



PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 2 TAHUN 2026
TENTANG
PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 19
TENTANG SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN PENYEDIA JASA
PENERBANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa untuk mendukung pelaksanaan program keselamatan penerbangan nasional dan menyesuaikan ketentuan *International Civil Aviation Organization Annex 19* mengenai *Safety Management*, perlu mengatur sistem manajemen keselamatan secara sistematis bagi penyedia jasa penerbangan;
- b. bahwa Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 19*) tentang Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) sudah tidak sesuai dengan perkembangan hukum, sehingga perlu diganti;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b serta untuk melaksanakan ketentuan Pasal 124 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan;
- Mengingat : 1. Pasal 17 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 61 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 225, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6994);
3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) sebagaimana telah

beberapa kali 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 Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6644);
5. Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 369);
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 115);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 19 TENTANG SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN PENYEDIA JASA PENERBANGAN.

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. Sistem Manajemen Keselamatan adalah pendekatan sistematis untuk mengelola keselamatan, termasuk struktur organisasi, akuntabilitas, tanggung jawab, kebijakan dan prosedur yang diperlukan.
2. Badan Usaha Angkutan Udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran.
3. Badan Usaha Bandar Udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan bandar udara untuk pelayanan umum.
4. Unit Penyelenggara Bandar Udara adalah lembaga pemerintah di bandar udara yang bertindak sebagai penyelenggara bandar udara yang memberikan jasa pelayanan kebandarudaraan untuk bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.
5. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang penerbangan.
6. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
7. Direktorat Jenderal adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Pasal 2

- (1) Setiap penyedia jasa penerbangan wajib membuat, melaksanakan, mengevaluasi, dan menyempurnakan secara berkelanjutan Sistem Manajemen Keselamatan dengan berpedoman pada program keselamatan penerbangan nasional.
- (2) Selain berpedoman pada program keselamatan penerbangan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1), juga mempertimbangkan implikasi kinerja manusia.
- (3) Penyedia jasa penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit:
 - a. Badan Usaha Angkutan Udara;
 - b. pemegang perizinan angkutan udara bukan niaga yang mengoperasikan pesawat terbang dengan berat tinggal landas lebih dari 5.700 kg (lima ribu tujuh ratus kilogram) atau pesawat terbang bermesin turbojet 1 (satu) atau lebih;
 - c. pemegang sertifikat pengoperasian pesawat udara tanpa awak;
 - d. penyelenggara *heliport* yang melayani kepentingan umum;
 - e. Badan Usaha Bandar Udara dan Unit Penyelenggara Bandar Udara;
 - f. penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan;
 - g. badan usaha pemeliharaan pesawat udara;
 - h. penyelenggara pendidikan dan pelatihan penerbangan; dan
 - i. badan usaha rancang bangun dan pabrik pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang, dan komponen pesawat udara.
- (4) Badan usaha pemeliharaan pesawat udara sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf g merupakan badan usaha pemeliharaan pesawat udara yang memberikan layanan kepada Badan Usaha Angkutan Udara dan/atau pemegang sertifikat pengoperasian pesawat udara tanpa awak.
- (5) Penyelenggara pendidikan dan pelatihan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf h merupakan penyelenggara pendidikan dan pelatihan penerbangan yang mengoperasikan pesawat udara dalam rangka pendidikan dan pelatihan penerbangan.
- (6) Sistem Manajemen Keselamatan penyedia jasa penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapat pengesahan dari Menteri.
- (7) Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (6) mendelegasikan pengesahan Sistem Manajemen Keselamatan kepada Direktur Jenderal.
- (8) Pengesahan Sistem Manajemen Keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (7) dituangkan dalam bentuk surat persetujuan.
- (9) Surat persetujuan sebagaimana dimaksud pada ayat (8) diberikan terhadap Manual Sistem Manajemen Keselamatan dan Rencana Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan.

Pasal 3

- (1) Sistem Manajemen Keselamatan penyedia jasa penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) paling sedikit memuat:
 - a. kebijakan dan sasaran keselamatan;
 - b. manajemen risiko keselamatan;
 - c. jaminan keselamatan; dan
 - d. promosi keselamatan.
- (2) Kebijakan dan sasaran keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kebijakan keselamatan, tujuan keselamatan dan sumber daya.

Pasal 4

Kebijakan keselamatan, tujuan keselamatan dan sumber daya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) paling sedikit memuat:

- a. komitmen pimpinan penyedia jasa penerbangan;
- b. tanggung jawab dan akuntabilitas keselamatan;
- c. penunjukan personel utama keselamatan;
- d. koordinasi penanggulangan gawat darurat; dan
- e. dokumentasi Sistem Manajemen Keselamatan.

Pasal 5

Manajemen risiko keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf b memuat:

- a. identifikasi bahaya; dan
- b. penilaian dan mitigasi risiko keselamatan.

Pasal 6

- (1) Jaminan keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf c memuat:
 - a. pengukuran dan pengawasan kinerja keselamatan, yang paling sedikit memuat:
 1. proses audit internal, penetapan indikator kinerja keselamatan dan/atau target kinerja keselamatan;
 2. pengukuran dan pengawasan pencapaian tujuan keselamatan; dan
 3. validasi efektivitas pengendalian risiko keselamatan.
 - b. perbaikan Sistem Manajemen Keselamatan secara berkelanjutan; dan
 - c. manajemen perubahan.
- (2) Penetapan target kinerja keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a angka 1 yang akan dicapai harus minimal sama atau lebih baik dari target kinerja keselamatan nasional.

Pasal 7

Promosi keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf d memuat:

- a. pelatihan dan pendidikan; dan
- b. komunikasi keselamatan.

Pasal 8

- (1) Penyedia jasa penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) wajib menetapkan sistem pelaporan keselamatan penerbangan sebagai bagian dari identifikasi bahaya pada implementasi Sistem Manajemen Keselamatan.
- (2) Sistem pelaporan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertujuan untuk memfasilitasi pengumpulan dan pemrosesan data keselamatan dan informasi keselamatan yang didapat dari laporan dan analisis kejadian serta sumber terkait lainnya pada penyedia jasa penerbangan.
- (3) Penyedia jasa penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib melindungi data keselamatan dan informasi keselamatan yang didapat dari laporan dan analisis kejadian serta sumber terkait lainnya yang dilaporkan melalui sistem pelaporan keselamatan penerbangan penyedia jasa penerbangan.

