

BAB II

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DIBIDANG KESELAMATAN PENERBANGAN

A. Sejarah Singkat Bandar Udara Polonia

Sebelum kita masuk pada pembahasan utama pada bab ini, mari kita melihat sejarah bandar udara Polonia. Bandara Internasional Polonia (kode IATA: MES; kode ICAO: WIMM) adalah sebuah bandar udara internasional yang terletak sekitar 2 km dari pusat kota Medan, Indonesia. Bandara ini melayani penerbangan ke kota-kota besar di Indonesia seperti Jakarta, Batam dan juga ke Malaysia (Kuala Lumpur, Penang, Ipoh) dan Singapura. Dihitung dari jumlah arus penumpang, Polonia adalah bandara terbesar keempat di Indonesia setelah Soekarno-Hatta, Juanda, dan Ngurah Rai.

Nama Polonia berasal dari nama negara asal para pembangunnya, Polandia (Polonia merupakan nama “Polandia” dalam bahasa latin). Sebelum menjadi bandar udara, kawasan tersebut merupakan lahan perkebunan milik orang Polandia bernama Baron Michalsky. Tahun 1872 dia mendapat konsesi dari Pemerintah Belanda untuk membuka perkebunan tembakau di Sumatera Timur di daerah medan. Kemudian dia menamakan daerah itu dengan nama Polonia, sebuah daerah di negeri kelahirannya.

Tahun 1879 karena suatu hal, konsesi atas tanah perkebunan itu berpindah tangan kepada *Deli Maatschappy (Deli MIJ)* atau NV Deli Maskapai. Tahun itu terdapat kabar pionir penerbang bangsa Belanda van der Hoop akan menerbangkan pesawat kecilnya Fokker dari Eropa ke wilayah Hindia Belanda

dalam waktu 20 jam terbang. Maka Deli MIJ yang memegang konsesi atas tanah itu, menyediakan sebidang lahan untuk diserahkan sebagai lapangan terbang pertama di Medan. Pada tahun 1924, setelah berita pertama tentang kedatangan pesawat udara itu tidak terdengar, maka rencana kedatangan pesawat udara kembali terdengar. Mengingat waktu itu sangat pendek, persiapan untuk lapangan terbang tidak dapat dikejar, akhirnya pesawat kecil yang diawaki van der Hoop yang menumpangi pesawat Fokker, bersama VN Poelman dan van der Broeke mendarat di lapangan pacuan kuda yakni Deli Renvereeniging, disambut Sultan Deli Sulaiman Syariful Alamsyah.

Setelah pesawat pertama mendarat di Medan, maka Asisten Residen Sumatera Timur Mr. CS Van Kempen mendesak pemerintah Hindia Belanda di Batavia, agar mempercepat *dropping* dana untuk menyelesaikan pembangunan lapangan terbang Polonia. Pada 1928 lapangan terbang Polonia dibuka secara resmi, ditandai dengan mendaratnya enam pesawat udara milik KNILM, anak perusahaan KLM, pada landasan yang masih darurat, berupa tanah yang dikeraskan. Mulai tahun 1930, perusahaan penerbangan Belanda KLM serta anak perusahaannya KNILM membuka jaringan penerbangan ke Medan secara berkala. Pada tahun 1936 lapangan terbang Polonia untuk pertama kalinya melakukan perbaikan yaitu pembuatan landasan pacu (*runway*) sepanjang 600 meter.

Pada tahun 1975, berdasarkan keputusan bersama Departemen Pertahanan dan Keamanan, Departemen Perhubungan dan Departemen Keuangan, pengelolaan pelabuhan udara Polonia menjadi hak pengelolaan bersama antara Pangkalan Udara AURI dan Pelabuhan Udara Sipil. Dan mulai 1985 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 30 Tahun 1985, pengelolaan pelabuhan udara Polonia

diserahkan kepada Perum Angkasa Pura yang selanjutnya mulai 1 Januari 1994 menjadi PT. Angkasa Pura II (Persero). Bandar Udara Polonia mempunyai luas sebesar 144 hektar. Panjang landasan pacu saat ini adalah 2.900 meter, sementara yang dapat digunakan sepanjang 2.625 meter (sehingga terdapat displaced threshold sebesar 275 meter). Hal ini terjadi karena banyaknya benda yang menghalang di sekitar tempat lepas landas dan mendarat. Polonia juga memiliki 4 taxiway dan apron seluas 81.455 meter. Polonia dirancang untuk dapat memuat maksimum sekitar 900.000 penumpang.²⁶

