



SALINAN

BUPATI MOROWALI
PROVINSI SULAWESI TENGAH

PERATURAN DAERAH KABUPATEN MOROWALI
NOMOR 20. TAHUN 2025

TENTANG

KAWASAN KESELAMATAN OPERASI PENERBANGAN BANDAR UDARA
KHUSUS PERSEROAN TERBATAS INDONESIA MOROWALI
INDUSTRIAL PARK

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

BUPATI MOROWALI,

- Menimbang : a. bahwa kebutuhan ruang udara yang memadai bagi pergerakan pesawat udara guna menjamin keselamatan penerbangan yang optimal dan dapat dipertanggungjawabkan serta melindungi para pengguna jasa transportasi udara maupun Masyarakat di sekitar Bandar Udara;
- b. bahwa Pemerintah Daerah Kabupaten Morowali telah menetapkan rencana pembangunan Bandar Udara Khusus di Kecamatan Bahodopi sebagai sistem jaringan transportasi udara di Kabupaten Morowali dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten sehingga pengendalian daerah lingkungan kepentingan Bandar Udara perlu dilakukan untuk keselamatan dan keamanan penerbangan serta pengembangan Bandar Udara melalui penataan rencana induk Bandar Udara berupa kawasan keselamatan operasi penerbangan;
- c. bahwa Peraturan Daerah Kabupaten Morowali Nomor 22 Tahun 2021 tentang Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Bandar Udara Khusus perseroan Terbatas Indonesia Morowali Industrial Park telah bertentangan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan bidang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 95 Tahun 2021 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil;
- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c perlu menetapkan Peraturan Daerah tentang Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Bandar Udara

Khusus Perseroan Terbatas Indonesia Morowali Industrial Park;

- Mengingat : 1. Pasal 18 ayat (6) Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 51 Tahun 1999 tentang Pembentukan Kabupaten Buol, Kabupaten Morowali dan Kabupaten Banggai Kepulauan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 179, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3900) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2000 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 51 Tahun 1999 tentang Pembentukan Kabupaten Buol, Kabupaten Morowali dan Kabupaten Banggai Kepulauan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 78, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3966);
3. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
4. Peraturan Daerah Kabupaten Morowali Nomor 7 Tahun 2019 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Morowali Tahun 2019-2039 (Lembaran Daerah Kabupaten Morowali Tahun 2019 Nomor 07, Tambahan Lembaran Daerah Kabupaten Morowali Nomor 0251);

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KABUPATEN MOROWALI
dan
BUPATI MOROWALI

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN DAERAH TENTANG KAWASAN KESELAMATAN OPERASI PENERBANGAN BANDAR UDARA KHUSUS PERSEROAN TERBATAS INDONESIA MOROWALI INDUSTRIAL PARK.

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini, yang dimaksud dengan:

1. Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
2. 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.
3. Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan yang selanjutnya disingkat 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.
4. Bandar Udara adalah kawasan di daratan 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 antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.
5. Bandar Udara Khusus milik Perseroan Terbatas Indonesia Morowali Industrial Park yang selanjutnya disebut Bandar Udara Khusus IMIP adalah bandar udara yang terletak di wilayah Kecamatan Bahodopi Kabupaten Morowali yang hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokok Perseroan Terbatas Indonesia Morowali Industrial Park.
6. Landasan Pacu adalah kawasan penerbangan PT. Industrial Morowali Indonesia Park yang berbentuk persegi panjang yang dirancang khusus untuk pesawat udara lepas landas dan mendarat. Yang konstruksinya permukaannya aspal beton dan permukaannya dibuat rata untuk keselamatan dan kelancaran operasional pesawat PT. Industrial Morowali Indonesia Park.
7. Permukaan Utama adalah landasan pacu (*runway*) yaitu area persegi panjang tempat pesawat mendarat dan lepas landas PT. Industrial Morowali Indonesia Park dan juga merupakan apron (tempat parkir) pesawat dan *taxiway* (jalur penghubung) yang merupakan utama disisi udara bandara PT. Industrial Morowali Indonesia Park yang tidak langsung berhubungan dengan operasi penerbangan seperti halnya terminal penumpang, yang berada disisi darat.
8. *Aerodrome* adalah kawasan didaratan dan/atau perairan dengan batas-batas tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas.
9. Penanggung jawab *Aerodrome* adalah individu/unit/badan/pemegang sertifikat operator pesawat udara (*air operator certificate*) atau sertifikat pengoperasian pesawat udara (*operating certificate*) yang ditunjuk dan memberika keselamatan penerbangan pada *Aerodrome*.
10. Penyelenggara Bandar Udara adalah pihak yang bertanggung jawab untuk mengelola dan mengoperasikan bandar udara, termasuk menyediakan fasilitas, layanan, dan keamanan bagi pengguna bandar udara.

11. Pengendali Ruang Udara adalah tugas dari pengendali menara (*tower controler*) yang mengelola lalu lintas pesawat di area manuver (landasan pacu) dan jalur taksi serta di wilayah sekitar bandara yang juga melakukan koordinasi dengan airnav indonesia yang bertanggungjawab untuk mengelola seluruh ruang udara indonesia dan kantor otoritas bandar udara (dibawah Kementerian Perhubungan) yang bertugas mengatur, mengendalikan, dan mengawasi kegiatan penerbangan di bandara secara keseluruhan.
12. Rancangan Tata Ruang Wilayah disingkat dengan RTRW adalah hasil perencanaan tata ruang wilayah yang memiliki batas administrasi tertentu yang memuat tujuan, kebijakan strategi struktur ruang, pola ruang kawasan strategis, serta arahan pemanfaatan dan pengendaliannya yang bertujuan untuk mengatur pemanfaatan ruang agar serasi seimbang dan berkelanjutan serta menjadi pedoman dalam pembangunan jangka panjang dan menengah.
13. Persetujuan Bangunan Gedung yang selanjutnya disingkat PBG adalah perizinan yang diberikan kepada pemilik bangunan gedung untuk membangun baru, mengubah, memperluas, mengurangi dan/atau merawat bangunan gedung sesuai standar teknis yang berlaku.
14. Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas 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.
15. Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan adalah sebagian dari kawasan pendekatan yang berbatasan langsung dengan ujung-ujung landasan dan mempunyai ukuran tertentu yang dapat menimbulkan kemungkinan terjadinya kecelakaan.
16. 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.
17. 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 melakukan pendekatan untuk mendarat dan gerakan setelah tinggal landas atau gerakan dalam hal mengalami kegagalan dalam pendaratan.
18. Kawasan di Bawah Permukaan Kerucut adalah bidang dari suatu kerucut yang bagian bawahnya dibatasi oleh garis perpotongan dengan Permukaan 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.
19. Kawasan di Bawah Permukaan Transisi adalah bidang dengan kemiringan tertentu sejajar dengan dan berjarak tertentu dari sumbu landas pacu, pada bagian bawah dibatasi oleh titik perpotongan dengan garis-garis datar yang ditarik tegak lurus pada sumbu landas pacu dan pada bagian atas dibatasi oleh garis perpotongan dengan Permukaan Horizontal Dalam.
20. Kawasan Kebisingan merupakan kawasan tertentu di sekitar Bandar Udara yang terpengaruh oleh gelombang suara mesin Pesawat Udara dan yang dapat mengganggu lingkungan.