Pasal 9

- (1) Penyedia jasa penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3), maupun penyedia jasa penerbangan lainnya wajib melaporkan kecelakaan dan peristiwa yang dapat menimbulkan risiko signifikan terhadap keselamatan penerbangan melalui sistem pelaporan wajib.
- (2) Penyedia jasa penerbangan lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1), paling sedikit berupa:
 - a. pemegang perizinan angkutan udara bukan niaga yang mengoperasikan pesawat udara dengan berat tinggal landas kurang dari 5.700 kg (lima ribu tujuh ratus kilogram) dan bukan turbojet;
 - b. badan usaha pemeliharaan pesawat udara yang tidak secara langsung menyediakan layanan kepada Badan Usaha Angkutan Udara;
 - c. badan hukum Indonesia yang menyelenggarakan bandar udara khusus;
 - d. penyelenggara *heliport* yang melayani kepentingan sendiri; dan
 - e. penyelenggara *aerodrome* perairan.
- (3) Peristiwa yang dapat menimbulkan risiko signifikan terhadap keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Direktur Jenderal.
- (4) Dalam hal terjadi peristiwa selain kecelakaan dan peristiwa yang dapat menimbulkan risiko signifikan terhadap keselamatan penerbangan, penyedia jasa penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3), penyedia jasa penerbangan lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dan/atau personel operasional dapat melaporkan peristiwa tersebut melalui Sistem pelaporan sukarela.

Pasal 10

Sistem Manajemen Keselamatan dan sistem pelaporan keselamatan penerbangan sebagaimana tercantum dalam

Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 11

- (1) Direktur Jenderal melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan dan sistem pelaporan keselamatan penerbangan.
- (2) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 12

- (1) Penyedia jasa penerbangan dan/atau penyedia jasa penerbangan lainnya yang melanggar ketentuan kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, Pasal 8, dan Pasal 9 dikenai sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan tertulis;
 - b. pembekuan izin; dan/atau
 - c. pencabutan izin.
- (2) Tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai pengenaan sanksi terhadap pelanggaran ketentuan di bidang Penerbangan.

Pasal 13

Sistem Manajemen Keselamatan penyedia jasa penerbangan yang telah disahkan sebelum Peraturan Menteri ini berlaku wajib disesuaikan paling lambat 6 (enam) bulan terhitung sejak Peraturan Menteri ini diundangkan.

Pasal 14

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku:

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 19*) tentang Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 1098); dan
2. Peraturan Menteri Perhubungan 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 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 1155),
dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 15

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 26 Januari 2026

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

DUDY PURWAGANDHI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal

DIREKTUR JENDERAL
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
KEMENTERIAN HUKUM REPUBLIK INDONESIA,

DHAHANA PUTRA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2026 NOMOR



LAMPIRAN
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 2 TAHUN 2026
TENTANG
PERATURAN KESELAMATAN
PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 19
TENTANG SISTEM MANAJEMEN
KESELAMATAN PENYEDIA JASA
PENERBANGAN

SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN DAN SISTEM PELAPORAN
KESELAMATAN PENERBANGAN

DAFTAR ISI

SUBBAGIAN A	10
KETENTUAN UMUM	10
19.1 Referensi.....	10
19.3 Definisi	10
SUBBAGIAN B SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN.....	13
19.5 Ruang Lingkup dan Keberlakuan	13
19.7 Persyaratan Sistem Manajemen Keselamatan.....	13
19.9 Kerangka Sistem Manajemen Keselamatan	13
19.11 Kebijakan Keselamatan, Tujuan Keselamatan dan Sumber Daya : Komitmen Pimpinan Penyedia Jasa Penerbangan.....	14
19.13 Kebijakan Keselamatan, Tujuan Keselamatan dan Sumber Daya: tanggung jawab dan akuntabilitas keselamatan	14
19.15 Kebijakan Keselamatan, Tujuan Keselamatan dan Sumber Daya : penunjukan personel utama keselamatan	15
19.17 Kebijakan Keselamatan, Tujuan Keselamatan dan Sumber Daya: Koordinasi Penanggulangan Gawat Darurat	15
19.19 Kebijakan Keselamatan, Tujuan Keselamatan dan Sumber Daya: Dokumentasi Sistem Manajemen Keselamatan	15
19.21 Manajemen Risiko Keselamatan: Identifikasi Bahaya	19
19.23 Manajemen Risiko Keselamatan: Penilaian dan Mitigasi Risiko Keselamatan	19
19.25 Jaminan Keselamatan : Pengukuran dan Pengawasan Kinerja Keselamatan	19
19.27 Jaminan Keselamatan : Perbaikan Sistem Manajemen Keselamatan Secara Berkelanjutan.....	19
19.29 Jaminan Keselamatan : Manajemen Perubahan	19
19.31 Promosi Keselamatan: Pelatihan dan Pendidikan	20
19.33 Promosi Keselamatan : Komunikasi Keselamatan.....	20

19.35	Petunjuk Teknis dan Pedoman Teknis Operasional : Sistem Manajemen Keselamatan	20
SUBBAGIAN C		21
SISTEM PELAPORAN KESELAMATAN PENERBANGAN		21
19.37	Sistem Pelaporan Keselamatan pada Penyedia Jasa Penerbangan	21
19.39	Sistem Pelaporan Wajib.....	21
19.41	Sistem Pelaporan Sukarela	22
19.43	Investigasi dan Tindak Lanjut Keselamatan bagi Penyedia Jasa Penerbangan.....	22
19.45	Media Pemberitahuan dan Pelaporan	25
19.47	Investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi.....	25
19.49	Petunjuk Teknis dan Pedoman Teknis Operasional : Sistem Pelaporan Keselamatan	26
19.51	Perlindungan Data keselamatan dan informasi keselamatan yang didapat dari laporan dan analisis kejadian serta sumber terkait lainnya	26

SUBBAGIAN A KETENTUAN UMUM

19.1 Referensi

Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 19 ini mengatur pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan bagi Penyedia Jasa Penerbangan sebagaimana dipersyaratkan oleh Pasal 314 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, serta Pasal 124 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan.