B. Peraturan-peraturan Perundang-undangan di bidang Keselamatan Penerbangan

Ada beberapa peraturan-peraturan perundang-undangan di bidang keselamatan penerbangan yang telah diundangkan yakni :

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan.
2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.
3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 1991 tentang Batas-batas Keselamatan Operasi Penerbangan Di Sekitar Bandar Udara Polonia – Medan.

²⁶ Bandar Udara Internasional Polonia, Wikipedia Indonesia, yang diunduh dari http://wapedia.mobi/id/Bandar_Udara_Internasional_Polonia.

B. 1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan

Undang-undang RI No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah penyempurnaan dari Undang-undang RI No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan guna menyelaraskan dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, perubahan paradigma dan lingkungan strategis, termasuk otonomi daerah, kompetisi tingkat regional dan global, peran serta masyarakat, persaingan usaha, konvensi internasional tentang penerbangan, perlindungan profesi, serta perlindungan konsumen.

Pasal 1 angka 33 Undang-Undang RI No. 1 Tahun 2009 menyatakan Bandar Udara adalah kawasan di daratam dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Keselamatan penerbangan di bandar udara dan sekitarnya yang meliputi peralatan, berbagai kawasan operasi penerbangan, pembatasan penggunaan lahan di dalam maupun diluar bandara; keamanan penerbangan yang meliputi berbagai daerah yang perlu diamankan, pemeriksaan badan, kargo, bagasi, pos serta para petugas yang wajib mengamankan, penyelenggaraan bandar udara baik oleh pemerintah maupun badan usaha milik negara, swasta, kerjasama perusahaan bandar udara; pembangunan bandar udara yang harus memiliki fasilitas yang diperlukan dan perijinan serta lingkungan hidup sekitar bandar udara.

Pasal 3 Undang-undang RI No. 1 Tahun 2009 menyatakan bahwa penerbangan diselenggarakan dengan tujuan :

- a. mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat;
- b. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- c. membina jiwa kedirgantaraan;
- d. menjunjung kedaulatan negara;
- e. menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industri angkutan udara nasional;
- f. menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- g. memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara;
- h. meningkatkan ketahanan nasional; dan
- i. mempererat hubungan antar bangsa.

Bandar udara terdiri atas:

- a. bandar udara umum, yang selanjutnya disebut bandar udara; dan
- b. bandar udara khusus.

Bandar udara memiliki peran sebagai :

- a. simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;

- b. pintu gerbang kegiatan perekonomian;
- c. tempat kegiatan alih moda transportasi;
- d. pendorong dan penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;
- e. pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana; serta
- f. prasarana memperkuat Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara.

Dalam pasal 199 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 menyatakan :

- (1) Rencana induk nasional bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 193 ayat (3) huruf b merupakan pedoman dalam penetapan lokasi, penyusunan rencana induk, pembangunan, pengoperasian, dan pengembangan bandar udara.
- (2) Rencana induk nasional bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun dengan memperhatikan :
 - a. rencana tata ruang wilayah provinsi, rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota;
 - b. potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah;
 - c. potensi sumber daya alam;
 - d. perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional;
 - e. sistem transportasi nasional;
 - f. keterpaduan intermoda dan multimoda; serta
 - g. peran bandar udara.
- (3) Rencana induk nasional bandar udara memuat :

- a. kebijakan nasional bandar udara; dan
- b. rencana lokasi bandar udara beserta penggunaan, hierarki, dan klasifikasi bandar udara.

Potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah diketahui atau diukur antara lain dengan survei asal dan tujuan penumpang (*origin dan destination survey*).

