

PENGATURAN KAWASAN KESELAMATAN OPERASI PENERBANGAN :
STUDI TENTANG PELAKSANAAN KEWENANGAN PEMERINTAH DAERAH
DALAM MENGENDALIKAN PEMBANGUNAN DAN BENDA TUMBUH DI KAWASAN
KESELAMATAN OPERASI PENERBANGAN BANDAR UDARA AHMAD YANI
SEMARANG

Ida Bagus Gde Winaya*, Lita Tyesta, A.L.W.**
Program Studi Magister Ilmu Hukum, Fakultas Hukum
Universitas Diponegoro
litatyestalita@gmail.com

ABSTRAKSI

Undang-Undang Nomor 1. Tahun 2009 tentang Penerbangan menetapkan untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan, Bandar Udara dilengkapi dengan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP). KKOP relatif sangat luas, mulai dari pinggir landas pacu sampai radius 15.000 m dengan ketinggian yang berbeda-beda sampai 150 m relatif terhadap Titik Reference Bandar Udara. Bangunan dan benda tumbuh di dalam KKOP harus diatur dan dikendalikan, tidak melebihi batas ketinggian kawasan keselamatan operasi penerbangan. Penelitian menganalisis pengaturan pembangunan dan benda tumbuh di KKOP dan pelaksanaan kewenangan Pemerintah Daerah dalam mengendalikan pembangunan dan benda tumbuh di KKOP Bandar Udara Ahmad Yani Semarang. Metode penelitian yang digunakan Yuridis Normatif, dengan spesifikasi penelitian deskriptif analitis. Pengaturan KKOP dirumuskan dalam UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan berikut peraturan pelaksanaannya. UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah tidak secara tegas menetapkan penyerahan urusan kewajiban Pemerintah Daerah untuk mengendalikan daerah lingkungan kepentingan bandar udara, termasuk di dalamnya adalah KKOP. Pelaksanaan kewenangan Pemerintah Daerah dalam pengaturan dan pengendalian KKOP Bandar Udara Ahmad Yani, baru dituangkan secara umum di dalam Rencana Tata Ruang Wilayah baik di Propinsi Jawa Tengah maupun di Kota Semarang, belum ada Perda tentang rencana rinci tata ruang kawasan di sekitar bandar udara

Kata kunci : Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan; Kewenangan Pemerintah Daerah;
Pengaturan

* Mahasiswa Program Studi Magister Ilmu Hukum UNDIP

**Penulis Kedua, Penulis Koresponden

Pendahuluan

Indonesia adalah salah satu anggota International Civil Aviation Organization (ICAO), yaitu Organisasi Penerbangan Sipil Internasional di bawah Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB), yang kegiatannya menyiapkan peraturan penerbangan sipil internasional, melakukan distribusi dan melakukan pemantauan serta evaluasi terhadap penerapannya. Kepentingan dan tujuan utama ICAO adalah Keamanan & Keselamatan, Efisiensi dan Keteraturan (Security & Safety, Efficiency, Regularity) penerbangan sipil di seluruh dunia. Ketentuan-ketentuan yang dikeluarkan oleh ICAO dituangkan dalam bentuk Annexes, salah satu di antaranya adalah Annex XIV tentang Aerodrome. Dalam Vol.I, Chapter 4 Annex XIV tersebut adalah tentang "OBSTACLE RESTRICTION AND REMOVAL " atau Pembatasan dan Pemindahan Obstacle, dimana di dalamnya mengatur tentang Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) mensyaratkan bahwa Kawasan Udara di sekitar Bandar udara harus bebas dari segala bentuk hambatan yang akan mengganggu pergerakan pesawat udara dengan menetapkan batasan ketinggian tertentu terhadap obyek-obyek di sekitar Bandar udara. Pada KKOP tidak dibenarkan adanya bangunan atau benda tumbuh, baik yang tetap (fixed), maupun dapat

berpindah (mobile), yang lebih tinggi dari batas ketinggian yang ditentukan.

Sebagai anggota ICAO Indonesia telah meratifikasi dan mengakomodasikan ketentuan-ketentuan ICAO tersebut di atas kedalam Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan(KKOP) adalah wilayah daratan dan/atau perairan serta ruang udara di sekitar bandar udara yang digunakan untuk kegiatan operasi penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan. Selanjutnya KKOP di rumuskan dalam Pasal 206 yaitu terdiri atas :

- a). kawasan ancangan pendaratan dan lepas landas;
- b) kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan;
- c). kawasan di bawah permukaan transisi;
- d) kawasan di bawah permukaan horizontal-dalam;
- e). kawasan di bawah permukaan kerucut; dan
- f).kawasan di bawah permukaan horizontal-luar.

Pasal 210 Undang-Undang RI No. 1 Tahun 2009 tersebut mengatur : "Dilarang berada di bandar udara, mendirikan bangunan atau melakukan kegiatan-kegiatan lain di dalam maupun di sekitar bandara yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan".

Selanjutnya terkait dengan kewajiban Pemerintah Daerah, Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, menetapkan¹:

(1) Untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan serta pengembangan Bandar udara, pemerintah daerah wajib mengendalikan daerah lingkungan kepentingan bandar udara.

(2) Untuk mengendalikan daerah lingkungan kepentingan bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pemerintah daerah wajib menetapkan rencana rinci tata ruang kawasan di sekitar bandar udara bandar udara dengan memperhatikan rencana induk bandar udara dan rencana induk nasional bandar udara.

Negara Indonesia ialah Negara kesatuan yang berbentuk republik. Negara kesatuan Republik Indonesia memilih cara desentralisasi dalam penyelenggaraan pemerintahannya bukan sentralisasi Hal ini disebabkan :

1. Wilayah Indonesia yang sangat luas;
2. Daerah-daerah di Indonesia memiliki kondisi geografi dan budaya yang berlainan. Hal demikian itulah menjadikan alasan pemerintah menyerahkan

sebagian kekuasaannya kepada wilayah atau daerah-daerah agar mengurus dan mengatur sendiri kekuasaannya. Berdasarkan itu maka UUD 1945 memandang perlu adanya pemerintahan daerah. Adanya pemerintahan daerah adalah akibat dari penerapan asas desentralisasi.²

Sejalan pula dengan uraian di atas, Lita Tyesta ALW, memaparkan dalam kuliahnya pada Program Magister Ilmu Hukum tahun 2014 bahwa Eksistensi Pemerintah diperlukan : Untuk menciptakan law and order (ketentraman dan ketertiban) dan untuk menciptakan welfare (kesejahteraan). Eksistensi Pemerintah Daerah diperlukan : karena wilayah negara terlalu luas dan untuk menciptakan kesejahteraan secara demokratis.

Upaya penyelenggaraan kesejahteraan bertujuan meningkatkan ketahanan sosial serta kemandirian agar terpenuhinya kebutuhan material, spiritual, sosial³ dan Kebutuhan material yang dimaksud contohnya bangunan fisik

¹ Lihat Pasal 211 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan.

² Winarno, Paradigma Baru Pendidikan Kewarganegaraan Panduan Kuliah di Perguruan Tinggi, Edisi Kedua, (Jakarta, PT Bumi Aksara, 2009), hal 167.

³ Undang-Undang Republik Indonesia No. 11 Tahun 2009, tentang Kesejahteraan social.

penunjang kebutuhan masyarakat, misalnya rumah hunian, gedung, baik gedung toko, layanan pendidikan, layanan kesehatan, serta rumah ibadah. Pada pembangunan fisik tersebut harus sesuai perijinan yang telah ditetapkan berdasarkan baik peraturan pemerintah maupun undang-undang. Pemerintah Daerah mempunyai kewenangan mengatur dan mengendalikan bangunan di daerahnya, dengan mengeluarkan Izin Mendirikan Bangunan (IMB).

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah, Pemerintah Daerah diberi kewenangan yang cukup luas dalam membangun dan mengelola daerahnya masing-masing sesuai potensi yang ada di daerah tersebut. Kewenangan pemerintah daerah tersebut dinamakan otonomi daerah. Otonomi Daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Untuk menyelenggarakan Otonomi Daerah dan Tugas Pembantuan, Daerah membentuk Perda⁴. Perda dibentuk oleh DPRD dengan persetujuan bersama Kepala Daerah, yang berisikan materi muatan:

a. penyelenggaraan Otonomi Daerah dan Tugas

Pembantuan; dan

b. penjabaran lebih lanjut ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.

