

***AGGGR Training Provider Setelah Undang-  
Undang CIPTA KERJA Diberlakukan***



Sebuah heliport on board di Floating Storage Anoa -Natuna

Prakata dari Redaksi: Tulisan ini disusun oleh portal [“Dunia Menyapa Negeri”](#), Indonesia-ICAO, sebagai sebuah sumbangan informasi untuk melengkapi bahan pertemuan antara pihak ATS (Air Traffic Services) Approved Training Provider dengan Direktorat Navigasi Penerbangan dalam rangka pembahasan AGGGR (Air-Ground and Ground-Ground Radiotelephony). Pertemuan ini digagas dan difasilitasi oleh otoritas sebagai regulator. Kami menyusun sebagai sebuah bukti sejarah yang harus dilestarikan, dengan maksud supaya generasi penerus dapat memakluminya bahwa ini adalah sebuah upaya pemerintah (otoritas) di saat itu dalam mewujudkan keselamatan penerbangan. Bentuk penulisan ini disesuaikan dengan kaidah penyusunan sebuah artikel yang dipublikasikan atau diunggah di portal ini, dengan tujuan agar bisa dimengerti dan dibaca secara umum oleh semua lapisan pembaca, sebagai pencerahan. Adapun disetiap unggahan yang dikoreksi adalah merupakan pengayaan materi, bukan menghilangkan esensi, namun akan menambahkannya.

Badan usaha pelatihan ini adalah lembaga pendidikan yang dikenal dengan sebutan ATS Approved Training Provider. Di Indonesia, badan semacam ini memiliki sifat dan bentuk usaha UMKM (Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah). Adanya upaya dari otoritas untuk melakukan penyesuaian ketentuan melalui kebijakan baru, di saat yang bersamaan dengan pemberlakuan Undang-Undang CIPTA KERJA, dipastikan akan berdampak bagi badan usaha pelatihan. Sejujurnya, semangat UU CIPTA KERJA ini sangat dibutuhkan untuk dijadikan sebagai sebuah momentum, agar ruang gerak dari badan usaha pelatihan ini lebih efisien, efektif dan berkeadilan. Untuk itu, kebijakan dalam bentuk pembinaan yang berpihak kepada dunia usaha sangat diharapkan diberlakukan. Semoga dampak yang dimaksud itu adalah dampak positif yang tetap mengutamakan aspek keselamatan dan efisiensi.

### **Sejarah terbentuknya AGGGR di Indonesia dengan latarbelakangnya.**

AGGGR (Air-Ground and Ground-Ground Radiotelephony) awalnya adalah sebuah bentuk pelatihan komunikasi air ground terbatas (Restricted Air-Ground Radiotelephony), antara pesawat (umumnya helikopter) dengan petugas aeronautical station yang berada di daerah terpencil di darat, platform atau on board ship di laut, baik yang tetap (anchored) maupun bergerak (mobile). Pelatihan ini sejatinya sudah dilaksanakan sejak 1989 oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Direktorat Keselamatan Penerbangan namun dengan nama yang berbeda. Saat itu ada 2 subdit di Direktorat Keselamatan Penerbangan yang terlibat dalam pembahasannya yaitu Subdit Keselamatan Lalu Lintas Udara dan Subdit Operasi Penerbangan. Sekarang Subdit Operasi Penerbangan berada di Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKPPU).

Peserta pelatihan tersebut, adalah karyawan atau petugas radio dari perusahaan minyak dan Gas serta Mineral di Indonesia. Diharapkan setelah mendapatkan pelatihan ini, peserta memiliki kewenangan atau memperoleh pengakuan “delegation of authority” untuk melaksanakan air-ground communication dalam bentuk sertifikat tanda kecakapan.

Pengakuan itu berbentuk Surat Tanda Kecakapan (Certificate of Competence) Radiotelephony Melayani Air-Ground disingkat STKMAR.

