



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIC INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR : PM 80 TAHUN 2017

TENTANG

PROGRAM KEAMANAN PENERBANGAN NASIONAL

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa dalam Pasal 330 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, telah diatur mengenai Program Keamanan Penerbangan Nasional;
- b. bahwa perubahan atas Annex 17 tentang Security yang ke-15 oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization / ICAO*) diberlakukan terhitung mulai tanggal 3 Agustus 2017;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional;

- 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 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 71, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5295);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 77 Tahun 2012 tentang Perusahaan Umum (PERUM) Lembaga Penyelenggaraan Navigasi Penerbangan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 176);
4. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 5);
5. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 22 Tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian dan Pengawasan Oleh Kantor Otoritas Bandar Udara (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 215);
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2015 tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 286);
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2015 tentang Kriteria, Tugas, Dan Wewenang Inspektur Penerbangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 409);
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 92 Tahun 2015 tentang Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 765);

12. 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 diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 44 Tahun 2017 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 816);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PROGRAM KEAMANAN PENERBANGAN NASIONAL.

Pasal 1

Memberlakukan Program Keamanan Penerbangan Nasional sebagaimana termuat dalam lampiran I dan II peraturan ini dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 2

Direktur Jenderal Perhubungan Udara melaksanakan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan ini.

Pasal 3

- (1) Ketentuan mengenai fasilitas keamanan penerbangan yang menggunakan teknologi terkini (*advance technology*) sebagaimana dimaksud dalam Lampiran I butir 7.5, butir 7.6, dan butir 7.7 mulai berlaku paling lambat 1 (satu) tahun sejak Peraturan ini berlaku.
- (2) Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara harus melakukan evaluasi terhadap keberlakuan lisensi personel keamanan penerbangan paling lambat 1 (satu) tahun sejak Peraturan ini berlaku.
- (3) Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara harus melakukan pengesahan revisi Program Keamanan Bandar Udara, prosedur keamanan lokal (*local security manual*), dan prosedur keamanan stasiun (*station security manual*) paling lambat 6 (enam) bulan sejak Peraturan ini berlaku.

- (4) Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara Asing, dan Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan harus menyesuaikan Program Keamanannya dengan Peraturan ini paling lambat 6 (enam) bulan sejak Peraturan ini berlaku.
- (5) Badan Hukum Yang Mendapat Pendelegasian harus menyesuaikan Program/Prosedur Keamanannya dengan Peraturan ini paling lambat 6 (enam) bulan sejak Peraturan ini berlaku.
- (6) Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara harus memberikan 1 (satu) salinan cetak (*hard copy*) Program Keamanan Bandar Udara kepada Direktur Keamanan Penerbangan dan Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara serta dicatat dalam register pendistribusian Program Keamanan Bandar Udara paling lambat 1 (satu) tahun sejak Peraturan ini berlaku.
- (7) Badan Usaha Angkutan Udara harus memberikan 1 (satu) salinan cetak (*hard copy*) Program Keamanan Angkutan Udara dan prosedur keamanan stasiun (*station security manual*) kepada Direktur, Kepala Kantor, Penyelenggara Bandar Udara di Bandar Udara yang diterbangi dan stasiun manajer Badan Usaha Angkutan Udara serta dicatat dalam register pendistribusian Program Keamanan Angkutan Udara paling lambat 1 (satu) tahun sejak Peraturan ini berlaku.
- (8) Perusahaan Angkutan Udara Asing harus memberikan 1 (satu) salinan cetak (*hard copy*) Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing dan prosedur keamanan lokal (*local security manual*) kepada Direktur, Kepala Kantor, penyelenggara bandar udara di Bandar Udara yang diterbangi dan stasiun manajer Perusahaan Angkutan Udara Asing serta dicatat dalam register pendistribusian Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing memberikan 1 (satu) salinan cetak (*hard copy*) Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing dan prosedur keamanan lokal (*local security manual*) kepada Direktur, Kepala Kantor, penyelenggara bandar udara di

- register pendistribusian Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing paling lambat 1 (satu) tahun sejak Peraturan ini berlaku.
- (9) Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan harus memberikan 1 (satu) salinan cetak (*hard copy*) Program Keamanan Pelayanan Navigasi Penerbangan kepada Direktur, Kepala Kantor, penyelenggara bandar udara serta dicatat dalam register pendistribusian Program Keamanan Pelayanan Navigasi Penerbangan paling lambat 1 (satu) tahun sejak Peraturan ini berlaku.
- (10) Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, dan Badan Hukum Yang Mendapat Pendelegasian harus membuat langkah-langkah untuk melindungi kerahasiaan, keutuhan dan ketersediaan sistem teknologi informasi dan komunikasi serta data yang bersifat rawan terkait penerbangan dari serangan siber (*cyber attack*) yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan paling lambat 6 (enam) bulan sejak Peraturan ini berlaku.
- (11) Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara harus melaksanakan pendidikan dan pelatihan penyegaran internal untuk personel keamanan penerbangan yang mengoperasikan mesin *X-Ray* pada Bandar Udara Internasional dengan menggunakan *CBT X-Ray* paling lambat 1 (satu) tahun sejak Peraturan ini berlaku.

