

ANALISIS *LETTER OF COORDINATION AGREEMENT (LOCA)*
ANTARA PONTIANAK FSS DENGAN *ADJACENT UNIT* KETAPANG,
PUTUSIBAU, TEBELIAN, NANGA PINOH TERHADAP PENANGANAN
***TRAFFIC* DI RUANG UDARA PONTIANAK FSS**

Zaki Musyaffa Hibatullah

Jurusan Komunikasi Penerbangan, Fakultas Keselamatan Penerbangan, Politeknik Penerbangan
Surabaya

Jl. Jemur Andayani I/73, Surabaya 60236

Email: zakizakimh@gmail.com

Abstrak

Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak merupakan bandar udara yang memberikan pelayanan lalu lintas udara bagi pesawat domestik, internasional, maupun pesawat militer. Dengan adanya jumlah *traffic* yang ada, maka dalam hal pelayanan lalu lintas udara semakin dituntut untuk menjadi optimal sehingga dapat tercipta pelayanan lalu lintas udara dan pemberian pelayanan informasi yang tepat, aman, teratur, dan efisien. Pemberian pelayanan informasi penerbangan yang mana dikatakan secara tertulis dalam Annex 11 pada ruang udara kelas G untuk penerbangan kategori VFR dan IFR walaupun tidak wajib, namun mengingat kondisi *traffic* pada ruang udara milik Bandara Udara Supadio ini, personel ACO mau tidak mau harus tetap memberikan pelayanan informasi penerbangan. Namun, pada kenyataannya terkadang pesawat tidak dapat melakukan komunikasi dua arah dengan Pontianak INFO sehingga komunikasi diambil alih oleh Pontianak APP/Pontianak Radar walaupun pesawat sedang dalam wilayah udara milik Pontianak FSS. Hal ini tentunya tidak sejalan dengan apa yg tertulis di LOCA. Guna mewujudkan hal-hal yang tidak diinginkan, pentingnya pembaharuan LOCA yang saat ini ada demi kejelasan pelimpahan tanggung jawab dari suatu *traffic* yang tidak dapat melakukan komunikasi dua arah dengan Pontianak INFO. Dari hasil penelitian yang telah penulis dapatkan, bahwa pemberian pelayanan informasi penerbangan sangat penting walaupun dalam ruang udara kelas G itu sendiri. Pengoptimalan performa dari sarana fasilitas komunikasi juga diperlukan untuk mendukung pemberian pelayanan informasi yang tepat dan baik.

Kata Kunci : *Letter of Coordination Agreement, Transfer of Coordination, Pelayanan Informasi Penerbangan, Perum LPPNPI Cabang Pontianak.*

Abstract

Pontianak Supadio *International Airport* is an airport that provides air traffic services for domestic, international and military aircraft. With the amount of traffic available, then in the case of air traffic service it is increasingly required to be optimal so that air traffic service can be created and the provision of information services that is precise, safe, orderly, and efficient. Provision of logging information services which is said in writing in Annex 11 in class G air space for VFR and IFR category flights although it is not mandatory, but given the traffic conditions in the air space owned by Supadio Airport, ACO personnel will inevitably have to continue to provide information services the flight. However, in fact sometimes the aircraft cannot make two-way communication with Pontianak INFO so that communication is taken over by Pontianak APP / Pontianak Radar even though the aircraft is in Pontianak FSS airspace. This is certainly not in line with what was written in LOCA. In order to realize things that are not desirable, the importance of LOCA renewal that currently exists for the sake of clarity of delegation of responsibility from a traffic that can not do two-way communication with Pontianak INFO. From the results of the study that the author has obtained, that the provision of flight information services is very important even in the G class air space itself. Optimizing the performance of communication facilities is also needed to support the provision of appropriate and good information services.

Keywords: *Letter of Coordination Agreement, Transfer of Coordination, Aviation Information Services, Perum LPPNPI Pontianak.*

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020
ISSN : 2548-8112

PENDAHULUAN

Perbedaan topografi dan kondisi geografis Negara Indonesia yang merupakan negara kepulauan menyebabkan pilihan transportasi udara menjadi yang utama karena dapat mempersingkat waktu. Hal ini menyebabkan perkembangan lalu lintas udara meningkat dari tahun ke tahun. Pelayanan lalu lintas udara yang diberikan juga pastinya meningkat. Seperti yang saat ini dilakukan oleh Perum LPPNPI Cabang Pontianak, khususnya unit FSS (*Flight Service Station*) yang mana pelayanan yang diberikan terkait dengan pelayanan informasi penerbangan (*Flight Information Service*) dan pelayanan kesiagaan (*Alerting Service*).