STKMAR beberapa kali diubah namanya oleh otoritas dengan beberapa sebutan seperti ARO (Aeronautical Radio Operator) kemudian AGGGR, kembali lagi ke ARO dan kini kembali lagi ke AGGGR. Sebagaimana yang diadopsi dari CAA United Kingdom, bentuk pelatihan ini dilaksanakan khusus untuk memenuhi kebutuhan perusahaan oil & gas dan mineral dalam melayani pesawat helikopter atau jenis fixed wing yang disewa atau dimilikinya. Pelayanan yang dimaksud adalah komunikasi radio terbatas 2 arah melalui kanal VHF, antara helikopter dengan rig atau plant site yang terletak di tengah laut atau yang tersebar di beberapa remote areas. Beberapa perusahaan ini pun ada yang memiliki bandar udara khusus untuk melayani kelancaran usahanya.

### **Bentuk Pelatihan.**

Pelatihan STKMAR (AGGGR) terdiri dari Teori dan Praktek. Materi pelatihan STKMAR, berpedoman kepada Circular ICAO 211- AN/128 tahun 1988, Civil Aviation Publication 413 (4.143) dan 452 (Ch. 5) dari CAA UK, dan Annex 10 Vol. II Aeronautical Telecommunications - Communication Procedures, dan Document 9432 dari ICAO. Referensi itu semua dijadikan dasar dan pedoman penyusunan materi pelatihan STKMAR. Simulasi pelatihan praktek dibuat dengan rute sebenarnya dalam bentuk simulasi bergerak point to point yang dilengkapi dengan berbagai macam kondisi dari normal sampai urgency bahkan distress. Seiring dengan masa berlaku, secara kontinyu bentuk pelatihan AGGGR mendapatkan tambahan (amandemen) dari publikasi ICAO, CAA UK, EASA dan beberapa otoritas seperti CASA Australia dan CAA New Zealand untuk ditambahkan sebagai bahan ajar.

### **Model Standar yang dipergunakan**

Ada 3 alasan mengapa model komunikasi radio lepas pantai mempergunakan regulasi CAA UK. Pertama, adalah pada waktu itu (1989), Direktorat Keselamatan Penerbangan belum memiliki ketentuan khusus tentang bentuk pelatihan semacam ini. Dasar kedua, jumlah penerbangan helikopter lepas pantai di Indonesia di tahun itu meningkat drastis dan, ketiga, ladang minyak dan gas di offshore North Sea yang memiliki penerbangan helikopter terpadat dan terselamat di dunia

tersebut adalah yang paling lengkap dan dapat diterima sesuai dengan kondisi di Indonesia. Penerbangan helikopter Offshore North Sea meningkat sejak drilling pertama pada 1969 oleh Seaquest.

Ladang minyak dan gas North Sea yang mencakup area permukaan seluas 565.000 km<sup>2</sup> itu, diapit oleh 7 negara, yaitu Inggris (Scotland dan England), Denmark, Norwegia, Jerman, Belanda, Prancis dan Belgia. Ke-7 negara itu masing-masing memiliki lahan produksi minyak berikut kelengkapan rig dan platformnya. Minyak jenis Brent (Brent Crude = minyak mentah) adalah salah satu jenis minyak ekstrak produksi North Sea yang ditetapkan sebagai patokan harga minyak dunia.

Saat ini di area ladang minyak North Sea terdapat ± 26.000 penerbangan lepas pantai per tahun untuk melayani kegiatan ± 200 rig aktif. Di semua rig, ships atau platforms ditugaskan petugas radio offshore dengan sebutan yang berbeda-beda sesuai negara yang mengoperasikan rigs tersebut. CAA UK melaksanakan Offshore Communication Service dengan petugasnya diberi nama sebagai Offshore Radio Operator. Bentuk CAA UK inilah yang kemudian ditetapkan oleh Direktorat Keselamatan Penerbangan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara paling sesuai dengan kondisi di Indonesia. Berbagai ketentuan ICAO dengan penyesuaian kearifan lokal diberikan terhadap materi pelatihan AGGGR, agar sesuai dengan kondisi di Indonesia.

