

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Lingkungan hidup yang baik dan sehat merupakan hak asasi setiap orang sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 28H Ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 bahwa : “Setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, bertempat tinggal, dan mendapat lingkungan hidup yang baik dan sehat serta berhak memperoleh layanan kesehatan”. Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, yang selanjutnya disebut UU PPLH menyebutkan, bahwa:

“Lingkungan hidup adalah kesatuan ruang dengan semua benda, daya, keadaan, dan makhluk hidup, termasuk manusia dan perilakunya, yang mempengaruhi alam itu sendiri, kelangsungan perikehidupan, dan kesejahteraan, manusia serta makhluk hidup lain“.

Pasal 1 angka 2 UU PPLH menyebutkan, bahwa:

“Perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup merupakan upaya sistematis dan terpadu yang dilakukan untuk melestarikan fungsi lingkungan hidup dan mencegah terjadinya pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup yang meliputi perencanaan, pemanfaatan, pengendalian, pemeliharaan, pengawasan, dan penegakan hukum”.

Pencemaran lingkungan hidup salah satunya adalah pencemaran udara yang dapat bersumber dari kebisingan pesawat terbang. Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran Udara menyebutkan, bahwa:

“Pencemaran udara adalah masuknya atau di masukkannya zat, energi, dan/atau komponen lain kedalam udara ambien oleh kegiatan manusia, sehingga mutu udara ambien turun sampai

ketingkat tertentu yang menyebabkan udara ambien tidak dapat memenuhi fungsinya”.

Pasal 3 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran Udara menyebutkan bahwa : “Perlindungan mutu udara ambien didasarkan pada baku mutu udara ambien, status mutu udara ambien, baku mutu emisi, ambang batas emisi gas buang, baku tingkat gangguan, ambang batas kebisingan dan indeks standar pencemaran udara.”

Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yang selanjutnya disebut sebagai UU Penerbangan menyebutkan bahwa : “Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.” Penerbangan dilakukan pada sebuah pelabuhan udara atau disebut dengan bandar udara disingkat menjadi bandara. Pasal 1 angka 33 UU Penerbangan disebutkan, bahwa:

“Bandar udara adalah kawasan didaratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, merupakan sebuah fasilitas tempat pesawat terbang untuk lepas landas dan mendarat, 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.”

Pasal 260 tentang Pelestarian Lingkungan UU Penerbangan mengatur, bahwa:

- (1) Badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib menjaga ambang batas kebisingan dan pencemaran

lingkungan bandar udara dan sekitarnya sesuai dengan ambang batas dan baku mutu yang ditetapkan Pemerintah.

- (2) Untuk menjaga ambang batas kebisingan dan pencemaran lingkungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara dapat membatasi waktu dan frekuensi, atau menolak pengoperasian pesawat udara.
- (3) Untuk menjaga ambang batas kebisingan dan pencemaran lingkungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara wajib melaksanakan pengelolaan dan pemantauan lingkungan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tingkat kebisingan, pencemaran, serta pemantauan dan pengelolaan lingkungan diatur dalam Peraturan Pemerintah.

Ketentuan Pasal 260 Ayat (4) UU Penerbangan dapat dilaksanakan dengan menetapkan Peraturan Pemerintah yaitu, PP No. 40 Tahun 2012 Tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara. PP No. 40 tahun 2012 mewajibkan kepada setiap bandar udara untuk menerapkan bandar udara ramah lingkungan. Bandar udara ramah lingkungan yang dilaksanakan secara bertahap dengan menetapkan rencana pengelolaan dan pemantauan lingkungan hidup bandara, melaksanakan kegiatan pengelolaan dan pemantauan lingkungan hidup bandar udara, mengevaluasi hasil pengelolaan dan pemantauan lingkungan hidup bandara yang telah dilaksanakan, dan melaporkan kegiatan penerapan bandara ramah lingkungan kepada Menteri.¹

Pasal 31 PP No. 40 Tahun 2012 Tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara menyebutkan bahwa :
“Badan Usaha Bandar Udara atau Unit Penyelenggara Bandar Usaha wajib

¹ Website Resmi Direktorat Jendral Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, *Badan Usaha Bandar Udara Wajib menjaga Ambang Batas Kebisingan Dan Pencemaran Lingkungan*, hubud.dephub.go.id/?/news/detail/1607, Di Akses 1 Februari 2019 Pukul 16;23 WIB.

menjaga ambang batas kebisingan dan pencemaran lingkungan di Bandar Udara dan sekitarnya sesuai dengan ambang batas dan baku mutu yang ditetapkan Pemerintah.”