Pasal 4

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 127 Tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 90 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 127 Tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 5

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 5 September 2017

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 8 September 2017

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

ttd

WIDODO EKATJAHJANA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2017 NOMOR 1237

Salinan sesuai dengan aslinya

18 KEPALA BIRO HUKUM,

WAHJUNINGRIPRIARSONO, SH, DESS

Pembina Utama Muda (IV/c)

NP. 19651022999203 1 001



LAMPIRAN I PERATURAN MENTERI
PERHUBUNGAN
NOMOR : PM 80 TAHUN 2017
TANGGAL : 5 September 2017

BAB I

TUJUAN PROGRAM

Tujuan Program Keamanan Penerbangan Nasional adalah :

- a. untuk melindungi keselamatan, keteraturan dan efisiensi penerbangan di Indonesia melalui pemberian regulasi, standar dan prosedur serta perlindungan yang diperlukan bagi penumpang, awak pesawat udara, personel di darat dan masyarakat dari tindakan melawan hukum;
- b. untuk mempertahankan tingkat keamanan bandar udara dan angkutan udara yang memberikan pelayanan penerbangan di Indonesia;
- c. untuk melindungi operasional penerbangan domestik dari tindakan melawan hukum yang dilakukan berdasarkan penilain resiko keamanan; dan
- d. memenuhi standar dan rekomendasi praktis internasional yang dimuat dalam *Annex 17* dari Konvensi Chicago (1944) dan yang terkait dengan keamanan penerbangan dalam *ICAO Annex* lainnya.

BAB II

KETENTUAN UMUM

Dalam Peraturan Menteri ini, yang dimaksud dengan:

1. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan Keamanan Penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.
2. 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.
3. Program Keamanan Penerbangan Nasional adalah dokumen tertulis yang memuat peraturan, prosedur dan langkah-langkah pengamanan yang diambil untuk melindungi penerbangan dari tindakan melawan hukum.
4. Program Keamanan Bandar Udara (*Airport Security Programme*) adalah dokumen tertulis yang memuat prosedur dan langkah-langkah serta persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara untuk memenuhi ketentuan yang terkait dengan operasi penerbangan di Indonesia.
5. Program Keamanan Angkutan Udara (*Aircraft Operator Security Programme*) adalah dokumen tertulis yang memuat prosedur dan langkah-langkah serta persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh Badan Usaha Angkutan Udara untuk memenuhi ketentuan keamanan penerbangan di Indonesia.
6. Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing (*Foreign Aircraft Operator Security Programme*) adalah dokumen tertulis yang memuat prosedur dan langkah-langkah serta persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh Perusahaan Angkutan Udara Asing untuk memenuhi ketentuan keamanan penerbangan di Indonesia.
7. Prosedur Keamanan Stasiun (*Station Security Manual*) adalah dokumen tertulis yang memuat prosedur yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Angkutan Udara untuk melengkapi prosedur keamanan penerbangan di suatu Bandar Udara yang belum diatur di dalam Program Keamanan Angkutan Udara (*Aircraft Operator Security Programme*).

8. Prosedur Keamanan Lokal (*Local Security Manual*) adalah dokumen tertulis yang memuat prosedur yang dilaksanakan oleh Perusahaan Angkutan Udara Asing untuk melengkapi prosedur keamanan penerbangan di suatu Bandar Udara yang belum diatur di dalam Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing (*Foreign Aircraft Operator Security Programme*).
9. Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur.
10. Tindakan Melawan Hukum (*Acts of Unlawful Interference*) adalah tindakan-tindakan atau percobaan yang membahayakan keselamatan penerbangan dan angkutan udara, berupa:
 - a. menguasai pesawat udara secara melawan hukum;
 - b. melakukan pengrusakan/penghancuran pesawat udara di darat (*in service*);
 - c. menyandera orang di dalam pesawat udara atau di bandar udara;
 - d. masuk ke dalam pesawat udara, bandar udara atau tempat-tempat aeronautika secara paksa;
 - e. membawa senjata, peralatan berbahaya atau bahan-bahan yang dapat digunakan untuk tindakan melawan hukum secara tidak sah;
 - f. menggunakan pesawat udara di darat (*in service*) untuk tindakan yang menyebabkan mati, cederanya seseorang, rusaknya harta benda atau lingkungan sekitar; dan
 - g. memberikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan maupun di darat, penumpang, awak pesawat udara, personel darat atau masyarakat umum pada bandar udara atau tempat-tempat fasilitas penerbangan lainnya.
11. Ancaman Bom adalah suatu ancaman lisan atau tulisan dari seseorang yang tidak diketahui atau sebaliknya, yang menyarankan atau menyatakan, apakah benar atau tidak, bahwa keselamatan dari sebuah pesawat udara yang dalam penerbangan atau di darat, atau bandar udara atau fasilitas penerbangan, atau seseorang mungkin dalam bahaya karena suatu bahan peledak.
12. Sabotase adalah suatu tindakan pengrusakan atau penghilangan terhadap harta benda, yang dapat mengancam atau menyebabkan terjadinya tindakan melawan hukum pada penerbangan dan fasilitasnya.

