pengendalian jaminan kualitas pelayanan. Pemandu lalu lintas penerbangan yang belum memiliki sertifikat kompetensi dan melaksanakan tugas pemanduan di Unit yang belum sah secara peraturan dapat menyebabkan potensi terjadinya *incident* atau *accident* yang disebabkan antara lain *breakdown of separation* yaitu keadaan jarak antar pesawat kurang dari jarak aman yang telah ditentukan dan dapat berakibat tabrakan antar pesawat maupun terjadinya luka ringan atau berat pada penumpang karena pergerakan pesawat yang tidak normal, *breakdown of communication* yaitu

terjadinya kesalahan komunikasi antar personil dengan unit lain dalam berkoordinasi untuk menyampaikan data pesawat yang akan diserahkan ke sektor yang akan dituju, dan kurang pemahamannya personil terhadap standar prosedur pelayanan pemanduan navigasi penerbangan pada unit yang ditempati karena belum mendapatkan pengetahuan teori maupun praktek yang didapatkan di Lembaga Pendidikan dan Pelatihan.

Pemberian separasi antar pesawat pada pelayanan *surveillance approach control unit* dan *area control unit* dibedakan dengan wilayah kontrol dan kewenangan berdasarkan ketinggian area lalu lintas penerbangan yang dipandu. Sesuai dengan aturan *International Civil Aviation Organization* (ICAO) Dokumen 4444 ATM / 501, *Chapter 5* (5.3.2, 5.4.1.2, 5.4.2.2 dan 5.4.2.3) pemberian pemisahan antar pesawat adalah sebagai berikut:

1) Ketentuan-ketentuan cara pemisahan pesawat udara:

- a) Separasi Vertikal, merupakan separasi pemisahan dengan cara membedakan ketinggian (*altitude, flight level*) pesawat udara.
- b) Separasi Horisontal, didapat dengan cara memberikan:
 - i) Separasi longitudinal, yaitu dengan cara menjaga jarak antara pesawat udara yang terbang pada jalur yang sama berpotongan, berlawanan arah, dan dinyatakan dalam unit waktu atau jarak.
 - ii) Separasi lateral, pemisahan dengan memberikan rute penerbangan dalam arah atau jalur yang berbeda.

iii) *Composite Separation*, pemisahan pesawat yang menggunakan kombinasi antara separasi horisontal, bila dilaksanakan harus ada persetujuan dari *regional air navigation*.

2) Ketentuan-ketentuan jarak minimum antar pesawat udara:

a) Separasi Vertikal Minimum:

i) Besarnya separasi vertikal minimum adalah 1000 *feet* pada F290 atau dibawahnya dan 2000 *feet* jika di atas F290.

ii) Pada ruang udara tertentu didasarkan atas persetujuan regional tentang navigasi udara, separasi vertikal 300 m (1000 *feet*) boleh diterapkan sampai pada ketinggian F410 sedangkan diatas ketinggian F410, separasinya harus 600 m (2000 *feet*).

b) Separasi Lateral adalah pemisahan jalur lintasan (*track*) antar pesawat udara yang menggunakan alat bantu navigasi udara untuk terbang di *track* tertentu dengan jarak minimum.

Dengan adanya sanksi peringatan, apabila tidak dilaksanakan maka akan diberikan sanksi lanjutan berupa pembekuan, pencabutan lisensi/*rating*, dan terakhir adalah denda. Parameter yang menyangkut pertimbangan, evaluasi serta Analisa yang terkait dengan penegakan hukum dapat dilakukan berdasarkan adanya resiko keselamatan penerbangan, kepatuhan terhadap pemenuhan peraturan perundang-undangan, ancaman terhadap keamanan penerbangan, pengulangan terjadinya pelanggaran yang sama dan/atau pelanggaran lebih dari satu.