Pemerintah menetapkan aturan tentang kebisingan yang dihasilkan oleh aktivitas bandar udara dalam bentuk Keputusan Menteri Lingkungan Hidup No 48 Tahun 1996 Tentang Baku Tingkat Kebisingan. Pasal 1 angka 1 menyebutkan bahwa : “Kebisingan adalah bunyi yang tidak diinginkan dari suatu usaha atau kegiatan dalam tingkat atau waktu tertentu yang dapat menimbulkan gangguan kesehatan manusia dan kenyamanan lingkungan hidup.” Tingkat kebisingan dinyatakan dalam satuan *Decible* disingkat dB.² Dampak kebisingan menurut Doelle, tingkat kebisingan sebesar 65 dB kontinyu akan berdampak penyakit jantung, kebisingan sebesar 70 dB akan mengakibatkan kelelahan mental dan fisik, gangguan psikomatis, serta kebisingan sebesar 80 dB akan mengakibatkan kerusakan dan penurunan daya pendengaran³. Oleh karena itu, untuk menegakkan HAM tentang hak setiap orang atas lingkungan hidup yang baik dan sehat maka perlu diatur tentang ambang batas kebisingan serta pengawasan pelaksanaannya.

Pasal 6 Keputusan Menteri Lingkungan Hidup No 48 Tahun 1996 Tentang Baku Tingkat Kebisingan menyebutkan bahwa:

(1) Setiap penanggung jawab usaha atau kegiatan wajib:

² Aryulius Jasun, *Pengukuran Ruang Laboratorium Teknik Telekomunikasi dan Informasi jurusan Teknik Elektro Fakultas Teknik Universitas Sriwijaya*, [http://www.academia.edu/6077801/Baku Tingkat Kebisingan](http://www.academia.edu/6077801/Baku_Tingkat_Kebisingan), Diakses pada 29 Oktober 2018 pukul 09.04. WIB.

³ Doelle L leslie, *Akustik Lingkungan*, Surabaya, Erlangga press, hlm. 40.

- a. mentaati baku tingkat kebisingan yang telah dipersyaratkan;
 - b. memasang alat pencegahan terjadinya kebisingan
 - c. menyampaikan laporan hasil pemantauan tingkat kebisingan sekurang-kurangnya 3 (tiga) bulan sekali kepada Gubernur, Menteri, Instansi yang bertanggung jawab di bidang pengendalian dampak lingkungan dan Instansi Teknis yang membidangi kegiatan yang bersangkutan serta instansi lain yang dipandang perlu.
- (2) Kewajiban sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dicantumkan dalam izin yang relevan untuk mengendalikan tingkat kebisingan dari setiap usaha atau kegiatan yang bersangkutan.

Di Sumatera Barat terdapat Bandar Udara Internasional Minangkabau (BIM) dengan kode IATA : PDG , kode ICAO : WIEE, merupakan bandara bertaraf internasional utama. Bandara ini terletak di Jl. Mr. Sultan M. Rasyid, Kelurahan Kataping, Kabupaten Padang Pariaman, Pemerintah Provinsi Sumatera Barat dengan jarak sekitar 24 km dari pusat Kota Padang. Bandar Udara Internasional Minangkabau mulai dibangun pada tahun 2001, dan dioperasikan secara penuh pada tanggal 22 Juli 2005 menggantikan Bandar Udara Tabing berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 40 Tahun 2005 Tentang Pengoperasian Bandar Udara Internasional Minangkabau. Dinamakan sesuai dengan nama suku bangsa yang mendiami Provinsi Sumatera Barat, yaitu Minangkabau, BIM merupakan bandara pertama dan satu-satunya di dunia yang menggunakan nama berdasarkan suku bangsa.⁴