Penetapan Lokasi Bandar Udara haruslah memperhatikan hal-hal sebagai berikut yakni :

- (1) Lokasi bandara udara ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Penetapan lokasi bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat;
 - a. titik koordinat bandar udara; dan
 - b. rencana induk bandar udara.
- (3) Penetapan lokasi bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan :
 - a. rencana induk nasional bandar udara;
 - b. keselamatan dan keamanan penerbangan;
 - c. keserasian dan keseimbangan dengan budaya setempat dan kegiatan lain terkait lokasi bandar udara;
 - d. kelayakan ekonomis, finansial, sosial, pengembangan wilayah, teknis pembangunan, dan pengoperasian; serta
 - e. kelayakan lingkungan.

Menurut penjelasan Pasal 201 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yang dimaksud dengan “kelayakan ekonomis” adalah kelayakan yang dinilai akan

memberikan keuntungan secara ekonomis bagi pengembangan wilayah, baik secara langsung maupun tidak langsung. Yang dimaksud dengan “kelayakan finansial” adalah kelayakan yang dinilai akan memberikan keuntungan bagi badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara. Yang dimaksud dengan “kelayakan sosial” adalah kelayakan yang dinilai berdasarkan dampak yang ditimbulkan oleh adanya bandar udara tidak akan meresahkan masyarakat sekitar serta memberikan nilai tambah bagi masyarakat sekitar. Yang dimaksud dengan “kelayakan pengembangan wilayah” adalah kelayakan yang dinilai berdasarkan kesesuaian dengan rencana tata ruang wilayah provinsi dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota. Yang dimaksud dengan “kelayakan teknis pembangunan” adalah kelayakan yang dinilai berdasarkan faktor kesesuaian fisik dasar antara topografi, kondisi meteorologi dan geofisika, serta daya dukung tanah. Yang dimaksud dengan “kelayakan pengoperasian” adalah kelayakan yang dinilai berdasarkan jenis pesawat, pengaruh cuaca, penghalang, penggunaan ruang udara, dukungan navigasi penerbangan, serta prosedur pendaratan dan lepas landar.

Rencana induk bandar udara harus memuat :

- a. Prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan kargo;
- b. Kebutuhan fasilitas;
- c. Tata letak fasilitas;
- d. Tahapan pelaksanaan pembangunan;
- e. Kebutuhan dan pemanfaatan lahan;
- f. Daerah lingkungan kerja;

- g. Daerah lingkungan kepentingan;
- h. Kawasan keselamatan operasi penerbangan; dan
- i. Batas kawasan kebisingan.

Kawasan keselamatan operasi penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 202 huruf h 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.

Batas kawasan kebisingan merupakan kawasan tertentu di sekitar bandar udara yang terpengaruh gelombang suara mesin pesawat udara yang terdiri atas :

- a. kebisingan tingkat I;
- b. kebisingan tingkat II; dan
- c. kebisingan tingkat III.

Yang dimaksud dengan “kebisingan tingkat I” adalah tingkat kebisingan yang berada dalam Indeks Kebisingan Pesawat Udara (*Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level/WECPNL*) lebih besar atau sama dengan 70 (tujuh puluh) dan lebih kecil dari 75 (tujuh puluh lima). Yang dimaksud dengan “kebisingan tingkat II” adalah tingkat kebisingan yang berada dalam Indeks Kebisingan Pesawat Udara lebih besar atau sama dengan 75 (tujuh puluh lima) dan lebih kecil dari 80 (delapan puluh). Yang dimaksud dengan “kebisingan

tingkat III” adalah tingkat kebisingan yang berada dalam Indeks Kebisingan Pesawat Udara lebih besar atau sama dengan 80 (delapan puluh).

Dengan demikian 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. Kecuali, terhadap ketentuan mendirikan, mengubah, atau melestarikan bangunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapat persetujuan Menteri, 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 tersebut wajib menginformasikannya kepada pelayanan aeronautika. Bandar udara sebagai bangunan gedung dengan fungsi khusus, pembangunannya wajib memperhatikan ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, mutu pelayanan jasa kebandarudaraan, kelestarian lingkungan, serta keterpaduan intermoda dan multimoda.