19.3 Definisi

Dalam Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 19 ini yang dimaksud dengan:

1. Sistem Manajemen Keselamatan adalah pendekatan sistematis untuk mengelola keselamatan, termasuk struktur organisasi, akuntabilitas, tanggung jawab, kebijakan dan prosedur yang diperlukan.
2. Penanggung Jawab Utama Keselamatan adalah direktur utama atau pimpinan tertinggi yang bertanggung jawab atas kinerja Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan.
3. Personel Operasional adalah personel yang terlibat dalam aktivitas penerbangan yang memiliki posisi untuk melaporkan informasi keselamatan, yang termasuk atau tidak terbatas pada, Anggota Awak Penerbangan, pemandu lalu lintas penerbangan, pemandu komunikasi penerbangan, personel perawatan pesawat udara, personel badan usaha rancang bangun dan pabrik pesawat udara, Anggota Awak Kabin, personel penunjang operasi pesawat udara, dan personel bandar udara.
4. Bahaya adalah suatu kondisi atau objek yang berpotensi menyebabkan atau berkontribusi terhadap terjadinya kejadian atau kecelakaan pesawat udara.
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. Kejadian adalah suatu peristiwa, selain kecelakaan, yang berkaitan dengan pengoperasian Pesawat Udara yang mempengaruhi atau dapat mempengaruhi keselamatan pengoperasian.
7. Investigasi adalah suatu proses yang dilakukan untuk tujuan pencegahan kecelakaan yang mencakup pengumpulan dan analisis informasi, penarikan kesimpulan, termasuk penentuan penyebab dan/atau faktor pendukung dan, bila diperlukan, pembuatan rekomendasi keselamatan.
8. Manajemen Perubahan adalah suatu proses formal dalam mengelola perubahan dalam suatu organisasi secara sistematis, sehingga perubahan yang mungkin berdampak pada strategi identifikasi Bahaya dan Mitigasi Risiko telah diperhitungkan sebelum penerapan perubahan.
9. Penyedia Jasa Penerbangan adalah:
 - a. Badan Usaha Angkutan Udara;
 - b. Badan Usaha Bandar Udara dan Unit Penyelenggara Bandar Udara;
 - c. penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan;

- d. badan usaha pemeliharaan Pesawat Udara yang memberikan layanan kepada Badan Usaha Angkutan Udara dan/atau pemegang sertifikat pengoperasian pesawat udara tanpa awak;
 - e. penyelenggara pendidikan dan pelatihan penerbangan yang mengoperasikan Pesawat Udara dalam rangka pendidikan dan pelatihan;
 - f. badan usaha rancang bangun dan pabrik Pesawat Udara, mesin Pesawat Udara, baling-baling pesawat terbang, dan komponen Pesawat Udara;
 - g. pemegang perizinan angkutan udara bukan niaga yang mengoperasikan Pesawat Udara dengan berat tinggal landas lebih dari 5.700 kg (lima ribu tujuh ratus kilogram) atau pesawat terbang bermesin turbojet satu atau lebih;
 - h. pemegang sertifikat pengoperasian pesawat udara tanpa awak; dan
 - i. penyelenggara *heliport* yang melayani kepentingan umum.
10. Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya adalah:
- a. pemegang perizinan angkutan udara bukan niaga yang mengoperasikan Pesawat Udara dengan berat tinggal landas kurang dari 5.700 kg dan bukan turbojet;
 - b. badan usaha pemeliharaan Pesawat Udara yang tidak secara langsung menyediakan layanan kepada Badan Usaha Angkutan Udara;
 - c. badan hukum Indonesia yang menyelenggarakan bandar udara khusus;
 - d. penyelenggara *heliport* yang melayani kepentingan sendiri; dan
 - e. penyelenggara *aerodrome* perairan.
11. Mitigasi Risiko adalah proses yang menggabungkan pertahanan, pengendalian pencegahan, atau tindakan pemulihan untuk menurunkan tingkat keparahan dan/atau kemungkinan konsekuensi Bahaya yang diperkirakan.
12. Keselamatan adalah keadaan dimana risiko terkait aktivitas penerbangan, yang berhubungan atau mendukung pengoperasian Pesawat Udara secara langsung, telah dikurangi dan dikendalikan ke tingkat yang dapat diterima.
13. Data Keselamatan adalah seperangkat fakta atau nilai yang dikumpulkan untuk referensi, memproses atau menganalisis dan dapat digunakan untuk mempertahankan atau meningkatkan keselamatan.
14. Informasi Keselamatan adalah Data Keselamatan yang telah diproses, diorganisasi atau dianalisis dalam konteks tertentu untuk mendukung manajemen Keselamatan dan mengembangkan intelijensi Keselamatan.
15. Pengawasan Keselamatan adalah fungsi yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal untuk memastikan bahwa setiap personel dan organisasi yang melakukan aktivitas penerbangan mematuhi undang-undang dan peraturan terkait Keselamatan.
16. Kinerja Keselamatan adalah pencapaian Keselamatan penerbangan yang terukur di tingkat nasional atau Penyedia Jasa Penerbangan.
17. Indikator Kinerja Keselamatan adalah metrik yang digunakan untuk mengukur dan memantau Kinerja Keselamatan tingkat nasional atau Penyedia Jasa Penerbangan, termasuk perkembangan dalam pencapaian Tujuan Keselamatan.