Perda dapat memuat materi muatan lokal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bandar Udara Ahmad Yani Semarang adalah Pangkalan TNI-AD yang oleh Pemerintah ditetapkan juga sebagai Bandar Udara umum yang melayani penerbangan komersial, berlokasi di tengah-tengah kota Semarang yaitu ibu kota Propinsi Jawa Tengah belakangan menunjukkan perkembangan yang sangat pesat, bahkan sudah menyandang status Bandar Udara Internasional.

Keberadaannya yang demikian itu perlu mendapat perhatian terutama terkait dengan pengendalian bangunan-bangunan yang mulai tumbuh dan berkembang di sekitar Bandar Udara, sehingga tidak menjadikannya rawan terhadap keselamatan penerbangan yang mendarat maupun lepas landas.

⁴ Lihat Pasal 236 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014. Tentang Pemerintahan Daerah.

Bangunan-bangunan maupun benda tumbuh di dalam KKOP bandara yang tidak sesuai dengan ketentuan atau yang menyalahi ketinggian maksimum maupun konstruksi sebagaimana diatur dalam KKOP sangat berbahaya terhadap keselamatan penerbangan, dalam arti baik bagi masyarakat pengguna jasa penerbangan sendiri, maupun masyarakat yang berdomisili di wilayah KKOP serta dapat menghambat lajunya pembangunan perekonomian daerah yang bersangkutan. Tentu kita tidak menhendaki terulangnya tragedy yang sangat memilukan yaitu jatuhnya pesawat Hercules C-130 milik TNI-AU yang jatuh di Polonia Medan pada tanggal 30 Juni 2015, yang memakan korban begitu banyak, baik yang berada di dalam pesawat maupun masyarakat yang berada di darat dimana saat pesawat memutar kembali ke Bandara karena ada gangguan teknik, menabrak sebuah tiang antena radio, sehingga akibatnya sangat fatal.

Permasalahan

Dari latar belakang sebagaimana diuraikan di atas yang menjadi permasalahan dalam penulisan ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaturan pembangunan dan benda tumbuh di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Bandar Udara.

2. Bagaimana pelaksanaan kewenangan Pemerintah Daerah dalam mengendalikan pembangunan dan benda tumbuh di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Bandar Udara Ahmad Yani Semarang.

Metode Penelitian

Metode pendekatan yang digunakan adalah Yuridis Normatif, Pendekatan yuridis dilakukan dengan menggunakan ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku di Indonesia, didukung dengan menggunakan pendapat para ahli di bidang hukum, terkait dengan permasalahan yang akan diteliti. Juga didukung dengan pendekatan normatif dengan cara meneliti bahan pustaka dengan mempelajari dan menelaah teori-teori konsep-konsep, serta peraturan yang berkaitan dengan permasalahan. Tujuan Penelitian Hukum Normatif adalah mencari taraf sinkronisasi, penemuan hukum/azas hukum, inventarisasi aturan, dan analisis aturan⁵.

⁵ Aji Sumekto, Materi Kuliah Metodologi Penelitian Hukum, disampaikan dalam kuliah Magister Ilmu Hukum-Undip tanggal 10 Oktober 2014

Spesifikasi Penelitian yang digunakan adalah Deskriptif-Analisis. Bersifat deskriptif yaitu untuk memberikan gambaran secara rinci, sistematis, faktual dan menyeluruh mengenai segala sesuatu yang diteliti. analisis, berarti mengelompokkan, menghubungkan dan memberi makna. Jenis data yang digunakan adalah data sekunder didukung dengan wawancara untuk melengkapi data. Pengumpulan data melalui data sekunder yang berhubungan erat dengan permasalahan, yaitu data yang diperoleh dari studi dukumenter atau studi kepustakaan. Analisis data menggunakan metode analisis-kualitatif, yang bersifat deskriptif analisis.

Pembahasan

A. Pengaturan Pembangunan dan Benda Tumbuh di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Bandar Udara.

A.1. Peran Bandar Udara.

Peran sebuah Bandar Udara sangat kompleks dan luas, sehingga keberadaan sebuah bandar udara menjadi penting dan memberikan pengaruh yang berdampak luas (multi player effect) terhadap pembangunan di daerah khususnya dan nasional pada umumnya. Bandar Udara sekarang tidak sekedar menjadi tempat

naik-turunnya pesawat terbang, penumpang dan barang, melainkan lebih dari pada itu yaitu ada kegiatan pemerintahan, kegiatan ekonomi, perdagangan, pariwisata, mempercepat lajunya pembangunan daerah, menghubungkan daerah satu dengan lainnya dan sebagainya. Bandar udara menjadi pintu gerbang dari sebuah daerah oleh karena itu kawasan di sekitar bandar udara akan menjadi tempat yang menarik bagi masyarakat, para pelaku bisnis, serta para pihak yang berkepentingan untuk membangun infrastruktur yang mendukung kegiatannya. Seiring dengan hal tersebut permasalahan yang dihadapi sebuah bandar udara juga menjadi semakin kompleks, baik dalam hal keamanan, keselamatan penerbangan, lingkungan hidup, kriminalitas termasuk yang bersifat trans nasional. Tanah dan/atau perairan dan ruang udara di sekitar bandar udara umum yang merupakan kawasan keselamatan operasi penerbangan pada dasarnya dapat dipergunakan oleh umum dengan memenuhi persyaratan keselamatan operasi penerbangan. Perlu ada pengaturan dan pengendalian terhadap bangunan/gedung dan benda-benda yang berlokasi di KKOP sebuah bandar udara.

A.2. Bandar Udara Ahmad Yani Semarang.

Bandar Udara Ahmad Yani merupakan Bandar Udara Umum, artinya digunakan untuk melayani kepentingan masyarakat umum. Kebetulan pengoperasiannya digunakan bersama TNI-AD, karena Bandar Udara Ahmad Yani ini pada awalnya memang murni sebagai Pangkalan TNI-AD, kemudian sejalan dengan perkembangan kebutuhan akan angkutan udara di Jawa Tengah, khususnya di Semarang, maka oleh pemerintah ditetapkan, juga untuk melayani penerbangan sipil, sehingga sampai sekarang Bandar Udara ini digunakan bersama baik untuk penerbangan sipil/komersial maupun untuk operasi penerbangan TNI-AD.

Lokasi Bandar Udara Ahmad Yani terletak di tengah Kota Semarang, Propinsi Jawa Tengah, dengan koordinat geografis : $06^{\circ} 58' 39,507''$ LS, dan $110^{\circ} 22' 53,366''$ BT, atau pada koordinat bandar udara $X = 19.940$ meter dan $Y = 20.000$ meter dimana sumbu X berimpit dengan sumbu landasan yang mempunyai azimuth $310^{\circ} 06' 59,025''$ geografis dan sumbu Y melalui ujung landas pacu 31 tegak lurus sumbu X. dan titik referensi bandar udara/Aerodrome Reference Point (ARP) Bandar Udara Ahmad Yani Semarang, yaitu : $06^{\circ} 58' 35,09''$ LS, dan

$110^{\circ} 22' 37,76''$ BT. ⁶

Bandar Udara Ahmad Yani Semarang juga ditetapkan sebagai Bandar Udara pengumpul dengan skala pelayanan sekunder, dan memiliki luas lahan 409,393 Ha, sudah termasuk untuk kepentingan pengembangan. Dalam rangka pengembangan saat ini Bandar Udara Ahmad Yani sudah memiliki Rencana Induk sekaligus juga dilengkapi dengan KKOP, yang ditetapkan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 93 Tahun 2014, tentang Rencana Induk Bandar Udara Ahmad Yani Semarang Dalam lima tahun terakhir Bandar udara Ahmad Yani mengalami pertumbuhan produksi yang sangat pesat, Rata-rata pertumbuhan, yaitu : untuk pergerakan pesawat 21,96 %, Penumpang 13 %, bagasi 23 %, dan Kargo 26,4 %. Dengan pertumbuhan yang terus terjadi dari tahun ke tahun ini, maka upaya untuk pengembangan Bandar Udara Ahmad Yani juga terus dilakukan.