Perum LPPNPI dibawah pengawasan Direktorat Navigasi Penerbangan yang bertugas untuk mengawasi kegiatan operasional navigasi penerbangan. Perum LPPNPI Cabang MATSC dipimpin oleh seorang *General Manager* membawahi pimpinan yang bertanggungjawab pada masing-masing unit. Pertanggungjawaban terhadap terjadinya pelanggaran diwakili oleh *General Manager* selaku pimpinan cabang.

Sebagai bentuk pertanggungjawaban, Perum LPPNPI Cabang MATSC melakukan langkah-langkah untuk mentaati ketentuan yang ada dan juga untuk menghindari sanksi lanjutan berupa pembekuan maupun pencabutan lisensi personil yang bisa dikenakan apabila sanksi peringatan tidak diindahkan. Apabila personil mendapatkan sanksi berupa pembekuan maupun pencabutan lisensi, maka akan berdampak kepada jumlah personil yang tersedia untuk melaksanakan tugas pemanduan di Perum LPPNPI. Langkah-langkah yang dilakukan Perum LPPNPI sebagai bentuk tanggung jawab Perum LPPNPI sesuai yang diungkapkan oleh Luqman Hakim antara lain tidak memberikan izin kepada personil yang belum memiliki sertifikat kompetensi *Area Control Surveillance* untuk melakukan pekerjaan di Unit tersebut, namun ditempatkan ke unit lain yang sesuai dengan kompetensinya. Berdasarkan wawancara yang telah dilakukan dengan personil pemandu lalu lintas penerbangan, Pihak Perum LPPNPI memberikan pendidikan dan pelatihan bagi personil pemandu lalu lintas penerbangan di Lembaga Pelatihan resmi yang telah ditunjuk oleh Direktur Jenderal yaitu di Politeknik Penerbangan Indonesia Curug pada awal tahun 2022 selama 2 bulan. Pelaksanakan pendidikan dan pelatihan bertujuan untuk mendapatkan sertifikat

kompetensi. sebagai pemenuhan persyaratan dalam melaksanakan pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan di Unit yang ditentukan. Pendidikan dan pelatihan tersebut mencakup penerimaan materi teori maupun praktek kompetensi *Area Control Surveillance*. Setelah melaksanakan pendidikan, maka akan dilanjutkan dengan Praktik Kerja Lapangan atau biasa disebut *On the Job Training* sebagai implementasi ilmu yang telah didapatkan saat menjalankan pendidikan dan untuk meningkatkan kecakapan serta keterampilan dalam pemberian pelayanan pemanduan di Unit ACC.

Luqman Hakim juga menjelaskan, bagi personil yang telah memiliki sertifikat *Approach Control Surveillance* akan menjalani pelatihan selama 2 bulan. Bagi yang belum memiliki sertifikat *Approach Control surveillance* akan menjalani pelatihan selama 3 bulan. Ketentuan pelatihan tersebut terdapat pada kurikulum yang telah diatur oleh pihak Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP) Kementerian Perhubungan. Sesuai ketentuan yang tercantum pada KP 166 Tahun 2020 bagi pemohon *area control surveillance* yang telah mengikuti dan lulus pelatihan di lembaga pelatihan yang disetujui, harus sudah memiliki sertifikat kompetensi *area control procedural* dan *area control surveillance*. Perum LPPNPI Cabang MATSC terus melakukan evaluasi dan pengawasan terhadap kepemilikan sertifikat kompetensi tiap-tiap personil. Perencanaan pendidikan dan pelatihan bagi personil sudah disusun untuk mencegah terjadinya pelanggaran di masa yang akan datang sebagai bentuk tanggung jawab perusahaan terhadap ketentuan hukum yang ada. Diharapkan dengan adanya temuan pelanggaran ini, Perum LPPNPI dapat lebih ketat untuk