Izin mendirikan bangunan bandar udara ditetapkan oleh Pemerintah setelah berkoordinasi dengan pemerintah daerah. Izin mendirikan bangunan bandar udara baru dapat diterbitkan setelah memenuhi persyaratan yakni :

- a. bukti kepemilikan dan/atau penguasaan lahan;
- b. rekomendasi yang diberikan oleh instansi terkait terhadap utilitas dan aksesibilitas dalam penyelenggaraan bandar udara;
- c. bukti penetapan lokasi bandara;

- d. rancangan teknik terinci fasilitas pokok bandar udara; dan
- e. kelestarian lingkungan.

Pada Pasal 211 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 menyatakan :

- (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 bandara udara dengan memperhatikan rencana induk bandar udara dan rencana induk nasional bandar udara.

Lebih jelas lagi dinyatakan dalam penjelasan Pasal 211 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, yang dimaksud dengan “rencana rinci tata ruang kawasan di sekitar bandar udara” adalah pengaturan tata guna lahan di sekitar bandar udara. Dengan demikian pemerintah daerah harus membuat peraturan untuk mendukung hal tersebut yakni pengaturan tata guna lahan di sekitar bandar udara.

B. 2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

Keamanan dan keselamatan penerbangan memiliki peranan yang penting dan strategis dalam penyelenggaraan penerbangan sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh Pemerintah dalam satu kesatuan sistem pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan sipil.

Pembinaan yang dilakukan oleh pemerintah meliputi aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan terhadap kegiatan pembangunan, pendayagunaan, dan pengembangan sistem pelayanan keamanan dan keselamatan penerbangan, dalam upaya untuk mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang selamat, aman, cepat, tertib dan teratur serta terpadu dengan moda transportasi lain.

Setiap penyelenggara bandara wajib memiliki sertifikat operasi bandar udara yang diberikan oleh Menteri Perhubungan. Dimana dalam Pasal 34 angka 2 PPRI No. 3 Tahun 2001 tentang keamanan dan keselamatan penerbangan menyatakan persyaratan untuk memperoleh sertifikat operasi bandara yakni :

- a. tersedianya fasilitas dan/atau peralatan penunjang penerbangan yang memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan yang disesuaikan dengan kelasnya;
- b. memiliki prosedur pelayanan jasa bandar udara;
- c. memiliki buku petunjuk pengoperasian, penanggulangan keadaan gawat darurat, perawatan, program pengamanan bandar udara dan higiene dan sanitasi;
- d. tersedia personil yang memiliki kualifikasi untuk pengoperasian, perawatan dan pelayanan jasa bandar udara;
- e. memiliki daerah lingkungan kerja bandar udara, peta kontur lingkungan bandar udara, peta situasi pembagian sisi darat dan sisi udara;
- f. memiliki kawasan keselamatan penerbangan di sekitar bandar udara yang meliputi:
 - 1) kawasan pendekatan dan lepas landas;

- 2) kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan;
 - 3) kawasan di bawah permukaan horizontal dalam;
 - 4) kawasan di bawah permukaan horizontal luar;
 - 5) kawasan di bawah permukaan kerucut;
 - 6) kawasan di bawah permukaan transisi;
 - 7) kawasan di sekitar penempatan alat bantu navigasi penerbangan;
- g. memiliki peta yang menunjukkan lokasi/koordinat penghalang dan ketinggiannya yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan;
- h. memiliki fasilitas pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadaman kebakaran sesuai dengan kategorinya;
- i. memiliki berita acara evaluasi/uji coba yang menyatakan laik untuk dioperasikan; dan
- j. struktur organisasi penyelenggaraan bandar udara.

Fasilitas penerbangan yang dimaksud antara lain meliputi peralatan sistem pendaratan, peralatan sistem komunikasi, peralatan meteorologi, landasan pacu (*runway*), penghubung landasan pacu, peralatan parkir pesawat (*apron*) dan terminal. Peralatan penunjang penerbangan antara lain meliputi peralatan listrik, instalasi air, peralatan perbengkelan, pergudangan, dan peralatan pemanduan parkir pesawat udara (*Aircraft Docking Guidance System/ADGS*).