⁶ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 93 Tahun 2014, Tentang Rencana Induk Bandar Udara Ahmad Yani Semarang Propinsi Jawa Tengah

Seiring dengan hal itu, maka faktor keselamatan dan keamanan menjadi hal urgen yang harus menjadi perhatian baik untuk masyarakat pemakai jasa penerbangan maupun terhadap masyarakat di sekitar bandar udara sendiri.

Untuk menjamin keselamatan dan keamanan tersebut, harus ada system pengaturan dan pengendalian yang baik terhadap pemanfaatan tata ruang di sekitar Bandar udara, dalam hal ini adalah di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) bandar udara.

A.3. Pengaturan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Bandar Udara.

Pengaturan Kawasan Keselamatan Operasi penerbangan (KKOP) Bandar udara diatur baik secara internasional maupun melalui peraturan perundang-undangan nasional.

1) Pengaturan Internasional.

Pengaturan secara internasional ditetapkan oleh Badan Penerbangan Sipil Internasional (ICAO), diatur melalui ketentuan-ketentuan berupa Annexis. KKOP diatur pada Annex XIV, tentang Aerodrome, khususnya dalam Vol.1. Chapter 4 mengatur tentang

“OBSTACLE RESTRICTION AND REMOVAL “ atau Pembatasan dan Pemindahan Obstacle. Memberikan ketentuan sebagai berikut⁷ :

“The objectives of the specifications in this chapter are to define the airspace around aerodromes to be maintained free from obstacles so as to permit the intended aeroplane operations at the aerodromes to be conducted safely and to prevent the aerodromes from becoming unusable by the growth of obstacles around the aerodromes. This is achieved by establishing a series of obstacles limitation surfaces that define the limits to which objects may project into the airspace”.

objects which penetrate the obstacle limitation surfaces contained in this chapter may in certain circumstances cause an increase in the obstacle clearance altitude/height for an instrument approach procedure or any associated visual circling procedure”.

⁷ International Standards and recommended Practices, Aerodrome, Annex 14, To the Convention on International Civil Aviation , Volume I, Aerodrome design and Operatins Third Edition, July 1999.

Obstacle didefinisikan sebagai : Obyek apapun yang berada di atas atau berdiri di atas permukaan area pembatasan obstacle yang telah ditentukan, dimana meliputi runway strip, runway end safety area, clearway, dan taxiway strip; dan Obyek apapun yang memasuki permukaan batas obstacle (Obstacle Limitation Surface/OLS), yaitu serangkaian permukaan yang menentukan batas ketinggian obyek, di sekitar Bandara. Kebutuhan data obstacle untuk rancangan prosedur penerbangan instrument perlu ditentukan dengan berkoordinasi dengan perancang prosedur penerbangan.

Ketentuan di atas menyatakan bahwa tujuan dari permukaan pembatasan obstacle (obstacle limitation surfaces) adalah :

1. Untuk menentukan volume ruang udara di sekitar bandara yang harus dijaga agar bebas dari obstacle sehingga operasi pesawat udara yang dikehendaki di dalam bandara dapat dilaksanakan dengan selamat, baik selama pendekatan visual secara keseluruhan atau selama segmen pendekatan visual dari pendekatan instrument (instrument approach);

2. Untuk mencegah bandara tidak dapat digunakan karena pertumbuhan obstacle di sekitar bandara; dan hal ini dapat dicapai dengan menerapkan serangkaian permukaan pembatasan obstacle (obstacle limitation surfaces) yang menentukan batas dari obyek apa yang berada dalam ruang udara.

Penyelenggara bandar udara harus menentukan OLS yang dapat diterapkan pada bandara. Obstacle Limitation Surfaces(OLS) adalah permukaan konseptual(imajiner) yang berhubungan dengan runway dan mengidentifikasi batas bawah dari ruang udara (airspace) bandara di atas obyek yang menjadi obstacle untuk operasi pesawat udara.

Setiap bandar udara memiliki KKOP yang ukurannya ditentukan oleh klasifikasi Bandar Udara, dimensi dan konfigurasi dari pada Landas Pacu. Secara umum KKOP sebuah bandar udara merupakan kawasan yang relatif sangat luas, mulai dari pinggir landas pacu membentang sampai radius 15.000 m dengan ketinggian yang berbeda-beda sampai 150 m relatif terhadap Aerodrome Reference Point (ARP). KKOP ini dibatasi ketinggian, jarak (panjang) atau radius dan sudut kemiringan atau pelebaran relative terhadap letak, dimensi dan ketinggian landas pacu bandar udara.

Dimensi atas batas-batas KKOP dimaksud ditentukan oleh adanya perbedaan klasifikasi peralatan bantu navigasi penerbangan yang terpasang di sebuah bandar udara dan dimensi landas pacu.

2). Pengaturan Nasional

Pengaturan KKOP secara nasional dituangkan dalam peraturan perundang-undangan Indonesia, yaitu Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang selanjutnya dijabarkan ke dalam berbagai peraturan pelaksanaannya.

Ketentuan-ketentuan Annex XIV, khususnya Vol. I Chapter 4 mengenai Obstacle Limitation Surfaces (OLS) tersebut di atas telah diakomodir di dalam Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UU No. 1 Tahun 2009) berikut peraturan pelaksanaannya. OLS di Indonesia disebut sebagai Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP). Dalam UU No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan disebutkan : Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) adalah : wilayah daratan dan /atau perairan dan ruang udara di sekitar bandar udara yang dipergunakan untuk kegiatan operasi penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan. Sedangkan

yang dimaksud dengan keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) sebagaimana dimaksud dalam UU No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan tersebut terdiri atas⁸ :

- a. kawasan ancangan pendaratan dan lepas landas (approach and take-off area) adalah suatu kawasan perpanjangan kedua ujung landas pacu, di bawah lintasan pesawat udara setelah lepas landas atau akan mendarat, yang dibatasi oleh ukuran panjang dan lebar tertentu.

⁸ Lihat Pasal-pasal 206, 208, 209, 210, 211, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

- b. kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan adalah : sebagian dari kawasan pendekatan yang berbatasan langsung dengan ujung-ujung landas pacu dan mempunyai ukuran tertentu, yang dapat menimbulkan bahaya kecelakaan.
- c. kawasan di bawah permukaan transisi, adalah bidang dengan kemiringan tertentu sejajar dan berjarak tertentu dari sumbu landas pacu, pada bagian bawah dibatasi oleh titik perpotongan dengan garis-garis datar yang ditarik tegak lurus, dan pada bagian atas dibatasi oleh garis perpotongan dengan permukaan horizontal dalam.
- d. kawasan di bawah permukaan horizontal-dalam, adalah bidang datar di atas dan di sekitar Bandar udara yang dibatasi oleh radius dan ketinggian dengan ukuran tertentu untuk kepentingan pesawat udara melakukan terbang rendah pada waktu akan mendarat atau setelah lepas landas.
- e. kawasan di bawah permukaan krusut, adalah bidang dari suatu krusut yang bagian bawahnya dibatasi oleh garis perpotongan dengan horizontal dalam dan bagian atasnya dibatasi oleh garis perpotongan dengan permukaan horizontal luar, masing-masing dengan radius dan ketinggian tertentu dihitung dari titik referensi yang ditentukan.
- f. kawasan di bawah permukaan horizontal-luar, adalah bidang datar di sekitar bandar udara yang dibatasi oleh radius dan ketinggian dengan ukuran tertentu untuk kepentingan keselamatan dan efisiensi operasi penerbangan, antara lain, pada waktu pesawat udara melakukan pendekatan untuk mendarat dan gerakan setelah tinggal landas atau gerakan dalam hal mengalami kegagalan dalam pendaratan.
- g. kawasan di sekitar penempatan alat bantu navigasi penerbangan, adalah kawasan di sekitar penempatan alat bantu navigasi penerbangan di dalam dan/atau di luar daerah lingkungan kerja bandar udara, yang penggunaannya harus memenuhi persyaratan tertentu guna menjamin kinerja/efisiensi alat bantu navigasi penerbangan dan keselamatan penerbangan.
- Untuk yang terakhir ini yaitu kawasan di sekitar penempatan alat bantu navigasi penerbangan tidak dibahas mengingat kawasan tersebut tidak selalu berlokasi di dalam kawasan Bandar udara,

sedangkan penelitian ini lebih fokus pada kawasan sekitar Bandar udara.

