

ANALISIS PROSES PERALIHAN DATA BANDAR UDARA DALAM KLASIFIKASI AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION DI SUB DIREKTORAT INFORMASI AERONAUTIKA JAKARTA

ZAINAL ARIFIN

Dosen Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia PO Box 509 Tangerang (15001)

ABSTRAKS : Proses peralihan data bandar udara pada AIP Indonesia Vol II,III dan IV di Sub Direktorat Informasi Aeronautika masih belum sesuai dengan prosedur pengolahan data AIP, dimana setiap perubahan data yang terjadi pada setiap bandar udara harus dipublikasikan melalui AIP dan hal ini dapat dilihat dari semakin banyaknya bandar udara yang melakukan perubahan dalam meningkatkan hirarki dan fungsi sehingga berpengaruh pada klasifikasi AIP. Kendala yang dihadapi dalam proses peralihan data bandar udara pada dokumen AIP di Sub Direktorat Informasi Aeronautika ialah belum ada penjelasan secara tertulis tentang klasifikasi AIP yang mengandung unsur bandar udara dan kurangnya koordinasi dengan pihak bandar udara terkait dalam penyampaian dokumen pendukung yang berkaitan dengan informasi perubahan data bandar udara.

Kata Kunci : *peralihan, data bandar udara, AIP*

PENDAHULUAN

Dalam Dokumen *Aeronautical Information Publication* (AIP) Indonesia terdapat 568 Bandar udara yang dikelola oleh PT. (Persero) Angkasa Pura I dan II serta Dirjenhubud. Dua puluh tiga bandar udara digunakan untuk penerbangan domestik dan internasional yang dikelola oleh PT. (Persero) Angkasa Pura I dan II, sedangkan 545 bandar udara lainnya merupakan bandar udara yang digunakan untuk penerbangan domestik di bawah penanganan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Sub Direktorat Informasi Aeronautika merupakan bagian dari Direktorat Keselamatan Penerbangan, menerbitkan dokumen informasi penerbangan *Aeronautical Information Publication* (AIP) yang dikeluarkan dengan otoritas pemerintah, yang berisikan data dan informasi aeronautika serta prosedur yang berlaku dalam navigasi udara. Informasi penerbangan yang diperlukan harus terjamin akurasi, keteraturan, kelancaran yang berkesinambungan dan tepat waktu sehingga pelayanan dan penyediaan fasilitas akan lebih

efektif, tepat waktu, berhasil guna dan dapat memuaskan pengguna jasa.

Dokumen *Aeronautical Information Publication* (AIP), diperlukan di *Aerodrome A/S unit* setiap bandar udara untuk memberikan kemudahan bagi petugas Briefing Office dan pengguna jasa penerbangan dalam memahami dan mempelajari data tentang informasi aeronautika serta prosedur – prosedurnya.

Pada produksi AIP tahun 2001 yang merupakan edisi VII terdapat kejanggalan dalam publikasi data karena masih terdapat data bandar udara yang tidak sesuai dengan klasifikasi AIP seperti data Bandar Udara Ahmad Yani – Semarang di AIP Vol III (*Aerodrome Domestic*). Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No.24 tahun 2004 , tentang pelayanan angkutan ke / dari luar negeri, disebutkan bahwa Bandar Udara Ahmad Yani – Semarang sudah bertaraf internasional. Maka seharusnya data bandar udara Ahmad Yani - Semarang sudah berada di AIP Vol II (*Aerodrome International*). Pihak bandar udara sudah pernah meminta datanya dialihkan ke AIP Vol III, namun peralihan data

belum dapat dilakukan karena kurangnya koordinasi serta pihak Sub Direktorat Informasi Aeronautika yang belum menjabarkan secara jelas tentang definisi dari AIP terutama pada AIP yang berisi unsur bandar udara

Pada AIP Vol I halaman *General* bagian pertama poin 3.1 menjelaskan bahwa AIP merupakan bagian dari *Integrated Aeronautical Package* dan struktur dari AIP Indonesia dibagi menjadi 3 (tiga), yaitu *General*, *En-route* dan *Aerodromes*, dan dipublikasikan dalam 3 (tiga) Volume. Pada Volume I berisi bagian pertama dan kedua yaitu informasi tentang *General* (GEN) dan *En-route* (ENR), Volume II berisi bagian ketiga yaitu *Aerodromes* yang dikhususkan untuk bandar udara internasional (*Aerodrome International*) dan Volume III berisi bagian ketiga yaitu *Aerodromes* yang dikhususkan untuk bandar udara domestik (*Aerodrome Domestic*).