memperhatikan aturan aturan yang ada, terutama yang menyangkut keselamatan penerbangan.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Penyebab terjadinya pelanggaran personil pemandu lalu lintas penerbangan di Perum LPPNPI Cabang MATSC disebabkan oleh kurangnya jumlah personil di Unit *Area Control Center* karena adanya pembukaan sektor baru. Untuk mencukupi kebutuhan tersebut, personil dari unit *Approach Control* ditempatkan di Unit *Area Control Center*. Selain itu, juga terjadi kesalahpahaman dari pihak Perum LPPNPI Cabang MATSC yang menganggap bahwa, apabila sudah memiliki kompetensi *surveillance* dapat memberikan pelayanan di unit manapun. Dengan adanya pelanggaran tersebut, Perum LPPNPI Cabang MATSC diberikan sanksi peringatan oleh Direktorat Navigasi Penerbangan.
2. Pelaksanaan tanggung jawab terhadap terjadinya pelanggaran kepemilikan sertifikat kompetensi personil pemandu lalu lintas penerbangan, Perum LPPNPI Cabang MATSC bertanggungjawab memberikan pendidikan dan pelatihan pada awal tahun 2022 sesudah adanya sanksi peringatan, agar personil dapat memberikan pelayanan pemanduan di Unit *Area Control Center* sesuai dengan ketentuan, selain itu juga menempatkan personil di Unit yang sesuai dengan sertifikat kompetensi yang dimiliki. Sampai saat ini Perum LPPNPI Cabang MATSC terus melakukan pengawasan terhadap kepemilikan sertifikat kompetensi dan mematuhi ketentuan undang-undang maupun peraturan yang ada.

B. Saran

Beberapa saran yang dapat penulis sampaikan berdasarkan hasil yang telah diperoleh dalam penelitian ini antara lain:

Perum LPPNPI Cabang MATSC sebaiknya lebih memahami peraturan teknis terkait kepemilikan sertifikat kompetensi personil pemandu lalu lintas penerbangan. Kesalahpahaman terkait kepemilikan kompetensi *surveillance* personil dapat didiskusikan secara internal maupun dengan Direktorat Navigasi Penerbangan sebagai lembaga pemerintah yang mengawasi kepatuhan terhadap peraturan navigasi penerbangan.

Dengan adanya pelanggaran kepemilikan sertifikat kompetensi yang menyangkut keselamatan penerbangan, diharapkan adanya peraturan yang lebih tegas terhadap pelanggaran yang menyangkut kepemilikan sertifikat kompetensi personil pemandu lalu lintas penerbangan agar dapat menimbulkan efek jera dan selanjutnya pelanggaran yang sama tidak terjadi lagi.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- A. Adang Supriyadi. 2019. *Airmanship*. PT Gramedia Pustaka Mandiri. Jakarta.
- Abdulkadir Muhammad. 2010. *Hukum Perusahaan Indonesia*. Citra Aditya Bakti. Bandung.
- Achmad Moegandi. 1993. *Penerbangan Sipil: Definisi, Informasi, Istilah, dan Jargon*. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Adi Kusumaningrum. 2018. *Kedaulatan Negara di Ruang Udara dan Perkembangan Angkutan Udara Internasional*. Tim UB Press. Malang.
- Agus Irianto. 2009. *Managing Airline Reservation System*. Rajawali Pers. Jakarta.
- Amiruddin. 2012. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Raja Grafindo Persada. Jakarta
- Ampuan Situmeang, dkk. 2020. *Dinamika hukum dalam paradigma das sollen dan das sein*. Edisi I. Intelgensia media. Batam.
- Arista Atmadjati. 2014. *Manajemen Operasional Bandar Udara*. **Ed.1. Cet.2**. Deepublish. Yogyakarta.
- Diederiks Vershoor I.H.Ph. 1993. *an Introduction to Air Law*. Deventer. Kluwer Law and Taxation Publishers. Boston.
- E. Saefullah Wiradipradja. 2014. *Pengantar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*. P.T. Alumni. Bandung.
- Geller. E. Scot. 2001. *The Psychology of Safety Handbook*. Lewis Publisher. America.
- Godfried S. 2011. *Kualitas Keselamatan Penerbangan Indonesia*. **Vol.1, No.1**. INDEPT.
- Hadion Wijoyo, dkk. 2021. *Pengantar Bisnis. Insan Cendekia Mandiri*. Sumatera Barat
- Hans Kelsen. 2007. diterjemahkan oleh Somardi, *General Theory Of law and State , Teori Umum Hukum dan Negara, Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik*. BEE Media Indonesia. Jakarta.
- Hasan Alwi. Dkk. 2003. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka. Jakarta.
- Huang Jiefang. 2009. *Aviation Safety and ICAO*, Kluwer Law International. Netherlands.