Untuk menjamin keselamatan operasi penerbangan di bandar udara dan sekitarnya diperlukan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) untuk mengendalikan ketinggian benda tumbuh dan pendirian bangunan di bandar udara dan sekitarnya.

Mendirikan, mengubah, atau melestarikan bangunan, serta menanam atau memelihara pepohonan di dalam kawasan keselamatan operasi penerbangan tidak boleh melebihi batas ketinggian kawasan keselamatan operasi penerbangan. Pengecualian terhadap ketentuan mendirikan, mengubah, atau melestarikan bangunan sebagaimana dimaksud harus mendapat persetujuan Menteri yang membidangi Penerbangan, dan memenuhi ketentuan sebagai berikut.:

- a. Merupakan fasilitas yang mutlak diperlukan untuk operasi penerbangan;
- b. Memenuhi kajian khusus aeronautika; dan
- c. Sesuai dengan ketentuan teknis keselamatan operasi penerbangan.

Bangunan yang melebihi batasan sebagaimana dimaksud di atas wajib diinformasikan melalui pelayanan informasi

aeronautika (aeronautical information service).

Selanjutnya juga diatur oleh UU Nomor 1 Tahun 2009, bahwa "Setiap orang dilarang berada di daerah tertentu di bandar udara, membuat halangan (obstacle), dan/atau melakukan kegiatan lain di kawasan keselamatan operasi penerbangan yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan, kecuali memperoleh izin dari otoritas bandar udara".

Terkait dengan Pemerintah Daerah UU Nomor 1 Tahun 2009 menetapkan :

1. "Untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan serta pengembangan bandar udara, pemerintah daerah wajib mengendalikan daerah lingkungan kepentingan bandar udara.
2. "Untuk mengendalikan daerah lingkungan kepentingan Bandar udara dimaksud, pemerintah daerah wajib menetapkan rencana rinci tata ruang kawasan di sekitar Bandar udara dengan memperhatikan rencana induk Bandar udara dan rencana induk nasional bandar udara".
3. "Pemerintah dan/atau pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya menjamin tersedianya aksesibilitas dan utilitas untuk menunjang pelayanan bandar udara".

Setiap pendirian bangunan di KKOP diperlukan rekomendasi dari Menteri Perhubungan dalam hal ini dari Direktur Jenderal Perhubungan Udara atau Pejabat yang ditunjuk.

Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) di sekitar bandar udara ditentukan berdasarkan rencana induk bandar udara. Sekarang setiap rencana induk bandar udara di dalamnya sudah langsung dilengkapi dan ditetapkan adanya kawasan keselamatan operasi penerbangan bandar udara yang bersangkutan. Bagi bandar udara yang belum mempunyai rencana induk bandar udara maka KKOPnya ditentukan berdasarkan panjang landasan sesuai rencana pengembangan.

Pembinaan kegiatan penerbangan di bandar udara, dilaksanakan oleh otoritas bandar udara. Otoritas Bandar Udara dalam melaksanakan tugasnya berkoordinasi dengan pemerintah daerah setempat. Dalam kaitannya dengan KKOP Otoritas Bandar Udara mempunyai wewenang mengatur, mengendalikan, dan mengawasi penggunaan kawasan keselamatan operasi penerbangan dan daerah lingkungan kerja bandar udara serta daerah lingkungan kepentingan bandar udara.

Adapun batas-batas ketinggian yangizinkan di dalam Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) adalah sebagai berikut⁹ :

- 1). Pada kawasan ancangan pendaratan dan tinggal landas : batas-batas ini ditentukan oleh ketinggian terendah dari pertampalan (superimpose) permukaan pendekatan dan lepas landas, permukaan horizontal dalam, permukaan kerucut dan permukaan horizontal luar pada kawasan keselamatan operasi penerbangan.
- 2). Pada kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan, batas-batas ini ditentukan oleh kemiringan 2 % atau 2,5 %, atau 3.33 % atau 4 % atau 5 % (sesuai kalsifikasi loandas pacu) arah keatas dan keluar dimulai dari ujung permukaan utama pada ketinggian masing-masing ambang landas pacu sampai dengan ketinggian (45+H) meter diatas elevasi ambang landas pacu terendah sepanjang jarak mendatar 3.000 meter dari permukaan utama melalui perpanjangan garis tengah landas pacu.

⁹ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 44 Tahun 2005, tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7112-2005, mengenai Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan sebagai Stadar Wajib.

- 3). Pada kawasan di bawah permukaan horizontal-dalam : batas-batas ini ditentukan $(45+H)$ meter di atas elevasi ambang landas pacu terendah.
- 4). Pada kawasan di bawah permukaan horizontal-luar : batas-batas ini ditentukan $(150+H)$ meter di atas elevasi ambang landas pacu terendah.
- 5). Pada kawasan di bawah permukaan krusut : batas-batas ini ditentukan oleh kemiringan 5 % arah keatas dan keluar, dimulai dari tepi luar kawasan di bawah permukaan horizontal-dalam pada ketinggian $(45+H)$ meter di atas elevasi ambang landas pacu terendah sampai ketinggian $(80+H)$ atau $(100+H)$ atau $105+H)$ atau $(120+H)$ atau $(145+H)$ (sesuai klasifikasi landas pacu).
- 6). Pada kawasan di bawah permukaan transisi : batas ini ditentukan oleh kemiringan 14,3 % atau 20 % (sesuai klasifikasi landas pacu) arah keatas dan keluar, dimulai dari sisi panjang dan pada ketinggian yang sama seperti permukaan utama dan permukaan pendekatan menerus sampai memotong permukaan horizontal dalam pada ketinggian $(45+H)$ meter di atas elevasi ambang landas pacu terendah.

Penggunaan tanah, perairan atau udara di KKOP diatur bahwa : Menggunakan tanah, perairan atau udara di setiap kawasan yang ditetapkan harus memenuhi persyaratan-persyaratan sebagai berikut:

- a) Tidak menimbulkan gangguan terhadap isyarat-isyarat navigasi penerbangan atau komunikasi radio antar bandar udara dan pesawat udara;
- b) Tidak menyulitkan penerbang membedakan lampu-lampu rambu udara dengan lampu-lampu lain;
- c) Tidak menyebabkan kesilauan pada mata penerbang yang mempergunakan bandar udara;
- d) Tidak melemahkan jarak pandang sekitar bandar udara;
- e) Tidak menyebabkan timbulnya bahaya burung, atau dengan cara lain dapat membahayakan atau mengganggu pendaratan atau lepas landas atau gerakan pesawat udara yang bermaksud mempergunakan bandar udara.

Terhadap bangunan yang berupa benda tidak bergerak yang sifatnya sementara maupun tetap yang didirikan atau dipasang oleh orang atau yang telah ada secara alami seperti : gedung-

gedung, menara, cerobong asap, gundukan tanah, jaringan transmisi, bukit dan gunung yang menjadi penghalang atau obstacle saat ini tetap diperbolehkan sepanjang prosedur keselamatan operasi penerbangan terpenuhi.

Bangunan atau suatu benda yang ada secara alami berada di KKOP dan ketinggiannya masih dalam batas ketinggian yang diperkenankan akan tetapi diduga dapat membahayakan keselamatan operasi penerbangan harus diberi tanda atau dipasang lampu. Pemberian tanda atau pemasangan lampu termasuk pengoperasian dan pemeliharannya dilaksanakan oleh dan atas biaya pemilik atau yang menguasainya.