Bandar Udara Internasional Minangkabau dikelola oleh PT. Angkasa Pura II , merupakan Badan Usaha Milik Negara yang bergerak di bidang pengelolaan dan pengusahaan bandar udara yang menitikberatkan

⁴Website resmi Minangkabau Airport, “*Tentang Kami- Minangkabau Airport*”, (<http://minangkabau-airport.co.id/id/general/about-us>) diakses pada 30 Oktober 2018 pukul 12.19 WIB.

pelayanan di wilayah Indonesia Barat.⁵ PT. Angkasa Pura sebagai badan usaha bandar udara berkomitmen untuk bertanggung jawab terhadap lingkungan, hal ini dituangkan dalam Peraturan Perusahaan Nomor 38 tentang *Master Plan Eco Airport* Angkasa Pura II yang dilaksanakan diseluruh bandar udara melalui program, baik di lingkungan internal maupun di lingkungan masyarakat.

Bandar udara saat ini menjadi pelabuhan moda transportasi udara yang cukup diminati masyarakat karena menawarkan kenyamanan dan efisiensi waktu, terlebih dengan munculnya maskapai penerbangan *Low-Cost Carrier*.⁶ Tercatat dalam Laporan Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Hidup PT Angkasa Pura II Bandara Internasional Minangkabau, jumlah pesawat yang datang Di Bandara Internasional Minangkabau pada Tahun 2017 mencapai 12.906 unit, dan pesawat yang berangkat mencapai 12.776 unit.⁷ Diketahui bahwa setiap tahunnya cenderung terjadi peningkatan unit pesawat yang datang dan berangkat di Bandara Internasional Minangkabau. Hal ini berbanding lurus dengan dampak negatif terhadap tenaga kerja, masyarakat dan lingkungan hidup karena adanya kebisingan yang ditimbulkan.

Pengukuran kebisingan di Bandara Internasional Minangkabau dilakukan oleh PT Sucofindo, dengan menggunakan 2 acuan baku mutu. Pertama, mengacu pada Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 48

⁵Website resmi Angkasa Pura II, <http://www.angkasapura2.co.id/>, diakses pada 13 November 2018 pukul 16.00 WIB.

⁶ Kebijakan maskapai penerbangan untuk memberikan tarif rendah namun dengan menghapus beberapa layanan penumpang yang biasa, disebut sebagai *low-cost carrier* (LCC).

⁷ Laporan Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Hidup PT Angkasa Pura II Bandara Internasional Minangkabau, 2017, hlm 9.

Tahun 1996 Tentang Baku Mutu Tingkat Kebisingan untuk fasilitas bandar udara yaitu, Baku Mutu Kebisingan < 70 dB. Kedua, Keputusan Menteri Tenaga Kerja Nomor 12 Tahun 2011 untuk baku mutu tingkat kebisingan di tempat kerja dengan paparan 8 jam/hari <85 dB.⁸ Berdasarkan hasil pra-penelitian penulis diketahui bahwa dalam hasil uji pemantauan intensitas kebisingan lingkungan tahun 2017 Di Bandara Internasional Minangkabau, pada lokasi *Apron area*⁹ saat kondisi pesawat *landing*, dengan jenis pesawat *Lion* diketahui kebisingan yang dihasilkan lebih dari 70 dB, yaitu mencapai 84 dB pada semester I dan 72 dB untuk semester II.¹⁰ Hal ini menunjukkan bahwa kebisingan di *Apron area* cukup tinggi dan melampaui ambang batas kebisingan. Jika dilihat dari pemantauan rata-rata yang diperoleh laporan hasil penelitian di BIM dalam periode waktu tertentu, maka dapat dilihat tingkat kebisingan akumulasi dapat terus meningkat.

