



BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA

No.1155, 2017

KEMENHUB. Prosedur Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil. Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830.

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR PM 74 TAHUN 2017

TENTANG

PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 830

(*CIVIL AVIATION SAFETY REGULATION PART 830*)

TENTANG PROSEDUR INVESTIGASI KECELAKAAN DAN

KEJADIAN SERIUS PESAWAT UDARA SIPIL

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 14 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 830*) tentang Pemberitahuan dan Pelaporan Kecelakaan, Kejadian atau Keterlambatan Kedatangan Pesawat Udara dan Prosedur Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil sudah tidak sesuai dengan yang diatur dalam ketentuan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional ICAO Annex 13 Edisi 11 pada bulan Juli 2016;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 830*) tentang Prosedur Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil.

- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 9, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4075);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 128, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4146);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Hidup Bandar Udara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 71, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5295);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 156, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5448);
6. Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 9);
7. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
8. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor T11/2/4-U tanggal 30 September 1960 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (CASR) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2014 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 69

- (*Civil Aviation Safety Regulation Part 69*) tentang Lisensi, Rating, Pelatihan dan Kecakapan Personel Navigasi Penerbangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 38)
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 127 Tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1288) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 90 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 127 Tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1069);
 11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1844) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 44 Tahun 2017 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 816);
 12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat KNKT (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 956);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 830 (*CIVIL AVIATION SAFETY REGULATION PART 830*) TENTANG PROSEDUR INVESTIGASI KECELAKAAN DAN KEJADIAN SERIUS PESAWAT UDARA SIPIL.

Pasal 1

- (1) Memberlakukan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 830*) tentang Prosedur Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil.
- (2) Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 830*) tentang Prosedur Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 2

Ketentuan lebih lanjut mengenai Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 830*) tentang Prosedur Investigasi Kecelakaan dan Kejadian serius Pesawat Udara Sipil, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 sesuai dengan kewenangannya diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara dan Peraturan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Pasal 3

Pemangku kepentingan yang tidak melaporkan terhadap terjadinya kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 4

Direktur Jenderal Perhubungan Udara dan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi melakukan koordinasi dan pengawasan sesuai dengan bidang tugas dan kewenangannya terhadap pelaksanaan Peraturan Menteri ini.

Pasal 5

Direktur Jenderal Perhubungan Udara dan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi dalam melakukan koordinasi dan pengawasan mendahulukan sosialisasi kepada

pemangku kepentingan guna mencegah terjadinya kecelakaan.

Pasal 6

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 14 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 (Civil Aviation Safety Regulation Part 830) tentang Pemberitahuan dan Pelaporan Kecelakaan, Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil Serta Prosedur Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 112), dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 7

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 21 Agustus 2017

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 21 Agustus 2017

DIREKTUR JENDERAL
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

WIDODO EKATJAHJANA

LAMPIRAN
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 74 TAHUN 2017
TENTANG
PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL
BAGIAN 830 (*CIVIL AVIATION SAFETY REGULATION
PART 830*) TENTANG PEMBERITAHUAN DAN
PELAPORAN KECELAKAAN, KEJADIAN SERIUS
PESAWAT UDARA SIPIL SERTA PROSEDUR
INVESTIGASI KECELAKAAN DAN KEJADIAN SERIUS
PESAWAT UDARA SIPIL

PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL
(PKPS)

BAGIAN 830

PROSEDUR INVESTIGASI KECELAKAAN DAN
KEJADIAN SERIUS PESAWAT UDARA SIPIL

REPUBLIK INDONESIA
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

DAFTAR ISI

| | |
|---|----|
| DAFTAR ISI | i |
| SUB BAGIAN 830.A. UMUM | 1 |
| 830.1 Ruang Lingkup..... | 1 |
| 830.2 Definisi..... | 1 |
| 830.3 Tujuan Investigasi | 4 |
| 830.4 Perlindungan Barang Bukti, Penguasaan dan Pemindahan Pesawat Udara..... | 4 |
| 830.5 Pelepasan Penguasaan..... | 5 |
| SUB BAGIAN 830.B. LAPORAN PERISTIWA | 6 |
| 830.6 Laporan Peristiwa Wajib (<i>Mandatory Occurrence Report</i>)..... | 6 |
| 830.7 Laporan Peristiwa Sukarela (<i>Voluntary Occurrence Report</i>)..... | 6 |
| 830.8 Format Laporan Peristiwa..... | 6 |
| 830.9 Penentuan Klasifikasi Peristiwa..... | 6 |
| 830.10 Notifikasi..... | 7 |
| SUB BAGIAN 830.C. KEWAJIBAN INTERNASIONAL | 8 |
| 830.11 Perwakilan Terakreditasi dan Penasihat..... | 8 |
| 830.12 <i>Expert</i> | 8 |
| 830.13 Distribusi Informasi..... | 8 |
| 830.14 Alat Perekam Penerbangan Investigasi Negara Lain | 9 |
| SUB BAGIAN 830.D. TATA CARA INVESTIGASI | 10 |
| 830.15 Tanggung Jawab dan Kewenangan KNKT..... | 10 |
| 830.16 <i>Investigator-in-Charge</i> (IIC)..... | 11 |
| 830.17 Wewenang Investigator..... | 11 |
| 830.18 Otopsi dan Pemeriksaan Kesehatan..... | 11 |
| 830.19 Para Pihak Dalam Investigasi..... | 11 |
| 830.20 Konsultasi..... | 12 |
| 830.21 Laporan Akhir..... | 12 |
| 830.22 Rekomendasi Keselamatan..... | 13 |
| 830.23 Membuka Kembali Investigasi..... | 13 |
| 830.24 Database dan Tindakan Pencegahan..... | 13 |
| | |
| APENDIKS A: <i>Mandatory Occurrence Report</i> | |
| APENDIKS B: Daftar Contoh Kejadian Serius | |
| APENDIKS C: Panduan Untuk Menentukan Kerusakan Pesawat Udara | |

SUB BAGIAN 830.A. UMUM

830.1 Ruang Lingkup

- a. Ketentuan yang berlaku dalam Peraturan Menteri ini berlaku untuk aktifitas yang berkaitan dengan kecelakaan dan kejadian serius terkait pesawat udara sipil yang terjadi di wilayah Republik Indonesia dan kepentingan Indonesia sebagaimana dijelaskan secara spesifik dalam pasal yang berkaitan.
- b. Ketentuan yang berlaku dalam Peraturan Menteri ini berlaku juga untuk pesawat udara Indonesia yang mengalami kecelakaan atau kejadian serius di negara lain dan apabila negara dimaksud tidak melakukan investigasi.
- c. Ketentuan yang berlaku dalam Peraturan Menteri ini mengacu pada Konvensi Chicago tentang Penerbangan Sipil Internasional dan Annex 13 beserta perubahannya tentang investigasi kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil.