Dalam pemberian pelayanan informasi penerbangan semua hal yang dilakukan sudah terikat oleh SOP (*Standard Operational Procedure*), LOCA (*Letter of Coordination Agreement*), dan aturan-aturan yang telah dibuat dengan mempertimbangkan hal-hal yang menyangkut keselamatan. Tentunya terdapat aturan dengan urutan tertinggi yang dibuat oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*). Setiap negara yang tergabung dalam ICAO memiliki perbedaan dasar negara. Hal ini mendasari dibentuknya peraturan atau regulasi yang disesuaikan dengan berbagai kondisi dari tiap-tiap negara yang tergabung dalam organisasi tersebut.

Permasalahan yang terjadi adalah pada saat pesawat yang akan terbang maupun mendarat dari bandara yang berada di dalam *boundary* Pontianak FSS seperti Tebelian, Putusibau, Nanga Pinoh, dan Ketapang memiliki ketinggian yang

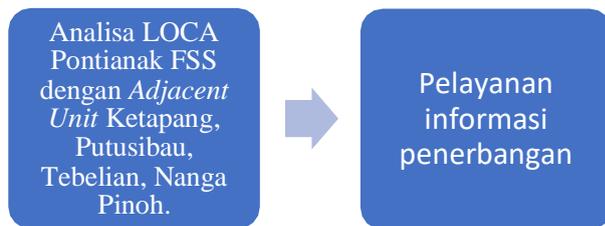
berbeda-beda. Sehingga tidak seharusnya semua pesawat dengan ketinggian tertentu diwajibkan untuk melakukan komunikasi dua arah dengan Pontianak FSS. Hal ini tentunya tidak berjalan sebanding dengan LOCA yang berlaku. Sebagaimana disebutkan dalam LOCA yang terdapat antara Pontianak FSS dengan *adjacent unit* terkait. disesuaikan dengan berbagai kondisi dari tiap-tiap negara yang tergabung dalam organisasi tersebut.

Permasalahan yang terjadi adalah pada saat pesawat yang akan terbang maupun mendarat dari bandara yang berada di dalam *boundary* Pontianak FSS seperti Tebelian, Putusibau, Nanga Pinoh, dan Ketapang memiliki ketinggian yang berbeda-beda. Sehingga tidak seharusnya semua pesawat dengan ketinggian tertentu diwajibkan untuk melakukan komunikasi dua arah dengan Pontianak FSS. Hal ini tentunya tidak berjalan sebanding dengan LOCA yang berlaku. Sebagaimana disebutkan dalam LOCA yang terdapat antara Pontianak FSS dengan *adjacent unit* terkait.

“Pontianak FSS bertanggung jawab untuk pelayanan informasi penerbangan yang berada di *Pontianak Sector* yang beroperasi dalam ketinggian mulai dari permukaan hingga FL120 diluar 50NM PNK (Pontianak CTR)” Berikut adalah data posisi dan jarak *adjacent unit* diukur menggunakan *radar display* pada Unit Pontianak FSS. sudah *reaching* pada *intended level* dari pesawat tersebut yang mana terkadang pesawat tersebut tidak masuk ke dalam klasifikasi ruang udara dari Pontianak FSS itu sendiri.

tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya.

Dalam penelitian kualitatif dapat dibedakan menjadi variabel independen (X) dan variabel dependen (Y) yang tidak dinyatakan dalam bentuk angka. Variabel independen adalah tipe variabel yang menjelaskan atau mempengaruhi variabel yang lain. Variabel dependen adalah tipe variabel yang dijelaskan atau dipengaruhi oleh variabel independen. Seperti halnya dalam penelitian ini dapat digambarkan variabel penelitian pada bagian dibawah ini :



Menentukan Populasi yang dapat digunakan sebagai sumber data. Bila hasil penelitian ini akan digeneralisasikan (kesimpulan data sampel untuk populasi) maka sampel yang digunakan sebagai sumber data harus *representatif*.

Menurut Sugiyono (2007), populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.

Populasi yang akan dijadikan sumber dari penelitian ini adalah personel *Aeronautical Communication Officer (ACO)* di Perum LPPNPI Cabang Pontianak dan *Ex OJT En-Route Flight Information* di Perum LPPNPI Cabang Pontianak.