Namun karena jumlah bandar udara di Indonesia yang cukup banyak dan untuk mencegah agar tidak terjadi penumpukan data maka AIP Indonesia dibuat menjadi 4 (empat) Volume yaitu Vol I (GEN and ENR), Vol II (*Aerodrome International*), Vol III (*Aerodrome Domestic*) dan Vol IV (*Aerodrome For Light Aircraft*), tujuan lain diterbitkan menjadi 4 (empat) Volume ialah agar mempermudah petugas Sub Direktorat Informasi Aeronautika dalam mengelola data AIP serta untuk mempermudah pengguna jasa penerbangan dalam mencari segala informasi yang berkaitan dengan bandar udara. Dari keempat AIP tersebut yang baru dipublikasikan ialah AIP volume IV (*Aerodrome For Light Aircraft*) yaitu AIP yang berisi data bandar udara dengan kapasitas *runway* dapat digunakan oleh pesawat ringan atau *light aircraft*.

Menurut doc 4444 *Air Traffic Management* kategori dari *light aircraft* berdasarkan *wake turbulence* ialah pesawat dengan berat 7000 kg atau kurang, pada kenyataannya pada AIP ini masih terdapat data bandar udara yang tidak sesuai dengan klasifikasinya, diantaranya adalah data Bandar Udara Mallikul Saleh – Lhok Seumawe. Pada tabel *runway physical characteristic* tertulis bahwa *runway* bandar udara tersebut sudah dapat digunakan oleh kategori *medium aircraft* yang menurut Doc.4444 *Air Traffic Management* chapter 4.9.1 dijelaskan bahwa berat dari

kategori *medium aircraft* ialah kurang dari 13600 kg tapi lebih dari 7000 kg.

Dilihat dari segi hirarki dan fungsi setiap bandar udara tidak dapat disamakan, karena klasifikasi bandar udara yang ada telah ditetapkan pada Peraturan Pemerintah no. 70 tahun 2001 Bab II pasal 5 dimana setiap bandar udara dapat dibedakan atas hirarki dan fungsi dengan penilaian yang diatur oleh Keputusan Menteri Perhubungan no 36 tahun 1993. Dan apabila sebuah bandar udara telah melakukan perubahan dalam meningkatkan hirarki dan fungsi maka data bandar udara pada AIP harus dialihkan agar sesuai dengan klasifikasinya. Karena hal ini berpengaruh pada data di AIP Vol II (*Aerodrome International*), Vol III (*Aerodrome Domestic*) dan Vol IV (*Aerodrome For Light Aircraft*).

Demi kepentingan pengguna AIP dan dalam meningkatkan kualitas produk aeronautika, data bandar udara pada AIP yang tidak tepat klasifikasinya harus segera diklarifikasi ulang serta dibuatkan prosedur standar dalam mengalihkan data bandar udara agar sesuai dengan klasifikasi AIP karena jika tidak akan mengakibatkan penumpukan data pada AIP yang tidak sesuai dengan klasifikasinya, karena bandar udara di Indonesia sering melakukan perubahan dalam meningkatkan hirarki dan fungsi dan berpengaruh pada klasifikasi AIP.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah analisis deskriptif, yaitu penulis mengumpulkan data sebanyak mungkin dan menguraikan data yang diperoleh di lokasi penelitian dan selanjutnya dikembangkan dengan analisis penulis, serta mencari pemecahan dengan teori-teori yang ada.

Data dikumpulkan dengan: Teknik Wawancara, yang dilakukan dengan melakukan wawancara kepada personil AIS yang ada di Sub Direktorat Informasi Aeronautika guna mendapatkan data-data yang diperlukan; Riset kepustakaan, yang dilakukan dengan mengumpulkan data dari sumber tertulis yang berkaitan dengan permasalahan yang ada; Riset lapangan, yang dilakukan dengan mengumpulkan informasi serta data dengan pengamatan di Sub Direktorat Informasi Aeronautika yang menjadi obyek penelitian.

Penelitian ini dilaksanakan di Sub Direktorat Informasi Aeronautika Jakarta. Waktu penelitian dilaksanakan dari bulan Januari–Agustus 2008.