18. Target Kinerja Keselamatan adalah target yang direncanakan atau ingin dicapai di tingkat nasional atau Penyedia Jasa Penerbangan sebagai Indikator Kinerja Keselamatan selama periode tertentu.
19. Tujuan Keselamatan (*Safety Objective*) yang selanjutnya disebut Tujuan Keselamatan adalah pernyataan mengenai hasil keselamatan yang diinginkan.
20. Risiko Keselamatan adalah kemungkinan dan tingkat keparahan yang dapat diperkirakan sebagai konsekuensi atau akibat dari munculnya potensi Bahaya.
21. Kinerja Manusia adalah kemampuan dan keterbatasan manusia yang berpengaruh terhadap keselamatan dan efisiensi dari operasi penerbangan.
22. Direktorat Jenderal adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
23. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

SUBBAGIAN B
SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN

- 19.5 Ruang Lingkup dan Keberlakuan
- a. Subbagian ini menguraikan persyaratan Sistem Manajemen Keselamatan bagi Penyedia Jasa Penerbangan.
 - b. Penyedia Jasa Penerbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a bertanggung jawab atas keselamatan layanan atau produk yang dikontrak ke atau dibeli dari organisasi lain.
- 19.7 Persyaratan Sistem Manajemen Keselamatan
- a. Penyedia Jasa Penerbangan harus menyusun dan mengelola Sistem Manajemen Keselamatan sesuai dengan kerangka Sistem Manajemen Keselamatan sebagaimana dimaksud pada butir 19.9, serta mempertimbangkan implikasi Kinerja Manusia.
 - b. Sistem Manajemen Keselamatan harus mencakup layanan dan produk yang diberikan oleh Penyedia Jasa Penerbangan, dan didukung dengan penjelasan deskripsi sistem termasuk mengidentifikasi pihak terkait lainnya.
 - c. Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan harus mendapat pengesahan dari Menteri.
 - d. Pengesahan Sistem Manajemen Keselamatan oleh Menteri sebagaimana dimaksud pada huruf c, didelegasikan kepada Direktur Jenderal.
 - e. Pengesahan Sistem Manajemen Keselamatan sebagaimana dimaksud pada huruf d dilakukan dalam bentuk penerbitan surat persetujuan untuk Manual Sistem Manajemen Keselamatan dan Rencana Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan.
- 19.9 Kerangka Sistem Manajemen Keselamatan
- Sistem Manajemen Keselamatan bagi Penyedia Jasa Penerbangan harus disusun dan dikelola sesuai dengan kerangka yang memuat komponen dan elemen sebagai berikut :
1. Kebijakan Keselamatan, Tujuan Keselamatan dan Sumber Daya (Komponen SMS 1)
 - 1.1 Komitmen pimpinan Penyedia Jasa Penerbangan;
 - 1.2 Tanggung jawab dan akuntabilitas keselamatan;
 - 1.3 penunjukan personel utama keselamatan;
 - 1.4 Koordinasi penanggulangan gawat darurat;
 - 1.5 Dokumentasi Sistem Manajemen Keselamatan.
 2. Manajemen Risiko Keselamatan (Komponen SMS 2)
 - 2.1 Identifikasi Bahaya
 - 2.2 Penilaian dan Mitigasi Risiko Keselamatan
 3. Jaminan Keselamatan (Komponen SMS 3)
 - 3.1 Pengukuran dan pengawasan Kinerja Keselamatan
 - 3.2 Perbaikan Sistem Manajemen Keselamatan secara berkelanjutan
 - 3.3 Manajemen Perubahan
 4. Promosi Keselamatan (Komponen SMS 4)
 - 4.1 Pelatihan dan pendidikan
 - 4.2 Komunikasi Keselamatan

19.11 Kebijakan Keselamatan, Tujuan Keselamatan dan Sumber Daya :
Komitmen Pimpinan Penyedia Jasa Penerbangan

- a. Penyedia Jasa Penerbangan harus menetapkan kebijakan Keselamatan yang:
 1. mencerminkan komitmen organisasi mengenai Keselamatan, termasuk promosi budaya keselamatan yang positif;
 2. menyertakan pernyataan yang jelas tentang penyediaan sumber daya yang diperlukan untuk mengimplementasikan kebijakan Keselamatan;
 3. menyertakan prosedur pelaporan Keselamatan;
 4. menunjukkan dengan jelas jenis perilaku mana yang tidak dapat diterima terkait aktivitas penerbangan dari Penyedia Jasa Penerbangan dan mencakup keadaan dimana tindakan disipliner tidak diterapkan;
 5. ditandatangani oleh Penanggung Jawab Utama Keselamatan dari organisasi;
 6. dikomunikasikan secara jelas di seluruh organisasi melalui media yang disetujui; dan
 7. ditinjau secara berkala untuk memastikan kebijakan Keselamatan tetap relevan dan sesuai dengan Penyedia Jasa Penerbangan.
- b. Dengan mempertimbangkan kebijakan Keselamatan, Penyedia Jasa Penerbangan harus menentukan Tujuan Keselamatan, dimana Tujuan Keselamatan harus:
 1. menjadi dasar pengukuran dan pemantauan Kinerja Keselamatan yang disyaratkan dalam butir 19.25;
 2. mencerminkan komitmen Penyedia Jasa Penerbangan untuk mempertahankan atau meningkatkan secara berkelanjutan keseluruhan efektivitas dari Sistem Manajemen Keselamatan;
 3. dikomunikasikan ke seluruh organisasi;
 4. ditinjau secara berkala untuk memastikan tetap relevan dan sesuai dengan Penyedia Jasa Penerbangan; dan
 5. mempertimbangkan Tujuan Keselamatan nasional yang ditetapkan dalam Rencana Keselamatan Penerbangan Nasional.

19.13 Kebijakan Keselamatan, Tujuan Keselamatan dan Sumber Daya:
tanggung jawab dan akuntabilitas keselamatan
Penyedia Jasa Penerbangan harus:

1. menunjuk Penanggung Jawab Utama Keselamatan yang terlepas dari fungsi lainnya, yang bertanggung jawab atas nama organisasi dalam penerapan serta pemeliharaan Sistem Manajemen Keselamatan yang efektif;
2. mendefinisikan dengan jelas jalur akuntabilitas Keselamatan di seluruh organisasi, termasuk jalur akuntabilitas langsung terkait Keselamatan di pihak senior manajemen;
3. mengidentifikasi tanggung jawab seluruh anggota manajemen serta karyawan, terlepas dari fungsi lainnya, sehubungan dengan Kinerja Keselamatan organisasi;
4. mendokumentasikan dan mengkomunikasikan akuntabilitas, tanggung jawab, dan wewenang Keselamatan secara menyeluruh di organisasi; dan
5. menentukan tingkatan manajemen yang memiliki wewenang dalam pengambilan keputusan terkait Risiko Keselamatan yang dapat ditoleransi.