Setiap pembangunan bandar udara untuk umum wajib disediakan fasilitas pokok berupa fasilitas pendaratan dan atau lepas landas; fasilitas keamanan dan keselamatan penerbangan; fasilitas untuk penyelesaian

penerbangan, penumpang dan bagasinya baik keberangkatan maupun kedatangannya. Disamping fasilitas pokok tersebut, pembangunan bandar udara untuk umum juga harus disediakan fasilitas non aeronautika yang meliputi fasilitas bongkar dan atau memuat kargo, pos fasilitas keamanan bandar udara, lahan untuk mendirikan bangunan untuk kepentingan kelancaran operasional di bandar udara; ruang kantor untuk pelaksanaan fungsi pemerintahan, ruang kantor untuk berbagai kegiatan perusahaan penerbangan yang mempunyai kegiatan di bandar udara; jaringan jalan menuju ke bandar udara; jembatan yang diperlukan saluran air; tempat pembuangan limbah; instalasi listrik; instalasi telekomunikasi dan instalasi air minum serta penimbunan bahan bakar (bunker), di samping fasilitas yang diperlukan untuk orang cacat yang memerlukan pertolongan.

Sebelum pelaksanaan pembangunan bandar udara harus dibuat perencanaan pembangunan dan pengembangan yang meliputi studi kelayakan, rencana induk bandar udara, rancangan awal dan rancangan teknik terinci dan studi analisis mengenai dampak lingkungan (AMDAL). Persyaratan lokasi untuk pembangunan, rencana induk bandar udara, pembuatan rancangan awal dan rancangan tehnik terinci dan studi analisis mengenai dampak lingkungan sebagaimana akan diatur lebih lanjut dengan keputusan Menteri Perhubungan.²⁷

Dalam PPRI No. 3 Tahun 2001 tentang keamanan dan keselamatan penerbangan Pasal 50 angka 1 menyatakan bahwa penyelenggara bandar udara wajib menjaga lingkungan bandar udara guna menghindari terjadinya :

- a. populasi burung di lingkungan kerja bandar udara;
- b. populasi binatang lain yang berkeliaran di sisi udara;

²⁷ K. Martono, SH, LLM., Op. cit, Halaman 133-134.

- c. gangguan terhadap higiene dan sanitasi;
- d. gangguan kebisingan; dan
- e. gangguan lainnya yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

Dengan demikian penting untuk diperhatikan mengenai dampak lingkungan di sekitar bandara, sehingga mendukung kegiatan operasional bandar udara.

B. 3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 1991 tentang Batas-batas Keselamatan Operasi Penerbangan Di Sekitar Bandar Udara Polonia – Medan.

Kepmenhub No. 18 Tahun 1991 tentang batas-batas Keselamatan Operasi penerbangan di Sekitar Bandar Udara Polonia – Medan sudah melalui kajian aeronautika yang berstandar internasional. dimana sudah ditentukan berdasarkan persyaratan permukaan batas penghalang untuk landasan dengan pendekatan presisi kategori III Nomor Kode 4 sesuai Annex 14 ICAO Konvensi Chicago Tahun 1944 yang sudah menjadi konvensi internasional mengenai kebandarudaraan.

Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) di sekitar bandar udara yaitu :

- a. Kawasan Pendekatan dan Lepas Landas;
- b. Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan;
- c. Kawasan di bawah permukaan transisi;
- d. Kawasan di bawah permukaan kerucut dan

- e. Kawasan sekitar penempatan alat bantu navigasi udara.

Batas-batas tanah kawasan yang disebut di atas di tetapkan dalam pasal 3, 4, 5, 6, 7, 8 dan 9 dimana dilampir dibagian akhir skripsi ini. Sedangkan batas-batas ketinggian bangunan dan benda tumbuh untuk setiap kawasan yang dimaksud dalam Pasal 3, 4, 5, 6, 7, 8 dan 9 ditetapkan pada Pasal 11, 12, 13, 14, 15, 16 dan 17 Kepmenhub No.18 Tahun 1991 juga dilampirkan di akhir skripsi ini berikut peta dan skema lokasinya.