Pengawasan penerbangan merupakan wewenang yang dikuasai oleh Negara, yang kemudian pembinaannya dilaksanakan oleh pemerintah sesuai dengan Pasal 10 Ayat (1) UU Penerbangan menyebutkan bahwa : “Penerbangan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.” Ayat (2) UU Penerbangan menyebutkan bahwa : “Pembinaan Penerbangan sebagaimana dimaksud Ayat (1) meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan.” Pembinaan penerbangan

⁸ Laporan Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Hidup PT Angkasa Pura II Bandara Internasional Minangkabau, Op.cit., hlm 32.

⁹ Apron Area adalah pelataran pesawat, merupakan bagaian dari bandara yang digunakan sebagai tempat parkir pesawat terbang, mengisi bahan bakar, menurunkan penumpang, dan mengisi muatan penumpang, Menurut Oxford Dictionary Apron area adalah daerah keras yang digunakan untuk pergerakan dan bongkar muat pesawat.

¹⁰ *Loc.cit.*

dilaksanakan oleh Menteri Perhubungan dan dapat didelegasikan kepada unit dibawah Menteri sesuai dengan ketentuan Pasal 11 (4) UU Penerbangan menyebutkan bahwa : “Ketentuan mengenai pendelegasian kepada unit dibawah Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dengan Peraturan Menteri.” Pasal 226 Ayat (2) UU Penerbangan menyebutkan bahwa : “Pembinaan kegiatan penerbangan sebagaimana Ayat (1) dibandar udara dilakukan oleh Otoritas Bandar Udara.”

Otoritas Bandar Udara ditetapkan oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri sesuai dengan Pasal 227 Ayat (1) UU Penerbangan. Otoritas Banda Udara memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan sebagaimana yang termuat dalam Peraturan Menteri Hub. Nomor 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara, didalam babnya mengatur mengenai Kedudukan, tugas, fungsi dan klasifikasi, susunan organisasi, kelompok jabatan fungsional, kelompok inspentur penerbangan, wilayah kerja, tata kerja, eselon dan lokasi telah memenuhi persyaratan bagi Otoritas Bandar udara. Pengertian Otoritas Bandar Udara dalam Pasal 1 Ayat (1) Permen Hub. No 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara menyebutkan bahwa : “Kantor Otoritas Bandar Udara merupakan Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Kementrian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktorat Jendral Perhubungan Udara.”

Otoritas Bandar Udara memiliki tugas dan tanggung jawab mengenai pelestarian lingkungan bandar udara dalam Pasal 228 huruf c UU Penerbangan menyebutkan bahwa : “Menjamin terpeliharanya pelestarian lingkungan bandar udara.” Sehubungan dengan hal itu, Otoritas Bandar Udara memiliki wewenang dalam Pasal 229 huruf c UU Penerbangan menyebutkan bahwa : “Mengatur, mengendalikan, dan mengawasi pelaksanaan ketentuan pelestarian lingkungan hidup”

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang Pengawasan Otoritas Bandar Udara terhadap kebisingan di lingkungan Bandara Internasional Minangkabau dan menuangkannya dalam bentuk tulisan ilmiah dengan judul **“Pengawasan Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Terhadap Ketaatan Baku Tingkat Kebisingan Oleh PT Angkasa Pura II Cabang Bandara Internasional Minangkabau”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pada latar belakang maka rumusan masalah diuraikan sebagai berikut :

1. Bagaimana pengawasan Otoritas Bandar Udara Wilayah VI terhadap ketaatan baku tingkat kebisingan oleh PT Angkasa Pura II di Bandara Internasional Minangkabau?
2. Bagaimana kendala dalam pengawasan Otoritas Bandar Udara Wilayah VI terhadap ketaatan baku tingkat kebisingan oleh PT Angkasa Pura II di Bandara Internasional Minangkabau?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut diatas maka tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui pengawasan Otoritas Bandar Udara Wilayah VI terhadap ketaatan baku tingkat kebisingan oleh PT. Angkasa Pura II Cabang Bandara Internasional Minangkabau.
2. Untuk mengetahui kendala dalam pengawasan Otoritas Bandar Udara Wilayah VI terhadap ketaatan baku tingkat kebisingan oleh PT. Angkasa Pura Cabang Bandara Internasional Minangkabau.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Manfaat Teoritis