- 19.15 Kebijakan Keselamatan, Tujuan Keselamatan dan Sumber Daya :
penunjukan personel utama keselamatan
- a. Penyedia Jasa Penerbangan harus menunjuk personel utama Keselamatan sebagai seorang manajer Keselamatan yang bertanggung jawab atas penerapan dan pemeliharaan Sistem Manajemen Keselamatan.
 - b. Manajer Keselamatan yang ditunjuk harus orang yang secara tepat dididik, dilatih, dan berpengalaman yang memenuhi peran sebagai penanggung jawab atas pengembangan dan pemeliharaan.
 - c. Manajer Keselamatan harus memiliki akses langsung kepada Penanggung Jawab Utama Keselamatan guna memastikan informasi yang benar tentang masalah keselamatan tersampaikan.
 - d. Tanggung jawab pelaksanaan dan pemeliharaan Sistem Manajemen Keselamatan dapat diberikan kepada satu orang atau lebih, guna menjalankan peran manajer Keselamatan, sebagai satu-satunya fungsi atau digabungkan dengan tugas lainnya, dengan syarat tidak menimbulkan konflik kepentingan.
- 19.17 Kebijakan Keselamatan, Tujuan Keselamatan dan Sumber Daya:
Koordinasi Penanggulangan Gawat Darurat
- a. Penyedia Jasa Penerbangan diharuskan menetapkan dan memelihara rencana penanggulangan gawat darurat terhadap kecelakaan dan Kejadian dalam pengoperasian Pesawat Udara dan keadaan darurat penerbangan lainnya, dan harus dipastikan terkoordinasikan dengan baik dengan rencana penanggulangan gawat darurat dari organisasi-organisasi yang harus berinteraksi dengannya selama penyediaan produk dan layanannya.
 - b. Kecelakaan sebagaimana dimaksud pada huruf a mengacu pada butir 19.47.
- 19.19 Kebijakan Keselamatan, Tujuan Keselamatan dan Sumber Daya:
Dokumentasi Sistem Manajemen Keselamatan
- a. Penyedia Jasa Penerbangan harus mendokumentasikan Data Keselamatan paling sedikit terdiri dari:
 1. Investigasi kecelakaan atau kejadian;
 2. Investigasi Keselamatan;
 3. pelaporan Keselamatan;
 4. pelaporan kelaikudaraan yang berkelanjutan;
 5. pemantauan kinerja operasional;
 6. inspeksi, audit, survei; dan
 7. studi dan ulasan Keselamatan.
 - b. Penyedia Jasa Penerbangan wajib membuat, mengevaluasi dan menyempurnakan secara berkelanjutan Manual Sistem Manajemen Keselamatan yang ditandatangani oleh Penanggung Jawab Utama Keselamatan dan disahkan oleh Direktur Jenderal yang menjelaskan:
 1. kebijakan keselamatan, Tujuan Keselamatan dan sumber daya;
 2. persyaratan Sistem Manajemen Keselamatan;
 3. proses dan prosedur Sistem Manajemen Keselamatan; dan
 4. akuntabilitas, tanggung jawab dan wewenang terkait proses dan prosedur Sistem Manajemen Keselamatan.
 - c. Penyedia Jasa Penerbangan harus mengembangkan dan menjaga catatan operasional Sistem Manajemen Keselamatan sebagai bagian dari dokumentasi Sistem Manajemen Keselamatan.

- d. Manual Sistem Manajemen Keselamatan dan catatan operasional Sistem Manajemen Keselamatan dapat berupa dokumen yang berdiri sendiri atau diintegrasikan dengan dokumen (atau dokumentasi) organisasi yang dijaga oleh Penyedia Jasa Penerbangan.

19.21 Manajemen Risiko Keselamatan: Identifikasi Bahaya

- a. Penyedia Jasa Penerbangan harus membuat, mengevaluasi dan menyempurnakan secara berkelanjutan proses dalam mengidentifikasi Bahaya, termasuk Bahaya yang berasal dari internal maupun pihak eksternal, yang terkait dengan produk atau jasa penerbangannya.
- b. Identifikasi Bahaya harus didasarkan pada kombinasi metode reaktif dan proaktif.

19.23 Manajemen Risiko Keselamatan: Penilaian dan Mitigasi Risiko Keselamatan

Penyedia Jasa Penerbangan harus membuat dan menjaga proses yang memastikan analisis, penilaian, dan pengendalian Risiko Keselamatan terkait Bahaya yang teridentifikasi.

19.25 Jaminan Keselamatan : Pengukuran dan Pengawasan Kinerja Keselamatan

- a. Penyedia Jasa Penerbangan harus menetapkan metode:
 - 1. pengukuran dan pengawasan Kinerja Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan,
 - 2. pengukuran dan pengawasan pencapaian Tujuan Keselamatan; dan
 - 3. validasi efektivitas pengendalian Risiko Keselamatan.
- b. Pengukuran dan pengawasan Kinerja Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a angka 1 meliputi antara lain:
 - 1. proses audit internal;
 - 2. penetapan Indikator Kinerja Keselamatan; dan
 - 3. Target Kinerja Keselamatan, termasuk metode kualitatif dan penggunaannya yang sesuai.

19.27 Jaminan Keselamatan : Perbaikan Sistem Manajemen Keselamatan Secara Berkelanjutan

Penyedia Jasa Penerbangan harus memantau dan menilai proses Sistem Manajemen Keselamatan untuk mempertahankan atau secara berkelanjutan melakukan perbaikan terhadap keseluruhan efektivitas Sistem Manajemen Keselamatan.

19.29 Jaminan Keselamatan : Manajemen Perubahan

Penyedia Jasa Penerbangan harus membuat, mengevaluasi dan menyempurnakan secara berkelanjutan proses untuk:

- a. mengidentifikasi perubahan yang dapat mempengaruhi tingkat Risiko Keselamatan terkait dengan produk atau jasa penerbangannya; dan
- b. mengidentifikasi dan mengelola Risiko Keselamatan yang mungkin timbul dari perubahan tersebut.