KKOP adalah tanah atau perairan dan ruang udara di bandar udara dan sekitarnya yang dipergunakan untuk kegiatan operasi penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan. Pada KKOP tidak dibenarkan adanya bangunan atau benda tumbuh, baik yang tetap (*fixed*) maupun yang dapat berpindah (*mobile*), yang lebih tinggi dari batas ketinggian yang diperkenankan sesuai dengan *Aerodrome Reference Code* (Kode Referensi Landasan Pacu) dan *Runway Classification* (Klasifikasi Landasan Pacu) dari suatu bandar udara. KKOP suatu bandara merupakan kawasan yang relatif sangat luas, mulai dari pinggir landas pacu yang disebut runway strip membentang sampai 15 km dari ARP dengan ketinggian berbeda-beda sampai 145 m relatif terhadap AES. Kawasan permukaan yang paling kritis terhadap adanya halangan (*obstacle*) adalah Kawasan Pendekatan dan Lepas landas (*approach and take off*), Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan, Kawasan di Bawah Permukaan Transisi, dan Kawasan di Bawah Permukaan Horizontal Dalam. Pada zona horizontal dalam, maksimal ketinggian bangunan di sekitar bandar udara yang diizinkan adalah 45 meter. Zona area dalam dihitung sejajar mulai dari ujung bahu landasan hingga

radius 4 kilometer. Untuk wilayah yang termasuk dalam kawasan radar, maksimal ketinggian bangunan yang diizinkan adalah 15 meter atau sejajar dengan ketinggian radar. Perhitungan itu dilakukan sejauh 3 kilometer dari lokasi radar. Jika ada bangunan yang ketinggiannya melebihi dari yang ditetapkan, maka akan mengganggu operasional radar dan terjadi blank spot area.²⁸

Tidak diperkenankan mempergunakan tanah, air atau udara di setiap kawasan-kawasan keselamatan operasional penerbangan yang mana dapat menimbulkan gangguan sebagai berikut yakni :

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

Apabila bangunan atau sesuatu benda yang ada secara alami berada di kawasan keselamatan penerbangan dan ketinggiannya masih dalam batas-batas ketinggian yang diperkenankan, akan tetapi diduga dapat membahayakan keselamatan operasi penerbangan, harus diberi tanda atau dipasang lampu.

²⁸ Hisar Hasibuan, *Bangunan tinggi di medan akan di audit*, Harian Medan Bisnis, tanggal 25 april 2007, sumber <http://www.medanbisnisonline.com/rub...6&more=1#88296>

Sebagai kasus yang pernah ada yakni pemotongan atas bangunan tinggi karena membahayakan keselamatan penerbangan dilakukan Pemko Medan ketika dipimpin Walikota H Agussalim Rangkuti, sekitar tahun 1980-an terhadap bangunan yang kini dikenal Istana Plaza Medan. Bangunan tersebut melanggar ketentuan ketinggian bangunan pada kawasan lepas landas bandar udara Polonia.

C. Fungsi Administrator Bandar Udara Polonia dalam rangka pengawasan Kawasan Bandar Udara Polonia – Medan

Ada pemisahan antara pengelola bandar udara, regulator, dan operator penerbangan. Contoh pengelola bandara yakni PT. Angkasa Pura II. Administrator bandar udara memiliki fungsi (regulator) pengawasan, pengendalian bandar udara, pengendalian kawasan keamanan dan keselamatan bandar udara. Ini tercantum dalam keputusan menteri perhubungan No. 79 Tahun 2004. dalam melakukan salah satu fungsinya yakni pengendalian kawasan keamanan dan keselamatan bandar udara maka administrator bandara mengawasi ketinggian bangunan di sekitar KKOP. Dan mengeluarkan rekomendasi terhadap rencana pembangunan terhadap bangunan tinggi yang ingin berdiri disekitar KKOP.