Pemerintahan Daerah diatur berdasarkan Undang-Undang RI Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (UU Nomor 23 Tahun 2014), sebagai penjabaran dan pelaksanaan dari Pasal 18 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia. Pemerintah Daerah berwenang untuk mengatur dan mengurus sendiri Urusan Pemerintahan menurut Asas Otonomi dan Tugas Pembantuan dan diberikan otonomi yang seluas-luasnya. Otonomi Daerah sebagaimana ditetapkan oleh Undang-Undang RI Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, dalam Pasal 1 angka 6 adalah hak, wewenang dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri

Urusan Pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Bahwa penyelenggaraan pemerintahan daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan, dan kekhasan suatu daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Adanya hak otonomi daerah artinya pemerintah daerah mempunyai kewajiban penuh dalam pembangunan dan pengelolaan daerahnya, termasuk berperan dalam pengaturan dan pengendalian bangunan-bangunan, baik pusat kegiatan bisnis, pemukiman, beserta bangunan lainnya yang ada di wilayahnya. Termasuk salah satu kewenangan pemerintah daerah adalah mengatur, menertibkan dan mengendalikan bangunan-bangunan yang tumbuh di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP), yang dapat mengganggu keamanan serta keselamatan operasi penerbangan.

Untuk mewujudkan kepentingan daerah yang berdasarkan aspirasi masyarakat, pemerintahan daerah diberi tanggung jawab yang besar dalam hal pengaturan di bidang Peraturan Perundang-undangan dalam penyelenggaraan

pemerintahan dan pembangunan untuk kepentingan masyarakat daerahnya. Kewenangan membuat peraturan daerah (Perda) merupakan wujud nyata pelaksanaan hak otonomi yang dimiliki oleh suatu daerah dan sebaliknya, peraturan daerah merupakan salah satu sarana dalam penyelenggaraan otonomi daerah¹⁰

Sebagaimana diamanatkan oleh UUD 1945, terdapat Urusan Pemerintah yang sepenuhnya menjadi kewenangan Pemerintah Pusat yang dikenal dengan istilah urusan pemerintahan absolute dan ada urusan pemerintah konkuren. Urusan pemerintah konkuren terdiri atas Urusan Pemerintah Wajib dan Urusan Pemerintah Pilihan yang dibagi antara Pemerintah Pusat, Daerah Propinsi, dan Daerah Kabupaten/Kota.

Usuran Pemerintahan Wajib dibagi dalam Urusan Pemerintahan Wajib yang terkait Pelayanan Dasar dan Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak terkait dengan Pelayanan Dasar.

Sektor Perhubungan termasuk dalam Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak terkait Pelayanan Dasar (lihat Pasal 12 ayat (2) UU Nomor 23 Tahun 2014). Kemudian bidang perhubungan ini dirinci dalam lampiran, mengenai pembagian Urusan Pemerintahan Konkuren antara Pemerintah Pusat dan Daerah Propinsi dan Daerah Kabupaten/Kota, pada huruf O No.3 : Sub Penerbangan¹¹.

Dalam matrik hanya diuraikan sedikit tentang Sub Penerbangan yaitu : Urusan Pemerintah Pusat adalah : Pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan penerbangan, sedangkan pada Urusan Pemerintah Propinsi ; kosong, berarti tidak ada urusan yang diserahkan kepada Pemerintah Propinsi, sedangkan untuk Daerah Kabupaten/Kota hanya mengenai Penerbitan izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.

¹⁰ Rozali Abdullah, Pelaksanaan Otonomi Luas dengan Pemilihan Kepala Daerah Secara Langsung, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2005), hlm 131

¹¹ Lihat lampiran Undang-Undang nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, huruf O. Pembagian Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan, Nomor 3 Penerbangan, Pemerintah pusat pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan penerbangan sipil, Daerah Propinsi –nil-Daerah Kabupaten/ Kota Penerbitan izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter.

Dengan demikian kewenangan yang diberikan kepada Pemerintah Daerah menurut UU No.23 Tahun 2014 ini sangat kecil, yaitu hanya untuk Daerah Kabupaten/Kota, dan itupun hanya untuk penertiban izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter saja, bukan untuk lingkungan kepentingan bandar udara. Pendaratan dan lepas landas helikopter sendiri tidak selalu di sebuah bandar udara, sangat dimungkinkan helikopter mendarat di luar bandar udara, misalnya di sebuah kapal, pegunungan, pantai, tanah lapang, hanya cukup dengan pengaturan dan pengamanan tertentu saja di tempat pendaratan. Dalam praktek pelaksanaan kewenangan dimaksud hampir tidak pernah ditemukan di lapangan. Dengan demikian dapat diartikan bahwa urusan pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan penerbangan sipil tidak diserahkan menjadi urusan Daerah. Jadi dalam UU Nomor 23 Tahun 2014 Tentang pemerintahan Daerah tidak ada penyerahan urusan atau ketentuan yang dengan tegas terkait dengan kewenangan dan kewajiban Pemerintah Daerah atas Tatanan Kebandarudaraan terutama terhadap pengendalian daerah lingkungan kepentingan bandara udara. Sementara dalam UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, untuk menjamin keselamatan dan keamanan

penerbangan Pemerintah Daerah diwajibkan mengendalikan daerah lingkungan kepentingan bandar udara, dan wajib menetapkan rencana rinci tata ruang kawasan di sekitar bandar udara.

B. Pelaksanaan Kewenangan Pemerintah Daerah dalam Mengendalikan Pembangunan dan Benda Tumbuh di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Bandar Udara.

B.1. Kewenangan Pemerintah Daerah.

Pengertian Kewenangan menurut kamus umum bahasa Indonesia diartikan sama dengan wewenang yaitu hak dan kekuasaan untuk melakukan sesuatu. Kewenangan adalah apa yang disebut kekuasaan formal, kekuasaan yang berasal dari Kekuasaan Legislatif (diberi oleh Undang-Undang) atau dari Kekuasaan Eksekutif / Administratif. Kewenangan adalah kekuasaan terhadap segolongan orang-orang tertentu atau kekuasaan terhadap sesuatu bidang pemerintahan (atau bidang urusan) tertentu yang bulat, sedangkan wewenang hanya mengenai sesuatu onderdil tertentu saja.

Di dalam kewenangan terdapat wewenang-wewenang. Wewenang adalah kekuasaan untuk melakukan suatu tindak hukum publik".¹²

Dalam kaitannya dengan pengaturan dan pengendalian pembangunan serta benda tumbuh di KKOP, beberapa peraturan perundang-undangan memberikan kewenangan dan kewajiban kepada Pemerintah Daerah diantaranya sebagai berikut :

Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan : Pasal 211 ayat (1) menetapkan : "Untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan serta pengembangan bandar udara, pemerintah daerah wajib mengendalikan daerah lingkungan kepentingan bandar udara.

Pemerintah Daerah dalam hal ini diwajibkan untuk mengendalikan daerah lingkungan kepentingan bandar udara, artinya Pemerintah Daerah mempunyai kewenangan dalam mengatur dan mengendalikan pembangunan, benda-benda, serta kegiatan masyarakat di daerah lingkungan kepentingan bandar udara, antara lain di dalamnya adalah di KKOP.

Dalam hal ini tentu sesuai ketentuan yang diatur dalam KKOP guna menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan serta dalam rangka pengembangan bandar udara. Selanjutnya sesuai ketentuan Pasal 211 ayat (2), untuk pelaksanaan kewenangan dimaksud Pemerintah Daerah diwajibkan menetapkan rencana rinci tata ruang di KKOP yang bersangkutan dengan mengacu kepada rencana induk bandar udara dan rencana induk nasional bandara udara serta menjamin tersedianya aksesibilitas dan utilitas untuk menunjang pelayanan bandar udara.

Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang Pasal 7 juga mengatur bahwa Pemerintah Daerah diberi kewenangan untuk menyelenggarakan penataan ruang di daerahnya dengan tetap menghormati hak yang dimiliki orang sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Lebih lanjut diatur bahwa termasuk dalam penyelenggaraan tata ruang dimaksud yaitu; untuk daerah propinsi adalah penataan ruang wilayah propinsi, dalam pelaksanaannya antara lain pengendalian pemanfaatan ruang wilayah propinsi dan penataan ruang kawasan strategis propinsi; untuk daerah Kabupaten/Kota adalah penataan ruang wilayah Kabupaten/Kota, dalam pelaksanaannya antara lain pengendalian pemanfaatan ruang wilayah

¹² Prajudi Atmosudirdjo, Hukum Administrasi Negara, (Jakarta, Ghalia Indonesia, 1987), hlm 29

Kabupaten/Kota, dan penataan ruang kawasan strategis Kabupaten/Kota.