Menurut Sugiyono (2007), sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Untuk penelitian ini, penulis menggunakan beberapa sampel dari Personel ACO di Perum LPPNPI Cabang Pontianak dan *Ex OJT EFI* di Perum LPPNPI Cabang Pontianak

Dalam penelitian ini penulis meneliti permasalahan kurang optimalnya komunikasi dua arah antara Pontianak FSS dengan pesawat yang melintas diruang udara Pontianak FSS terhadap kesesuaian dengan LOCA dan pemberian pelayanan komunikasi penerbangan.

Untuk memperoleh data yang valid atau dapat dipertanggung jawabkan atas kebenarannya, maka dalam penelitian ini penulis menggunakan metode, sebagai berikut :

Nawawi (2003), Observasi biasa diartikan sebagai pengamatan dan pencakapan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada objek penelitian, observasi dilakukan terhadap objek di tempat terjadi

atau berlangsung peristiwa, sehingga observasi bersama objek yang diselidikinya. Sedangkan observasi tidak langsung adalah pengamatan yang dilakukan tidak pada saat berlangsungnya suatu peristiwa yang akan diselidiki.

Observasi ini merupakan pengumpulan bahan penulisan penelitian dengan mengadakan pengamatan secara langsung di Perum LPPNPI Cabang Pontianak unit FSS. Dalam hal ini penulis mengobservasi sudah optimalkah pemberian pelayanan komunikasi penerbangan terhadap pesawat yang melintas pada ruang udara wilayah Pontianak FSS saat pelaksanaan operasional tidak sesuai dengan LOCA yang telah ada sehingga membuat tidak optimalnya pemberian *Flight Information Service, Alerting Service* dan *Air Traffic Advisory Service* pada Pontianak *Flight Information Zone (FIZ)*.

Wawancara adalah suatu proses komunikasi dengan tujuan yang serius dan ditetapkan terlebih dulu yang dirancang untuk mempertukarkan perilaku dan melibatkan tanya jawab atau singkatnya suatu percakapan berdasarkan suatu maksud. Namun definisi tersebut agak terbatas, karena membatasi wawancara dengan tujuan yang serius. Wawancara juga

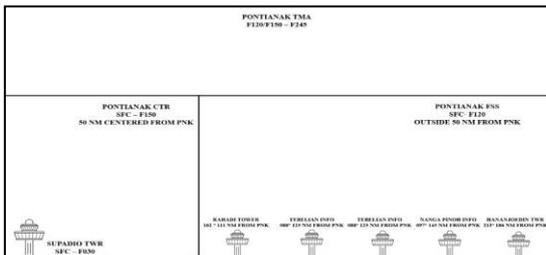
telah menjadi bentuk hiburan yang populer seperti disiarkan televisi dan radio [Stewart L. Tubss – Sylvia Moss, 2000]. Metode ini merupakan proses tanya jawab dari narasumber yang para ahli suatu permasalahan ini. Dalam hal ini yakni Personil Komunikasi Penerbangan di Perum LPPNPI Cabang Pontianak.

Angket atau kuesioner adalah seperangkat pernyataan atau pertanyaan tertulis dalam lembaran kertas atau sejenisnya dan disampaikan kepada responden penelitian untuk diisi olehnya tanpa intervensi dari penulis atau pihak lain. Metode ini digunakan untuk memperoleh informasi dari responden dalam arti tentang pribadinya, atau hal-hal lain yang ia ketahui.

Dalam hal ini penulis menyebarkan angket terbuka yang sudah disediakan jawabannya namun responden masih bisa menuliskan jawabannya sendiri apabila jawabannya tidak ada dalam pilihan yang disediakan. Angket ini akan diberikan kepada para personel komunikasi penerbangan yang bertugas di Pontianak FSS dan Ex OJT EFI Perum LPPNPI Cabang Pontianak tahun 2019-2020.

Dokumentasi merupakan teknik yang dilakukan melalui pencarian barang-barang tertulis atau data yang ada dengan tujuan

untuk mengetahui keberadaan dan relevansi dengan pokok pembahasan dan dapat dimanfaatkan untuk menguji dan menafsirkan. Dokumen yang dibutuhkan oleh penulis antara lain mengenai data-data *traffic movement* unit Pontianak FSS.



HASIL DAN PEMBAHASAN

Bandar Udara Internasional Supadio Pontianak merupakan salah satu Bandar Udara dimana pesawat udara yang beroperasi di wilayah tersebut mendapatkan pelayanan pemberian informasi penerbangan yang di berikan oleh ATS Unit yaitu *Flight Service Station* (FSS) oleh Pontianak Info.