Penerbangan helikopter di North Sea, sesuai data dari Aviation Safety Network (ASN) dan Aviation Herald News, tercatat memiliki tingkat kecelakaan fatal yang rendah, sedangkan untuk prosedur komunikasi radionya adalah yang terlengkap (sebagaimana yang dipublikasikan oleh otoritas Inggris). Aberdeen Heliport (Scotland) adalah salah satu bandar udara keberangkatan untuk penerbangan offshore Laut Utara. Bandar udara helikopter Aberdeen tersebut adalah heliport terpadat di dunia. Pedoman prosedur komunikasi radio penerbangan CAA UK, mengacu kepada ICAO dan ditambah dengan ketentuan dari otoritas UK sendiri. Koordinasi dan pembagian tugas antara badan pengelola navigasi udara Inggris (NATS = National Air Traffic Services) dengan petugas di rig, sama seperti yang dilakukan di Indonesia. Petugas AGGGR di rig, akan mulai berkomunikasi dengan helikopter (incoming traffic), setelah pesawat

mengakhiri komunikasi dengan petugas AirNav. Posisi itu kira-kira berada di posisi area terminal (5 minutes out).

Berikut, ditampilkan sebagian kutipan dari CAP 413 Radiotelephony Manual, dari Edisi berlaku yang dipublikasikan oleh CAA UK, terkait dengan Offshore Communication Service. Disebutkan oleh CAA UK bahwa, publikasi ini bertujuan agar semua pengguna radiotelephony (sipil dan militer) menjadikannya sebagai pedoman ketika mempergunakan phraseology standar agar berkomunikasi dengan benar, disiplin dan patuh di ruang udara UK, demi terwujudnya keselamatan.

### **Offshore Communication Service**

#### **Introduction**

- 4.143 Aeronautical radio stations located offshore on rigs, platforms and vessels provide an air-ground service to helicopters operating in the vicinity.

#### **Offshore Station Identification**

- 4.144 Offshore radio stations must identify themselves using the callsign specified by the CAA in the approval document. No suffix will be added to the CAA approved callsign when traffic information is to be passed by the operator of the aeronautical radio station. When logistics information is to be passed the suffix 'LOG' shall be added to the approved callsign.

### Offshore Phraseology

4.145 Actual communications will follow a pattern dictated by the individual circumstances. However, in the interests of conformity and to avoid misunderstandings, a selection is given of the types of messages a helicopter pilot may pass, their meaning where necessary and the response which should be made.

Table 4

Helicopter	Response
(Offshore station callsign) (Aircraft callsign) Take the Flight Watch (You are requested to maintain radio watch until watch is taken by another station)	(Aircraft callsign) (Offshore station callsign) I have the Flight Watch
(Offshore station callsign) (Aircraft callsign) position ...	(Aircraft callsign) (Offshore station callsign) Roger
(Offshore station callsign) (Aircraft callsign) Report your weather	(Aircraft callsign) (Offshore station callsign) Weather ( <i>State the following information as appropriate</i> ) Surface Wind (number) degrees (number) knots, Visibility (distance) kilometres/ metres, Weather (rain, snow, showers, etc.), Cloud few/scattered etc., (number) feet estimated, Ambient temperature (number), Helideck temperature (number), (Name of Area) QNH (pressure) (hectopascals), QFE (pressure) (hectopascals), Pitch (number) degrees: Roll (number) degrees: Heave (number) metres ( <i>as appropriate</i> )

Bersama ini disampaikan pula kutipan penjelasan pihak pengguna yaitu perusahaan minyak dan gas di lepas pantai, Petroleum Labour Market Information (PetroLMI) Division of Energy Safety Canada, terkait dengan job descriptions' Offshore Radio Operator.

#### About This Career

“For offshore rigs without a physical connection to the mainland, communication is literally a lifeline. As the professionals in charge of that lifeline, Offshore Radio Operators serve as both the ears and the voice of a working community whose survival depends on keeping the lines of communication open. (And only one of them is the radio.)