21. Kawasan Kebisingan di Bandar Udara dan sekitarnya sebagai dasar Pemerintah Daerah dalam menetapkan perencanaan, pembangunan, penetapan, dan penataan penggunaan tanah di sekitar Bandar Udara.
22. *Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level* atau tingkat Kebisingan yang dapat diterima terus menerus ekivalen tertimbang selanjutnya disingkat WECPNL adalah satuan untuk menyusun frekuensi pesawat udara pada siang, malam hari dan dini hari, pada saat Kebisingan lebih terasa berdasarkan pada jumlah Kebisingan harian dan penyesuaian terhadap dampak psikologis.
23. Insulasi adalah membuat ruangan kedap suara.
24. Daerah Lingkungan Kerja Bandar Udara yang selanjutnya disebut DLKr Bandar Udara adalah wilayah daratan dan/atau perairan yang digunakan secara langsung untuk kegiatan bandar udara.
25. Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum yang selanjutnya disingkat SPBU adalah tempat pengisian bahan bakar yang melayani keperluan masyarakat umum.
26. BKK adalah kawasan disekitar bandara yang terkena gelombang suara pesawat dan dapat menimbulkan gangguan.
27. Sanksi Administrasi adalah tindakan hukuman yang diberikan kepada pelaku pelanggaran aturan atau ketentuan penerbangan yang bersifat administratif. Sanksi ini dapat berupa peringatan, pembekuan sertifikat, pencabutan sertifikat, atau bentuk lain yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
28. Saluran Udara Tegangan Tinggi yang selanjutnya disingkat SUTT adalah jaringan instalasi listrik yang memiliki arus tegangan tinggi.
29. Pemerintah Pusat adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia yang dibantu oleh Wakil Presiden dan menteri sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
30. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan.
31. Direktorat Jenderal adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
32. Otoritas Bandar Udara adalah Otoritas Bandara Wilayah V.
33. Bupati adalah Bupati Morowali.
34. Dinas adalah Dinas Daerah Kabupaten Morowali yang menyelenggarakan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah kabupaten.

Pasal 2

Maksud pengaturan KKOP Bandar Udara Khusus IMIP yaitu pemetaan dan pengendalian terhadap wilayah sekitar Bandar Udara untuk menjamin keselamatan penerbangan, mencakup batas ketinggian bangunan, pohon dan objek lain yang berpotensi mengganggu penerbangan, serta pembebasan ruang udara dari gangguan yang bisa membahayakan.

Pasal 3

Tujuan pemetaan dan pengendalian pemanfaatan ruang KKOP Bandar Udara Khusus IMIP, yakni:

- a. menjamin keamanan dan keselamatan pergerakan penerbangan pesawat udara di sekitar Bandar Udara;
- b. mengatur dan mengendalikan Kawasan di sekitar Bandar Udara agar tidak mengganggu aktivitas operasi Bandar Udara;

- c. memberikan batasan dampak kebisingan yang ditimbulkan oleh pesawat udara yang dapat mengganggu lingkungan; dan
- d. memberikan rasa aman dan kenyamanan kepada masyarakat yang bertempat tinggal di sekitar Bandar Udara.

Pasal 4

Ruang lingkup pengaturan dalam Peraturan Daerah meliputi:

- a. tujuan pelaksanaan dan pemanfaatan ruang KKOP;
- b. daerah lingkungan kerja kriteria dan penggunaan;
- c. kriteria dan penggunaan Kawasan Kebisingan;
- d. pengendalian penggunaan KKOP;
- e. hak dan kewajiban;
- f. larangan;
- g. pembiayaan;
- h. penyidikan; dan
- i. ketentuan pidana.

BAB II

DAERAH LINGKUNGAN KERJA KRITERIA DAN PENGGUNAAN

Pasal 5

- (1) DLKr Bandar Udara Khusus IMIP meliputi wilayah daratan dan/atau perairan yang digunakan secara langsung untuk kegiatan Bandar Udara.
- (2) Penggunaan DLKr Bandar Udara Khusus IMIP sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperuntukkan bagi fasilitas pokok dan fasilitas penunjang Bandar Udara.
- (3) Fasilitas pokok dan fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) harus memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan yang ditetapkan Menteri.

Pasal 6

DLKr Bandar Udara Khusus IMIP meliputi:

- a. DLKr Bandar Udara bagian dalam yaitu titik koordinat 2° 47' 26.734" S dan 122° 8' 1.97" E, 2° 48' 18.188" S dan 122° 9' 0.304" E, 2° 48' 27.368" S dan 122° 8' 52.295" E, 2° 48' 8.37" S dan 122° 8' 30.757" E, 2° 48' 14.797" S dan 122° 8' 25.15" E, 2° 48' 1.845" S dan 122° 8' 10.467" E, 2° 47' 55.725" S dan 122° 8' 15.806" E, 2° 47' 55.148" S dan 122° 8' 15.771" E dan 2° 47' 35.912" S dan 122° 7' 53.963" E; dan
- b. DLKr Bandar Udara bagian luar yaitu titik koordinat 2° 48' 1.469" S dan 122° 8' 9.893" E, 2° 48' 9.523" S dan 122° 8' 19.023" E, 2° 48' 11.971" S dan 122° 8' 16.888" E, dan 2° 48' 3.917" S dan 122° 8' 7.758" E.

Pasal 7

- (1) Penggunaan kawasan DLKr Bandar Udara Khusus IMIP sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 diperuntukkan bagi fasilitas pokok dan fasilitas penunjang Bandar Udara.
- (2) Fasilitas pokok dan fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi ketentuan keselamatan dan keamanan.
- (3) Kawasan DLKr Bandar Udara Khusus IMIP sebagaimana dimaksud ayat (1) tergambar pada Peta DLKr yang tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Daerah ini.

Pasal 8

- (1) KKOP meliputi daerah berbentuk lingkaran lonjong dengan jari-jari 15.000 meter yang diukur dari titik-titik sepanjang garis tengah Landasan Pacu.
- (2) KKOP sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - 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 9

- (1) Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) huruf a sebagai berikut:
 - a. tepi dalam dari kawasan ini berimpit dengan ujung Permukaan Utama, berjarak 60 (enam puluh) meter dari ujung Landas Pacu dengan lebar 280 (dua ratus delapan puluh) meter;
 - b. kawasan sebagaimana dimaksud pada huruf a meluas ke luar secara teratur, dengan *divergen* 15% (lima belas persen) dengan garis tengah merupakan perpanjangan dari sumbu Landas Pacu sampai lebar 4.780 (empat ribu tujuh ratus delapan puluh) meter pada jarak mendatar 15.000 (lima belas ribu) meter dari ujung permukaan utama; dan
 - c. batas ketinggian ditentukan oleh kemiringan 2% (dua persen) diukur dari ujung Permukaan Utama sampai jarak mendatar 15.000 (lima belas ribu) meter, untuk batas-batas ketinggian pada Permukaan Horizontal Dalam, Permukaan Kerucut dan Permukaan Horizontal Luar ditentukan berdasarkan batasan ketinggian pada Permukaan Horizontal Dalam, Permukaan Kerucut dan Permukaan Horizontal Luar.
- (2) Penggunaan kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada daerah sejauh 3.000 (tiga ribu) meter sampai dengan 15.000 (lima belas ribu) meter dari ujung Landas Pacu, yaitu:
 - a. mengutamakan penggunaan ruang non hunian yang tidak menjadi habitat burung; dan
 - b. penggunaan ruang hunian maupun fasilitas sosial dan fasilitas umum yang sudah ada tetap diperkenankan sepanjang prosedur KKOP terpenuhi.
- (3) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang digunakan untuk:

- a. pembangunan instalasi berbahaya yang dapat menimbulkan dampak berlipat atau menambah fasilitas apabila terjadi kecelakaan Penerbangan sampai dengan jarak 3.000 (tiga ribu) meter s dari ujung Landasan Pacu;
- b. instalasi strategis berupa Menara telekomunikasi, SUTT maupun saluran udara tegangan ekstra tinggi;
- c. peternakan atau hunian habitat burung;
- d. industri yang menimbulkan asap yang dapat mengganggu Keselamatan Penerbangan;
- e. kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan operasi penerbangan berupa permainan layang-layang, balon udara, parasut, paralayang, paralayang bermotor, layang gantung, layang gantung bermotor, pesawat udara sangat ringan, *aeromodelling*, kembang api dan peralatan yang dapat diterbangkan lainnya serta pembakaran lahan yang dapat menimbulkan asap; dan
- f. ketentuan mengenai penggunaan kawasan pada daerah sejauh 3.000 (tiga ribu) meter sampai dengan 15.000 (lima belas ribu) meter dari ujung Landasan Pacu sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dalam Peraturan Bupati.