Pemohon yaitu orang yang ingin mendirikan bangunan di wilayah KKOP akan memohon izin bangunan ke pihak dinas tata ruang dan tata bangunan kota. Apabila dilihat dari gambar detail rencana pembangunan gedung tersebut dilihat bahwa perlu adanya pengkajian mengenai ketinggian bangunan di kawasan KKOP, maka perlu adanya rekomendasi dari pihak administrator bandar udara. Maka pemohon diwajibkan mendapatkan rekomendasi dari pihak administrator bandara. Pemohon mengajukan permohonan rekomendasi dari pihak administrator

bandara dengan melampirkan atau menunjukkan rencana bangunan tersebut. Administrator bandar udara akan mengeluarkan surat rekomendasi terhadap bangunan tersebut dimana sebelumnya administrator bandar udara melakukan pengkajian kembali terhadap ketinggian bangunan dengan ketentuan batas-batas ketinggian di wilayah KKOP. Namun administrator bandar udara tidak memiliki kewenangan eksekutor apabila ada bangunan yang menyalahi ketentuan ketinggian di wilayah KKOP. Hal ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab pemerintah kota yang memberikan izin bangunan.

Selain administrator bandar udara mengawasi secara khusus kawasan pendaratan dan lepas landas, supaya pada kawasan tersebut penggunaan lahannya tidak disalah gunakan. Contohnya : ada berdiri SPBU atau pabrik kimia yang terletak di daerah kemungkinan bahaya kecelakaan. Ini dapat menyebabkan fatalitas dalam suatu kecelakaan.

D. Kendala-kendala yang terjadi dalam penerapan Kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan Bandar Udara Polonia-Medan

Permasalahan yang selama ini muncul yang dihadapi oleh pemerintah didalam penerapan KKOP disebabkan oleh beberapa hal yakni :

D. 1. Pemanfaatan Tanah yang kurang tepat di sekitar bandar udara Polonia

Seperti yang kita ketahui kawasan sekitar bandar udara polonia sudah dipenuhi oleh penduduk. Sehingga masalah kebisingan sudah menjadi masalah dari hari ke hari. Selain penggunaan tanah disekitar bandar udara polonia tidak sesuai dengan peraturan Annex 14 Convention on International Civil Aviation, dimana ketentuan mengenai zona aman diujung landasan. Pelaksanaan Runway

End Safety Area (RESA) tergantung pada ketersediaan lahan. Namun hal ini sulit direalisasikan karena tanah disekitar bandar udara sudah digunakan untuk pemukiman, sekolah dan kegiatan ekonomi. Sehingga dalam menyediakan zona aman diujung landasan terkendala dalam penyediaan lahan karena membutuhkan dana yang besar. Maka konsolidasi tanah tidak mungkin dilakukan di wilayah tersebut.

D. 2. Tidak adanya kebijakan tata ruang untuk kawasan bandar udara yang ditetapkan oleh pemerintah daerah

Setiap bandar udara memiliki masterplan yang dilengkapi dengan KSOP (kawasan keselamatan operasi penerbangan) dan BKK (kawasan kebisingan). Semenjak bandar udara polonia berdiri sampai saat ini belum ada Perda yang menentukan penggunaan lahan disekitar bandar udara polonia. Pemda tidak membuat peruntukkan lahan di sekitar bandar udara secara khusus dengan melihat KKOP yang ada sehingga konflik yang terjadi belakangan ini sulit dicari penyelesaiannya. Akan berbeda situasinya apabila ada Perda yang mengatur peruntukkan lahan di sekitar bandar udara. Selain itu rencana tata ruang wilayah medan selama ini juga kurang memperhatikan dan mengkhususkan kawasan sekitar bandar udara polonia. Hal ini telah diterapkan oleh pemerintah daerah lombok tengah yang mengeluarkan Peraturan Daerah Kabupaten Lombok Tengah tentang Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Bandar Udara Lombok Baru Kabupaten Lomabok Tengah. Peraturan daerah kabupaten lombok tengah ini dilampirkan di akhir skripsi ini.