Offshore drilling platforms can be extremely busy, complex workplaces with significant communications coordination needs.

The Offshore Radio Operator typically works in a radio room, recording and sending messages to coordinate everything from incoming helicopter flights to dispatching personnel, from transmitting weather reports to responding to emergencies.”



Sebagai penutup, bersama ini dilampirkan 5 artikel terkait, yang dimuat dalam website [“Dunia Menyapa Negeri”](#).

1. [Keselamatan Berasal dari Sebuah Teamwork;](#)
2. [Penerbangan Helikopter ke Rig Mubadala Setelah Omnibus Law CIPTAKER;](#)
3. [Komunikasi Radio Helikopter di Offshore;](#)
4. [Bagaimana Bila Aturan Turunan UU CIPTAKER Tidak Menciptakan Efisiensi?](#)
5. [Penerbangan Helikopter Ke Perdido Rig Laut Dalam.](#)

Insya Allah, setelah diberlakukannya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja diikuti dengan peraturan pemerintah (yang sudah dikeluarkan Februari 2021), dan kemudian ditindaklanjuti dengan aturan turunannya oleh otoritas terkait, akan memenuhi pesan Presiden RI Jokowi, yaitu perubahan model birokrasi guna menciptakan berbagai macam kecepatan, kemudahan, inovasi, efisiensi dan berorientasi kepada hasil bagi dunia usaha mikro, kecil dan menengah (UMKM).

Seperti diketahui, Pemerintah telah menerbitkan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja. UU yang resmi berlaku sejak diundangkan tanggal 2 November 2020 ini bertujuan untuk menyediakan seluas-luasnya lapangan kerja yang berkualitas, memberdayakan usaha mikro kecil menengah (UMKM), menyederhanakan (simplifikasi) regulasi dan meningkatkan ekosistem investasi dalam rangka percepatan proyek strategis nasional.

Untuk tindak lanjutnya, pemerintah telah menerbitkan 49 peraturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja itu, yang terdiri dari 45 Peraturan Pemerintah (PP) dan 4 Peraturan Presiden (Perpres). Peraturan pelaksana tersebut juga telah diundangkan ke dalam Lembaran Negara RI. Waktu pembuatan PP yang demikian cepatnya (dalam ukuran bulan) adalah rekor paling singkat, dalam membenahan regulasi di negeri ini, yang menunjukkan keseriusan pemerintah dalam merubah mindset perilaku aparatnya (otoritas).

**Pelayanan AGGGR di negeri yang berpenduduk ±272,23 juta orang (Sensus, 2021, 30 Juni 2021 Administrasi Kependudukan = Adminduk), dan berkepulauan ± 16.771 pulau\*), sudah berjalan dalam kurun waktu yang lama, yaitu 32 tahun. Pelatihan ini sudah terbukti sesuai dengan pedoman standar internasional ICAO sebagai bentuk pelayanan dalam memenuhi amanah [Konvensi Chicago 1944](#) dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas penerbangan. Oleh sebab itu pelatihan AGGGR di Indonesia, harus dilanjutkan, namun didukung dengan simplifikasi regulasi administrasinya, yaitu dengan memberikan pendelegasian kewenangan kepada lembaga pendidikan untuk mengeluarkan sertifikat yang (cukup) diketahui oleh otoritas sebagaimana aturan turunan yang diberlakukan bagi HLO (Helicopter Landing Officer) oleh Direktorat Bandar Udara dalam menyelaraskan dengan UU Cipta Kerja. Itulah esensi semangat UU CIPTAKER bagi Lembaga Pendidikan atau Training Provider.**

\*) Jumlah pulau terhitung terakhir (2021) yang dilaporkan pemerintah RI kepada UNGEGN (United Nation Group of Expert on Geographical Names).

----- Selesai -----

Sumber : ICAO, CAA UK, FAA, ASN, Aviation Herald dan disusun oleh [“Dunia Menyapa Negeri” Indonesia-ICAO.org](#)