Melatih kemampuan penulis untuk melakukan penelitian dan merumuskannya dalam bentuk tertulis serta menerapkan ilmu secara teoritis yang penulis terima selama kuliah dan menghubungkannya dengan data yang penulis peroleh dari lapangan. Bermanfaat bagi pengembangan ilmu hukum secara umum, dan ilmu hukum agraria dan sumber daya alam secara khusus.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi Peneliti

Hasil penelitian ini dapat memperluas pengetahuan peneliti dalam bidang Ilmu Hukum dan salah satu syarat untuk mendapatkan gelar sarjana hukum.

- b. Bagi pihak Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI sebagai masukan dan bahan untuk peningkatan efektifitas pengawasan baku tingkat kebisingan di Bandara Internasional Minangkabau.

E. Metode Penelitian

Untuk menjawab permasalahan yang akan diteliti, maka diperlukan suatu metode yang berfungsi sebagai pedoman dalam melaksanakan penulisan, yaitu :

1. Metode Pendekatan

Berdasarkan perumusan masalah dan tujuan penelitian, maka metode pendekatan yang digunakan adalah yuridis sosiologis (empiris) yakni penelitian terhadap masalah dengan melihat dan memperhatikan norma hukum yang berlaku dihubungkan dengan fakta-fakta yang ada dari permasalahan yang ditemui dalam penelitian.¹¹

2. Spesifikasi atau Sifat Penelitian

Spesifikasi penelitian ini bersifat deskriptif. Dikatakan deskriptif karena hasil penelitian ini diharapkan akan diperoleh gambaran atau lukisan faktual mengenai keadaan objek yang diteliti.¹²

3. Sumber Data

- a. Penelitian Kepustakaan

¹¹Bambang Sunggono, 2007, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, hlm. 72.

¹²Soerjono Soekanto, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta, Penerbit Universitas Indonesia UI Press, hlm. 10.

Penelitian kepustakaan, yaitu penelitian yang dilakukan dengan mencari literatur yang ada seperti yang ada pada buku-buku, karangan ilmiah, peraturan perundang-undangan dan peraturan lainnya yang terkait. Adapun data yang diperoleh dapat melalui:

1. Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas Padang.
 2. Perpustakaan Pusat Universitas Andalas Padang.
 3. Perpustakaan Daerah Provinsi Sumatera Barat.
 4. Beberapa literatur dan bahan kuliah yang penulis miliki.
- b. Penelitian Lapangan

Penelitian lapangan merupakan sumber data yang diperoleh melalui penelitian yang dilakukan di lapangan . Berdasarkan judul yang penulis angkat dilakukan Di PT. Angkasa Pura II Cabang Bandara Internasional Minangkabau (BIM), dan Kantor Otoritas Bandar Udara Minangkabau Wilayah VI.

F. Jenis Data

Data yang terkumpul merupakan data kuantitatif yaitu pengumpulan data dalam jumlah besar dan mudah dikualifikasikan ke dalam kategori-kategori.¹³ Data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari dua jenis yaitu sebagai berikut:

1) Data Primer

Yakni data yang diperoleh secara langsung dari objeknya.¹⁴Data primer diperoleh atau dikumpulkan dengan wawancara terhadap

¹³Amiruddin dan Zainal Askin, 2004, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, hlm. 49.

¹⁴J. Supranto, 2003, *Metode Penelitian Hukum dan Statistik*, Jakarta, PT Rineka Cipta, hlm. 2.

pihak-pihak yang terlibat, dalam hal ini yaitu unit penyelenggara bandar udara PT.Angkasa Pura II bagian *Airside Infrastructure & Accesibility*, *Kadin Safety and Risk* serta Inspektur Kantor Otoritas Bandar Udara wilayah VI.