19.31 Promosi Keselamatan: Pelatihan dan Pendidikan

- a. Penyedia Jasa Penerbangan harus membuat dan mempertahankan program pelatihan Keselamatan yang memastikan bahwa personel telah dilatih dan memiliki kompetensi untuk melaksanakan tugas Sistem Manajemen Keselamatan.
- b. Ruang lingkup program pelatihan Keselamatan sebagaimana dimaksud pada huruf a harus sesuai dengan peran setiap individu dalam Sistem Manajemen Keselamatan.

19.33 Promosi Keselamatan : Komunikasi Keselamatan

Penyedia Jasa Penerbangan harus mengembangkan dan menjaga sarana formal untuk komunikasi Keselamatan yang:

1. memastikan personel mengetahui Sistem Manajemen Keselamatan sesuai dengan perannya;
2. menyampaikan informasi penting tentang Keselamatan;
3. menjelaskan alasan suatu tindakan tertentu diambil untuk meningkatkan Keselamatan; dan
4. menjelaskan alasan prosedur Keselamatan dibuat atau diubah.

19.35 Petunjuk Teknis dan Pedoman Teknis Operasional : Sistem Manajemen Keselamatan

Petunjuk teknis dan pedoman teknis operasional terkait Sistem Manajemen Keselamatan ditetapkan oleh Direktur Jenderal.

SUBBAGIAN C
SISTEM PELAPORAN KESELAMATAN PENERBANGAN

19.37 Sistem Pelaporan Keselamatan pada Penyedia Jasa Penerbangan

- a. Penyedia Jasa Penerbangan wajib menetapkan sistem pelaporan Keselamatan penerbangan, sebagai bagian dari identifikasi Bahaya pada implementasi Sistem Manajemen Keselamatan, untuk memfasilitasi pengumpulan dan pemrosesan Data Keselamatan dan Informasi Keselamatan yang didapat dari laporan dan analisis Kejadian, termasuk sumber terkait lainnya pada Penyedia Jasa Penerbangan.
- b. Penyedia Jasa Penerbangan harus melakukan hal-hal berikut untuk meningkatkan kepercayaan dan kesinambungan dalam pelaporan kejadian:
 1. menetapkan prosedur pengaksesan data keselamatan dan informasi keselamatan yang didapat dari laporan dan analisis kejadian serta sumber terkait lainnya terkait sistem pelaporan Keselamatan penerbangan; dan
 2. melindungi data keselamatan dan informasi keselamatan yang didapat dari laporan dan analisis kejadian serta sumber terkait lainnya dalam sistem pelaporan Keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a.
- c. Sistem pelaporan Keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a harus mudah diakses oleh semua personel dalam organisasi.
- d. Penyedia Jasa Penerbangan harus menetapkan proses pemeriksaan kualitas data untuk meningkatkan konsistensi data, terutama antara informasi yang dikumpulkan di awal dan laporan yang tersimpan dalam *database* tergantung pada ukuran dan kompleksitas organisasi.
- e. *Database* sebagaimana dimaksud pada huruf d harus menggunakan taksonomi standar yang disusun oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organisation/ICAO*).

19.39 Sistem Pelaporan Wajib

- a. Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya wajib memberitahukan kecelakaan dan peristiwa yang dapat menimbulkan risiko signifikan terhadap Keselamatan penerbangan kepada KNKT sesegera mungkin dan dengan cara yang paling sesuai dan tercepat yang tersedia.
- b. Sebagai tindak lanjut pemberitahuan sebagaimana dimaksud pada huruf a ditentukan untuk diinvestigasi oleh KNKT, maka Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya wajib menyampaikan laporan tersebut pada Sistem Pelaporan Wajib di laman Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan Direktorat Jenderal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah menerima informasi dari KNKT.
- c. Apabila tindak lanjut pemberitahuan sebagaimana dimaksud pada huruf a ditentukan untuk tidak diinvestigasi oleh KNKT, maka Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya wajib menyampaikan laporan tersebut pada Sistem Pelaporan Wajib di laman Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan Direktorat Jenderal dalam waktu 72 (tujuh puluh dua) jam setelah menerima informasi dari KNKT.

- d. Ketentuan mengenai peristiwa yang wajib diberitahukan sebagaimana dimaksud pada huruf a ditetapkan oleh Direktur Jenderal.
- e. Kecelakaan sebagaimana disebutkan dalam paragraf ini mengacu pada butir 19.47.