Pasal 10

- (1) Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) huruf b merupakan sebagian Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas yang berbatasan langsung dengan ujung Permukaan Utama.
- (2) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yakni tepi dalam dari kawasan ini berimpit dengan ujung Permukaan Utama, berjarak 60 (enam puluh) meter dari ujung Landas Pacu dengan lebar 180 (seratus delapan puluh) meter dari tepi dengan *divergen* 12,5% (dua belas koma lima persen), sampai lebar 1.200 (seribu dua ratus) meter dan meluas keluar secara teratur sampai 15.000 (lima belas ribu) meter dengan garis tengahnya merupakan perpanjangan dari garis tengah Landas Pacu dan jarak mendatar 3.000 (tiga ribu) meter dari ujung Permukaan Utama.
- (3) Penggunaan Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan sampai jarak mendatar 3.000 (tiga ribu) meter dari ujung Landas Pacu hanya untuk membangun bangunan atau fasilitas Bandar Udara dan benda tumbuh yang tidak membahayakan operasi Penerbangan.
- (4) Di luar jarak sebagaimana dimaksud pada ayat (3) penggunaan kawasan yakni:
 - a. sebagai jalur hijau atau sarana pengendalian lingkungan dan pertanian yang tidak mengundang burung; dan
 - b. kegiatan non hunian dan non sosial.
- (5) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang digunakan untuk:
 - a. membangun bangunan yang dapat menambah tingkat fatalitas apabila terjadi kecelakaan Penerbangan berupa SPBU, pabrik kimia dan SUTT;
 - b. peternakan dan atau habitat hunian burung;
 - c. pembangunan instalasi strategis berupa menara komunikasi;
 - d. industri yang menimbulkan asap, dan dapat mengganggu Keselamatan Penerbangan; dan
 - e. kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan operasi penerbangan

berupa permainan layang-layang, balon udara, parasut, paralayang, paralayang bermotor, layang gantung, layang gantung bermotor, pesawat udara sangat ringan, *aeromodelling*, kembang api dan peralatan yang dapat diterbangkan lainnya serta pembakaran lahan yang dapat menimbulkan asap.

Pasal 11

- (1) Kawasan di Bawah Permukaan Transisi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) huruf c, yakni kawasan tepi dalam dari kawasan ini berimpit dengan sisi panjang Permukaan Utama, sisi Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas.
- (2) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meluas ke luar sampai jarak mendatar 315 (tiga ratus lima belas) meter dari sisi panjang Permukaan Utama.
- (3) Batas ketinggian ditentukan oleh kemiringan 14,3% (empat belas koma tiga persen) arah ke atas dan ke luar, dimulai dari sisi panjang dan pada ketinggian yang sama seperti Permukaan Utama sampai memotong Permukaan Horizontal Dalam pada ketinggian +45 (plus empat puluh lima) meter di atas ketinggian ambang Landas Pacu.
- (4) Penggunaan kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yakni hanya untuk fasilitas pokok dan fasilitas penunjang Bandar Udara.

Pasal 12

- (1) Kawasan di Bawah Permukaan Horizontal dalam sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) huruf d, yakni kawasan yang ditentukan oleh lingkaran dengan radius 4.000 (empat ribu) meter dari titik tengah setiap ujung landas pacu dan menarik garis singgung pada kedua lingkaran yang berdekatan dan kawasan ini tidak termasuk Kawasan Ancangan Pendaratan Dan Lepas Landas, dan Kawasan di Bawah Permukaan Transisi.
- (2) Batas ketinggian ditentukan +45 (plus empat puluh lima) meter di atas ketinggian ambang Landas Pacu.
- (3) Penggunaan kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yakni untuk hunian dengan menyediakan jalur hijau.
- (4) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang digunakan untuk:
 - a. industri yang menimbulkan polusi udara/asap yang dapat mengganggu Keselamatan Penerbangan;
 - b. peternakan dan/atau habitat burung; dan
 - c. kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan operasi penerbangan berupa permainan layang-layang, balon udara, parasut, paralayang, paralayang bermotor, layang gantung, layang gantung bermotor, pesawat udara sangat ringan, *aeromodelling*, kembang api dan peralatan yang dapat diterbangkan lainnya serta pembakaran lahan yang dapat menimbulkan asap.

Pasal 13

- (1) Kawasan di Bawah Permukaan Horizontal Luar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) huruf e, ditentukan oleh lingkaran dengan radius 15.000 (lima belas ribu) meter dari titik tengah setiap ujung Landas

Pacu dan menarik garis singgung pada kedua lingkaran yang berdekatan. kawasan ini tidak termasuk termasuk Kawasan di Bawah Permukaan Transisi, Kawasan Permukaan Horizontal Dalam, Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas serta Kawasan di Bawah Permukaan Kerucut.

- (2) Batas ketinggian ditentukan +150 (plus seratus lima puluh) meter di atas ketinggian ambang Landas Pacu.
- (3) Penggunaan kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yakni untuk hunian, fasilitas sosial, fasilitas umum dan non hunian.
- (4) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang digunakan untuk kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan operasi penerbangan seperti permainan layang-layang, balon udara, parasut, paralayang, paralayang bermotor, layang gantung, layang gantung bermotor, pesawat udara sangat ringan, *aeromodelling*, kembang api dan peralatan yang dapat diterbangkan lainnya serta pembakaran lahan yang dapat menimbulkan asap.

Pasal 14

- (1) Kawasan di Bawah Permukaan Kerucut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) huruf f, yakni kawasan yang ditentukan mulai dari tepi luar Kawasan di Bawah Permukaan Horizontal Dalam meluas ke luar dengan jarak mendatar 2.000 (dua ribu) meter berbatasan dengan Kawasan di Bawah Permukaan Horizontal Luar.
- (2) Batas ketinggian ditentukan oleh kemiringan 5% (lima persen) arah ke atas dan ke luar, dimulai dari tepi luar Kawasan Di bawah Permukaan Horizontal Dalam pada ketinggian +45 (plus empat puluh lima) meter sampai memotong Permukaan Horizontal Luar pada ketinggian +145 (plus seratus empat puluh lima) meter di atas ketinggian ambang Landas Pacu.
- (3) Penggunaan kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yakni untuk hunian, fasilitas sosial dan fasilitas umum dan non hunian.
- (4) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang digunakan untuk:
 - a. industri yang menimbulkan asap yang dapat mengganggu Keselamatan Penerbangan;
 - b. peternakan dan/atau habitat burung; dan
 - c. kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan operasi penerbangan berupa permainan layang-layang, balon udara, parasut, paralayang, paralayang bermotor, layang gantung, layang gantung bermotor, pesawat udara sangat ringan, *aeromodelling*, kembang api dan peralatan yang dapat diterbangkan lainnya serta pembakaran lahan yang dapat menimbulkan asap.

Pasal 15

- (1) Batas ketinggian pada Kawasan Ancangan Pendaratan pada Landas Pacu 31 (tiga satu) ditentukan dengan kemiringan dan jarak melalui perpanjangan sumbu Landas Pacu sebagai berikut:
 - a. bagian pertama dengan kemiringan sebesar 2% (dua persen) arah ke atas dan ke luar dimulai dari ujung Permukaan Utama sampai jarak mendatar 2.249 (dua ribu dua ratus empat puluh sembilan) meter pada ketinggian ambang Landas Pacu +45 (plus empat