2) Data Sekunder

Yakni data yang diperoleh melalui bahan kepustakaan. Pengumpulan data ini dengan studi atau penelitian kepustakaan (*library research*) yaitu dengan mempelajari peraturan-peraturan, buku-buku yang berkaitan dengan penelitian yang terdiri dari:

1) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang isinya bersifat mengikat, memiliki kekuatan hukum serta dikeluarkan atau dirumuskan oleh pemerintah dan pihak lainnya yang berwenang untuk itu. Secara sederhana, bahan hukum primer merupakan semua ketentuan yang ada berkaitan dengan pokok pembahasan, bentuk Undang-Undang dan peraturan-peraturan yang ada. Penelitian ini menggunakan bahan hukum primer sebagai berikut:

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- 2) Undang- Undang Nomor 30 Tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintahan
- 3) Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup
- 4) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

- 5) Undang-Undang Nomor 11 tahun 2010 Tentang Tataan
Kebandarudaraan Nasional
- 6) Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1999 Tentang
Pengendalian Pencemaran Udara
- 7) Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 Tentang
Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara
- 8) Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1999 Tentang Analisis
Mengenai Dampak Lingkungan Hidup
- 9) Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 14 Tahun 2010
Tentang Dokumen Lingkungan Hidup Bagi Usaha Dan/Atau
Kegiatan Yang Telah Memiliki Izin Usaha Dan/Atau Kegiatan
Tetapi Belum Memiliki Dokumen Lingkungan Hidup
- 10) Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No.
Per.08/Men/VII/2010 Tentang Alat Pelindung Diri
- 11) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2011 Tentang
Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara
- 12) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2015 Tentang
Peningkatan Fungsi Pengendalian Dan Pengawasan Oleh Kantor
Otoritas Bandar Udara
- 13) Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup No 48 Tahun 1996
Tentang Baku Tingkat Kebisingan
- 14) Keputusan Menteri Perhubungan No 11 Tahun 2010 Tentang
Tataan Kebandarudaraan

15) Intruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1983
Tentang Pedoman Pelaksanaan Pengawasan

2) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti rancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian, atau pendapat pakar hukum.¹⁵

3) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan yang memberi petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus (hukum), ensiklopedia.¹⁶

4. Teknik Pengumpulan Data

1) Wawancara

Wawancara dilakukan dengan cara tanya jawab secara langsung dimana semua pertanyaan disusun secara sistematis, jelas dan terarah, serta ditujukan kepada pihak yang berkaitan dengan objek penelitian.¹⁷ Dalam penelitian ini penulis menggunakan teknik wawancara semi terstruktur yaitu dalam penelitian terdapat beberapa pertanyaan akan penulis tanyakan kepada narasumber yang pertanyaan-pertanyaan tersebut terlebih dahulu penulis siapkan dalam bentuk point-point. Namun, tidak tertutup kemungkinan di lapangan nanti penulis akan menanyakan pertanyaan-pertanyaan baru setelah melakukan wawancara dengan

¹⁵ Amiruddin dan Zainal Asikin, *Op.cit.*, hlm. 25.

¹⁶ *Ibid.*, hlm. 32.

¹⁷ *Ibid.*, hlm. 69.

narasumber. Adapun yang menjadi inform penulis dalam wawancara ini adalah:

1. Ibuk Zul Mayuni Eka, Inspektur Bandar Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VI.
2. Bapak Endi Yuana, *Airside Infrastructure & Accesibility* PT. Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Internasional Minangkabau.
3. Bapak Nico Yuandri Onggo, Kadin *Safety & risk* PT. Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Internasional Minangkabau.

2) Analisis Data

Analisis dapat dirumuskan sebagai suatu proses penguraian secara sistematis dan konsisten terhadap gejala-gejala tertentu.¹⁸ Analisis data yang dipergunakan adalah pendekatan kualitatif terhadap data primer dan data sekunder. Deskriptif tersebut, meliputi isi dan struktur hukum positif, yaitu suatu kegiatan yang dilakukan oleh peneliti untuk menentukan isi atau makna aturan hukum yang dijadikan rujukan dalam menyelesaikan permasalahan hukum yang menjadi objek kajian.¹⁹

¹⁸Soerjono Soekanto, 1982, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Jakarta, Rajawali, hlm. 37.

¹⁹Zainuddin Ali, 2013, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Sinar Grafika, hlm. 107.