830.2 Definisi

Yang dimaksud dengan:

1. **Kecelakaan** adalah peristiwa yang terkait pengoperasian pesawat udara, pada kasus pesawat udara berawak, terjadi pada waktu seseorang memasuki pesawat udara dengan tujuan untuk terbang sampai orang tersebut keluar dari pesawat udara, atau pada kasus pesawat udara tanpa awak terjadi pada waktu pesawat udara siap bergerak dengan tujuan untuk terbang sampai akhir penerbangan dan sistem propulsi utama dimatikan, dimana terjadi:
 - a. seseorang meninggal atau mengalami luka serius yang disebabkan oleh:
 - 1) berada di pesawat udara; atau
 - 2) terjadi kontak langsung dengan bagian pesawat udara termasuk bagian yang terlepas dari pesawat udara; atau
 - 3) paparan langsung dengan semburan jet.

- kecuali luka yang bersifat alami, ditimbulkan oleh diri sendiri atau ditimbulkan oleh orang lain, atau luka yang dialami oleh penumpang yang berada di luar area yang diperuntukkan bagi penumpang dan awak pesawat udara; atau
- b. pesawat udara mengalami kerusakan berat atau kegagalan struktur yang:
- 1) berakibat buruk pada kekuatan struktur, kemampuan atau karakteristik terbang dari pesawat udara, dan
 - 2) umumnya memerlukan perbaikan besar atau penggantian komponen terdampak,
- kecuali kegagalan atau kerusakan mesin, jika terbatas pada mesin tunggal, (termasuk cowlings atau aksesoris), pada baling-baling, ujung sayap, antena, probe, vane, ban, rem, roda, fairings, panel, pintu roda pendaratan, windshield, aircraft skin (seperti penyok atau lubang), atau untuk kerusakan kecil pada baling-baling utama, baling-baling ekor, roda pendarat, dan akibat terpaan es atau burung (termasuk lubang di radome);
- c. atau pesawat udara dinyatakan hilang atau tidak dapat dijangkau sama sekali.

Panduan untuk menentukan kerusakan pesawat udara dapat dilihat di Lampiran C bagian ini.

2. **Lembaga Investigasi Kecelakaan** adalah lembaga yang ditunjuk oleh suatu negara yang bertanggungjawab atas investigasi kecelakaan dan kejadian pesawat udara dalam konteks ICAO Annex 13.

3. **Wakil resmi yang ditunjuk oleh negara (*accredited representative*), untuk selanjutnya disebut Perwakilan** adalah seseorang yang ditunjuk oleh suatu negara berdasarkan kualifikasinya untuk berpartisipasi dalam investigasi yang dilakukan negara lain.
4. **Penasihat** adalah seseorang yang ditunjuk oleh lembaga investigasi atas dasar kualifikasinya, dengan tujuan untuk membantu perwakilan dalam sebuah investigasi.
5. **Pesawat Udara** adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.
6. **Pesawat Terbang** adalah pesawat udara lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri.
7. **Pesawat Udara Sipil** adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga.
8. **Angkutan Udara Niaga** adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran.
9. **Angkutan Udara Bukan Niaga** adalah angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara
10. **Pesawat Udara Indonesia** adalah pesawat udara yang mempunyai tanda pendaftaran Indonesia dan tanda kebangsaan Indonesia.

11. **Penyebab** adalah setiap tindakan, kelalaian, peristiwa dan/atau kondisi, yang menimbulkan kecelakaan atau kejadian serius, dimana identifikasi penyebab tidak menunjukkan adanya kesalahan atau tanggung jawab administratif, sipil atau kriminal.
12. **Faktor Pendukung** adalah setiap tindakan, kelalaian, peristiwa dan/atau kondisi, yang apabila dihilangkan, dihindari atau dikurangi, akan mengurangi kemungkinan kecelakaan atau kejadian terkait, atau mengurangi konsekuensi dari dampak kecelakaan atau kejadian, dimana identifikasi faktor pendukung tidak menunjukkan adanya kesalahan atau tanggung jawab administratif, sipil atau kriminal.
13. **Direktur Jenderal** adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
14. **Perekam penerbangan** adalah setiap alat perekam yang dipasang di pesawat udara dengan tujuan untuk melengkapi investigasi kecelakaan/kejadian.
15. **Kejadian/Incident** adalah peristiwa, selain dari kecelakaan, terkait dengan pengoperasian pesawat udara yang memengaruhi atau dapat memengaruhi keselamatan operasi.
16. **Investigasi** adalah kegiatan penelitian terhadap penyebab kecelakaan transportasi dengan cara pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data secara sistematis dan objektif agar tidak terjadi kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama.
17. **Investigator** adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi dan kompetensi tertentu untuk melaksanakan kegiatan investigasi kecelakaan transportasi.

18. **Investigator-In-Charge (IIC)** adalah seseorang yang ditunjuk berdasarkan kualifikasinya, bertanggungjawab kepada lembaga investigasi kecelakaan untuk melakukan, mengatur dan mengawasi sebuah investigasi.
19. **Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)** adalah lembaga investigasi kecelakaan yang bersifat independen dari otoritas penerbangan sipil dan lembaga lainnya di Indonesia yang dapat memengaruhi proses atau objektivitas investigasi.
20. **Operator** adalah orang, organisasi atau perusahaan yang berperan atau mendukung operasi pesawat udara.
21. **Laporan Awal** adalah media komunikasi yang digunakan untuk penyebarluasan data yang didapatkan dalam tahap awal investigasi.
22. **Regional Accident and Incident Investigation Organization (RAIO)** adalah Lembaga investigasi kecelakaan yang merupakan gabungan dari beberapa negara, yang bersepakat untuk melakukan investigasi sesuai ketentuan ICAO Annex 13 yang terjadi di wilayah negara anggotanya.
23. **Rekomendasi Keselamatan** adalah suatu usulan dari lembaga investigasi kecelakaan berdasarkan informasi yang diperoleh selama proses investigasi, dengan tujuan untuk mencegah kecelakaan atau kejadian dan tanpa bermaksud untuk menciptakan tuduhan atau pertanggungjawaban atas sebuah kecelakaan atau kejadian. Selain berasal dari proses investigasi kecelakaan dan kejadian, rekomendasi keselamatan juga dapat dihasilkan dari berbagai sumber lain termasuk studi keselamatan.