Dalam melaksanakan tugas sebagai pemandu komunikasi penerbangan, seorang Personel KP harus mempunyai sarana yang menunjang kinerja dalam pemberian pelayanan informasi penerbangan, salah satunya sarana komunikasi. Komunikasi ini memegang peranan yang penting dalam pemberian pelayanan informasi penerbangan. Komunikasi antara Personel KP dan pilot wajib terjalin dengan jelas karena hal yang disampaikan adalah hal mengenai pemberian informasi penerbangan yang sangat penting dalam pelayanan tersebut. Selain komunikasi,

koordinasi juga memegang peran yang penting dalam hal ini.

Dalam LOCA yang tertuang antara Pontianak FSS dengan Bandara yang berada di dalam wilayah Pontianak tidak disebutkan bahwa mana pesawat dengan ketinggian berapa yang harus melakukan kontak langsung dengan Pontianak FSS dan mana pesawat yang harus melakukan kontak dengan Pontianak Info setelah melakukan *take-off* dari Bandara tersebut. Mengingat bahwa kurang dari 10 menit pesawat yang menuju Bandar Udara Supadio Pontianak dengan ketinggian lebih dari 12000 sudah dapat mencapai *intended level* dari pesawat tersebut.

Dalam *Doc. 4444* terfapat pernyataan yang bersangkutan dengan koordinasi yakni pada *chapter 10* tepatnya pada poin 10.4.1.2 yang menyebutkan bahwa unit ATC harus sejauh mungkin menetapkan dan menerapkan prosedur standar untuk koordinasi dan pemindahan control penerbangan untuk mengurangi kebutuhan akan oordinasi secara verbal. Koordinasi prosedur tersebut harus sesuai dengan prosedur yang terdapat dalam ketentuan- ketentuan dan ditetapkan dalam surat-surat perjanjian dan petunjuk local sebagaimana berlaku.

Dijelaskan pada pengertian diatas, maka secara langsung kedua belah pihak baik Pontianak FSS dan Pontianak APP melakukan persetujuan atau perjanjian kesepakatan secara resmi hitam diatas putih yang mana pastinya telah terikat. Dengan persetujuan tersebut maka LOCA memiliki kekuatan hukum yang dapat dipertanggung jawabkan apabila terjadi suatu kesalahan dari apa yang telah disepakati bersama.

Tidak tertulisnya pembagian *traffic* yang jelas yang mana pesawat dengan ketinggian

dias 12000 menjadi masalah yang menyangkut *Transfer of Responsibility* sehingga koordinasi antar unit belum berjalan secara optimal.

Adapun untuk lebih mengoptimalkan dalam pemberian informasi penerbangan oleh Pontianak FSS dan pelayanan lalu lintas penerbangan oleh Pontianak APP, maka segala halnya harus dilakukan sesuai prosedur yang berlaku. Termasuk dalam hal ini pelaksanaan pemberian pelayanan informasi penerbangan yang tidak efisien dikarenakan sebagai akibat dari pembagian *traffic* yang tidak sesuai dengan ketinggian dari Pontianak FSS itu sendiri. Dari hasil wawancara yang penulis lakukan kepada ke tiga belas narasumber yang mana 10 orang adalah personel *Comm* Perum LPPNPI Cabang Pontianak yang saya lakukan melalui fasilitas *Google Form* pada bulan Juli 2020 dengan mengajukan beberapa pertanyaan dengan hasil kesimpulan sebagai berikut :

Pembagian kejelasan sesuai dengan ketinggian masing-masing pesawat mengenai *traffic* yang ada di wilayah Pontianak *Airspace* sangat diperlukan. Mengingat pesawat yang terbang dari bandara-bandara yang ada kurang dari 10 menit sudah *passing* atau melampaui level dari Pontianak FSS itu sendiri, selain hal ini tidak efektif, hal ini tidak sesuai dengan tanggung jawab dari masing-masing unit pelayanan lalu lintas penerbangan di Perum LPPNPI Cabang Pontianak ini sendiri.