Husni Syawali. 2010. *Etika dan Tanggung Jawab Profesi Hukum*. Tjempaka Offset. Bandung.

ICAO Annex 1 - Personnel Licensing 14th Edition, July 2022

ICAO Document 9426 Air Traffic Service Planning Manual Appendix C Techniques for ATC Sector/Position Capacity Estimation

Kartika Elsi Sari dan Advendi Simanunsong. 2008. *Hukum dalam Ekonomi*. Edisi II. Grasindo. Jakarta.

Lalu Muhammad Saleh. 2018. *Man Behind The Scene Aviation Safety*. Deepublish. Yogyakarta.

Lars Harms Ringdahl. 2001. *Safety Analysis: Principles & Practice in Occupational Safety 2nd Ed. Taylor & Francis. USA & Canada*

Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System (Doc 9379). 2nd Edition, 2012.

Mestika Zed. 2007. *Metode Penelitian Kepustakaan*. Yayasan Obor Indonesia. Jakarta.

Pepen Pendi. 2016. *Kupas Tuntas Penerbangan*. Deepublish. Sleman.

Regi Akbar Ramadhan. 2021. *Nantikan Indonesia di Udara Natuna*. Guepedia. Kabupaten Bogor.

Soerjono Soekanto. 2012. *Pengantar Penelitian Hukum*. Universitas Indonesia. Jakarta.

Suharismi Arikunto. 1995. *Dasar – Dasar Research*. Tarsoto. Bandung.

Suryabrata, Sumardi. 1998. *Metode Penelitian*. PT Raja Grafindo Persada. Jakarta.

Sutrisno Edy. 2011. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Ghalia Indonesia. Bogor

Suzanne K. Kearns. 2018. *Fundamentals of International Aviation*. Routledge. New York.

Titik Triwulan dan Shinta. 2010. *Perlindungan Hukum Bagi Pasien*. Prestasi Pustaka. Jakarta.

Yaddy Supriyadi. 2012. *Keselamatan Penerbangan teori & problematika*. Telaga Ilmu. Tangerang.

Yuliani HR. 2014. *E-Learning Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Deepublish. Yogyakarta.

Zainuddin Ali. 2009. *Metode Penelitian Hukum*. Sinar Grafika, Jakarta.

Jurnal :