- puluh lima) meter di atas ambang Landas Pacu 31 (tiga satu);
- b. bagian kedua dengan kemiringan 0% (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 1.750 (seribu tujuh ratus lima puluh) meter pada ketinggian +45 (plus empat puluh lima) meter di atas ambang Landas Pacu 31 (tiga satu);
 - c. bagian ketiga dengan kemiringan 5% (lima persen) arah ke atas dan ke luar sampai jarak mendatar tambahan 1.167 (seribu seratus enam puluh tujuh) meter pada ketinggian +103,35 (plus seratus tiga koma tiga puluh lima) meter di atas ambang Landas Pacu 31 (tiga satu);
 - d. bagian keempat pada bagian tengah dengan kemiringan 2% (dua persen) arah ke atas dan ke luar sampai jarak mendatar tambahan 2.332 (dua ribu tiga ratus tiga puluh dua) meter pada ketinggian +150 (plus seratus lima puluh) meter di atas ambang landas pacu 31 (tiga satu), pada bagian tepi dengan kemiringan pertama 5% (lima persen) sampai jarak mendatar tambahan 433 (empat ratus tiga puluh tiga) meter, dengan ketinggian +125 (plus seratus dua puluh lima) meter di atas ambang Landas Pacu 31 (tiga satu), kemiringan kedua 2,5% (dua koma lima persen) sampai jarak mendatar tambahan 999 (sembilan ratus sembilan puluh sembilan) meter pada ketinggian +150 (plus seratus lima puluh) meter di atas ambang Landas Pacu 31 (tiga satu), serta kemiringan ketiga 0% (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 900 (sembilan ratus) meter pada ketinggian +150 (plus seratus lima puluh) meter di atas ambang Landas Pacu 31 (tiga satu); dan
 - e. bagian kelima kemiringan 0% (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 7.500 (tujuh ribu lima ratus) meter pada ketinggian +150 (plus seratus lima puluh) meter di atas ambang Landas Pacu 31 (tiga satu).
- (2) Batas ketinggian pada kawasan lepas landas pada landas pacu 13 (satu tiga) ditentukan dengan kemiringan dan jarak melalui perpanjangan sumbu Landas Pacu sebagai berikut:
- a. bagian pertama dengan kemiringan sebesar 2% (dua persen) arah ke atas dan ke luar, dimulai dari ujung Permukaan Utama sampai jarak mendatar 2.250 (dua ribu dua ratus lima puluh) meter pada ketinggian ambang Landas Pacu +45 (plus empat puluh lima) meter di atas ambang landas pacu 13 (satu tiga);
 - b. bagian kedua dengan kemiringan 0% (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 1.750 (seribu tujuh ratus lima puluh) meter pada ketinggian +45 (plus empat puluh lima) meter di atas ambang Landas Pacu 13 (satu tiga);
 - c. bagian ketiga dengan kemiringan 5% (lima persen) arah ke atas dan ke luar sampai jarak mendatar tambahan 1.167 (seribu seratus enam puluh tujuh) meter pada ketinggian +103,35 (plus seratus tiga koma tiga puluh lima) meter di atas ambang Landas Pacu 13 (satu tiga);
 - d. bagian keempat pada bagian tengah dengan kemiringan 2% (dua persen) arah ke atas dan ke luar, sampai jarak mendatar tambahan 2.333 (dua ribu tiga ratus tiga puluh tiga) meter pada ketinggian +150 (plus seratus lima puluh) meter di atas ambang Landas Pacu 13 (satu tiga), pada bagian tepi dengan kemiringan pertama 5% (lima persen) sampai jarak mendatar tambahan 433 (empat ratus tiga puluh tiga) meter dengan ketinggian +125 (plus seratus dua puluh lima) meter di atas ambang Landas

- Pacu 13 (satu tiga) , kemiringan kedua 2,5% (dua koma lima persen) sampai jarak mendatar tambahan 1.000 (seribu) meter pada ketinggian +150 (plus seratus lima puluh) meter di atas ambang Landas Pacu 13 (satu tiga) , serta kemiringan ketiga 0% (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 900 (sembilan ratus) meter pada ketinggian +150 (plus seratus lima puluh) meter di atas ambang Landas Pacu 13 (satu tiga); dan
- e. bagian kelima kemiringan 0% (nol persen) sampai jarak mendatar tambahan 7.500 (tujuh ribu lima ratus) meter pada ketinggian +150 (plus seratus lima puluh) meter di atas ambang Landas Pacu 13 (satu tiga).
- (3) Batas ketinggian pada Kawasan Kemungkinan Bahaya Kecelakaan ditentukan oleh kemiringan 2% (dua persen) arah ke atas dan ke luar dimulai dari ujung Permukaan Utama pada ketinggian masing-masing ambang Landas Pacu sampai dengan ketinggian +45 (plus empat puluh lima) meter di atas ambang Landas Pacu sepanjang jarak mendatar 3.000 (tiga ribu) meter melalui perpanjangan sumbu Landas Pacu.
- (4) Batas ketinggian pada Kawasan di Bawah Permukaan Horizontal dalam ditentukan +45 (plus empat puluh lima) meter di atas ketinggian ambang Landas Pacu 31 (tiga satu) dan/atau Landas Pacu 13 (satu tiga).
- (5) Batas ketinggian pada Kawasan di Bawah Permukaan Horizontal Luar ditentukan +150 (plus seratus lima puluh) meter di atas ketinggian ambang Landas Pacu 31 (tiga satu) dan/atau Landas Pacu 13 (satu tiga).
- (6) Batas ketinggian pada Kawasan di Bawah Permukaan Kerucut ditentukan oleh kemiringan 5% (lima persen) arah ke atas dan keluar, dimulai dari tepi luar Kawasan di Bawah Permukaan Horizontal dalam ketinggian +45 (plus empat puluh lima) meter sampai memotong Permukaan Horizontal Luar pada ketinggian +145 (plus seratus empat puluh lima) meter di atas ketinggian ambang landas pacu 31 (tiga satu) dan/atau Landas Pacu 13 (satu tiga).
- (7) Batas ketinggian pada pertemuan garis batas luar Kawasan di Bawah Permukaan Kerucut dengan garis batas dalam Kawasan di Bawah Permukaan Horizontal Luar ditentukan +145 (plus seratus empat puluh lima) meter di atas ketinggian ambang Landas Pacu 31 (tiga satu) dan/atau Landas Pacu 13 (satu tiga) .
- (8) Batas ketinggian pada Kawasan di Bawah Permukaan Transisi ditentukan oleh kemiringan 14,3% (empat belas koma tiga persen) arah ke atas dan ke luar, dimulai dari sisi panjang dan pada ketinggian yang sama seperti Permukaan Utama serta Permukaan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas menerus sampai memotong Permukaan Horizontal Dalam pada ketinggian +45 (empat puluh lima) meter di atas ketinggian ambang Landas Pacu 31 (tiga satu) dan/atau Landas Pacu 13 (satu tiga).
- (9) Batas ketinggian pada kawasan di sekitar penempatan alat bantu navigasi Penerbangan ditentukan sebagai berikut:
- a. batas ketinggian di sekitar alat *Non Directional Beacon* ditentukan oleh kemiringan bidang kerucut dengan sudut 3° (tiga derajat) ke atas dan ke luar dari titik tengah dasar *antenna* dan sampai radius 300 (tiga ratus) meter dari *antenna* dilarang ada bangunan dari metal berupa konstruksi rangka besi/baja, tiang listrik dan lain-lain melebihi batas ketinggian tersebut;

- b. batas ketinggian di sekitar alat *Doppler Very High Frequency Omni Directional Range/Distance Measuring Equipment* ditentukan oleh kemiringan bidang kerucut dengan sudut 2° (dua derajat) ke atas dan keluar dari titik antena pada ketinggian bidang *counterpoise*, dan pada jarak radius kurang 600 (enam ratus) meter dilarang adanya transmisi tegangan tinggi, bangunan dari metal seperti konstruksi rangka besi/baja, tiang listrik dan lain-lain melebihi batas ketinggian tersebut;
- c. batas ketinggian di sekitar alat *Localizer* dibatasi oleh bidang yang dibentuk dengan sudut 1° (satu derajat) dari titik tengah dasar antenna *Localizer* terhadap bidang horizontal sejauh 20.000 (dua puluh ribu) meter ke arah Landas Pacu; dan
- d. batas ketinggian di sekitar alat *Glide Path* dibatasi oleh bidang yang dibentuk dengan sudut 2° (dua derajat) dari titik tengah dasar antenna *Glide Path* terhadap bidang horizontal sejauh 6.000 (enam ribu) meter ke arah Landas Pacu.

Pasal 16

Untuk mendirikan bangunan baru di dalam Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas harus memenuhi batas ketinggian dengan tidak melebihi kemiringan 1,6% (satu koma enam persen) arah ke atas dan ke luar dimulai dari ujung Permukaan Utama pada ketinggian masing-masing ambang Landas Pacu 31 (tiga satu) dan Landas Pacu 13 (satu tiga).

Pasal 17

- (1) Setiap *Aerodrome* di Bandar Udara dipimpin oleh seorang Kepala Bandar Udara dan dapat dibantu oleh pejabat yang bertanggung jawab di bidang keselamatan dan keamanan Bandar Udara yang berkualifikasi dalam manajemen Bandar Udara untuk memberikan arahan dalam semua masalah Pemeliharaan dan operasional guna menjamin Keselamatan Penerbangan.
- (2) Penyelenggara Bandar Udara harus mempekerjakan secara *full time* posisi berikut atau setara dengan:
 - a. Kepala Bandar Udara;
 - b. Pejabat bidang keselamatan, yang terkait dengan operasi, dan Teknik Bandar Udara yang bertanggung jawab untuk melaksanakan kegiatan operasional dan pemeliharaan Bandar Udara termasuk pelaksanaan sistim manajemen Keselamatan Operasi Bandar Udara;
 - c. Kepala unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran/PKP-PK atau posisi setara
- (3) Penyelenggara Bandar Udara dapat membentuk organisasi yang lebih sederhana apabila kegiatan operasi penerbangan tidak berlangsung setiap hari, dengan mempertimbangkan pemenuhan kompetensi setiap personil dalam melaksanakan tugasnya.