24. **Kejadian Serius** adalah kejadian yang melibatkan kondisi dimana terdapat kemungkinan besar terjadinya sebuah kecelakaan yang berkaitan dengan pengoperasian pesawat udara, terjadi pada waktu seseorang memasuki pesawat udara dengan tujuan untuk terbang sampai orang tersebut keluar dari pesawat udara, atau pada kasus pesawat udara tanpa awak terjadi pada waktu pesawat udara siap bergerak dengan tujuan untuk terbang sampai akhir penerbangan dan sistem propulsi utama dimatikan.
25. **Luka Serius** adalah luka yang diderita seseorang akibat kecelakaan dimana:
- a. membutuhkan perawatan rumah sakit lebih dari 48 jam, dalam kurun waktu tujuh hari sejak timbulnya luka; atau
 - b. menyebabkan patah tulang apapun (kecuali patah tulang ringan seperti jari tangan, jari kaki atau hidung); atau
 - c. terjadi luka luar yang menyebabkan pendarahan hebat, kerusakan urat, otot atau tendon; atau
 - d. terjadi luka pada organ dalam apapun; atau
 - e. terjadi luka bakar tingkat 2 atau 3, atau luka bakar apapun pada area lebih dari 5 persen permukaan tubuh; atau
 - f. terkena paparan zat menular atau radiasi berbahaya.
26. **Negara Perancang** adalah negara yang memiliki yurisdiksi terhadap lembaga yang bertanggung jawab pada rancang bangun tipe tersebut.
27. **Negara Pembuat** adalah negara yang memiliki yurisdiksi terhadap lembaga yang bertanggung jawab untuk perakitan akhir pesawat udara.

28. **Negara Tempat Kejadian** adalah negara yang wilayahnya menjadi tempat terjadinya kecelakaan atau kejadian serius.
29. **Negara Operator** adalah negara domisili kantor pusat usaha operator berada atau jika tidak ada tempat yang dimaksud, maka menggunakan tempat domisili operator.
30. **Negara Pendaftaran** adalah negara di mana pesawat udara didaftarkan.
31. **Pesawat Udara Tanpa Awak** adalah sebuah mesin terbang yang berfungsi dengan kendali jarak jauh oleh penerbang (pilot) atau mampu mengendalikan dirinya sendiri dengan menggunakan hukum aerodinamika.

830.3 Tujuan Investigasi

Tujuan investigasi kecelakaan atau kejadian serius adalah pencegahan kecelakaan dan kejadian serius. Maksud dari investigasi tersebut tidak untuk mencari kesalahan atau pertanggungjawaban

830.4 Perlindungan Barang Bukti, Penguasaan dan Pemindahan Pesawat Udara

- a. KNKT harus bertindak sepatutnya untuk melindungi barang bukti dan menguasai pesawat udara beserta isinya selama periode yang diperlukan untuk tujuan investigasi atau permintaan Negara Pendaftaran, Negara Operator, Negara Perancang dan Negara Pembuat sepanjang hal tersebut dapat dilakukan secara wajar dan sesuai dengan pertimbangan KNKT, selama hal tersebut tidak mengakibatkan penundaan pengoperasian kembali pesawat udara jika memungkinkan.

- b. Otoritas Bandar Udara, Operator Pesawat Udara dan/atau Operator Bandar Udara di tempat terjadinya kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara atau Aparat Keamanan jika terjadi kecelakaan atau kejadian serius di luar wilayah Bandar Udara, harus:
 - 1) Melindungi personel pesawat udara dan penumpang;
 - 2) Melindungi barang bukti untuk mencegah tindakan yang dapat mengubah posisi atau kerusakan pesawat udara, isinya, dan bukti lainnya.

- c. Perlindungan barang bukti harus mencakup preservasi dengan menggunakan media fotografi atau media lainnya pada bukti yang dapat dipindahkan, dihapuskan, hilang atau dihancurkan. Menyelamatkan barang-barang yang dikuasai (*custody*) harus mencakup perlindungan terhadap kerusakan tambahan, akses oleh orang-orang yang tidak berwenang, pencurian dan menghindari agar tidak menjadi lebih buruk.

- d. Sebelum KNKT atau pihak yang diberikan kewenangan oleh KNKT mengambil alih penguasaan atas puing-puing pesawat udara atau kargo, barang-barang tersebut tidak boleh diubah atau dipindahkan kecuali:
 - 1) untuk membebaskan orang, hewan, surat dan barang berharga;
 - 2) untuk mencegah kerusakan akibat kebakaran atau sebab lainnya; atau
 - 3) untuk menghilangkan bahaya atau hambatan terhadap navigasi udara, transportasi lainnya atau masyarakat.

- e. Jika pesawat udara beserta bagian-bagiannya atau barang-barang lainnya yang tertinggal sebagai akibat dari kecelakaan atau kejadian serius akan dipindahkan, maka harus dibuat sketsa, catatan deskriptif dan foto dari puing-puing, dan tanda-tanda tabrakan yang signifikan apabila memungkinkan dalam posisi dan kondisi asli.

830.5 Pelepasan Penguasaan

KNKT harus segera melepaskan penguasaan atas pesawat udara, isinya atau bagiannya sebagaimana disebut dalam 830.4 a, setelah tidak lagi diperlukan dalam investigasi, kepada orang atau petugas yang ditunjuk oleh Operator Pesawat Udara, Negara Pendaftaran atau Negara Operator. Untuk tujuan ini, KNKT harus memfasilitasi akses pada pesawat udara beserta isinya atau bagiannya, akan tetapi jika pesawat udara beserta isinya, atau bagiannya berada di suatu wilayah di Indonesia dimana KNKT tidak memungkinkan untuk dapat memberikan akses, maka pesawat udara beserta isinya atau bagiannya harus dipindahkan ke tempat dimana akses dapat diberikan.