LANDASAN TEORI

a. *Aeronautical Information Publication (AIP)*

AIP adalah buku publikasi yang diterbitkan oleh instansi pemerintah yang berwenang, berisikan informasi dan data yang bersifat tetap yang diperlukan untuk navigasi udara. AIP harus berisi singkat, berhubungan dengan informasi mutakhir dan disusun menurut daftar pokok yang telah ditentukan oleh pemerintah untuk efisiensi penerbangan. (Direktorat Jendral Perhubungan Udara, Himpunan Istilah Penerbangan Sipil, 1999).

Maksud dan kegunaan AIP untuk memberikan kemudahan bagi petugas *Briefing Office* dan pengguna jasa penerbangan dalam memahami dan mempelajari data tentang informasi aeronautika serta prosedur-prosedurnya. AIP merupakan *self briefing* yang artinya dengan membaca data AIP, pengguna jasa penerbangan memperoleh semua informasi penerbangan dan data bandar udara yang diperlukan.

Isi AIP terdiri dari tiga bagian (ICAO, Doc.8126 AIS Manual, *Chapter 5.2*)

1. Bagian I berupa *General (GEN)*

Bersifat umum terdiri dari lima bagian, yang memuat informasi ketatausahaan dan bersifat penjelasan, namun bila terjadi perubahan-perubahan tidak perlu diterbitkan ke dalam NOTAM tetapi hanya berupa penyampaian informasi ke pihak Sub Direktorat Informasi Aeronautika Jakarta karena tidak langsung berpengaruh terhadap operasional penerbangan. Isi dari bagian I berupa:

- a. GEN terdiri dari: kata pengantar, catatan dari AIP *Amandements*, catatan dari AIP *supplements*, *Checklist* dari halaman-halaman AIP dan daftar isi dari bagian I (GEN)

- b. Peraturan-peraturan dan syarat - syarat dari negara pembuat AIP.
- c. Tabel- tabel dan kode/sandi.
- d. Pelayanan (*service*).
- e. Tarif-tarif di dalam bandar udara/*heliports* dan pelayanan navigasi udara.

2. Bagian II *En-Route (ENR)*

Dimana pada ENR ini terdiri dari tujuh bagian yang memuat informasi mengenai ruang udara dan kegunaannya. Apabila terdapat perubahan data maka perlu diterbitkan melalui NOTAM karena berpengaruh langsung terhadap operasional penerbangan. Isi dari bagian II berupa:

- a. Daftar isi dari bagian II (ENR)
- b. Peraturan-peraturan dan prosedur umum
- c. Pelayanan lalu lintas udara dalam ruang udara
- d. Sistem/alat bantu radio navigasi
- e. Pelayanan lalu lintas udara pada jalur penerbangan
- f. Tanda-tanda bahaya navigasi
- g. Peta-peta dalam perjalanan

3. Bagian III *Aerodrome (AD)*

Pada bagian AD ini terdiri dari empat bagian yang memuat informasi mengenai bandar udara/*heliports* dan kegunaannya. Apabila terdapat perubahan data pada *aerodrome* tersebut juga diterbitkan melalui notam. Isi dari bagian III berupa: daftar isi dari bagian III (AD), pengenalan bandar udara, bandar udara dan lapangan helicopter.

- a. Untuk mempermudah dalam penggunaannya, AIP Indonesia terdiri dari empat volume yaitu: Volume I berisi *general (GEN)* dan *En-Route (ENR)*, Volume II berisi *Aerodrome Internasional (AD International)*, Volume III berisi *Aerodrome Domestik (AD Domestic)* dan Volume IV berisi *Aerodrome Directory for Light Aircraft (ALA)*
- b. Jika AIP yang diterbitkan lebih dari 1 (satu) jilid, maka masing-masing jilid mempunyai 1 (satu)

- salinan amandemen dan lampiran layanannya. Berita yang harus dimasukkan ke masing - masing jilid berupa: *preface* (kata pengantar), catatan mengenai usulan perbaikan, catatan mengenai lampiran-lampiran AIP, daftar nama - nama halaman AIP dan daftar yang masih berlaku dan perubahannya (ICAO, Doc.8126 *AIS Manual, Chapter 5.2.3*).
- c. Dalam AIP Vol. I Gen 0. 1-3 disebutkan bahwa jadwal publikasi AIP *Amandement* dilaksanakan sebanyak 3 kali dalam setahun yaitu pada bulan Maret, Juni, dan Oktober.