Pasal 18

- (1) Penyelenggaraan Bandar Udara harus memastikan fasilitas dan penggunaan lahan dan/atau perairan yang ada di Bandar Udara.

- (2) Penyelenggaraan Bandar Udara harus berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah/instansi terkait untuk memastikan fasilitas dan penggunaan lahan dan/atau perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang ada disekitar *Aerodrome* beserta pengembangannya tidak menjadi daya tarik burung-burung dan hewan liar.

Pasal 19

- (1) Penyelenggara Bandar Udara memastikan bahwa KKOP telah dibuat sesuai dengan Standar Teknis dan Operasional (*Manual of Standar/MOS*).
- (2) Penyelenggara Bandar Udara melakukan pemantauan terhadap ruang udara disekitar *Aerodrome* untuk mengetahui adanya pelanggaran terhadap KKOP yang disebabkan oleh suatu obyek (bangunan, struktur lainnya atau benda tumbuh).
- (3) Apabila terdapat perencanaan pembangunan di dalam wilayah KKOP maka Penyelenggara Bandar Udara wajib berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah guna pelaksanaan pemenuhan ketentuan KKOP.
- (4) Apabila Penyelenggara Bandar Udara tidak berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud ayat (3) maka dapat diberikan sanksi administrasi.
- (5) Untuk terjamin Keselamatan Penerbangan, Penyelenggara Bandar Udara harus mengambil langkah yang diperlukan untuk menjamin bahwa *obstacle* yang terdapat di *Aerodrome* dapat terdeteksi sesegera mungkin.

Pasal 20

- (1) Penyelenggara Bandar Udara melaksanakan pengawasan keselamatan internal, termasuk Pemeriksaan terhadap fasilitas, prosedur operasi dan personil Bandar Udara.
- (2) Pengawasan sebagaimana diaksud pada ayat (1) mencakup tanggung jawab Penyelenggara Bandar udara dan memberikan penilaian terhadap :
 - a. informasi yang dipublikasikan dalam bentuk informasi *Aeronautika* merupakan informasi yang terbaru dan akurat; atau
 - b. relevansi, validitas, dan akurasi dari prosedur operasi (*standar operating procedure*) dalam *Aerodrome Manual*.
- (3) Penyelenggara Bandar Udara harus memastikan bahwa yang melaksanakan pengawasan Keselamatan Bandar Udara harus memiliki kompetensi dan memenuhi persyaratan paling sedikit :
 - a. pendidikan paling rendah D.III;
 - b. memiliki pengalaman di bidang teknik dan/atau operasional penerbangan paling singkat 5 (lima) tahun;
 - c. telah mengikuti pelatihan auditor dan *Safety Management System (SMS)*;
 - d. telah memiliki pengalaman dalam pendampingan audit/inspeksi keselamatan.

Pasal 21

Untuk peningkatan Keselamatan Bandar Udara, Penyelenggara Bandar Udara melaksanakan kegiatan sebagai berikut :

- a. Penyelenggara Bandar Udara dengan hierarki Bandar Udara pengumpul primer, sekunder dan berstatus internasional wajib membentuk *Runway Safety Team*;
- b. Penyelenggara Bandar Udara dengan hierarki Bandar Udara Pengumpul tersier agar membentuk *Runway Safety System*; dan
- c. Penyelenggara Bandar Udara dengan hierarki Bandar Udara dan perkembangan lalu lintas udara yang ada pada Bandar Udara.

BAB III PEMBINAAN DAN PENGAWASAN

Pasal 22

- (1) Jarak Maksimum Kawasan kebisingan merupakan kawasan tertentu di sekitar Bandar Udara yang terpengaruh oleh gelombang suara mesin Pesawat Udara dan yang dapat mengganggu lingkungan.
- (2) Tingkat kebisingan kawasan sekitar Bandar Udara ditetapkan berdasarkan WECPNL.

Pasal 23

- (1) Kawasan Kebisingan Tingkat 1 (satu) adalah kawasan yang mempunyai indeks kebisingan $70 \leq \text{WECPNL} < 75$ yaitu lebih besar atau sama dengan 70 (tujuh puluh) dan lebih kecil dari 75 (tujuh puluh lima).
- (2) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan daerah yang mengelilingi landasan dimana tepi luar bagian timur kawasan ini berjarak maksimum dari ujung landas pacu 13 (satu tiga) dan tepi luar bagian barat berjarak maksimum dari ujung landas pacu 31 (tiga satu).
- (3) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) mempunyai tingkat gangguan terkecil akibat operasi pesawat udara pada siang hari serta tepi dalamnya merupakan batas kawasan kebisingan tingkat 2 (dua).
- (4) Penggunaan kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dimanfaatkan untuk berbagai jenis kegiatan dan/atau bangunan, kecuali untuk jenis kegiatan dan/atau bangunan sekolah dan rumah sakit.
- (5) Bangunan sekolah dan rumah sakit yang sudah ada dilengkapi dengan pemasangan insulasi suara sesuai dengan prosedur yang standar sehingga tingkat bising yang terjadi di dalam bangunan sesuai dengan peraturan perundang-undangan

Pasal 24

- (1) Jarak Maksimum Kawasan Kebisingan Tingkat 2 (dua) adalah kawasan yang mempunyai indeks kebisingan $75 \leq \text{WECPNL} < 80$ yakni lebih besar atau sama dengan 75 (tujuh lima) dan lebih kecil dari 80 (delapan puluh).
- (2) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan daerah yang mengelilingi landasan dimana tepi luar bagian Timur kawasan ini berjarak maksimum dari ujung Landas Pacu 13 (satu tiga) dan tepi luar bagian barat berjarak maksimum dari ujung Landas Pacu 31 (tiga satu) serta tepi dalamnya merupakan batas kawasan kebisingan tingkat 3 (tiga).

- (3) Penggunaan kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dimanfaatkan untuk berbagai jenis kegiatan dan/atau bangunan kecuali untuk jenis kegiatan dan/atau bangunan sekolah, rumah sakit dan tempat tinggal.
- (4) Bangunan sekolah, rumah sakit dan tempat tinggal yang sudah ada dilengkapi dengan pemasangan Insulasi suara sesuai dengan prosedur yang standar sehingga tingkat bising yang terjadi di dalam bangunan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 25

- (1) Jarak Maksimum Kawasan Kebisingan Tingkat 3 (tiga) yakni kawasan yang mempunyai indeks kebisingan WECPNL ≥ 80 yakni lebih besar atau sama dengan 80 (delapan puluh).
- (2) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan daerah yang mengelilingi landasan dimana tepi bagian timur kawasan ini berjarak maksimum dari ujung Landas Pacu 13 (satu tiga) dan tepi bagian barat berjarak maksimum dari ujung Landas Pacu 31 (tiga satu) serta garis tengahnya berimpit dengan garis tengah landasan.
- (3) Penggunaan kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dimanfaatkan untuk membangun bangunan dan fasilitas bandar udara yang dilengkapi dengan pemasangan Insulasi suara sesuai dengan prosedur yang standar sehingga tingkat bising yang terjadi di dalam bangunan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- (4) Selain penggunaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3), tanah dan ruang udara pada kawasan kebisingan tingkat 3 (tiga), dapat dimanfaatkan sebagai jalur hijau atau sarana pengendalian lingkungan dan pertanian yang tidak mengundang burung.

Pasal 26

- (1) Pengendalian penggunaan KKOP diselenggarakan melalui:
 - a. perizinan;
 - b. pengawasan;
 - c. penertiban.
- (2) Pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah dan Penyelenggara Bandar Udara di bawah pengawasan Otoritas Bandar Udara sebagai unit pelaksana teknis Direktorat Jenderal berdasarkan kewenangannya sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- (3) Pengendalian teknis penggunaan KKOP harus dijabarkan dan berkesesuaian dengan RTRW.