SUBPART 830.B. LAPORAN PERISTIWA**830.6 Laporan Peristiwa Wajib (*Mandatory Occurrence Report*)**

- a. Operator Indonesia atau operator asing wajib segera melaporkan kepada KNKT atas kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara yang terjadi di wilayah Indonesia, dengan cara yang paling sesuai dan paling cepat yang tersedia.
- b. Operator yang terlibat dalam kecelakaan atau kejadian serius harus menyerahkan laporan peristiwa tertulis kepada KNKT dalam waktu 24 jam setelah terjadinya kecelakaan atau kejadian serius.

830.7 Laporan Peristiwa Sukarela (*Voluntary Occurrence Report*)

- a. Setiap orang yang mengetahui adanya kecelakaan atau kejadian dapat melaporkan peristiwa tersebut secara sukarela ke Direktur Jenderal atau KNKT atau kantor otoritas transportasi terdekat atau kantor pejabat pemerintah dengan cara yang paling sesuai dan paling cepat yang tersedia.
- b. Setiap pejabat pemerintah yang menerima laporan peristiwa sebagaimana dimaksud dalam huruf a, sesegera mungkin dengan cara yang praktis harus meneruskannya ke Direktur Jenderal dan/atau KNKT.
- c. Setiap pelapor peristiwa sukarela sebagaimana dimaksud pada huruf a dan b di atas, harus bebas dari pengenaan sanksi atau hukuman (non-punitive) dan menjamin perlindungan terhadap kerahasiaan pelapor.

830.8 Format Laporan Peristiwa

- a. Laporan awal suatu peristiwa yang wajib (*Mandatory Occurrence Report*) dan laporan peristiwa sukarela (*Voluntary Occurrence Report*) harus memuat informasi yang tersedia terkait dengan kejadian tersebut.
- b. Laporan peristiwa wajib (*Mandatory Occurrence Report*) yang tertulis harus dalam bahasa yang mudah dipahami dan memuat sebanyak mungkin informasi yang tersedia, akan tetapi pengirimannya sebagaimana diatur pada sub bagian 830.6.
- c. Bentuk laporan tertulis peristiwa wajib (*Mandatory Occurrence Report*) tercantum pada Apendiks A dalam peraturan ini.

830.9 Penentuan Klasifikasi Peristiwa

- a. KNKT wajib mengkaji laporan peristiwa untuk menentukan klasifikasi kecelakaan, kejadian atau kejadian serius.
- b. Apabila hasil kajian atas laporan peristiwa tersebut masuk dalam klasifikasi kejadian maka wajib dilaporkan Direktur Jenderal.

830.10 Notifikasi

- a. KNKT harus meneruskan notifikasi kecelakaan atau kejadian serius yang terjadi di wilayah Indonesia dengan segera kepada:
 - 1) Negara Pendaftaran;
 - 2) Negara Operator;
 - 3) Negara Perancang;
 - 4) Negara Pembuat; dan
 - 5) ICAO, ketika pesawat udara yang terlibat memiliki beban maksimal pada saat lepas landas lebih besar dari 2.250 kg atau merupakan pesawat terbang bertenaga *turbojet*.

- b. Jika kejadian serius di luar wilayah Republik Indonesia yang melibatkan pesawat udara yang terdaftar di Indonesia atau dioperasikan oleh operator Indonesia namun Negara tempat terjadinya peristiwa tidak mengetahui kejadian tersebut, maka KNKT akan meneruskan notifikasi tentang kejadian tersebut kepada Negara Tempat Peristiwa, Negara Perancang dan Negara Pembuat.
- c. Setelah menerima notifikasi kecelakaan atau kejadian serius yang melibatkan Indonesia sebagai Negara Pendaftaran, Negara Perancang, Negara Pembuat dan/atau Negara Operator, KNKT harus sesegera mungkin:
- d. Menyediakan informasi relevan yang tersedia kepada Negara yang melakukan investigasi mengenai pesawat udara dan awak pesawat yang terlibat serta rincian barang berbahaya di dalam pesawat.
- e. Memberitahukan kepada Negara yang melakukan investigasi terkait penunjukan perwakilan beserta nama dan rincian kontakannya, serta tanggal kedatangan yang diperkirakan jika perwakilan akan melakukan perjalanan ke Negara tempat terjadinya peristiwa atau Negara yang melakukan investigasi.
- f. Sesuai dengan sub bagian 830.10 c, operator pesawat udara Indonesia, lembaga yang bertanggung jawab untuk rancang bangun tipe atau perakitan akhir harus sesegera mungkin, memberikan kepada KNKT informasi relevan mengenai pesawat udara dan awak pesawat udara yang terlibat dalam kecelakaan atau kejadian serius serta rincian barang berbahaya di dalam pesawat udara.

SUB BAGIAN 830.C. KEWAJIBAN INTERNASIONAL

830.11 Perwakilan dan Penasihat

- a. Dalam hal Indonesia sebagai Negara Pendaftaran, Negara Perancang, Negara Pembuat dan/atau Negara Operator mengalami kecelakaan atau kejadian serius di luar wilayah Republik Indonesia, KNKT dapat menunjuk perwakilan untuk ikut serta dalam investigasi yang dilakukan oleh Negara lain.
- b. Apabila seseorang atau lembaga di Indonesia diminta oleh Negara pelaksana investigasi untuk memberikan informasi, fasilitas atau ahli, KNKT berhak menunjuk perwakilan untuk berpartisipasi dalam investigasi.
- c. KNKT dapat menunjuk satu penasihat atau lebih, yang diajukan oleh operator atau dapat meminta tenaga ahli dari sumber manapun dan menunjuk tenaga ahli tersebut sebagai penasihat untuk membantu perwakilan.
- d. Penasihat harus:
 - 1) memberikan informasi relevan yang tersedia kepada Negara yang melakukan investigasi melalui perwakilan; dan
 - 2) tidak menyebarluaskan informasi tentang kemajuan dan temuan investigasi tanpa persetujuan dari Negara yang melakukan investigasi.