Seperti yang dijelaskan dijelaskan diatas, maka secara langsung kedua belah pihak antara Pontianak FSS dengan Pontianak TMA yang telah melakukan persetujuan atau perjanjian kesepakatan secara resmi

yang dituangkan pada hitam diatas putih telah terikat. Dengan persetujuan tersebut, maka LOCA memiliki kekuatan hukum dan dapat meminta pertanggung jawaban apa bila terjadi kesalahan. Belum optimalnya LOCA yang ada antara PONTIANAK INFO dan *adjacent unit* lainnya menjadi masalah terhadap penanganan dan tanggung jawab dari suatu pesawat yang mana pada saat melintasi wilayah Pontianak FSS

Adapun untuk mengoptimalkan pemberian pelayanan ini, segala sesuatunya harus dilakukan sesuai dengan standar prosedur yang berlaku. Termasuk dalam hal ini pelaksanaan koordinasi yang merupakan Tindakan yang harus dilakukan dalam menunjang pemberian pelayanan penerbangan yang baik, sebagai tidak optimalnya pemberian pelayanan sesuai LOCA yang ada.

KESIMPULAN

Berdasarkan permasalahan yang telah diujikan dalam proposal dan kelanjutannya yang dituangkan dalam hasil akhir dari penelitian ini, dapat ditarik kesimpulan yang menjadi hasil dari pemikiran dan analisisnya. Dari data yang telah diperoleh beserta analisisnya, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Kajian ulang LOCA perlu dilakukan untuk mendapatkan kejelasan mengenai tanggung jawab dari ruang udara antara Pontianak FSS, Pontianak TMA, dan *adjacent unit* dari Pontianak.
2. Kajian yang penulis sajikan pada bab-bab sebelumnya pada intinya harus diadakannya perubahan pada LOCA antara Pontianak FSS – Pontianak TMA, dan *adjacent unit* terkait.

3. Dengan kurang optimalnya penerapan LOCA tersebut dapat berpotensi terjadinya *breakdown of coordination* maupun *breakdown of separation* yang dapat berlanjut berdampak pada *incident/accident* apa bila tidak ada aturan yang jelas mengatur mengenai pesawat yang memiliki ketinggian yang

tidak sesuai yang mana seharusnya bukan menjadi tanggung jawab dari Pontianak FSS.

UCAPAN TERIMA KASIH

Begitu banyak hal yang telah penulis peroleh, selain diberikan pengetahuan juga pengalaman yang merupakan bekal yang sangat berharga untuk penulis kelak. Tidak lupa penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas bantuan dan saran dari :

1. Kedua Orang tua penulis
2. Bapak Achmad Setiyo Prabowo, S.T., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Ibu Dr. Laila Rochmawati, S.S., M.Pd. selaku Ketua Prodi Komunikasi Penerbangan Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Fatmawati, S.Pd., M.Pd. selaku Dosen Pembimbing I.
5. Ibu Raming Puspitaningsih, S.E. selaku Dosen Pembimbing II.
6. Seluruh Dosen dan Instruktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
7. Seluruh rekan – rekan taruna dan adik – adik taruna Diploma 3 Komunikasi Penerbangan Angkatan III, IV dan V.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] ICAO. 2001. *Annex 11 Air Traffic Service*
- [2] ICAO. 2001. *Document 4444 Air Traffic Management*

PROSIDING
SEMINAR NASIONAL INOVASI TEKNOLOGI PENERBANGAN (SNITP) TAHUN 2020
ISSN : 2548-8112

- [3] Indonesia. *Undang-undang Tentang Penerbangan*, UU No. 1 Tahun 2009, LN 2009/1, TLN No. 4956. *pendekatan praktik*. Jakarta: Rineka Cipta
- [4] Airnav. 2019. *Prosedur Operasi Standar Pemandu Komunikasi Penerbangan*.
- [5] Airnav. 2019. *Air Traffic Services Letter of Operational Coordination Agreement between Pontianak APP and Pontianak FSS*.
- [6] Airnav. 2019. *Letter of Operational Coordination Agreement between Pontianak FSS and Adjacent Unit*.
- [7] Setiadi, F. H. 2017, *Pengaruh tidak adanya letter of coordination agreement antara Tarakan Approach, Balikpapan info, dan Malinau Tower terhadap pelayanan lalu lintas udara di Bandar Udara Internasional Juwata Tarakan*. Surabaya : Politeknik Penerbangan Surabaya .
- [8] Sugiyono. 2007. *Metodologi Penelitian*. Bandung : Alfabeta
- [9] Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta
Nawawi. 2003. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta : Gadjah Mada University Press
- [10] Umi Narimawati. 2008. *Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif, Teori dan Aplikasi*. Bandung : Agung Media
- [11] Arikunto, Suharsimi. 2002. *Prosedur Penelitian: suatu*