Pasal 27

- (1) Pemberian rekomendasi ketinggian Bangunan/Menara dan benda tumbuh tinggi lainnya pada wilayah KKOP dilakukan oleh Bupati melalui Kepala Perangkat Daerah yang membidangi perizinan.
- (2) Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) didasarkan atas kajian teknis dari Perangkat Daerah yang membidangi Perhubungan

dan Perangkat Daerah yang membidangi pekerjaan umum dan penataan ruang dengan berkoordinasi dengan Penyelenggara Bandar Udara.

- (3) PBG pada wilayah KKOP dilakukan oleh Bupati dengan mengikuti rekomendasi ketinggian sebagaimana dimaksud ayat (1) dan dilaksanakan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB IV HAK DAN KEWAJIBAN

Pasal 28

Hak dan kewajiban dalam KKOP, meliputi:

- a. hak dan kewajiban masyarakat;
- b. hak dan kewajiban Penyelenggara Bandar Udara dan Pengendali Ruang Udara; dan
- c. hak dan kewajiban Pemerintah Daerah.

Pasal 29

Hak dan kewajiban masyarakat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 huruf a terdiri dari:

- a. hak masyarakat, meliputi:
 1. turut memberi masukan dalam proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan dan pengendalian pemanfaatan ruang;
 2. mengetahui secara terbuka isi ketentuan penggunaan ruang dan pengendalian penggunaan KKOP;
 3. menikmati manfaat ruang dan/atau pertambahan nilai ruang sebagai akibat dari penggunaan ruang; dan
 4. hak masyarakat sebagaimana dimaksud pada angka 1, angka 2 dan angka 3 tidak termasuk untuk DLKr Bandar Udara.
- b. kewajiban masyarakat, meliputi:
 1. berperan serta dalam memelihara keselamatan dan keamanan KKOP;
 2. berlaku tertib dalam proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang dan pengendalian pemanfaatan ruang; dan
 3. mentaati dan melaksanakan ketentuan penggunaan KKOP yang telah ditetapkan.

Pasal 30

Hak dan kewajiban Penyelenggara Bandar Udara dan Pengendali Ruang Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 huruf b, terdiri dari:

- a. hak Penyelenggara Bandar Udara dan Pengendali Ruang Udara, meliputi:
 1. berperan serta dalam proses perencanaan, pemanfaatan ruang dan pengendalian penggunaan ruang pada KKOP;
 2. mengetahui secara terbuka isi ketentuan penggunaan ruang KKOP; dan
 3. mengajukan keberatan terhadap penggunaan ruang dalam KKOP dan BKK, apabila terdapat hal-hal yang bertentangan dengan ketentuan KKOP.

- b. kewajiban Penyelenggara Bandar Udara dan Pengendali Ruang Udara, meliputi:
 - 1. berperan aktif dalam mewujudkan dan memelihara keselamatan dan keamanan KKOP;
 - 2. berperan serta dan berkontribusi pada proses pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur dasar yang ada di DLKr Bandar Udara;
 - 3. berperan serta dalam pengembangan dan pemberdayaan masyarakat pada KKOP;
 - 4. ikut serta dalam proses penataan ruang berkaitan dengan KKOP;
 - 5. berperan aktif dalam melaporkan kepada Pemerintah Daerah, jika ditemukan adanya bangunan yang ketinggiannya melampaui ketentuan yang berlaku dan adanya bangunan baru yang tidak sesuai ketentuan dalam Peraturan Daerah ini.
 - 6. turut serta melakukan kajian teknis pemanfaatan ruang KKOP dari Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya; dan
 - 7. menaati ketentuan penggunaan KKOP.

Pasal 31

- (1) Hak dan kewajiban Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 huruf c terdiri dari:
 - a. hak Pemerintah Daerah, meliputi:
 - 1. memberikan rekomendasi ketinggian bangunan/menara atau benda tumbuh tinggi lainnya pada daerah KKOP;
 - 2. berperan utama dalam proses penataan ruang pada KKOP dan yang dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah;
 - 3. mendapatkan manfaat keberadaan Bandar Udara berdasarkan peraturan perundang-undangan.
 - b. kewajiban Pemerintah Daerah, meliputi:
 - 1. berperan aktif dalam mewujudkan dan memelihara kualitas KKOP;
 - 2. berperan aktif dalam proses penataan ruang berkaitan dengan KKOP;
 - 3. menaati ketentuan pelaksanaan dan pengendalian pemanfaatan ruang KKOP;
 - 4. melaksanakan pengawasan penggunaan ruang pada KKOP sesuai mekanisme yang berlaku;
 - 5. memberikan kajian teknis dan rekomendasi ketinggian bangunan/menara atau benda tumbuh tinggi lainnya pada daerah KKOP;
 - 6. melakukan evaluasi dan/atau pemantauan secara berkala terkait pelaksanaan operasi penerbangan yang dilakukan oleh Penyelenggara Bandar Udara untuk selalu memastikan keselamatan penerbangan; dan
 - 7. melaksanakan penindakan atas pelanggaran terhadap Peraturan Daerah ini.
- (2) Dalam melaksanakan evaluasi dan/atau pemantauan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b angka 6 Bupati menugaskan Perangkat Daerah yang membidangi perhubungan.

Pasal 32

- (1) Kewajiban masyarakat, Penyelenggara Bandar Udara dan Pengendali

Ruang Udara, Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 dilaksanakan dalam penataan ruang untuk mematuhi dan menerapkan kriteria, kaidah, baku mutu dan peraturan perundang-undangan terkait penataan ruang.

- (2) Pemanfaatan ruang yang telah ada dan dilaksanakan oleh masyarakat dapat diterapkan sepanjang tidak bertentangan dengan kaidah dan ketentuan peraturan perundang-undangan dengan memperhatikan faktor- keselamatan penerbangan, estetika lingkungan, lokasi dan struktur pemanfaatan ruang serta dapat menjamin pemanfaatan ruang yang serasi, selaras dan seimbang.

BAB V LARANGAN

Pasal 33

- (1) Bandar Udara Khusus IMIP dilarang:
 - a. melayani Penerbangan langsung dari dan/atau ke luar negeri kecuali dalam keadaan tertentu dan bersifat sementara setelah memperoleh persetujuan Pemerintah Pusat.
 - b. digunakan untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan persetujuan Pemerintah Pusat.
- (2) Persetujuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan huruf b dilaksanakan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Pelanggaran terhadap ketentuan yang diatur dalam ayat (1) dikenai sanksi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan.

BAB VI KETENTUAN LAIN-LAIN

Pasal 34

Ketentuan penggunaan ruang KKOP ini digunakan sebagai:

- a. perumusan kebijakan pokok penggunaan ruang di wilayah Kecamatan Bahodopi dan daerah sekitarnya pada KKOP Bandar Udara Khusus IMIP;
- b. untuk mewujudkan keterpaduan, keterkaitan, dan penataan ruang pada KKOP Bandar Udara Khusus IMIP;
- c. rekomendasi kepada Pemerintah Daerah dalam penataan dan penetapan pemanfaatan ruang di sekitar KKOP Bandar Udara Khusus IMIP; dan
- d. kesesuaian penataan dan pemanfaatan ruang di wilayah Kecamatan Bahodopi dan daerah sekitarnya dengan RTRW.

BAB VII KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 35

Terhadap bangunan yang berupa benda tidak bergerak yang sifatnya sementara maupun tetap yang didirikan atau dipasang oleh masyarakat dan/atau Badan Hukum dan/atau yang telah ada secara alami dalam KKOP sebelum ditetapkan Peraturan Daerah ini, antara lain gedung-

gedung, menara, cerobong asap, gundukan tanah, jaringan transmisi, bukit dan gunung yang sekarang ini menjadi penghalang (*obstacle*) tetap diperkenankan sepanjang prosedur keselamatan operasi penerbangan terpenuhi dan tidak bertentangan dengan Peraturan Daerah ini.