830.12 *Expert*

- a. KNKT dapat menunjuk *expert* dalam sebuah investigasi kecelakaan yang dilakukan oleh Negara lain ketika terdapat warga negara Indonesia yang menjadi korban jiwa atau mengalami luka serius.
- b. *Expert* sebagaimana dimaksud dalam huruf a, adalah wakil negara dalam hal membantu penyelesaian kepentingan korban dan/atau keluarganya.

830.13 Distribusi Informasi

- a. Setelah diminta oleh Negara yang melakukan investigasi atas pesawat yang terdaftar di Indonesia atau dioperasikan oleh operator Indonesia, KNKT harus memberikan informasi tentang lembaga yang kegiatannya dapat berpengaruh terhadap operasi pesawat udara secara langsung atau tidak langsung.
- b. Setiap penyedia fasilitas atau layanan di Indonesia yang sebelumnya pernah digunakan atau yang biasanya akan digunakan pesawat udara sebelum kecelakaan atau kejadian, jika tersedia harus memberikan informasi yang berkaitan dengan investigasi kepada Negara yang melakukan investigasi melalui KNKT.
- c. Setiap personel yang berpartisipasi dalam investigasi yang dilakukan oleh Negara lain tidak boleh menyebarluaskan, menerbitkan atau memberikan akses ke draft laporan atau bagiannya, serta dokumen yang diperoleh selama investigasi atas kecelakaan atau kejadian, tanpa persetujuan dari Negara yang melakukan investigasi, kecuali jika laporan atau dokumen tersebut telah diterbitkan atau dirilis oleh Negara yang melakukan investigasi tersebut.

830.14 Alat Perekam Penerbangan Investigasi Negara Lain

Apabila pesawat terbang yang mengalami kecelakaan atau kejadian serius mendarat di Indonesia dimana Indonesia bukan merupakan negara tempat terjadinya peristiwa, Negara Pendaftaran, atau Negara Operator, KNKT harus memberikan isi rekaman dari alat perekam penerbangan dan, jika perlu alat perekam penerbangan atas permintaan dari Negara yang melakukan investigasi.

BAGIAN 830.D. TATA CARA INVESTIGASI**830.15 Tanggung Jawab dan Kewenangan KNKT**

- a. KNKT adalah lembaga di Indonesia yang bertanggung jawab atas pemenuhan terhadap Konvensi Chicago tentang Penerbangan Sipil Internasional dan Annex 13.
- b. KNKT bertanggung jawab untuk memulai suatu investigasi terhadap kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara yang terjadi di wilayah Indonesia. KNKT dapat mendelegasikan semua atau sebagian investigasinya kepada Negara lain atau *Regional Accident and Incident Investigation Organization* (RAIO) dengan kesepakatan dan pengaturan bersama. KNKT harus menggunakan segala upaya untuk memfasilitasi investigasi.
- c. KNKT dapat melaksanakan investigasi yang diserahkan oleh Negara lain secara keseluruhan atau sebagian.
- d. Dalam hal investigasi sistem pesawat udara tanpa awak, dilakukan hanya pada pesawat udara tanpa awak yang memiliki izin desain dan/atau operasional.
- e. Apabila lokasi kecelakaan atau kejadian serius yang melibatkan pesawat udara terdaftar di Indonesia tidak dapat dipastikan berada di wilayah Negara manapun, KNKT harus memulai dan melakukan investigasi, KNKT dapat mendelegasikan semua kewenangan investigasi atau sebagian ke negara lain dengan kesepakatan dan pengaturan bersama.
- f. Apabila kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara yang terdaftar di Indonesia terjadi di wilayah Negara yang bukan merupakan Negara anggota ICAO yang tidak bermaksud untuk melakukan Investigasi sesuai dengan ICAO Annex 13, KNKT dapat memulai dan melakukan investigasi dengan bekerja sama dengan Negara Tempat Kejadian, dengan informasi yang tersedia.

- g. Investigasi KNKT meliputi:
 - 1) pengumpulan, pencatatan dan analisis segala informasi yang relevan mengenai kecelakaan atau kejadian serius;
 - 2) perlindungan catatan investigasi kecelakaan dan kejadian serius;
 - 3) penerbitan rekomendasi keselamatan, apabila diperlukan;
 - 4) penentuan penyebab dan/atau faktor pendukung, apabila memungkinkan; dan
 - 5) penyelesaian laporan akhir.

- h. Apabila memungkinkan, meninjau tempat kejadian kecelakaan, memeriksa puing-puing dan mendapat pernyataan dari saksi.

- i. Cakupan investigasi dan tata cara yang harus diikuti dalam melakukan investigasi ditentukan oleh KNKT, tergantung pada pembelajaran yang dapat diambil dari investigasi untuk meningkatkan keselamatan.

- j. Dalam melakukan investigasi, KNKT wajib diberikan akses tak terbatas ke semua barang bukti tanpa penundaan oleh operator dan/atau lembaga terkait.

- k. Dalam setiap tahap proses investigasi, apabila diketahui ada tindakan yang melanggar hukum, KNKT harus segera memberitahu Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS).

830.16 Investigator-in-Charge (IIC)

- a. KNKT harus menunjuk seorang *Investigator-in-charge* (IIC) untuk setiap investigasi.
- b. IIC memiliki akses yang tidak terbatas ke puing-puing dan semua materi yang relevan untuk investigasi, termasuk rekaman penerbangan dan catatan pelayanan lalu lintas penerbangan (*Air Traffic Services/ATS*), dan memiliki kontrol yang tidak terbatas untuk memastikan bahwa pemeriksaan terperinci dapat dilakukan tanpa penundaan oleh petugas yang berwenang yang berpartisipasi dalam investigasi.
- c. IIC atau delegasinya bertanggung jawab atas keselamatan orang yang mendapat akses ke lokasi dan/atau puing kecelakaan atau kejadian serius.

830.17 Wewenang Investigator

Investigator dalam melakukan investigasi, berwenang untuk:

- a. memasuki sarana dan prasarana transportasi atau memasuki lokasi dimana puing dari kecelakaan atau kejadian serius terletak dalam melaksanakan kegiatan investigasi.
- b. mewawancarai saksi, orang yang terkait atau yang dianggap memiliki informasi mengenai kecelakaan atau kejadian serius.
- c. menguasai, mempergunakan, memindahkan, memeriksa atau menguji setiap puing, dokumen, komponen, bagian atau peralatan yang terkait dengan kecelakaan atau kejadian serius selama waktu yang diperlukan untuk keperluan investigasi.

