

ANALISA PENGARUH TIDAK ADANYA LETTER OF AGREEMENT ANTARA KALIMARAU TOWER DENGAN MARATUA INFO TERHADAP PELAYANAN LALU LINTAS PENERBANGAN DI BANDAR UDARA KALIMARAU BERAU

Laeli Puspendari¹, Putu Agus Valguna², Bambang Wasito³

^{1,2,3}Jurusan Lalu Lintas Udara, Politeknik Penerbangan Surabaya

Jl. Jemur Andayani I/73, Surabaya 60236

Email: lelypuspendari@gmail.com

Abstrak

Pemandu Lalu Lintas Udara (*Air Traffic Controller*) adalah tenaga terdidik yang berugas untuk memberikan pelayanan lalu lintas udara di suatu wiayah udara yang berada di bawah pengawasannya. Dalam pelayanannya, *Air Traffic Controller* terbagi menjadi tiga bagian yaitu *Aerodrome Control Tower*, *Approach Control Unit* dan *Area Control Centre*. Masing – masing dari bagian tersebut harus melakukan koordinasi yang baik satu sama lain. Sehingga terbentuk keselarasan dalam tiap – tiap bagian dalam memberikan pelayanan lalu lintas penerbangan. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisa pengaruh yang disebabkan oleh tidak adanya *Letter of Agreement* antara *Kalimarau Tower* dengan *Maratua Info* yang dapat mengganggu pelayanan lalu lintas penerbangan di Bandar Udara Kalimarau Berau Analisis deskriptif kualitatif merupakan metode penelitian yang digunakan untuk menafsirkan data yang diperoleh yaitu data yang ada menggambarkan kondisi umum tentang diadakannya *Letter of Agreement* terkait koordinasi pelimpahan wewenang (*transfer of control*) pesawat Susi Air dari *Maratua Info* ke *Kalimarau Tower* dan juga sebaliknya. Saat pelimpahan wewenang tersebut tidak dilaksanakan sesuai prosedur yang ada, akan berpotensi terjadinya *breakdown of separation* sehingga menyebabkan separasi kurang dari standar minimum yang ditentukan untuk masing – masing klasifikasi pelayanan. Data yang diperoleh didapatkan melalui kegiatan observasi, penyebaran kuesioner, wawancara, dan studi pustaka. Melakukan koordinasi dengan pihak jaringan seluler (Telkomsel) untuk daerah Maratua, diadakannya alat koordinasi seperti *SSB (Single Side Band)* dan *DS (Direct Speech)* untuk Bandar Udara Maratua diharapkan dapat meminimalisir dari tidak adanya *Letter of Agreement* antara *Kalimarau Tower* dengan *Maratua Info*. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemecahan masalah sehingga masalah – masalah yang terjadi terkait belum adanya *Letter of Agreement* dalam upaya pelimpahan wewenang (*transfer of control*) bisa teratasi. Peneliti juga berharap agar hasil dari penelitian ini bisa bermanfaat guna meningkatkan keselamatan penerbangan dan terciptanya pelayanan lalu lintas penerbangan yang aman, nyaman, teratur dan efisien di Bandar Udara Kalimarau Berau.

Kata kunci: *Letter of agreement*, *transfer of control*, *breakdown of separation*, pelayanan lalu lintas udara, keselamatan penerbangan

1. PENDAHULUAN

Negara Indonesia adalah suatu Negara kepulauan yang memiliki banyak pulau dan terpisahkan oleh samudera yang luas. Meskipun dipisahkan oleh samudera yang luas, persatuan dan kesatuan warga Negara Indonesia tidak

boleh diabaikan. Di era yang sudah semakin maju ini, teknologi semakin mempermudah pekerjaan manusia. Tidak terkecuali transportasi. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, transportasi adalah pengangkutan

barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi.

Dengan meningkatnya peranan transportasi udara bagi kemajuan Negara Republik Indonesia, maka keselamatan suatu penerbangan haruslah dijamin keberadaannya. Keselamatan penerbangan merupakan suatu istilah yang menjadi faktor utama dalam dunia penerbangan, misalkan saja pada kasus – kasus kecelakaan, semua hal tersebut berkaitan dengan keselamatan penerbangan. Jika dikaji secara lebih mendalam, sebagaimana telah diatur dalam KM No.8 tahun 2010, keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi udara, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya, serta terpenuhinya prosedur keselamatan penerbangan seperti *Letter of Agreement (LOA)*. Dalam *Air Traffic Services Planning Manual, Part IV Chapter 2, 1.10* disebutkan bahwa bentuk kesepakatan koordinasi antar unit Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan atau antara unit Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan dengan pihak otoritas lain digunakan istilah *letters of agreement* atau nota kesepahaman. *Letters of Agreement (LOA)* tersebut secara periodik agar ditinjau ulang, bila perlu diperbarui untuk menjamin kesesuaian dengan persyaratan operasional dan kebijakan yang berlaku saat ini.