b. Annex 15 Aeronautical Information Services

Annex 15 AIS, halaman 4.2.1.1 menjelaskan bahwa AIP tidak boleh mengandung informasi yang duplikat, baik yang tercantum di dalamnya maupun dengan sumber lain, dan halaman 4.2.3 menjelaskan bahwa AIP diterbitkan dalam bentuk halaman lepas, maka setiap halaman harus diberi tanggal. Tanggal terdiri dari hari, bulan (dengan nama) dan tahun, yang merupakan tanggal publikasi atau tanggal efektif mulai berlakunya informasi tersebut.

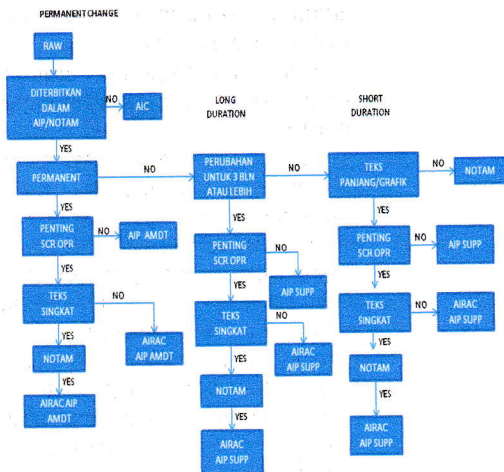
1. AIP diterbitkan sebagai suatu volume terbatas dan setiap halaman diterbitkan dengan halaman yang mudah dilepas, beranotasi, sehingga menunjukkan dengan jelas :
 - a. Identitas AIP itu sendiri
 - b. Teritorial yang dicakup
 - c. Identitas negara yang mengeluarkan dan organisasi yang berwenang memproduksi
 - d. Nomor halaman/judul peta
 - e. Tingkat kelayakan jika informasi itu meragukan
2. AIP *Amendments* merupakan perubahan yang bersifat permanen terhadap data dan informasi yang tercantum pada AIP, syarat AIP *amandement* menurut Annex 15 AIS, *chapter 4.3* adalah :

- a. Berupa perubahan tetap dari AIP *amendements*
- b. Harus dialokasikan dengan nomor seri, sehingga menjadi berurutan.
- c. Setiap halaman, termasuk kertas sampul, harus menunjukkan tanggal publikasi
- d. Pemberitahuan singkat mengenai materi yang dirubah harus dibuat pada lembar sampul AIP *amendment*.
- e. Apabila AIP *amendment* tidak akan diterbitkan pada interval yang akan ditetapkan atau pada tanggal publikasi, maka harus disebutkan bahwa tidak ada pemberitahuan yang diterbitkan dan didistribusikan melalui cetakan rekapitulasi NOTAM (NOTAM *summary*) yang masih berlaku.

c. Sesuai Doc. 8126 AIS Manual, Chapter 2.6

Bahwa perubahan penting secara operasional terhadap AIP harus dipublikasikan sesuai dengan prosedur AIRAC (*Aeronautical Information Regulation and Control*) dan harus diidentifikasi dengan jelas.

1. AIP agar up to date, maka diterbitkan :
 - a. AIP *Amandements*
 - b. AIP *Supplements*
 - c. NOTAM
2. Proses pengolahan data AIP



Gambar 1.
Proses Pengolahan Data AIP
(Sumber : ICAO, Doc.8126 AIS Manual)

Dari flow chart proses pengolahan data AIP diatas dapat diuraikan sebagai berikut :

- Untuk perubahan permanen, jika raw data atau data mentah yang dikirim dari narasumber tidak perlu diterbitkan dalam NOTAM ataupun AIP maka dikeluarkan AIC. Jika data tersebut permanen dan perlu dipublikasikan ke dalam NOTAM ataupun AIP serta langsung berpengaruh bagi operasional penerbangan maka dikeluarkan NOTAM terlebih dahulu lalu dipublikasikan dengan AIRAC AIP Amendment, namun bila tidak signifikan terhadap operasional penerbangan maka dikeluarkan AIP Amendment.
- Untuk perubahan jangka panjang, jika perubahan data tersebut berisi teks panjang untuk 3 bulan atau lebih (tidak permanen) dan tidak langsung berpengaruh terhadap operasional penerbangan maka dikeluarkan AIP Supplement, namun jika berisi teks singkat maka dikeluarkan NOTAM terlebih dahulu lalu dipublikasikan dengan AIRAC AIP Supplement.
- Untuk perubahan jangka pendek, jika perubahan data tersebut berisi grafik atau teks panjang dan berpengaruh langsung terhadap

operasional penerbangan maka dipublikasikan dengan AIRAC AIP Supplement, namun jika berisi teks singkat maka dikeluarkan NOTAM terlebih dahulu setelah itu baru dipublikasikan dengan AIRAC AIP Supplement.