19.41 Sistem Pelaporan Sukarela

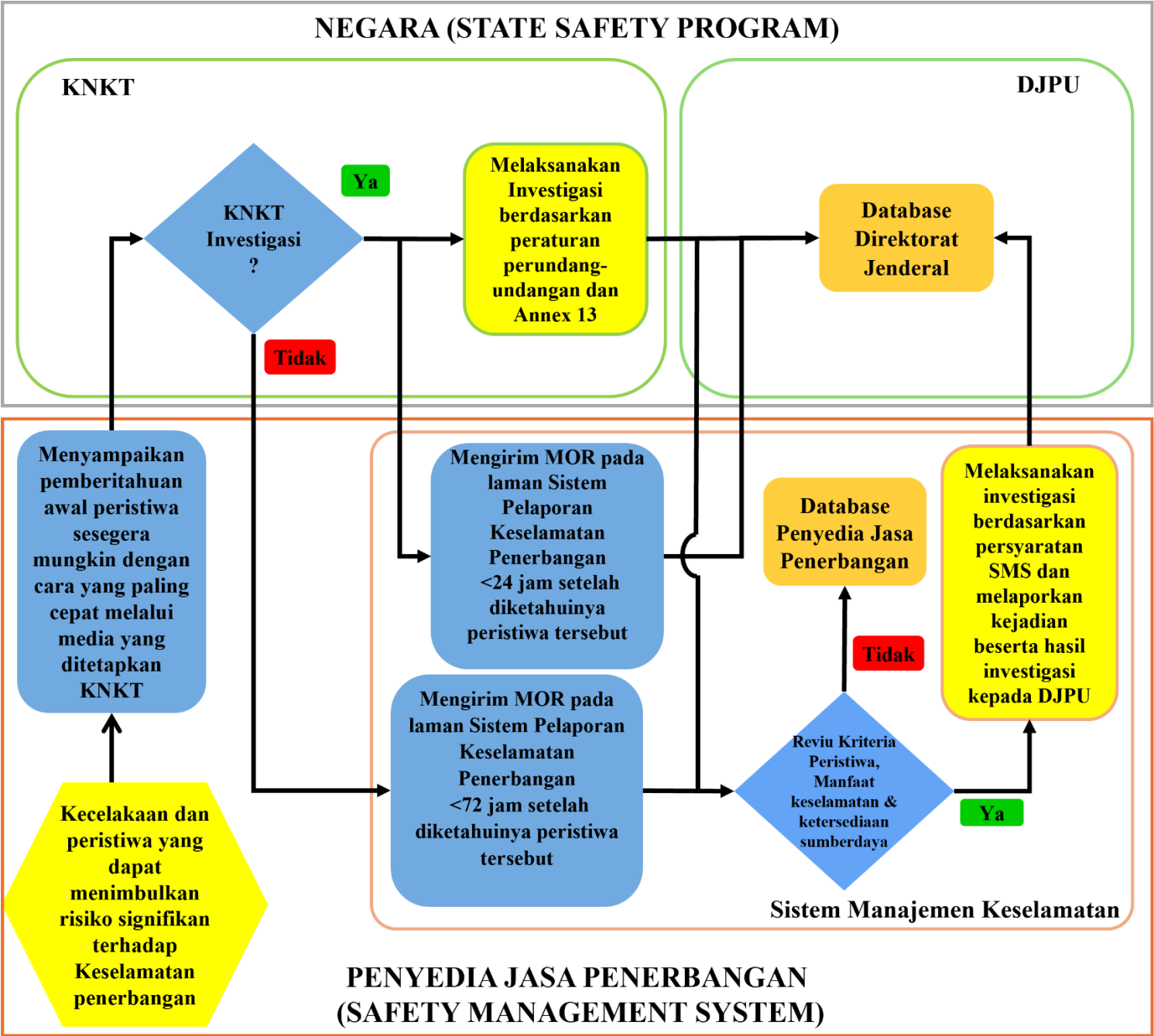
Apabila terjadi suatu peristiwa yang tidak wajib diberitahukan sebagaimana dimaksud pada butir 19.39 atau terdapat data atau informasi lain terkait Keselamatan yang dapat menjadi penyebab terjadinya Bahaya terhadap penerbangan sipil, maka Penyedia Jasa Penerbangan, Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya dan Personel Operasional dapat menyampaikan laporan pada Sistem Pelaporan Sukarela di laman Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan Direktorat Jenderal.

19.43 Investigasi dan Tindak Lanjut Keselamatan bagi Penyedia Jasa Penerbangan

- a. Setelah pelaporan wajib sebagaimana dimaksud dalam butir 19.37⁹ disampaikan pada laman Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan Direktorat Jenderal, maka setiap Penyedia Jasa Penerbangan wajib melaksanakan reviu kriteria peristiwa untuk mengidentifikasi Bahaya dan penilaian Risiko Keselamatan.
- b. Dalam hal berdasarkan hasil reviu sebagaimana dimaksud pada huruf a menunjukkan adanya risiko signifikan yang mempengaruhi Keselamatan dalam pengoperasian atau dinyatakan oleh Direktur Jenderal wajib diinvestigasi, maka Penyedia Jasa Penerbangan harus:
 - 1) melaksanakan Investigasi Keselamatan atas peristiwa tersebut;
 - 2) melakukan tindakan pengendalian risiko, yang berupa tindakan preventif dan/atau tindakan korektif; dan
 - 3) melaporkan pelaksanaan Investigasi Keselamatan dan tindakan pengendalian risiko sebagaimana dimaksud pada angka 1) dan angka 2) melalui laman Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan Direktorat Jenderal dalam waktu 90 (sembilan puluh) hari kerja sejak laporan wajib diterima sebagaimana dimaksud dalam butir 19.39 huruf c.
- c. Dalam hal Penyedia Jasa Penerbangan tidak dapat menyampaikan laporan hasil pelaksanaan Investigasi keselamatan dan tindakan pengendalian risiko dalam waktu 90 (sembilan puluh) hari kerja sebagaimana dimaksud pada huruf b angka 3), Penyedia Jasa Penerbangan dapat mengajukan perpanjangan waktu disertai dengan alasan keterlambatan serta perkembangan pelaksanaan Investigasi Keselamatan dan tindakan pengendalian risiko melalui laman Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan Direktorat Jenderal.
- d. Pada saat laporan sukarela sebagaimana dimaksud pada butir 19.41 disampaikan pada laman Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan Direktorat Jenderal, maka Direktorat Jenderal dapat meminta Penyedia Jasa Penerbangan, Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya dan Personel Operasional untuk mencari informasi lebih lanjut fakta dan analisis Kejadian atau berbagi pengetahuan atau pengalaman tentang peristiwa yang dialami guna verifikasi laporan.

- e. Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya dapat berkoordinasi dengan pihak lainnya yang terkait dengan peristiwa untuk mendapatkan data yang diperlukan atau bekerja sama untuk melakukan analisis Kejadian secara bersama, dimana data keselamatan dan informasi keselamatan yang didapat dari laporan dan analisis kejadian serta sumber terkait lainnya yang diperoleh dari operasi tersebut harus dilindungi sesuai dengan butir 19.51.
- f. Proses penentuan pelaksanaan investigasi peristiwa yang tidak termasuk kecelakaan dan kejadian serius menurut klasifikasi KNKT dilakukan sesuai alur pada Gambar 1.

Gambar 1: Proses Penentuan Pelaksanaan Investigasi



19.45 Media Pemberitahuan dan Pelaporan

- a. Pemberitahuan peristiwa sebagaimana dimaksud pada butir 19.39 huruf a harus disampaikan kepada KNKT menggunakan media pelaporan yang ditentukan oleh KNKT.
- b. Pelaporan kepada Direktorat Jenderal sebagaimana dimaksud pada butir 19.39 huruf b dan huruf c serta butir 19.41, harus dilaksanakan melalui laman Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan Direktorat Jenderal.
- c. Laman Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan Direktorat Jenderal sebagaimana dimaksud pada huruf b, terdiri dari:
 - 1) Sistem Pelaporan Wajib; dan
 - 2) Sistem Pelaporan Sukarela.
- d. Media pemberitahuan dan pelaporan peristiwa sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b ditetapkan oleh Direktur Jenderal.