Transportasi di Indonesia memiliki banyak jenis. Dari sektor darat, laut, sampai udara tersedia. Khusus untuk sektor udara memiliki banyak peningkatan. Di sektor udara terdapat pesawat udara yang menjadi obyek transportasinya. Seiring dengan kemajuan zaman, dan tuntutan pekerjaan yang mementingkan nilai waktu, pesawat udara telah menjadi salah satu alat transportasi unggulan saat ini, karena untuk menempuh jarak yang jauh alat transportasi ini sangat efisien dalam hal waktu. Keunggulan dari transportasi ini terlihat dengan semakin meningkatnya

pertumbuhan pemakai jasa transportasi udara di bandar udara.

LOA merupakan hal yang sangat penting yang harus ada di suatu bandar udara, karena di dalam *LOA* tersebut mencakup perjanjian antara dua unit yang saling berkaitan, misalnya seperti dua unit yang akan melakukan koordinasi satu sama lain, *transfer estimated*, dan lain sebagainya. Sehingga dalam sistem penerbangan tersebut dapat berjalan dengan baik dan benar. Namun pada kenyataannya dalam suatu bandar udara dalam suatu bandar udara sering mengabaikan *LOA*. Misalnya dalam hal koordinasi seperti *transfer estimated* dan pemberian *airborne time* atau waktu pada saat pesawat lepas landas, meminta *clearance*, meminta *release* dan lain sebagainya.

Pada bulan Mei 2017 Bandar udara Kalimantan menerima operasional susi Air dengan rute Tarakan-Maratua, Maratua-Berau, Berau-Maratua, Maratua-Tarakan. Di dalam suatu operasi penerbangan tentu terdapat koordinasi antara kedua pihak. Antara 2 (dua) unit yang sama, 2 (dua) unit yang berbeda, atau bisa juga antara suatu unit dengan institusi. Kalimantan Tower dan Maratua Info melakukan koordinasi yang tidak tertulis terkait dengan *incoming/outgoing traffic* dari Maratua yaitu dengan menggunakan telepon seluler. Sehingga penyampaian *airborne time, estimate time* juga melalui telepon seluler. Perjanjian tersebut belum dibakukan ke dalam suatu nota kesepahaman yang disebut sebagai *Letter of Agreement*. *Letter of Agreement* merupakan persetujuan antara dua atau lebih unit pelayanan lalu lintas udara atau penyelenggara pelayanan lalu lintas udara pada suatu negara atau negara yang berbeda yang bekerja sama dengan tata cara pemberian pelayanan lalu lintas oleh unit – unit atau pihak – pihak terkait. Saat ini Kalimantan Tower dengan Maratua Info tidak memiliki nota kesepahaman atau *Letter of Agreement* diantara kedua pihak. Sehingga tidak ada keterangan yang pasti dilakukannya

transfer of responsibility. Karena di dalam *Letter of Agreement* tersebut terdapat format – format yang ditentukan dalam sebuah koordinasi tertulis antara lain terdapat prosedur pengendalian *traffic*, separasi yang digunakan, prosedur koordinasi yang dilaksanakan dan lain sebagainya.

Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti dapat merumuskan masalah yang terjadi saat ini yaitu “bagaimana tidak adanya *Letter of Agreement* antara Kalimantan Tower dan Maratua Info dapat mempengaruhi pelayanan lalu lintas penerbangan di Bandar Udara Kalimantan Berau?”

2. METODE

Rancangan penelitian ini terdiri dari perancangan penelitian, observasi, mencari permasalahan yang timbul, merumuskan masalah, mencari teori – teori yang mendukung permasalahan, mengumpulkan data yang mendukung, analisa dan pemecahan masalah, kesimpulan dan saran.

Populasi dan sampel (sasaran penelitian) dalam penelitian ini adalah personil *Air Traffic Controller* pada unit *ADC* di Bandar Udara Kalimantan sebanyak 11 orang.

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah berupa observasi, wawancara, kuesioner dan studi pustaka. Sedangkan untuk teknik analisis data menggunakan hasil yang diperoleh dari pengumpulan data tersebut. Yaitu hasil dari observasi, hasil wawancara, hasil kuesioner dan hasil yang diperoleh dari studi pustaka.

Subyek penelitian meliputi populasi dan sampel. Dalam penelitian ini populasi dan sampel yang diambil adalah 11 personil *Air Traffic Controller* pada unit *Aerodrome Control Tower* di Bandar Udara Kalimantan Berau. Sedangkan untuk lokasi dan lama penelitian adalah di Bandar Udara Kalimantan Berau dengan waktu kurang lebih 3 bulan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Dari observasi yang telah peneliti lakukan dapat disimpulkan bahwa :

1. *Responsibility* dari Kalimantan Tower yang seharusnya 6000 feet dengan 15 Nm menjadi melebihi batas yuridiksinya. Hal tersebut ditunjukkan peneliti dalam gambar *FPS* pemanduan pesawat Susi Air dari Maratua – Berau.
2. Belum adanya *Letter of Agreement* antara Kalimantan Tower dengan Maratua Info menyebabkan *transfer of responsibility* masing – masing unit tidak jelas Hal tersebut ditunjukkan dalam gambar lembar *daily logbook*.