d. Air Traffic Management

Pada doc.4444 ATM chapter 4.9.1 dijelaskan bahwa tipe pesawat dapat dibagi menjadi tiga kategori berdasarkan wake turbulence yaitu:

1. *Heavy (H)*; semua tipe pesawat yang beratnya dari 136000 kg atau lebih.
2. *Medium (M)*; semua tipe pesawat yang beratnya kurang dari 136000 kg atau lebih dari 7000 kg.
3. *Light (L)*; semua tipe pesawat yang beratnya 7000 kg atau kurang.

e. Keputusan Menteri Perhubungan No. 36 Tahun 1993

Keputusan Menteri Perhubungan No. 36 Tahun 1993 tentang Kriteria Klasifikasi Bandar Udara, pasal 2 mengenai komponen kriteria klasifikasi bandar udara yang meliputi:

1. Komponen jasa angkutan udara yang merupakan kemampuan pemberian suatu bandar udara untuk pergerakan pesawat udara, penumpang, dan kargo, baik yang datang, transit maupun berangkat, terdiri dari unsur jumlah penumpang, kargo dan pergerakan pesawat udara.
2. Komponen pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan yang merupakan kemampuan suatu bandar udara untuk memberikan pelayanan operasi dan keselamatan penerbangan sesuai dengan tingkatan pelayanan operasi penerbangan terdiri dari unsur keselamatan lalu lintas udara, operasi darat, penerangan aeronautika dan jasa operasi bandar udara.
3. Komponen daya tampung bandar udara yang merupakan kemampuan landasan pacu dan tempat parkir suatu bandar udara untuk menampung pemberangkatan,

- pendaratan dan parkir pesawat udara, terdiri dari unsur daya tampung landasan dan parkir pesawat udara;
4. Komponen fasilitas keselamatan penerbangan yang merupakan fasilitas elektronika dan listrik di bandar udara untuk menunjang operasi keselamatan penerbangan terdiri dari unsur fasilitas telekomunikasi penerbangan, navigasi udara, elektronika bandar udara dan listrik;
 5. Komponen status dan fungsi bandar udara yang merupakan komponen yang mempengaruhi secara timbal balik pengembangan bandar udara dan lingkungannya, baik dari segi ekonomi, sosial, politik maupun pertahanan keamanan nasional yang terdiri dari unsur status bandar udara, penunjang pembangunan daerah, moda transportasi dan pertahanan keamanan.

f. Pengertian Istilah

1. *AIP Amendment*; Perubahan – perubahan yang bersifat permanen terhadap data dan informasi yang tercantum dalam AIP.
2. *Aeronautical Information Services*; Suatu pemberian informasi/data aeronautika yang dibutuhkan demi keselamatan, keteraturan dan efisiensi penerbangan. Pelayanan tersebut meliputi pelayanan menerima dan mengirim, memilih atau mengumpulkan, menerbitkan, menyusun, mempublikasikan atau menyimpan dan mendistribusikan informasi/data aeronautika yang mencakup wilayah negara dimana terdapat didalamnya pelayanan lalu lintas udara yang menjadi tanggung jawabnya.
3. *Aeronautical information circular* (AIC); Publikasi informasi yang tidak termasuk dalam kualifikasi pengiriman NOTAM ataupun AIP namun berkaitan dengan keselamatan penerbangan, navigasi udara, teknik atau peraturan.