830.18 Otopsi dan Pemeriksaan Kesehatan

- a. Dalam melakukan investigasi atas kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa, KNKT harus mengkoordinasikan pemeriksaan otopsi dengan segera dan lengkap terhadap penerbang yang menjadi korban jiwa, serta pada situasi tertentu, penumpang dan awak kabin yang menjadi korban jiwa, pemeriksaan otopsi dilakukan oleh ahli patologi yang berpengalaman dalam investigasi kecelakaan.
- b. KNKT berhak mendapatkan salinan laporan otopsi korban kecelakaan.
- c. Apabila diperlukan, dalam melakukan investigasi, KNKT dapat mengkoordinasikan pemeriksaan kesehatan penerbang, penumpang dan personil penerbangan yang terlibat.

830.19 Para Pihak Dalam Investigasi

- a. Tidak ada pihak manapun dalam investigasi yang diperbolehkan untuk bertindak mewakili KNKT jika pihak tersebut juga mewakili urusan klaim dan asuransi, atau menduduki posisi terkait hukum.
- b. Personel yang diberi wewenang oleh IIC untuk berpartisipasi dalam suatu investigasi boleh mendapat akses terhadap lokasi kecelakaan, atau kejadian serius, puing pesawat, catatan, surat, atau kargo yang berada dalam penguasaan KNKT.
- c. Pihak-pihak yang terlibat dalam investigasi KNKT tidak diperbolehkan mengedarkan, mempublikasikan atau memberikan akses rancangan laporan maupun bagiannya, serta dokumen yang diperoleh selama investigasi kecelakaan atau kejadian, tanpa persetujuan tertulis dari KNKT, kecuali jika laporan atau dokumen tersebut telah dipublikasikan atau dirilis oleh KNKT.

830.20 Konsultasi

- a. KNKT sesegera mungkin harus mengirimkan salinan rancangan Laporan Akhir, guna mendapatkan tanggapan signifikan dan substantial dari:
 - 1) Negara yang memulai investigasi;
 - 2) Negara Pendaftaran;
 - 3) Negara Operator;
 - 4) Negara Perancang;
 - 5) Negara Pembuat;
 - 6) Negara yang terlibat dalam investigasi; dan
 - 7) Operator dan lembaga yang terlibat.

- b. Jika KNKT menerima tanggapan dalam waktu enam puluh hari kalender sejak tanggal pengiriman, maka diharuskan mengubah rancangan Laporan Akhir dengan memasukkan substansi tanggapan yang diterima atau, jika diinginkan oleh Negara, operator atau lembaga pemberi tanggapan, maka tanggapan tersebut dapat dilampirkan ke Laporan Akhir.

- c. Jika KNKT tidak menerima tanggapan dalam waktu enam puluh hari kalender setelah tanggal pengiriman pertama, maka KNKT tetap dapat mengeluarkan Laporan Akhir, kecuali apabila terdapat perpanjangan periode waktu yang disetujui oleh pihak-pihak yang terkait.

830.21 Laporan Akhir

- a. KNKT wajib mengirimkan salinan Laporan Akhir kepada:
 - 1) Negara yang memulai investigasi;
 - 2) Negara Pendaftaran;
 - 3) Negara Operator;
 - 4) Negara Perancang;
 - 5) Negara Pembuat;
 - 6) Negara yang terlibat dalam investigasi;
 - 7) Negara yang warga negaranya menjadi korban jiwa atau mengalami luka serius;

- 8) Negara yang memberikan informasi relevan, fasilitas yang berguna atau expert;
 - 9) ICAO, apabila melibatkan pesawat udara yang beban maksimal pada saat lepas landas lebih dari 5.700 kg; dan
 - 10) Operator dan lembaga yang terlibat.
- b. Untuk pencegahan kecelakaan, selain penyampaian laporan akhir sebagaimana dimaksud dalam huruf a, KNKT harus mempublikasikan Laporan Akhir melalui internet sesegera mungkin, apabila memungkinkan dalam dua belas bulan.

830.22 Rekomendasi Keselamatan

- a. Pada setiap tahap investigasi kecelakaan atau kejadian serius, KNKT harus mengeluarkan rekomendasi keselamatan untuk melakukan tindakan pencegahan yang dianggap perlu dengan segera, guna meningkatkan keselamatan penerbangan kepada pihak berwenang yang bersangkutan, termasuk Negara lain dan ICAO apabila terkait dengan dokumen ICAO.
- b. Operator atau lembaga yang menerima rekomendasi keselamatan dari KNKT maupun dari Negara lain wajib memberitahukan KNKT, dalam waktu sembilan puluh hari kalender sejak tanggal pengiriman, mengenai tindakan pencegahan yang dilakukan atau sedang dipertimbangkan, atau alasan tidak ada tindakan yang akan dilakukan.
- c. Selain berasal dari proses investigasi kecelakaan dan kejadian serius, rekomendasi keselamatan dapat juga dihasilkan dari berbagai sumber lain termasuk kajian keselamatan.

830.23 Membuka Kembali Investigasi

Apabila setelah investigasi selesai, terdapat bukti yang baru dan signifikan, KNKT dapat membuka kembali investigasi dimaksud. Namun, apabila KNKT bukan merupakan lembaga yang memulai investigasi, tindakan yang harus dilakukan KNKT adalah mendapatkan persetujuan dari Negara yang memulai investigasi.

830.24 Database dan Tindakan Pencegahan

- a. Direktur Jenderal harus membuat dan memelihara database kecelakaan maupun kejadian untuk memfasilitasi analisis informasi yang efektif terhadap terjadinya atau potensi penurunan tingkat keselamatan dan untuk menentukan tindakan pencegahan yang diperlukan.
- b. KNKT harus memberikan informasi kecelakaan dan kejadian serius kepada Direktur Jenderal guna mendukung database sebagaimana dimaksud pada huruf a.