Dalam ketentuan Undang-Undang RI Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana di telah diuraikan dalam bagian di atas, tidak ada ketentuan yang dengan tegas terkait dengan kewenangan dan kewajiban Pemerintah Daerah atas Tatanan kebandar udaraan terutama terhadap pengendalian daerah lingkungan kepentingan bandar udara, khususnya mengenai KKOP.

B.2. Peraturan Pelaksanaan di Daerah.

Peraturan pelaksanaan atas kewenangan Pemerintah Daerah dalam hal pengaturan dan pengendalian di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) diwujudkan dalam bentuk Peraturan Daerah, yaitu :

- a. Peraturan Daerah (Perda) Propinsi Jawa Tengah Nomor 6 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi Jawa Tengah Tahun 2009-2029. Perda ini menetapkan tentang rencana pengembangan prasarana transportasi udara, yang selanjutnya dirinci dalam Pasal 24 ayat (1) yang menetapkan bahwa

rencana pengembangan prasarana transportasi udara meliputi : Pengembangan Bandar udara umum; Pengembangan bandar udara khusus; Penataan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan(KKOP); Penataan Batas Kawasan Kebisingan (BKK); Penataan Daerah Lingkungan Kerja (DLKr); dan Penataan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp).

Secara umum Perda Propinsi Jawa Tengah Nomor 6 Tahun Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi Jawa Tengah Tahun 2009-2029, telah menetapkan rencana pengembangan prasarana transportasi udara, salah satu di antaranya adalah Penataan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan(KKOP); Akan tetapi sampai penelitian ini dilakukan belum ada penetapan tentang rencana rinci tentang penataan KKOP bandar udara yang bersifat operasional sebagai acuan dalam mengatur dan mengendalikan pembangunan dan benda tumbuh, maupun hal-hal yang dapat mengganggu keamanan dan keselamatan operasi penerbangan yang menggunakan bandar udara yang berlokasi di wilayah Propinsi Jawa Tengah.

b. Di tingkat Kota Semarang ada dua Peraturan Daerah (Perda) yaitu : Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 14 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang Tahun 2011-2031 dan Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2009 tentang Bangunan Gedung.

Perda Nomor 14 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang Tahun 2011-2031 mengatur tentang Struktur ruang wilayah transportasi udara yang meliputi Kawasan Keselamatan Operasi penerbangan (KKOP), yang menetapkan : Ketentuan umum peraturan zonasi pada jaringan transportasi udara meliputi : Kegiatan dan atau bangunan pada kawasan sekitar bandara diwajibkan mematuhi ketentuan kawasan keselamatan operasi penerbangan(KKOP). Rumusan ini masih bersifat sangat umum.

Dan dalam Perda Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2009 tentang Bangunan Gedung, diantaranya mengatur tentang Izin Mendirikan Bangunan (IMB), bahwa setiap orang atau badan yang akan mendirikan bangunan gedung dan/atau bangunan wajib memiliki IMB. Salah satu persyaratan yang harus dipenuhi adalah

persyaratan ketinggian gedung, dalam hal ini ditentukan harus sesuai dengan rencana tata ruang, diantaranya yaitu berdasarkan KKOP, yang diharuskan memenuhi persyaratan batas-batas ketinggian dalam KKOP. Bagaimana detail dari persyaratan batas-batas ketinggian, Zone/kawasannya, kegiatan apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan oleh masyarakat maupun prosedur pelaksanaannya belum diatur.

Dalam pelaksanaan di daerah tersebut di atas ternyata belum ada peraturan daerah tentang Rencana Rinci Tata Ruang Kawasan di sekitar bandar udara sebagaimana diwajibkan oleh Undang-Undang RI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Belum ada Peraturan Daerah tentang Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) yang lebih detail mengatur mengenai, pengaturan, pengendalian dan pengawasan pembangunan, benda-benda, maupun kegiatan masyarakat di KKOP bandar udara. Hal ini kalau tidak segera diantisipasi ke depan akan membawa dampak buruk terhadap keselamatan operasi penerbangan di bandar udara Ahmad Yani khususnya dan terhadap perkembangan dan pertumbuhan penerbangan itu sendiri pada umumnya, apalagi lokasi Bandar Udara Ahmad

sebagian besar berada di tengah wilayah perkotaan dan pada akhirnya akan menghambat pertumbuhan perekonomian daerah yang bersangkutan. Demikian juga dampaknya terhadap keselamatan dan kepastian hukum bagi masyarakat sekitar bandar udara.

B.3. Prosedur dan Proses Pelaksanaan.

a. Prosedur Rekomendasi Ketinggian bangunan/Gedung.

Berdasarkan Undang-Undang RI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dibentuk Otoritas Bandar Udara untuk satu atau beberapa bandar udara, dalam rangka pembinaan kegiatan penerbangan di bandar udara. Otoritas Bandar Udara merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Ditetapkan bahwa Kantor Otoritas Bandar Udara mempunyai kewenangan untuk mengatur, mengendalikan, dan mengawasi, penggunaan KKOP, Daerah Lingkungan Kerja Bandar Udara(DLKr), seras Daerah Lingkungan Kepentingan Bandar Udara (DLKp). Untuk Bandar Udara Ahmad Yani Semarang, adalah Kantor Wilayah III Otoritas Bandar Udara yang saat ini

berkedudukan di Juanda-Surabaya.

Dalam pelaksanaan pengendalian dan pengawasan pembangunan khususnya terhadap ketinggian bangunan, benda tumbuh serta tata guna lahan di KKOP bandar udara, Otoritas Bandar Udara wajib berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah setempat. Selanjutnya rekomendasi atas ketinggian bangunan/gedung serta benda tumbuh di KKOP dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara setelah memperoleh hasil kajian teknis dari Otoritas Bandar Udara.

Prosedur penerbitan rekomendasi ketinggian gedung/bangunan pada KKOP, sebagai berikut : Pemohon mengajukan kepada Kantor Otoritas Bandar Udara, untuk yang di Semarang kepada kantor Wilayah Otoritas Bandar Udara di Surabaya, dilakukan peninjauan, pengukuran, dan pengkajian atas bangunan yang diajukan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara, selanjutnya hasil kajian teknis dilaporkan ke Direktur Jenderal Perhubungan Udara (di Jakarta), diteruskan kepada Direktorat Bandar Udara untuk dievaluasi secara teknis, hasil evaluasi tersebut dilaporkan dan dibuatkan konsep surat rekomendasi atas ketinggian gedung / bangunan yang diizinkan, untuk ditanda tangani oleh Direktur Jenderal perhubungan

Udara, apabila hasil evaluasi dan konsep rekomendasi disetujui, akan diteruskan kepada Pemohon, tetapi apabila tidak disetujui maka hasil kajian akan dikembalikan kepada Kantor Wilayah Otoritas Bandar Udara, untuk diadakan proses ulang. Setelah rekomendasi diterbitkan dan diberikan kepada pemohon, selanjutnya pemohon wajib meneruskan lagi kepada Pemerintah Daerah setempat (dalam hal ini Pemerintah Daerah Kota Semarang, Cq Dinas Tata Kota).

b. Proses Pelaksanaan di Lapangan.

Kantor Otoritas Bandar Udara baru dibentuk berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 41 Tahun 2011, tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara. Sebelum Kantor Otoritas Bandar Udara tersebut terbentuk, proses pengajuan untuk memperoleh rekomendasi bangunan/Gedung di KKOP di Jawa Tengah khususnya di Kota Semarang, guna memenuhi persyaratan pengajuan IMB, diterbitkan dan ditandatangani oleh Kepala Dinas Perhubungan Propinsi Jawa Tengah, melalui proses secara koordinatif dengan unit atau instansi terkait di bidang penerbangan¹³.