19.47 Investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi

- a. Setiap peristiwa yang diberitahukan dan diklasifikasikan sebagai kecelakaan dan kejadian serius akan diinvestigasi oleh KNKT.
- b. Setiap Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya wajib mendukung setiap Investigasi sesuai dengan ICAO Annex 13, yang dilakukan oleh KNKT atau otoritas Investigasi kecelakaan negara lainnya dengan memberikan akses tanpa hambatan dan kendali penuh terhadap semua barang bukti sehingga pemeriksaan terperinci dapat dilakukan tanpa penundaan.
- c. Kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam PKPS ini merupakan 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:
 1. seseorang meninggal atau mengalami luka serius yang disebabkan oleh:
 - a) berada di Pesawat Udara;
 - b) terjadi kontak langsung dengan bagian Pesawat Udara, termasuk bagian yang terlepas dari pesawat; atau
 - c) paparan langsung dengan semburan ledakan jet, kecuali luka yang bersifat alami, ditimbulkan oleh diri sendiri atau ditimbulkan oleh orang lain, atau luka yang dialami penumpang yang berada di luar area yang diperuntukan bagi penumpang dan awak Pesawat Udara;
 2. Pesawat Udara mengalami kerusakan berat atau kegagalan struktur yang:
 - a) berakibat buruk pada kekuatan struktural, kemampuan atau karakteristik terbang dari Pesawat Udara; dan
 - b) umumnya memerlukan perbaikan besar atau penggantian komponen berdampak;

- kecuali kegagalan atau kerusakan mesin, jika kerusakan terbatas pada satu mesin, (termasuk *cowlings* atau aksesorinya), untuk *propellers*, *wing tips*, *antennas*, *probes*, *vanes*, *tires*, *brakes*, *wheels*, *fairings*, *wheels*, *panels*, *landing gear doors*, *windcreens*, *aircraft skin* (seperti penyok atau lubang kecil), atau untuk kerusakan ringan pada *main rotor blades*, *tail rotor blades*, *landing gear*, dan yang diakibatkan oleh hujan es atau *bird strike* (termasuk lubang pada *radome*); atau
3. Pesawat Udara dinyatakan hilang atau tidak dapat dijangkau sama sekali.
- d. Luka serius sebagaimana dimaksud pada huruf c angka 1 merupakan luka yang diderita seseorang akibat kecelakaan dimana:
1. membutuhkan perawatan rumah sakit lebih dari 48 jam, dalam kurun waktu tujuh hari sejak timbulnya luka;
 2. menyebabkan patah tulang apapun (kecuali patah tulang ringan seperti jari tangan, jari kaki atau hidung);
 3. terjadi luka luar yang menyebabkan pendarahan hebat, kerusakan urat, otot atau tendon;
 4. terjadi luka pada organ dalam apapun;
 5. terjadi luka bakar tingkat 2 atau 3, atau luka bakar apapun pada area lebih dari 5 persen permukaan tubuh; atau
 6. terkena paparan zat menular atau radiasi berbahaya.
- e. Kejadian serius sebagaimana dimaksud dalam PKPS ini berarti suatu Kejadian yang melibatkan keadaan-keadaan yang menunjukkan besarnya kemungkinan terjadinya kecelakaan dan berkaitan dengan pengoperasian suatu Pesawat Udara, yang dalam hal Pesawat Udara berawak, terjadi antara waktu seseorang menaiki Pesawat Udara tersebut dengan maksud untuk terbang sampai saat semua orang tersebut telah turun dari Pesawat Udara, atau dalam hal pesawat udara tanpa awak, terjadi antara waktu Pesawat Udara tersebut siap bergerak dengan tujuan terbang sampai pada saat Pesawat Udara tersebut berhenti di tempat tujuan akhir penerbangan dan sistem propulsi utama dimatikan.
- f. Proses penentuan pelaksanaan investigasi kecelakaan dan kejadian serius menurut klasifikasi KNKT dilakukan sesuai alur pada Gambar 1.

19.49 Petunjuk Teknis dan Pedoman Teknis Operasional : Sistem Pelaporan Keselamatan

Petunjuk teknis dan pedoman teknis operasional terkait Sistem Pelaporan Keselamatan ditetapkan oleh Direktur Jenderal.

19.51 Perlindungan Data keselamatan dan informasi keselamatan yang didapat dari laporan dan analisis kejadian serta sumber terkait lainnya

- a. Penyedia Jasa Penerbangan wajib memberikan perlindungan terhadap data keselamatan dan informasi keselamatan yang didapat dari laporan dan analisis kejadian serta sumber terkait lainnya yang dilaporkan melalui Sistem Pelaporan Keselamatan dan sumber terkait lainnya pada Penyedia Jasa Penerbangan, mengacu pada Prinsip Perlindungan data keselamatan dan informasi keselamatan yang didapat dari laporan dan analisis kejadian serta sumber terkait lainnya yang ditetapkan dalam Program Keselamatan Penerbangan Nasional.

- b. Penyedia Jasa Penerbangan tidak boleh mengungkapkan atau menggunakan data keselamatan dan informasi keselamatan yang didapat dari laporan dan analisis kejadian serta sumber terkait lainnya sebagaimana dimaksud pada huruf a, untuk tujuan selain menjaga atau meningkatkan keselamatan, kecuali diminta oleh Direktur Jenderal.
- c. Penyedia Jasa Penerbangan tidak boleh menghalangi Direktorat Jenderal untuk menggunakan data keselamatan dan informasi keselamatan yang didapat dari laporan dan analisis kejadian serta sumber terkait lainnya dalam rangka mengambil tindakan pencegahan, perbaikan atau tindakan remedial yang diperlukan untuk menjaga atau meningkatkan keselamatan.

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

DUDY PURWAGANDHI