APENDIKS A: MANDATORY OCCURRENCE REPORT

Mandatory Occurrence Form 830.01



MINISTRY OF TRANSPORTATION THE REPUBLIC OF INDONESIA
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

| | | | | |
|--|---|--|--|--|
| 1. <i>Type of Occurrence</i> Jenis Peristiwa | <input type="checkbox"/> <i>Serious Incident</i> Insiden Serius | | <input type="checkbox"/> <i>Accident</i> Kecelakaan | |
| 2. <i>Aircraft Identification</i> Identitas Pesawat | <i>Manufacturer</i> Pabrikan | | : | |
| | <i>Model/Type</i> Model/Tipe | | : | |
| | <i>Registration</i> Registrasi | | : | |
| | <i>Serial Number</i> Nomer Seri | | : | |
| 3. <i>Aircraft Information</i> Informasi Pesawat Udara | <i>Aircraft Owner</i> Pemilik Pesawat Udara | | : | |
| | <i>Aircraft Operator</i> Operator Pesawat Udara | | : | |
| 4. <i>Crew and passengers Identification</i> Identitas Awak dan Penumpang | <i>Pilot-In-Command qualification</i> Kualifikasi Pilot – In - Command | | : (ATPL / CPL / PPL /Other) | |
| | <i>Flight Crew Nationality</i> Kebangsaan Awak Pesawat | | : | |
| | <i>Passengers nationality</i> Kebangsaan Penumpang | | : | |
| 5. <i>Occurrence Time</i> Waktu Kejadian | | <i>Local Time</i> <i>Waktu Setempat</i> | UTC | |
| | <i>Date</i> Tanggal | : | | : |
| | <i>Time</i> Jam | : WIB / WITA / WIT | | : |
| 6. <i>Flight Plan</i> Rencana Penerbangan | <i>Last Point of Departure</i> Tempat Keberangkatan | | : | |
| | <i>Point of Intended Landing</i> Tempat Tujuan Pendaratan | | : | |
| 7. <i>Type of Flight Operation</i> Tipe Penerbangan | <input type="checkbox"/> <i>Commercial Aviation</i> Penerbangan Komersil | <input type="checkbox"/> <i>Scheduled</i> Berjadwal | <input type="checkbox"/> <i>Passenger</i> Berpenumpang | |
| | <input type="checkbox"/> <i>General Aviation</i> General Aviation | <input type="checkbox"/> <i>Non-Scheduled</i> Tidak Berjadwal | <input type="checkbox"/> <i>Cargo</i> Muatan Barang | |
| | <input type="checkbox"/> <i>Other / Lain-lain</i> | | <input type="checkbox"/> <i>Other / Lain-lain</i> | |
| 8. <i>Presence and description of dangerous goods on board</i> Keberadaan barang berbahaya di dalam pesawat udara | <input type="checkbox"/> <i>None</i> Tidak ada | <input type="checkbox"/> <i>Yes (please describe)</i> Ada (sebutkan) | | <input type="checkbox"/> <i>Unknown</i> Tidak diketahui |

| | | | | |
|---|---|------------------------------|---|------------------------------------|
| <p>9. <i>Damage of the aircraft so far as is known</i> Kerusakan Pesawat udara yang diketahui</p> | <input type="checkbox"/> <i>Destroyed</i> Hancur <input type="checkbox"/> <i>Substansial</i> Rusak Berat <input type="checkbox"/> <i>Minor</i> Rusak Ringan <input type="checkbox"/> <i>None</i> Tidak Rusak | | | |
| <p>10. <i>Site of Occurrence</i> Tempat Kejadian</p> | <i>Latitude</i>°','' N/S Lintang°','' U/S | | <i>Longitude</i>°','' W/E Bujur°','' B/T | |
| | <i>Physical characteristics and reference to some easily defined geographical point (near river, mountain etc)</i> Karakteristik lokasi dan titik acuan terhadap lokasi geografis yang mudah dikenali (dekat sungai, gunung dsb) | | | |
| | <i>Indication of access difficulties or special requirement to reach the site :</i> Tingkat kesulitan menuju lokasi atau peralatan khusus yang diperlukan: | | | |
| <p>11. <i>Number of Crew and Passenger</i> Jumlah Awak dan Penumpang</p> | <i>Person on board are</i> <i>pilot(s)</i> , <i>attendant(s)</i> and <i>passenger(s)</i> Jumlah orang..... penerbang,awak kabin danpenumpang | | | |
| | <i>Fatal</i> Meninggal | <i>crew</i> awak | <i>passenger</i> penumpang | <i>other</i> lain-lain |
| | <i>Serious Injury</i> Cedera Serius | <i>crew</i> awak | <i>passenger</i> penumpang | <i>other</i> lain-lain |
| | <i>Minor Injury</i> Cedera Ringan | <i>crew</i> awak | <i>passenger</i> penumpang | <i>other</i> lain-lain |
| <p>12. <i>Description of occurrence</i> Uraian Kejadian</p> | | | | |

Reported by
Dilaporkan oleh

Place
Tempat :

Date
Tanggal :

Name
Nama :

Position
Jabatan :

Sign
Tanda Tangan :

Please report to:
Laporkan kepada:

Komite Nasional Keselamatan Transportasi
Gedung Perhubungan Lt. 3
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta 10110 Indonesia
Telp. : (62-21) 3517606
Mobile : (62) 81212655155
Fax. : (62-21) 3517606
Email : knkt@dephub.go.id
aviation.knkt@dephub.go.id

APENDIKS B: DAFTAR CONTOH KEJADIAN SERIUS

1. Hampir terjadinya tabrakan di udara yang memerlukan tindakan menghindar atau tindakan menghindar dari situasi yang membahayakan atau ketika tindakan menghindar selayaknya dilakukan.
2. Tabrakan yang tidak termasuk klasifikasi sebagai kecelakaan.
3. Hampir terjadinya *Controlled Flight Into Terrain* (CFIT) yaitu pesawat yang laik terbang dan dalam kendali pilot menabrak permukaan bumi, antara lain gunung, permukaan laut dan bangunan.
4. Pembatalan tinggal landas di landas pacu yang ditutup atau sedang digunakan, di *taxiway* (kecuali untuk operasi helikopter) atau landas pacu yang tidak diperuntukkan untuk tinggal landas.
5. Tinggal landas dari landas pacu yang ditutup atau sedang digunakan, dari *taxiway* (kecuali untuk operasi helikopter) atau landas pacu yang tidak diperuntukkan untuk tinggal landas.
6. Pendaratan atau percobaan pendaratan pada landas pacu yang ditutup atau yang sedang digunakan, di *taxiway* (kecuali untuk operasi helikopter) atau landas pacu yang tidak diperuntukkan untuk pendaratan.
7. Kegagalan mencapai kemampuan yang diinginkan pada saat tinggal landas atau permulaan pendakian (*initial climb*);
8. Adanya api dan/atau asap di dalam ruang kemudi (*cockpit*), ruang penumpang, ruang kargo atau adanya api di mesin, meskipun api dapat dipadamkan dengan alat pemadam.
9. Suatu keadaan diperlukan penggunaan oksigen secara darurat oleh awak pesawat.
10. Kerusakan pada struktur pesawat udara atau terpisahnya mesin pesawat udara termasuk bagian dari *turbine engine* yang terlepas, yang tidak dikategorikan sebagai kecelakaan.