Bahkan dalam perkembangannya proses dan dalam rangka peningkatan pelayanan kepada masyarakat, Dinas Perhubungan Propinsi Jawa Tengah telah berhasil menyusun Sistem Informasi Geografis (Geographical Information System/GIS)

KKOP Bandara Ahmad Yani Semarang¹⁴. Tujuannya adalah menyusun Sistem Informasi KKOP bandar udara di Semarang melalui penyajian data-data digital sebagai data atribut disertai dokumentasi wilayah studi. Hasil sistem informasi ini diharapkan dapat menjadi sarana pembantu dalam penyajian data yang cepat, akurat dalam penentuan kebijakan. Berdasarkan data yang dipetakan oleh GIS dapat diketahui bangunan-bangunan atau benda-benda yang obstacle maupun yang tidak obstacle terhadap KKOP.

Sesudah efektifnya kantor Otoritas Bandar Udara dan berlakunya UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Dinas Perhubungan permohonan rekomendasi ketinggian gedung/bangunan di KKOP Bandar Udara Ahmad Yani sebagaimana yang dilakukan secara koordinatif sebelumnya karena sudah tidak mempunyai kewenangan lagi dalam rangka menerbitkan rekomendasi atas ketinggian bangunan/gedung pada KKOP bandar udara Ahmad Yani walaupun data dan peta tentang KKOP telah dimiliki dan terintegrasikan di dalam GIS.

¹³ Dinas Perhubungan Propinsi sebelumnya merupakan instansi vertikal Departemen Perhubungan yaitu Kantor Wilayah Perhubungan Propinsi Jawa Tengah kemudian melebur menjadi Dinas Perhubungan Propinsi Jawa

¹⁴ Pemerintah Propinsi Jawa tengah, dinas perhubungan Komunikasi dan Informatika, Draft Laporan Akhir Pekerjaan Penyusunan Studi system Informasi Geografis KKOP Bandara Ahmad yani Kota semarang, tahun anggaran 2011.

Kewenangan untuk menerbitkan rekomendasi ketinggian gedung/bangunan di KKOP bandar udara Ahmad Yani Semarang saat ini adalah Kantor Wilayah III Otoritas Bandar Udara yang berlokasi di Juanda-Surabaya. Sementara saat ini belum ada kantor perwakilannya di Semarang, maka masyarakat yang hendak mengajukan permohonan rekomendasi harus ke Surabaya

B.4. Hambatan dan Upaya Mengatasi hambatan-hambatan yang dijumpai.

Dalam pelaksanaan ketentuan yang terkait dengan pengaturan dan pengendalian pembangunan di KKOP di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang, yaitu :

- a. Pemahaman atas pentingnya pengaturan dan pengendalian pembangunan dan benda tumbuh di KKOP, baik di kalangan petugas terkait maupun masyarakat sendiri masih rendah.
- b. Belum adanya Kantor Perwakilan Kantor Otoritas Bandar Udara di Semarang, sehingga masyarakat menjadi enggan untuk mengajukan rekomendasi ketinggian bangunan/gedung yang akan dibangunnya, karena harus ke Surabaya, ditambah adanya prosedur yang cukup panjang sehingga membutuhkan waktu yang cukup lama
- c. Belum ada Peraturan Daerah tentang Rencana Rinci Tata Ruang di KKOP, sebagaimana yang diwajibkan oleh UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang

Penerbangan. Sehingga secara operasional belum ada kepastian yang lebih detail dan sanksi yang tegas serta pengaturan mengenai hak dan kewajiban masyarakat dan pihak-pihak berkepentingan.

Adapun upaya-upaya yang dilakukan sementara ini adalah :

- a. Informasi publik melalui display atau papan di Kantor Dinas Perhubungan Propinsi Jawa Tengah tentang batas-batas ketinggian bangunan di bagian-bagian kawasan di KKOP.
- b. Apabila ada komplain dari pihak operator penerbangan, antara lain berasal dari pilot sebuah pesawat yang mendarat atau tinggal landas di Bandara Ahmad Yani, atau dari ATC (Air Traffic Controller), maka pihak/pemilik bangunan/gedung akan diperingatkan.
- c. Terhadap bangunan/gedung serta benda tumbuh yang melewati batas-batas ketinggian yang ditentukan (menjadi obstacle), pemiliknya diminta agar memasang tanda dan/atau lampu bahaya warna merah (hazard beacon), selanjutnya dipublikasikan melalui Aeronautical Information publication (AIP), sebagai informasi kepada para operator penerbangan atau pilot.

Kesimpulan dan Saran

A. Kesimpulan

1. Pengaturan pembangunan dan benda tumbuh di Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Bandar Udara, ditetapkan berdasarkan ketentuan internasional yang diterbitkan oleh International Civil Aviation Organization (ICAO) yaitu dalam Annex XIV tentang Aerodrome, kemudian diakomodir di dalam Peraturan Perundang-undangan nasional yaitu dalam Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan beserta peraturan-peraturan pelaksanaannya. Diatur bahwa untuk menjamin keselamatan operasi penerbangan di sebuah bandar udara diperlukan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) guna mengendalikan ketinggian pendirian bangunan dan benda tumbuh di bandar udara dan sekitarnya. Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan tersebut juga dengan tegas mewajibkan Pemerintah Daerah, untuk mengendalikan daerah lingkungan kepentingan bandar udara, yaitu KKOP. Untuk maksud itu Pemerintah Daerah wajib menetapkan rencana rinci tata ruang kawasan di sekitar bandar udara. Hanya saja dalam Undang-Undang RI Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, pada pembagian urusan pemerintahan bidang perhubungan, khususnya sub urusan penerbangan tidak diatur secara tegas mengenai

kewenangan dan kewajiban Pemerintah Daerah dimaksud. Urusan Pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan penerbangan sipil menjadi urusan pusat. Tidak ada urusan penerbangan yang diserahkan kepada Daerah Propinsi, sedangkan untuk Daerah Kabupaten/Kota hanya ditetapkan untuk penerbitan izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter saja bukan di dalam KKOP bandar udara. Dalam hal ini tidak ditemukan sinkronisasi antara UU tentang penerbangan dan UU tentang Pemerintahan Daerah.

2. Pelaksanaan kewenangan pemerintah daerah dalam pengaturan wilayah lingkungan kepentingan bandar udara, menyangkut Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) di daerah, dalam hal ini di Propinsi Jawa Tengah dan Kota Semarang dirumuskan dalam ketentuan-ketentuan mengenai Rencana Tata Ruang Wilayah, namun baru dituangkan secara umum artinya baru berupa garis besar saja. Sejauh ini belum ada pengaturan secara khusus mengenai rencana rinci tata ruang kawasan di sekitar bandar udara sebagaimana yang diwajibkan oleh Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pemerintah Daerah Propinsi Jawa Tengah maupun Pemerintah Daerah Kota Semarang belum memiliki Peraturan Daerah yang menetapkan tentang rencana rinci tata ruang

kawasan di sekitar bandar udara atau Pengaturan dan Pengendalian pada Kawasan Keselamatan Operasi Bandar Udara. Dengan demikian dalam pelaksanaannya di lapangan belum memberikan kepastian hukum, maupun kepastian pelayanan kepada masyarakat yang bermaksud mendirikan bangunan/gedung, maupun pengawasan terhadap aktifitas masyarakat setempat, termasuk juga belum ada penerapan sanksi yang tegas atas pelanggaran terhadap ketentuan KKOP.

B. S a r a n

Berdasarkan kesimpulan di atas penulis ingin menyampaikan beberapa saran sebagai berikut :

1. Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dengan tegas menetapkan bahwa untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan serta pengembangan bandar udara, Pemerintah Daerah wajib mengendalikan daerah lingkungan kepentingan bandar udara, untuk maksud tersebut pemerintah daerah wajib menetapkan rencana rinci tata ruang kawasan di sekitar bandar udara. Agar dalam pelaksanaannya di daerah lebih efektif perlu ada sinkronisasi antara Undang- Undang tentang Penerbangan dengan Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah. Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah

disarankan juga menetapkan secara tegas menyangkut penyerahan urusan kepada daerah propinsi mengenai pengendalian pembangunan dan benda tumbuh di daerah lingkungan kepentingan bandar udara, atau di dalam KKOP. Dalam hal ini bukan hanya penerbitan izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter saja. Dengan demikian bandar udara akan lebih mampu berperan optimal dalam memajukan perekonomian baik di daerah maupun untuk nasional pada umumnya.