Dari wawancara yang telah dilakukan oleh peneliti dapat disimpulkan bahwa :

1. Yuridiksi dari Kalimantan Tower menurut *AIP* adalah *vertical limit* 6000 feet dan *lateral limit* 15 Nm.
2. Cukup sering *traffic* dari Maratua ke Kalimantan melakukan *contact* dengan posisi diluar yuridiksi Kalimantan Tower.
3. Perlu diadakan pertemuan antara Kalimantan Tower dan perwakilan dari Maratua Info untuk membicarakan area yuridiksi masing – masing unit dan perjanjian kedua pihak terkait *transfer of responsibility*.
4. Perlu dibentuk *Letter of Agreement* antara Kalimantan Tower dengan Maratua Info agar *transfer of responsibility* masing – masing unit dapat dipahami.
5. Perlu diadakan sosialisasi terkait pelimpahan wewenang/*responsibility* dari Maratua Info kepada Kalimantan Tower atau sebaliknya terkait *traffic* yang beroperasi (*departure, arrival, overfly*).

Ucapan Terima Kasih

Peneliti mengucapkan terimakasih yang sebesar- besarnya kepada Tuhan Yang Maha Esa, kedua orang tua dan keluarga serta civitas akademika Politeknik Penerbangan Surabaya

yang turut berpartisipasi atas dibuatnya makalah ini.

4. PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan permasalahan – permasalahan yang telah diuraikan diatas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa.

1. Kalimantan Tower memiliki *vertical limit* 6000 feet dan *lateral limit* 15 Nm harus memberi pelayanan lalu lintas penerbangan terkait pemanduan pesawat Susi Air dengan rute Maratua – Kalimantan dan sebaliknya. Hal itu menyebabkan bertambahnya tanggung jawab dari Kalimantan Tower mengingat *traffic* dengan posisi diluar yuridiksi melakukan *contact* ke Kalimantan Tower.
2. Tidak adanya *Letter of Agreement* antara Kalimantan Tower dengan Maratua Info tentang *transfer of responsibility* terkait *traffic* dengan rute Maratua-Berau-Maratua tidak jelas. Sehingga tidak ada batasan kapan pesawat tersebut telah memasuki wilayah yang menjadi yuridiksi Kalimantan Tower. Karena antara Kalimantan Tower dan Maratua Info tidak terdapat kesepakatan bersama yang mengatur tentang pelimpahan wewenang masing – masing unit, pesawat yang beroperasi dari Maratua menuju ke Kalimantan melakukan *contact* secara sembarangan. Maka dari itu, hal tersebut berpengaruh terhadap pelayanan lalu lintas penerbangan.

Saran

Dari hasil penelitian yang peneliti lakukan, peneliti menemukan beberapa alternatif pemecahan masalah terkait masalah yang terjadi di Bandar Udara Kalimantan Berau, sehingga pelayanan lalu lintas penerbangan yang lebih optimal dan efisien dapat tercapai. Beberapa saran yang akan peneliti paparkan sebagai berikut.

1. Untuk jangka pendeknya diadakan sosialisasi antara Kalimantan Tower dengan Maratua Info terkait area yuridiksi masing – masing pihak agar diketahui tanggung jawabnya dalam pemanduan *traffic* dari Maratua ke Kalimantan. Dengan diadakannya sosialisasi pihak Kalimantan Tower maupun Maratua Info mengetahui wilayah yang menjadi tanggung jawabnya. Sehingga jika terdapat pesawat yang memasuki wilayah sesuai dengan yang disosialisasikan dan disepakati, maka akan terlihat jelas pesawat tersebut menjadi tanggung jawab siapa dilihat dari posisi pesawat melakukan *contact*.
2. Sedangkan untuk jangka panjang adalah dibentuknya *Letter of Agreement* antara Kalimantan Tower dengan Maratua Info agar *transfer of responsibility* antara kedua unit dapat dipahami dan diketahui oleh masing – masing unit. Sehingga jika ada dua atau lebih pesawat yang memiliki kemungkinan konflik dapat diketahui penanggung jawab (*person in charge*) dari pemanduan pesawat tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal:

- [1] Arikunto, Suharsimi. 2002. *Metodologi Penelitian*. Jakarta.: Penerbit PT. Rineka Cipta.
- [2] Arikunto, Suharsimi. 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, Ed Revisi VI. Jakarta: Rineka Cipta,
- [3] *Civil Aviation Safety Regulation*. 2009. *Air Traffic Rules part 170*
- [4] Drs, S.Margono. 2004. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta.

- [5] *International Civil Aviation Organization.*
1984. *Document 9426 Air Traffic Services*
Planning Manual 1st edition
- [6] *International Civil Aviation Organization.*
2013. *Annex 11 Air Traffic Services.*
- [7] *International Civil Aviation Organization.*
2016. *Document 4444 Air Traffic*
Management.
- [8] *Standard Operating Procedure (SOP)*
Bandar Udara Kalimantan Berau 2016
- [9] Sugiyono, 2008. *Metode Penelitian*
Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bandung:
Alfabeta.2012. *Metode Penelitian*
Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bandung:
Alfabeta.
- [10] Undang – Undang Republik Indonesia.
2009. No.1 Penerbangan.