4. *Aeronautical Information Regulation and Circular* (AIRAC); Sistem yang dibuat dengan maksud untuk pemberitahuan sebelumnya berdasarkan tanggal masa berlaku yang telah ditentukan mengenai perubahan yang sifatnya operasional dan prosedural.
5. *Annex*; Suatu bentuk / jenis buku referensi yang dikeluarkan oleh ICAO berisikan aturan menurut standar internasional dan aturan yang dianjurkan / disarankan oleh ICAO terhadap negara-negara anggota.
6. *AIP Supplement*; Perubahan informasi sementara pada AIP, dipublikasikan dengan lembaran khusus.
7. *NOTAM (Notice To Airmen)*; Pemberitahuan berisi informasi penting yang perlu segera diketahui oleh penerbang, misalnya fasilitas alat bantu navigasi yang sedang tidak berfungsi (rusak), adanya pekerjaan perbaikan landasan di bandar udara tujuan, dan sebagainya.
8. *NOTAM Summary*; Kumpulan current NOTAM (NOTAM yang masih berlaku) yang diterbitkan pada awal bulan.

PEMBAHASAN

Negara Republik Indonesia telah menetapkan Sub Direktorat Informasi Aeronautika sebagai satu unit kerja yang melayani jasa informasi aeronautika agar dapat terselenggara suatu kegiatan penerbangan yang aman dan lancar. Sub Direktorat Informasi Aeronautika bekerja di bawah pembinaan Direktorat Keselamatan Penerbangan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada Departemen Perhubungan. Sub Direktorat Informasi Aeronautika atau lebih dikenal dengan sebutan AIS pusat (*AIS headquarter / AIS HQ*) beralamat di lantai 7 Gedung Karya Departemen Perhubungan dan Telekomunikasi, Jalan Medan Merdeka Barat No. 8 Jakarta Pusat.

Sub Direktorat Informasi Aeronautika bertugas membina sumber daya manusia pelayanan informasi aeronautika dan melaksanakan pengawasan teknis NOTAM,

menganalisis, mengevaluasi dan publikasi data/informasi aeronautika serta penerbitan peta-peta penerbangan untuk menjamin terselenggaranya keamanan dan keselamatan penerbangan.

Untuk menyelenggarakan tugas Sub Direktorat Informasi Aeronautika mempunyai fungsi:

1. Mempersiapkan bahan pembinaan dan pengawasan guna kelancaran penerbitan serta pertukaran NOTAM, NOTAM *checklist*, menerbitkan AIP, AIP *Amendment*, AIP *Supplement*, serta menganalisis data aeronautika untuk penerbitan *Aeronautical Information Circular* (AIC) serta melaksanakan urusan publikasi;
 2. Mempersiapkan bahan pembinaan dan pengawasan penerbitan peta penerbangan;
 3. Mendesain kinerja operasional *Aeronautical Information Services Automation*;
 4. Melaksanakan pelayanan *Aeronautical Information Services Automation* dan pemeliharaan;
 5. Mempersiapkan dan melaksanakan serifikasi personil informasi aeronautika.
- Dalam melaksanakan tugasnya Sub Direktorat Informasi Aeronautika Jakarta dibantu oleh 20 orang petugas informasi aeronautika.

Untuk menjaga dan meningkatkan kualitas produk aeronautika maka dokumen AIP di Sub Direktorat Informasi Aeronautika harus diklarifikasi ulang agar produksi AIP nantinya dapat mempermudah pengguna jasa penerbangan, namun dalam pelaksanaan publikasi data pada AIP masih terdapat kendala, seperti masih banyak terdapat data bandar udara yang hirarki dan fungsinya tidak sesuai dengan klasifikasi AIP.

1. Penanganan proses peralihan data bandar udara di Sub Direktorat Informasi Aeronautika Jakarta.

Pada AIP Indonesia edisi tujuh yang dipublikasikan oleh Sub Direktorat Informasi Aeronautika tidak dijabarkan dengan jelas definisi pada AIP yang didalamnya berisi struktur bandar udara yaitu AIP Vol II, III, dan IV, hal ini yang membuat petugas di Sub Direktorat Informasi Aeronautika belum dapat

mengalihkan data pada AIP sesuai dengan proses pengolahan data AIP dan mengakibatkan terjadinya penumpukan data yang tidak sesuai dengan klasifikasi AIP karena dengan banyaknya bandar udara di Indonesia yang melakukan perubahan dalam meningkatkan hirarki dan fungsi akan berpengaruh pada data yang ada pada AIP tersebut dan apabila datanya tidak dialihkan akan mengurangi kualitas AIP yang akan dipublikasikan, seperti pada contoh di bawah ini:

a. Peralihan data Bandar udara dari AIP volume III (*Aerodrome Domestic*) ke AIP Volume II (*Aerodrome International*)