2. Dalam rangka menjamin keselamatan operasi penerbangan di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang, disarankan Pemerintah Daerah Propinsi Jawa Tengah membentuk Peraturan Daerah Propinsi Jawa Tengah tentang Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Bandar Udara sebagai pelaksanaan dan penjabaran dari Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Dalam hal ini lebih diharapkan Peraturan Daerah Propinsi, agar jangkauannya lebih luas, bisa berlaku untuk beberapa bandar udara di Propinsi yang bersangkutan. Peraturan Daerah dimaksud hendaknya mengatur materi lebih detail menyangkut pengaturan dan pengendalian batas ketinggian bangunan/gedung, benda tumbuh, pohon-pohon, penempatan benda bergerak, pemasangan lampu/tanda bahaya

pada bangunan/gedung yang membahayakan penerbangan, penggunaan tanah, larangan terhadap aktifitas masyarakat yang membahayakan keselamatan penerbangan di sekitar KKOP, termasuk hak dan kewajiban masyarakat setempat, instansi pemerintah, penyelenggara bandar udara serta pihak-pihak terkait dan mencantumkan sanksi yang tegas baik sanksi administratif maupun sanksi pidana bagi yang melanggar ketentuan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

A.Hamid Attamini, 1992 Teori Perundang-Undangan Indonesia, Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar Tetap Fakultas Hukum UI;

Ahmad Yani 2001, Pembentukan Undang-Undang & Peraturan Daerah,
Jakarta: Rajawali;

Bagir Manan, 1992, Dasar-dasar Perundang-undangan Indonesia,
Jakarta: Ind.Hill.Co

Bagir Manan 2001, Menyongsong Fajar Otonomi Daerah, Yogyakarta: Pusat Studi Hukum FH UII;

Bambang Waluyo, 1991, Penelitian Hukum Dalam Praktek, Jakarta: Sinar

Grafika, ;

Bayu Suryaningrat, 1998, Perumusan Kebijakan dan Koordinasi Pembangunan di Indonesia, Jakarta: Bima Aksara;

Jimly Asshiddiqie, 2006, Konstitusi dan Konstitualisme Indonesia, Jakarta: Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan Mahkamah konstitusi RI;

Jimly Asshiddiqie, 2012, Konstitusi dan Konstitusionalisme Indonesia,
Jakarta: Sinar Grafika;

Jazim Hamid Dkk, 2008, Panduan Pembentukan Peraturan Daerah Partisipasif, Jakarta: Pustaka Publisier.

Josef Mario monteiro, 2016, Pemahaman Dasar Hukum Pemerintah Daerah, Yogyakarta: Pustaka Yustisia;

Josef Riwu Kaho, Analisis Hubungan Pemerintah Pusat dan Daerah di Indonesia, Jakarta: Rineka Cipta;

Kusnu Goesmadie, 2006, Harmonisasi Hukum dalam Prespektif Perundang-Undangan, Surabaya: PT. Tempira Media Grafika.

- M. Arszandi Pratama, Bayu Wirawan, Dinar maria, Soly Iman Santosa, Galuh Shita Ayu Bidari, 2014, Menata Kota melalui Rencana Detail Tata Ruang (RDTR), Yogyakarta: CV. Andi Offset
- Miriam Budiardjo, 2008, Dasar-Dasar Ilmu Politik, Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Winarno, 2009, Paradigma Baru Pendidikan Kewarganegaraan Panduan Kuliah di Perguruan Tinggi, Edisi Kedua, Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Mukhtie Fadjar, 2003, Reformasi Konstitusi dalam Masa Transisi Paradigmamatik, Malang: In-Trans.
- Ni'matul Huda, 2007, Lembaga Negara dalam Transisi Demokrasi, Yogyakarta: UII Press ;
- Moh. Mahfud M.D. 2001, Dasar dan Struktur Ketatanegaraan Indonesia, Yogyakarta;
- Moch. Mahfud MD, 2006, Membnagun Politik Hukum, Menegakkan Konstitusi, Jakarta: Pustaka LP3ES Indonesia;
- Mochtar Kusumaatmadja, Etty R. Agoes, 2003, Pengantar Hukum Internasional, Bandung: PT Alimni;
- Muhamad Idrus, 2007, Metode Penulisan Ilmu-Ilmu sosial, Yogyakarta, UII Press;
- Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, 2010, Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris, Yogyakarta, Pustaka Pelajar;
- Prajudi Atmosudirdjo, 1987, Hukum Administrasi Negara, Jakarta: Ghalia Indonesia;
- Soerjono Soekanto, 1981, Pengantar Penelitian Hukum, Jakarta, UI Press;
- Soerjono Soekanto, 1986, Pengantar Penelitian Hukum, Jakarta, UI Press;
- Soerjono Soekanto dan Mamuji, 1998, Penelitian Hukum Normatif, Suatu Tinjauan Singkat, Cetakan Ke II, Jakarta, Rajawali.
- Soerjono Soekanto, 2007, Pengantar Penelitian Hukum, Jakarta, UI Press;
- Soehino, 1980, Ilmu Negara, Yogyakarta, Liberty;
- Utang Rosidin, 2015, Otonomi Daerah dan Desentralisasi, Jakarta, Pustaka Setia; Pemerintah Propinsi Jawa Tengah, Dinas Perhubungan Komunikasi dan
- Informatika, Draft Laporan Akhir Pekerjaan Penyusunan Studi Sistem Informasi Geografis

KKOP Bandara Ahmad Yani Semarang. Peraturan Perundang-undangan :	Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 70 Tahun 2001 Tentang Kebandarudaraan.
Undang-Undang Dasar Negara republik Indonesia (UUD) 1945;	Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 68 Tahun 2010 Tentang
Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2009, tentang Kesejahteraan Sosial.;	Bentuk dan Tatacara Peran Masyarakat dalam Penataan Ruang;
Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007, tentang Penataan Ruang;	Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2012 Tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara;
Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tentang Penerbangan;	Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 41 Tahun 2011, tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara;
Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2011, tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan;	Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandar Udara NasionalPeraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.20 Tahun 2014, tentang Tata Cara dan Prosedur Penetapan Lokasi Bandar Udara;
Undang-Undang republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014, Tentang Pemerintahan Daerah.	
ICAO Annex 14 Vol.1. Chapter 4 "OBSTACLE RESTRICTION AND REMOVAL	Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 17 Tahun 2015, tentang Standar Waktu Proses Pelayanan, Masa Berlaku,

dan Kewenangan Penerbitan Perizinan di Bidang Perhubungan Udara;

Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 44 Tahun 2005, tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7112-2005, Mengenai Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Sebagai Standar Wajib.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 21 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Penerban;

Surat Keputusan Dirjen perhubungan Udara Nomor SKEP/110/VI/2000, tentang Petunjuk Pembuatan KKOP;

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP.590 tahun 2014 tentang Pedoman Teknis Tentang Pembuatan Rencana Induk Bandar Udara;

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 39 Tahun 2015, Tentang Standar teknis Dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139, (Manual Of Standard CASR-Part

139), Volume I Bandar Udara (Aerodromes), Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP.459 tahun 2015 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara;

Peraturan Daerah Propinsi Jawa Tengah Nomor 6 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi Jawa Tengah Tahun 2009-2029

Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 14 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang Tahun 2011-2031;

Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 5 Tahun 2009 tentang Bangunan Gedung;

Internet :

- http://www.academia.edu/7017567/Kawasan_Keselamatan_Operasi_Penerbangan

- http://www.academia.edu/7017567/Kawasan_Keselamatan_Operasi_Penerbangan

- https://id.wikipedia.org/wiki/Izin_Mendirikan_Bangunan

[https://id.wikipedia.org/wiki/tata ruang](https://id.wikipedia.org/wiki/tata_ruang)

-

[https://urangmuaromusu.blogspot.co.id/2012/01/makalah-hukum- penerbangan- pendaftaran.html](https://urangmuaromusu.blogspot.co.id/2012/01/makalah-hukum-penerbangan-pendaftaran.html).

<http://perpustakaan.bapenas.co.id/lontar/file>