BAB VIII KETENTUAN PENUTUP

Pasal 36

Pada saat Peraturan Daerah ini mulai berlaku, Peraturan Daerah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Bandar Udara Khusus Perseroan Terbatas Indonesia Morowali Industrial Park (Lembaran Daerah Kabupaten Morowali Tahun 2021 Nomor 022, Tambahan Lembaran Daerah Kabupaten Morowali Nomor 0287) dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 37

Pelaksanaan Peraturan Daerah ini harus ditetapkan paling lama 6 (enam) bulan terhitung sejak Peraturan Daerah ini diundangkan.

Pasal 38

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kabupaten Morowali.

Ditetapkan di Bungku
pada tanggal 2 Desember 2025
BUPATI MOROWALI,

ttd.

IKSAN

Diundangkan di Bungku
pada tanggal 2 Desember 2025
SEKRETARIS DAERAH KABUPATEN MOROWALI,

ttd.

YUSMAN MAHBUB

LEMBARAN DAERAH KABUPATEN MOROWALI TAHUN 2025 NOMOR 020
NOREG PERATURAN DAERAH KABUPATEN MOROWALI PROVINSI SULAWESI
TENGAH : 68.11 / 2025

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BAGIAN HUKUM

SEKRETARIAT DAERAH KABUPATEN MOROWALI,



BAHDIN BAID, S.H., M.H

Pembina Tkt I, IV/b

NIP. 19820602 200604 1 005

PENJELASAN
ATAS
PERATURAN DAERAH KABUPATEN MOROWALI
NOMOR 20 TAHUN 2025
TENTANG
KAWASAN KESELAMATAN OPERASI PENERBANGAN BANDAR UDARA
KHUSUS PERSEROAN TERBATAS INDONESIA MOROWALI INDUSTRIAL
PARK

I. UMUM

Transportasi udara memiliki keunggulan dari sistem yang berteknologi tinggi dengan keselamatan yang standar pelayanan dan keselamatan yang sangat optimal. Maka dari itu dalam suatu bandar udara harus terpenuhi syarat keselamatan penerbangan, keselamatan wilayah di udara, bandar udara, navigasi penerbangan serta fasilitas penunjang Bandar Udara dan fasilitas umum lainnya. Berdasarkan undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan adalah wilayah daratan dan/atau perairan serta ruang udara di sekitar Bandar Udara yang digunakan untuk kegiatan Operasi Penerbangan dalam rangka menjamin keselamatan penerbangan. Untuk menjamin Keselamatan dan keamanan dalam penerbangan sebuah Bandar Udara harus dilengkapi dengan KKOP, dimana Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan harus ditentukan batas-batas ketinggian bangunan di sekitar Bandar Udara sehingga Kawasan Operasional Bandar Udara aman dari bahaya Kecelakaan dan telah diatur Pada pasal 211 dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Ayat (1) Untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan serta pengembangan Bandar Udara, Pemerintah Daerah wajib mengendalikan daerah lingkungan kepentingan Bandar Udara. dan Ayat (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 dengan memperhatikan rencana induk bandar udara dan rencana induk nasional bandar udara.

Pengaturan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan melalui Peraturan Daerah secara umum dimaksudkan untuk memberikan dasar dalam menetapkan jenis pemanfaatan ruang dan batas-batas kebisingan, ketentuan teknis serta dasar pengendalian penggunaan ruang sesuai Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Morowali dan dan diarahkan untuk:

- Menjamin keselamatan dan keamanan pergerakan penerbangan/pesawat udara di sekitar Bandar Udara Khusus PT. IMIP;
- Menertibkan Kawasan di sekitar Bandar Udara Khusus PT IMIP agar tidak mengganggu aktivitas Bandar Udara;

- Memberikan batasan dampak kebisingan yang ditimbulkan oleh pesawat udara yang dapat mengganggu lingkungan;
- Memberikan rasa aman dan kenyamanan kepada masyarakat yang bertempat tinggal di sekitar bandar udara.

Dalam hal Perda kawasan khusus operasi penerbangan terpenting adalah menjadi pedoman bagi Pemerintah Daerah dan para pemangku kepentingan (*stakeholder*) dalam penyelenggaraan pengendalian Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Bandar Udara Khusus PT. Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP) Kabupaten Morowali.

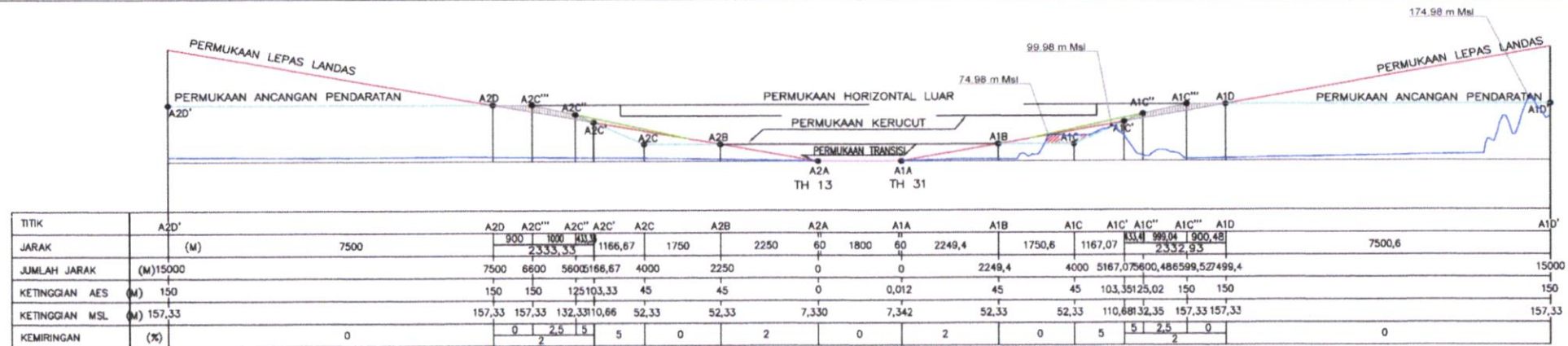
Di Daerah telah menetapkan Peraturan Daerah Nomor 22 tahun 2021 tentang Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan Bandar Udara Khusus Perseroan Terbatas Indonesia Morowali Industrial Park yang ditetapkan pada Tanggal 8 Desember 2021, seiring dengan berkembangnya pembangunan di wilayah Kawasan Khusus Penerbangan PT.IMIP, dimana pada Tahun 2021 terdiri dari 21 Rintangan atau hambatan (*obstacle*), namun saat ini berkembang sebanyak 40 Rintangan atau hambatan (*obstacle*), bertambah dari sebelumnya sebanyak 19 Rintangan atau hambatan (*obstacle*), dan juga telah dikeluarkannya Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 tentang standar teknis dan operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan sipil, yang mencabut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 326 Tahun 2019 tentang standar teknis dan operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 khususnya pada pasal 6 Ayat (2) Peraturan Daerah Nomor 22 Tahun 2021 disebutkan Kawasan Sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yakni tepi utama dengan lebar 300 meter dari tepi dalam kawasan ini meluas secara teratur dengan garis tengahnya merupakan perpanjangan dari garis tengah landas pacu sampai lebar 1.200 (seribu dua ratus) meter dan jarak mendatar 3.000 (tiga ribu) meter dari ujung permukaan utama. Jarak landasan Pacu yang dimaksud pada pasal tersebut masih menggunakan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 326 Tahun 2019 tentang standar teknis dan operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil, Namun dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 tentang standar teknis dan operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan sipil, tepi utama yang dimaksud pada pasal 6 Ayat (2) berubah menjadi 280 meter, selanjutnya pada Perda Nomor 22 Tahun 2021, pasal 5 ayat (2) Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf a sebagai berikut: Kawasan Ancangan Pendaratan dan Lepas Landas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf a sebagai berikut: tepi dalam dari kawasan ini berimpit dengan ujung Permukaan Utama, berjarak 60 (enam puluh) meter dari ujung landas pacu dengan lebar 3.000 (Tiga ribu) meter; dengan dikeluarkannya Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 tentang standar teknis dan operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan sipil, berubah dari lebar 3000 meter berubah menjadi 180 meter.