11. Rangkaian kegagalan beberapa fungsi pada satu sistem pesawat atau lebih yang secara serius mempengaruhi operasi pesawat.
12. Ketidakmampuan penerbang yang dipersyaratkan untuk melaksanakan tugas pada saat terbang dikarenakan cedera atau sakit.
13. Jumlah atau pendistribusian bahan bakar yang membutuhkan pernyataan keadaan darurat oleh penerbang, misalnya bahan bakar tidak mencukupi, kehabisan bahan bakar, bahan bakar tidak sampai ke mesin, atau ketidakmampuan menggunakan seluruh bahan bakar yang tersedia di pesawat udara.
14. Kejadian dimana terdapat pesawat, orang dan/atau kendaraan yang tidak diizinkan memasuki landas pacu (*runway incursion*) dengan klasifikasi *severity* A. Informasi mengenai klasifikasi *severity* sesuai dengan ICAO Document 9870: *Manual on the Prevention of Runway Incursions*.
15. Kejadian saat tinggal landas atau mendarat seperti mendarat sebelum landas pacu (*under-shoot*), terlewat (*overrunning*) atau keluar ke sisi landas pacu.
16. Kesulitan dalam mengendalikan pesawat udara yang disebabkan oleh kegagalan sistem, fenomena cuaca, pengoperasian di luar batasan (*flight envelope*) yang disahkan atau kejadian lain.
17. Kegagalan lebih dari satu sistem pada sebuah sistem redundansi yang diperlukan untuk panduan dan navigasi penerbangan.
18. Ketidaksengajaan atau karena pertimbangan keadaan darurat dengan sengaja melepaskan beban tergantung atau beban lainnya yang dibawa di luar pesawat udara.

APENDIKS C: PANDUAN UNTUK MENENTUKAN KERUSAKAN PESAWAT UDARA

1. Apabila mesin terlepas dari pesawat udara, kejadian ini dikategorikan sebagai kecelakaan meskipun kerusakan hanya terjadi pada mesin tersebut.
2. Terlepasnya penutup (*cowling*) mesin (*fan* atau *core*) atau komponen *reverser* yang tidak mengakibatkan kerusakan lebih lanjut tidak dikategorikan sebagai suatu kecelakaan.
3. Peristiwa kompresor atau *turbin blade* atau komponen bagian dalam mesin yang terlempar dari *engine tail pipe* tidak dikategorikan sebagai kecelakaan.
4. *Radome* yang rusak atau terlepas tidak dikategorikan sebagai kecelakaan kecuali hal tersebut terkait dengan kerusakan berat dalam struktur atau sistem lainnya.
5. Peristiwa terlepasnya *flap*, *slat* dan alat penambah daya angkat lainnya, wing let dan komponen lainnya dimana pesawat udara masih diizinkan untuk lepas landas sesuai dengan *Configuration Deviation List* (CDL) tidak dikategorikan sebagai kecelakaan.
6. Terlipat kembali landing *gear leg*, atau pendaratan tanpa *landing gear*, yang mengakibatkan abrasi pada permukaan pesawat udara, dimana pesawat udara dapat lepas landas setelah dilakukan perbaikan ringan, dan berikutnya dilakukan perbaikan yang lebih menyeluruh yang bersifat permanen, maka kejadian tersebut tidak dikategorikan sebagai kecelakaan.
7. Jika kerusakan struktur berakibat pesawat kehilangan tekanan udara dalam kabin atau tidak dapat diberi tekanan dikategorikan sebagai kecelakaan.
8. Pelepasan komponen untuk keperluan inspeksi setelah kejadian seperti pelepasan sebuah landing gear yang telah mengalami *low speed runway excursion* meskipun memerlukan pekerjaan yang cukup banyak, adalah tidak dikategorikan sebagai kecelakaan kecuali ditemukan kerusakan yang signifikan.

9. Peristiwa yang melibatkan evakuasi darurat tidak dikategorikan sebagai kecelakaan kecuali jika ada cedera serius atau pesawat udara mengalami kerusakan yang signifikan.

Catatan:

- Yang dimaksud dengan kerusakan pesawat udara yaitu berakibat berkurangnya kekuatan struktur, kemampuan karakteristik penerbangan, dimana pesawat udara dapat didaratkan dengan selamat, tetapi tidak dapat diterbangkan kembali tanpa perbaikan.
- Jika pesawat udara dapat diberangkatkan dengan selamat setelah perbaikan ringan dan selanjutnya diperlukan perbaikan lebih yang bersifat permanen maka kejadian tersebut tidak dikategorikan sebagai kecelakaan. Apabila pesawat udara dapat diberangkatkan sesuai dengan CDL dengan pelepasan, lepas atau tidak diaktifkannya komponen yang terdampak, perbaikan tersebut tidak dikategorikan sebagai suatu perbaikan besar (*major*) dan dengan demikian kejadian tidak dikategorikan sebagai kecelakaan.
- Biaya perbaikan atau perkiraan kerugian, seperti yang ditaksir oleh perusahaan asuransi, dapat menunjukkan tingkat kerusakan, tetapi tidak boleh digunakan sebagai satu-satunya petunjuk, karena tingkat kerusakan cukup untuk menentukan kejadian sebagai kecelakaan. Seperti halnya sebuah pesawat udara dianggap *hull loss* karena tidak ekonomis untuk diperbaiki, tanpa adanya kerusakan cukup untuk bisa dikategorikan sebagai kecelakaan.

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

BUDI KARYA SUMADI