- Abdul Rachmad. 2012. *Makna “Perintah” Sebagai Salah Satu Unsur Hubungan Kerja Menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan Budiono*. Fakultas Hukum, Universitas Brawijaya. <https://www.gadjian.com/blog/2018/01/25/inilah-unsur-unsur-hubungan-kerja-dalam-perjanjian-kerja/>
- Adam, Felecia P. 2005. *Tren Urbanisasi di Indonesia*. Program Studi Agrobisnis Fakultas Pertanian Universitas Pattimura. https://www.researchgate.net/publication/319718757_TREN_URBANISASI_DI_INDONESIA
- Aflah dan Zulfi Chairi. 2017. *Tanggung Jawab Air Navigation Dalam Pelayanan Lalu Lintas Udara Untuk Keselamatan Penerbangan*. Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara. <https://www.neliti.com/publications/138561/tanggung-jawab-air-navigation-dalam-pelayanan-lalu-lintas-udara-untuk-keamanan-d>
- Baiq Setiani. 2015. *Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara*. Universitas Suryadarma. <https://pdfslide.net/documents/prinsip-prinsip-pokok-pengelolaan-jasa-transportasi-.html?page=3>
- Benaya, dkk. 2021. *Analisis Yuridis Pertanggungjawaban ATC dan Maskapai Penerbangan Atas Kecelakaan Pesawat Kepada Penumpang. (Studi Kasus Pakistan International Airlines PK-8303)*. **Vol.10, No.2**. Universitas Diponegoro. <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/article/view/30249/25891>
- Juan M. S. Gerunga, dkk. 2022. *Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pengaturan Lalu Lintas Penerbangan*. **Vol. 10 No. 4** (2022): Lex Privatum. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/lexprivatum/article/view/42398>
- Juanda Siahaan. 2012. *Kompetensi Sdm Bidang Kebandarudaraan*. **Vol. 24 No. 6** Juni 2012, Peneliti Bidang Transportasi Udara-Badan Litbang Perhubungan. <https://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/warlit/article/view/1039>
- Ken M.R. dan Ni Wayan Sukmawati P. 2019. *Hubungan Antara Fatigue dengan Safety Performances Pada Pekerja ATC (Air Traffic Controller)*. Vol 6.No 4. <https://jurnalmahasiswa.unesa.ac.id/index.php/40/article/view/29853>
- Kurniaty Atmia. 2018. *Peran ATC Supervisor, ATC Checker, dan OJTI Dalam Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan di Bandara Mopah Merauke*. Akademi Teknik dan Keselamatan Penerbangan Makassar. https://www.researchgate.net/publication/349256486_Peran_ATC_Supervisor_ATC_Checker_dan_

OJTI_dalam_Pelayanan_Lalu_Lintas_Penerbangan_di_Bandara_Mopah_Merauke

Primadi Candra Susanto, dkk.. 2020. *Peranan Air Traffic Control Untuk Keselamatan Penerbangan Di Indonesia*. *Aviasi Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*. **Vol. 17 No.1** edisi Februari. Sekolah Tinggi Penerbangan Aviasi Jakarta. <https://docplayer.info/207120220-Peranan-air-traffic-control-untuk-keselamatan-penerbangan-di-indonesia-institut-transportasi-dan-logistik-trisakti-jakarta-indonesia-3.html>

Susanti. 2013. Analisis Kebutuhan Personel *Air Traffic Controller* (ATC) Di Pusat Pengendalian Lalu Lintas Penerbangan Makassar (*Analysis On Air Traffic Controller (ATC) Personnels' Necessities In Air Traffic Control Centre, Makassar*). **Vol. 25, No. 2**. <https://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/warlit/article/view/712/437>

Wahyu Desga, dkk. 2016. *Pemodelan Bangkitan Perjalanan Di Nagari Siguntur, Nagari Barung-Barung Belantai dan Nagari Nanggalo Kecamatan Koto Xi Tarusan Kabupaten Pesisir Selatan*. Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Bung Hatta. <https://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/jurnalmtm/article/view/173>

Peraturan Perundang – undangan :

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 166 Tahun 2020 Penetapan Standar Teknis dan Operasi Bagian 69-01 (*Manual of Standard Part 69-01*) Lisensi, Rating, Pelatihan dan Kecakapan Personel Pemandu Lalu Lintas Penerbangan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 1 Tahun 2014 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 69 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 69*) tentang Lisensi, Rating, Pelatihan dan Kecakapan Personel Navigasi Penerbangan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2020 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 172 tentang Penyelenggara Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2016 Tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 65 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 170 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 170*) tentang Peraturan Lalu Lintas Penerbangan (*Air Traffic Rules*)

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 78 Tahun 2017 tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan di Bidang Penerbangan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Tahun 2020 Tentang Keamanan Penerbangan Nasional

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 77 Tahun 2012 tentang Perusahaan Umum (Perum) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4297).