Salah satu contoh ialah Bandar Udara Ahmad Yani – Semarang dimana data bandar udara ini masih berada di AIP Volume III sedangkan menurut Keputusan Menteri Perhubungan No.64 tahun 2004, tentang pelayanan angkutan ke / dari luar negeri disebutkan bahwa Bandar Udara Ahmad Yani - Semarang sudah bertaraf internasional (lihat lampiran 2 halaman 34), dan pihak bandar udara sudah pernah meminta agar data bandar udaranya dapat segera dipindahkan ke AIP volume II kepada Sub Direktorat Informasi Aeronautika. Contoh lainnya ialah Bandar Udara Adi Sutjipto – Yogyakarta, dilihat dari segi fungsi pelayanan jasa penerbangan, menurut Keputusan Menteri Perhubungan No.63 tahun 2003 disebutkan bahwa Bandar Udara Adi Sutjipto – Yogyakarta sudah bertaraf internasional (lihat lampiran 3 halaman 34).

b. Peralihan data Bandar udara dari AIP Volume IV (*Aerodrome for Light Aircraft*) ke AIP Vol III (*Aerodrome Domestic*)

Data bandar udara pada AIP volume IV merupakan data bandar udara yang hanya dapat digunakan oleh pesawat bertipe ringan atau *Light Aircraft* namun saat ini pada AIP Vol IV banyak terdapat data bandar udara yang mempunyai kapasitas runway dapat digunakan pesawat bertipe

sedang atau *medium aircraft*. Jika dilihat dari segi hirarki dan fungsi bandar udara yang telah mengalami perubahan, maka seharusnya berada pada AIP vol III. Contoh beberapa bandar udara yang seharusnya sudah berada di AIP Vol III adalah Bandar Udara Abdulrachman Saleh - Malang, Malikul Saleh - Lhok Seumawe, Lhok Sukon - Lhok Sukon, dan H. Asan - Sampit.

2. Kendala pada proses peralihan data bandar udara yang dihadapi pihak Sub Direktorat Informasi Aeronautika Jakarta

Dalam mengalihkan data bandar udara pada AIP Vol II, III, dan IV terdapat beberapa kendala yang dihadapi personil AIS di Sub Direktorat Informasi Aeronautika, antara lain:

1. Belum mempunyai klasifikasi yang jelas dan tertulis dalam mengalihkan data bandar udara pada AIP. Sampai saat ini Sub Direktorat Informasi Aeronautika Jakarta belum mempunyai aturan tertulis mengenai pengklasifikasian data AIP Vol II, III, dan IV atau mempunyai syarat agar sebuah data bandar udara dapat dialihkan datanya pada AIP.
2. Kurangnya koordinasi antara pihak bandar udara dan petugas di Sub Direktorat Informasi Aeronautika Jakarta. Selain belum mempunyai klasifikasi yang jelas dan tertulis, peralihan data bandar udara tidak sepenuhnya dapat dilakukan karena untuk mengalihkan data bandar udara petugas Sub Direktorat Informasi Aeronautika membutuhkan dokumen - dokumen yang diperlukan dari pihak bandar udara yang berkaitan dengan perubahan status dan fungsi bandar udara, surat keputusan tentang perubahan data bandar udara seperti surat Keputusan Menteri Perhubungan yang telah menyatakan bahwa bandar udara tersebut telah berubah status kebandarudaraannya atau dokumen pendukung lainnya.

Pemecahan masalah terkait dengan penanganan proses peralihan data bandar

udara di Sub Direktorat Informasi Aeronautika Jakarta, sebagai berikut:

1. Perlu dibuat definisi atau penjelasan tertulis tentang isi kandungan dari AIP dengan struktur bandar udara

Definisi yang dibutuhkan ialah petunjuk pengklasifikasian data bandar udara yang tepat untuk dapat dialihkan pada AIP Vol II, III dan IV. Hal ini dapat dilakukan dengan mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan No. 36 Tahun 1993 tentang Kriteria klasifikasi bandar udara dan mengadopsi beberapa unsur yang dapat menjadi acuan standar dalam mengklasifikasikan AIP Vol II, III, dan IV.