II. PASAL DEMI PASAL

- Pasal 1
Cukup jelas.
- Pasal 2
Cukup jelas.
- Pasal 3
Cukup jelas.
- Pasal 4
Cukup jelas.
- Pasal 5
Cukup jelas.
- Pasal 6
Cukup jelas.
- Pasal 7
Cukup jelas.
- Pasal 8
Cukup jelas.
- Pasal 9
Cukup jelas.
- Pasal 10
Cukup jelas.
- Pasal 11
Cukup jelas.
- Pasal 12
Cukup jelas.
- Pasal 13
Cukup jelas.
- Pasal 14
- Pasal 15
Cukup jelas.
- Pasal 16
Cukup jelas.
- Pasal 17
Cukup jelas.
- Pasal 18
Cukup jelas.
- Pasal 19
Cukup jelas.
- Pasal 20
Cukup jelas.
- Pasal 21
Cukup jelas.
- Pasal 22
Cukup jelas.
- Pasal 23
Cukup jelas.
- Pasal 24
Cukup jelas.
- Pasal 25
Cukup jelas.
- Pasal 26
Cukup jelas.

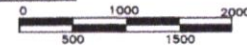
- Pasal 27
Cukup jelas.
- Pasal 28
Cukup jelas.
- Pasal 29
Cukup jelas.
- Pasal 30
Cukup jelas.
- Pasal 31
Cukup jelas.
- Pasal 32
Cukup jelas.
- Pasal 33
Cukup jelas.
- Pasal 34
Cukup jelas.
- Pasal 35
Cukup jelas.
- Pasal 36
Cukup jelas.
- Pasal 37
Cukup jelas.
- Pasal 38
Cukup jelas.

TAMBAHAN LEMBARAN KABUPATEN KABUPATEN MOROWALI NOMOR 0378

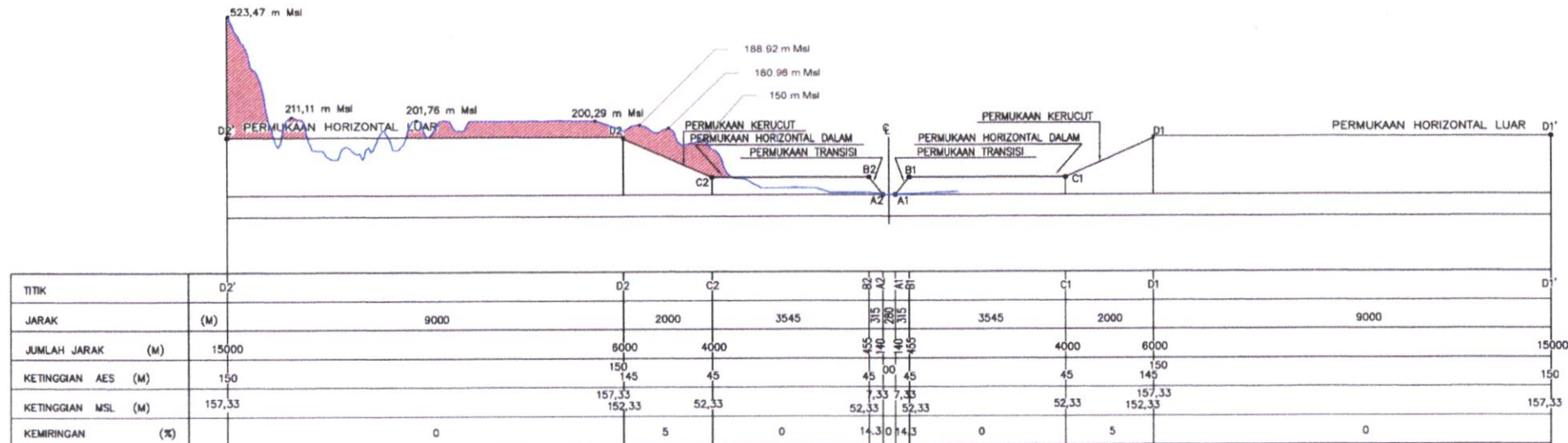
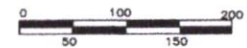


POTONGAN MEMANJANG A-A

SKALA HORIZONTAL =



SKALA VERTIKAL =

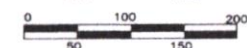


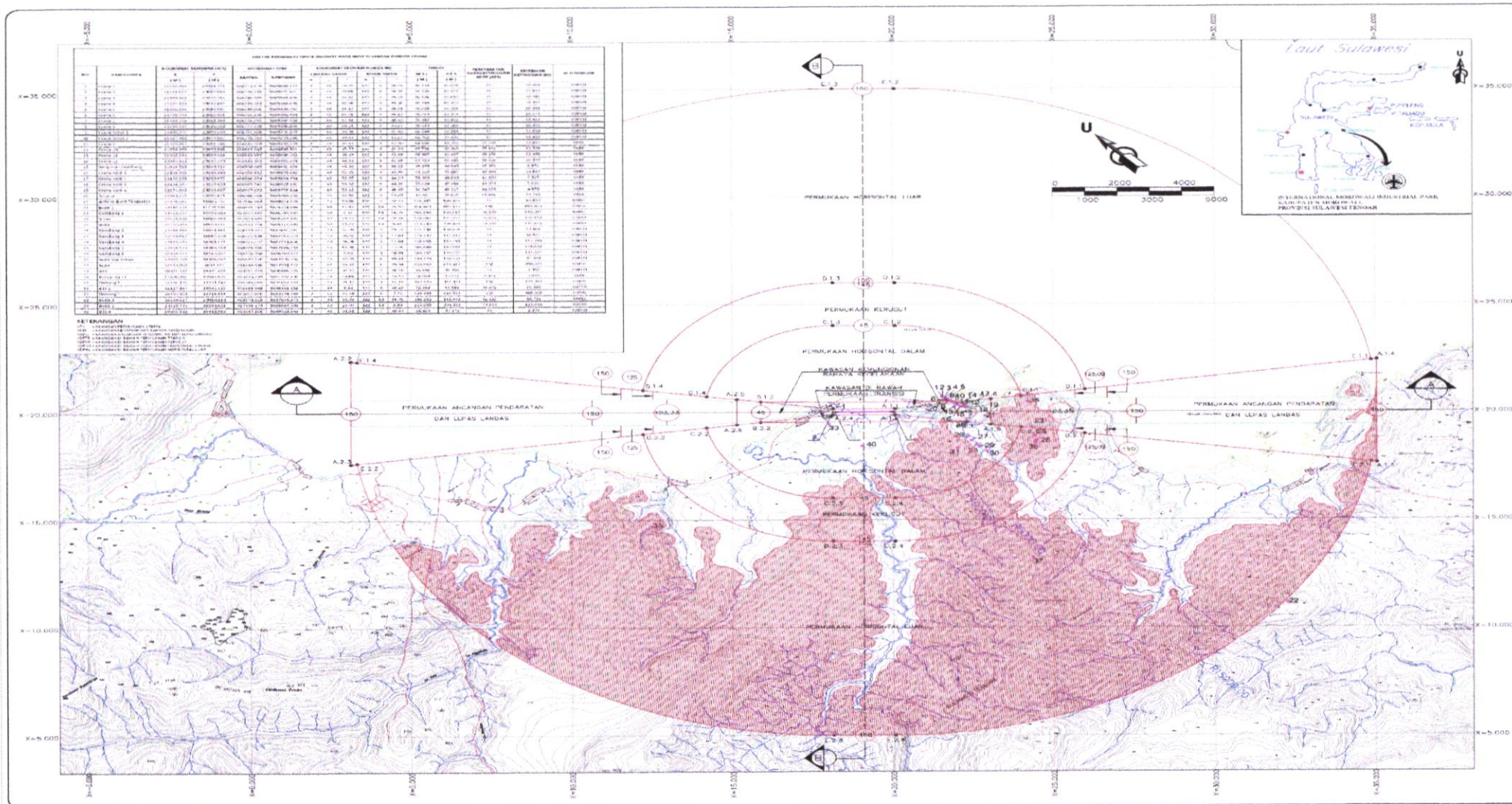
POTONGAN MELINTANG B-B

SKALA HORIZONTAL =



SKALA VERTIKAL =





BUPATI MOROWALI,

ttd.

IKSAN

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BAGIAN HUKUM
SEKRETARIAT DAERAH KABUPATEN MOROWALI,

BAHDIN BAID, S.H.,M.H
Pembina Tkt I, IV/b
NIP. 19820602 200604 1 005

IKSAN

BAHDIN BAID, S.H.,M.H
Pembina Tkt I, IV/b
NIP. 19820602 200604 1 005