Medan pernah memiliki masterplan (rencana tata ruang wilayah) 2 kali, yaitu 1975-2000 dan 1995-2000. dan sebagai gantinya masterplan Medan 2016 yang mana masih dalam tahap pengesahan. Dalam beberapa konsep yang ada dalam masterplan 2016 kawasan eks bandar udara polonia akan dialihkan fungsinya menjadi sebuah central business district (CBD) serta 40% lahannya diperuntukkan bagi sebuah kebun raya.²⁹

Dengan kata lain KKOP tidak didukung dengan Perda yang mengatur tata ruang kota medan. Suatu kawasan bandar udara dapat dianggap suatu kawasan khusus, karena itu sudah bisa diterapkan sebuah ketentuan zoning. Karena membutuhkan perlakuan khusus agar mendukung keselamatan penerbangan dan bagi masyarakat sekitar. Sama seperti KIM (kawasan industri medan) dimana memiliki pengaturan khusus mengenai pemanfaatan lahan di sekitar kawasan tersebut. Ini merupakan pelajaran untuk masa depan untuk mewujudkan bandar udara yang memperhatikan keselamatan penerbangan dan juga berwawasan lingkungan.

D. 3. Adanya Pihak-pihak yang Menyalahi Ketentuan Ketinggian Bangunan Di Kawasan KKOP

Munculnya tiga bangunan tinggi yakni Hotel JW Marriot di Jalan Putri Hijau, Royal Crown Condominium di Jalan Mangkubumi, serta Cambridge Condominium di Jalan Zainul Arifin dinilai telah melanggar ketentuan ketinggian bangunan di kawasan KKOP dimana ketiga bangunan tersebut masuk dalam klasifikasi C, dimana ketinggian bangunan setiap bangunan yang boleh didirikan

²⁹ Ir. Budi D Sinulingga, Msi., *Tata Ruang Medan dan Bandara Kuala Namu*, Harian Waspada, tanggal 7 januari 2008.

dari jarak *runway* atau landasan terbang dalam radius 4 kilometer adalah 45 meter. Sedangkan ketinggian setiap bangunan tersebut yakni JW Marriot mencapai ketinggian bangunan 103 meter, Cambridge Condominium mencapai ketinggian 108 meter, royal crown residence 68 meter. Hal ini sudah melebihi ketentuan yang ada. Dan dinilai sangat mengganggu jalur penerbangan. Pengelola bangunan tersebut dinilai telah melakukan dua kesalahan fatal yakni melanggar Keputusan Menhub Np. 18 Tahun 1991 Tentang KKOP bandar udara polonia dan menambah ketinggian bangunan melewati batas yang ditetapkan dalam Izin Mendirikan Bangunan. Seharusnya ketiga bangunan tersebut sudah bisa dipotong namun sampai sekarang tindakan tersebut belum diambil. Karena masih ada pro dan kontra dilingkungan pemerintah.

Selain itu, terdapatnya papan reklame dan tiang-tiang listrik yang masuk dalam kawasan terlarang bandara. Di antaranya ada papan reklame yang berjarak sekitar 366 meter dari ambang landasan 05, dan dengan tinggi sekitar 11,50 meter, dihitung dari elevasi ambang landasan. Sedangkan ketinggian tiang listrik sendiri mencapai 9 meter. Selain itu, terdapat pula proyek pembangunan gedung yang berada di dalam kawasan horizontal dalam bandar udara polonia, yang disinyalir melanggar aturan KKOP.

D. 4. Pengetahuan Masyarakat mengenai KKOP yang masih kurang

Ini dapat dilihat dari suatu kasus mengenai antena-antena internet atau antena radio yang digunakan oleh masyarakat sipil dimana mereka tidak mengetahui antena tersebut sudah melewati batas ketinggian bangunan di kawasan KKOP. Masyarakat pengguna antena tersebut tidak mengetahui bahwa harus ada

izin untuk berdirinya antena-antena tersebut. Padahal antena tersebut sudah menjadi penghalang bagi pesawat udara. Sehingga antena yang berdiri diatas bangunan tinggi yang seharusnya juga harus memiliki izin dari pihak dinas tata kota dan tata bangunan kota yang nantinya perlu diajukan rekomendasi ke pihak bandar udara.