Internet :

Airnav Indonesia, *Profil Sejarah Perum LPPNPI*, 2018. <https://airnavindonesia.co.id/> (Diakses, 15 November 2022)

Airnav Indonesia, *Profil Visi Misi*, 2018. <https://airnavindonesia.co.id/> (Diakses, 15 November 2022)

Airnav Indonesia, *Ruang Udara*, <https://airnavindonesia.co.id/air/space> (Diakses, 1 November 2022)

Portal DPR RI <http://berkas.dpr.go.id/puskajianggaran/kamus/file/kamus-240.pdf>, (Diakses 28 Oktober 2022).

Flight phase. sketch bubble. <https://cdn.sketchbubble.com/pub/media/catalog/product/optimized1/5/7/578cf26234b93f65f0203859b0184b71f1aea2bba3694c93af37850bb888da43/flight-phases-mc-slide2.png> (Diakses, 15 Januari 2023)

Lalu lintas udara. Muhammad Didik Wijaya. <https://muhammadidikwijaya.blogspot.com/2021/01/llu-lalu-lintas-udara-adalah.html> (Diakses, 8 Januari 2023)

Kementrian Perhubungan Republik Indonesia, *MATSC Pengawal Wilayah Udara, Timur Indonesia* <https://dephub.go.id/post/read/matsc-pengawal-wilayah-udara-timur-indonesia-7809> (Disakses, 28 Desember 2022)

Wawancara :

Wawancara dengan Luqman Hakim, Manager Perencanaan dan Evaluasi TWR-APP/TMA Perum LPPNPI Cabang Makassar, Makassar 3 Januari 2023

Wawancara dengan Personel Pemandu Lalu Lintas Penerbangan Unit *Area Control Center* Perum LPPNPI Cabang MATSC



LAMPIRAN

LAMPIRAN
TRANSKRIP WAWANCARA

Hari/ Tanggal : Selasa, 10 Januari 2023

Waktu : 14.00 WITA

Lokasi : Kantor Perum LPPNPI Cabang MATSC

Narasumber : Bapak Luqman Hakim

Jabatan : Manajer Perencanaan dan Evaluasi Operasional Perum LPPNPI
Cabang Makassar *Air Traffic Service Center*

Keterangan

P: Pewawancara

N: Narasumber

P: Selamat Pagi Pak

N: Selamat Pagi juga, Vero.

P: Maaf sebelumnya mengganggu waktunya disela pekerjaan bapak. Saya ingin menanyakan beberapa hal yang terkait pelanggaran kepemilikan sertifikat kompetensi yang terjadi sebagai bahan penulisan skripsi saya tentang Tanggung Jawab Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia Cabang Makassar *Air Traffic Service Center* terhadap Personil Pemandu Lalu Lintas Penerbangan yang Belum Memiliki Sertifikat Kompetensi.

N: Iya boleh, silakan.

P: Apa saja faktor penyebab yang menyebabkan terjadinya pelanggaran terhadap kepemilikan sertifikat kompetensi yang tidak sesuai?

N: Ada dua faktor yang menyebabkan pelanggaran ini terjadi, yang pertama yaitu kurangnya personil di Unit *area control center* dikarenakan pembukaan sektor baru pada tahun 2020. Sektor yang sebelumnya berjumlah 6 menjadi 9 sektor. Unit *area control center* sangat membutuhkan penambahan personil yang bisa

ditugaskan untuk mencukupi kebutuhan. Selanjutnya dikarenakan kesalahpahaman oleh Pihak Perum LPPNPI Cabang MATSC terhadap kepemilikan kompetensi *surveillance*/radar.

P: Bagaimana kesalahpahaman anggapan terhadap kompetensi *surveillance* dapat terjadi dalam pelaksanaannya?