- a. Data bandar udara pada AIP Vol II (*Aerodrome International*)
AIP Vol II berisi data bandar udara yang sudah dapat melayani penerbangan internasional atau telah disahkan menjadi bandar udara internasional oleh Keputusan Menteri Perhubungan.
- b. Data bandar udara pada AIP Vol III (*Aerodrome Domestic*)
AIP Vol III berisi data bandar udara yang hanya dapat digunakan oleh penerbangan domestik dan memiliki beberapa unsur antara lain ;
 - 1) Daya tampung landasan
Landasan sudah dapat digunakan oleh pesawat kategori sedang atau *medium aircraft*.
 - 2) Status bandar udara
Bandar udaranya merupakan penunjang pembangunan daerah dan mempunyai daerah cakupan dalam pelayanan jasa penerbangan atau disebut juga sebagai daerah pusat penyebaran dalam menunjang moda transportasi antar daerah.
- c. Data bandar udara pada AIP Vol IV (*Aerodrome For Light Aircraft*)
AIP Vol IV berisi data bandar udara yang hanya dapat digunakan oleh penerbangan domestik dan memiliki beberapa unsur antara lain;
 - 1) Daya tampung landasan
Landasan hanya dapat digunakan oleh pesawat bertipe ringan atau *light aircraft*.

- 2) Status bandar udara
Bandar udaranya sebagai pendorong ekonomi wilayah dan tidak mempunyai daerah cakupan maupun pelayanan dalam menunjang moda transportasi antar daerah.

Setelah klasifikasi AIP telah dibuat maka data bandar udara yang akan dialihkan, dipilih dan disusun serta diklarifikasi ulang berdasarkan unsur-unsur yang telah ada kemudian dibuatkan AIP *Amandement* sesuai dengan prosedur pengolahan data AIP.

2. Perlu Peningkatan Koordinasi

Perlunya peningkatan koordinasi antara petugas Sub Direktorat Informasi Aeronautika dengan pihak bandar udara terkait sebagai pihak yang mempunyai data baru atau data bandar udara yang telah diubah dan ditetapkan oleh pemerintah. Melihat koordinasi yang ada saat ini hanya berupa pemberitahuan informasi yang berpengaruh secara operasional dan belum pada penyampaian dokumen pendukung yang berisi informasi perubahan status dan fungsi bandar udara yang sangat dibutuhkan untuk menunjang peralihan data yang akan diproses sesuai dengan pengolahan data AIP. Oleh karena itu pihak Sub Direktorat Informasi Aeronautika diharapkan dapat membuat surat pemberitahuan atau surat edaran kepada semua bandar udara di Indonesia agar segera menyampaikan informasi dan dokumen pendukung yang diperlukan kepada Sub Direktorat Informasi Aeronautika apabila terjadi perubahan data yang menyangkut hirarki dan fungsi bandar udara tersebut.

melalui AIP dan hal ini dapat dilihat dari semakin banyaknya bandar udara yang melakukan perubahan dalam meningkatkan hirarki dan fungsi sehingga berpengaruh pada klasifikasi AIP.

2. Kendala yang dihadapi dalam proses peralihan data bandar udara pada dokumen AIP di Sub Direktorat Informasi Aeronautika ialah belum ada penjelasan secara tertulis tentang klasifikasi AIP yang mengandung unsur bandar udara dan kurangnya koordinasi dengan pihak bandar udara terkait dalam penyampaian dokumen pendukung yang berkaitan dengan informasi perubahan data bandar udara.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Keselamatan Penerbangan, *Himpunan Istilah Penerbangan Sipil*, 1999.
- International Civil Aviation Organization, *Document 8126, Aeronautical Information Service Manual, Sixth Edition*, 2003
- International Civil Aviation Organization, *Annex 15, Aeronautical Information Services*, Eleventh Edition, 2003.
- International Civil Aviation Organization, *Document 4444, Air Traffic Management, ATM/ 501*, Fourteenth Edition, 2001.
- Keputusan Menteri Perhubungan, Nomor 36 Tahun 1993 tentang, *Komponen Kriteria Klasifikasi Bandar Udara*.

KESIMPULAN

1. Proses peralihan data bandar udara pada AIP Indonesia Vol II, III dan IV di Sub Direktorat Informasi Aeronautika masih belum sesuai dengan prosedur pengolahan data AIP, dimana setiap perubahan data yang terjadi pada setiap bandar udara harus dipublikasikan