N: Dari kami menganggap bahwa jika seorang personil sudah memiliki kompetensi radar, maka dapat memberikan pelayanan pemanduan di unit radar manapun. Dengan adanya anggapan itu, pihak Perum memerintahkan beberapa personil berjumlah 6 orang yang hanya memiliki sertifikat kompetensi radar *Approach control surveillance* memberikan pelayanan pemanduan di Unit *Area control center*. Tetapi setelah mendapat sanksi dari pihak Direktorat Navigasi Penerbangan, seharusnya hal tersebut merupakan kompetensi yang berbeda. Untuk memperoleh sertifikat kompetensi wajib melaksanakan pendidikan dan pelatihan.

P: Apa sanksi yang diterima oleh Perum LPPNPI Cabang MATSC dari Direktorat Navigasi Penerbangan?

N: Karena ini merupakan pelanggaran yang pertama kali terjadi, Perum LPPNPI Cabang MATSC hanya dikenakan sanksi peringatan, dengan catatan harus melaksanakan ketentuan yang telah diatur dalam peraturan yang ada.

P: Bagaimana proses pengenaan sanksi peringatan?

N: Pada awalnya pihak Direktorat Navigasi Penerbangan sedang melaksanakan audit di Perum LPPNPI Cabang MATSC dan ditemukan terdapat personil yang memberikan pemanduan di Unit *Area control center* namun tidak memiliki sertifikat kompetensi *Area Control Surveillance*. Ditemukan pelanggaran tersebut saat pihak Direktorat Navigasi Penerbangan mengecek buku lisensi masing-masing personil. Dari hasil temuan tersebut, ditelusuri dan ditemukan terdapat 6 personil yang memberikan pelayanan pemanduan tidak di Unit yang menjadi kewenangannya. Setelah itu, Perum LPPNPI Cabang MATSC diberikan sanksi peringatan berupa surat yang dikirimkan oleh pihak Direktorat Navigasi Penerbangan dengan beberapa catatan yang harus dipenuhi sebagai konsekuensi dari pelanggaran tersebut.

P: Apa saja hal yang harus dilakukan Perum LPPNPI Cabang MATSC atas sanksi yang diterima sebagai bentuk tanggung jawab atas pelanggaran tersebut?

N: Agar kebutuhan Personil Perum LPPNPI Cabang MATSC di Unit *Area control center* tetap bisa terpenuhi, maka pihak Perum wajib memberikan pendidikan

dan pelatihan agar personil memiliki sertifikat kompetensi *Area control surveillance*. Selain itu, selama belum memiliki sertifikat kompetensi yang sesuai, maka personil dikembalikan ke unit yang sesuai dengan kompetensinya.

P: Apa yang dimaksud dengan menarik personil ke unit asal?

N: Personil ditempatkan di Unit yang sesuai dengan sertifikat kompetensi yang dimilikinya.

P: Dimana dan berapa lama personil pemandu lalu lintas penerbangan melaksanakan pendidikan dan pelatihan?

N: Tempat pelaksanaan pendidikan dan pelatihan berada di Politeknik Penerbangan Indonesia Curug, Tangerang. Dilaksanakan selama 2 bulan lamanya karena tiap-tiap personil sudah memiliki sertifikat kompetensi *surveillance*. Namun apabila seorang personil belum memiliki sertifikat kompetensi *surveillance* maka akan melaksanakan pendidikan dan pelatihan selama 3 bulan. Pendidikan dan pelatihan tersebut mencakup pengetahuan teori, praktek, dan praktik lapangan atau yang disebut dengan *On The Job training*.

P: Saya rasa sudah cukup menjawab yang menjadi pertanyaan saya pak. Saya menjadi paham lebih banyak. Terimakasih pak atas waktu yang telah diluangkan. Senang bisa mewawancarai Pak Luqman.

N: Iya sama-sama