13. Pengendalian Keamanan (*Security Control*) adalah penerapan suatu teknik atau tindakan untuk mencegah disusupkannya/terbawanya Barang Dilarang (*Prohibited Items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum.
14. Pemeriksaan Keamanan (*Security Screening*) adalah penerapan suatu teknik atau cara lain untuk mengenali atau mendeteksi Barang Dilarang (*Prohibited Items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum.
15. Pemeriksaan Keamanan Pesawat Udara (*Aircraft Security Check*) adalah pemeriksaan di bagian dalam pesawat udara yang dapat dicapai oleh penumpang dan pemeriksaan tempat penyimpanan untuk menemukan barang yang mencurigakan dan Barang Dilarang (*Prohibited Items*).
16. Penyisiran Keamanan Pesawat Udara (*Aircraft Security Search*) adalah pemeriksaan menyeluruprofil pada bagian luar dan dalam pesawat udara dengan maksud untuk menemukan barang yang mencurigakan dan Barang Dilarang (*Prohibited Items*).
17. Penumpang Transit adalah penumpang yang berhenti/turun sementara di suatu bandar udara dalam satu penerbangan tanpa berganti pesawat udara.
18. Penumpang Transfer adalah penumpang yang membuat koneksi perjalanan secara langsung dengan 2 (dua) penerbangan yang berbeda.
19. Bagasi Tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama.
20. Bagasi Kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang itu sendiri.
21. Barang Bawaan adalah barang yang dibawa oleh orang atau penumpang yang memasuki Daerah Keamanan Terbatas dan/atau yang akan diangkut dengan pesawat udara.
22. Kargo adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara selain benda pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan yang habis pakai, dan bagasi yang tidak ada pemiliknya atau bagasi yang salah penanganan.
23. Alat Peledak (*Explosive Device*) adalah alat yang dapat dipicu untuk meledak.

24. Barang Berbahaya (*Dangerous Goods*) adalah barang atau bahan yang dapat membahayakan kesehatan, keselamatan, harta benda dan lingkungan.
25. Barang Dilarang (*Prohibited Items*) adalah barang yang dapat digunakan untuk melumpuhkan, melukai dan menghilangkan nyawa orang lain serta untuk melakukan tindakan melawan hukum yang meliputi alat peledak, barang berbahaya, alat-alat berbahaya dan senjata.
26. Senjata (*Weapon*) adalah suatu benda atau alat yang dirancang untuk membunuh, melukai, melumpuhkan, dan membuat orang tidak berdaya.
27. *Security Items* adalah senjata atau alat berbahaya yang dilarang dibawa ke dalam kabin pesawat udara dan hanya diijinkan sebagai bagasi tercatat atau disimpan dalam kotak khusus (*security item box*) yang cukup kuat dan terkunci.
28. Alat-alat Berbahaya (*Dangerous Articles*) adalah alat, atau benda tumpul yang dapat dipergunakan untuk mengancam, mencederai, melumpuhkan, membuat orang tidak berdaya.
29. Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) adalah daerah-daerah di sisi udara di bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah berisiko tinggi dan dilakukan langkah-langkah pengendalian keamanan, dimana jalan masuknya dikendalikan serta dilakukan pemeriksaan keamanan, termasuk :
 - a. daerah keberangkatan penumpang antara tempat pemeriksaan keamanan dan pesawat udara;
 - b. daerah *service road (ramp)*;
 - c. fasilitas perbaikan pesawat udara (*hangar*)
 - d. tempat penyiapan bagasi (*baggage make up area*);
 - e. tempat penurunan dan pengambilan bagasi tercatat;
 - f. daerah gudang kargo (*cargo sheds*);
 - g. daerah penempatan bagasi tercatat dan kargo yang telah diperiksa yang akan dimuat ke pesawat udara;
 - h. pusat pengiriman pos;
 - i. daerah sisi udara catering; dan
 - j. fasilitas pembersihan pesawat udara.
30. Daerah Steril (*Sterile Area*) adalah daerah di antara tempat pemeriksaan penumpang atau tempat pemeriksaan keamanan dan Pesawat Udara, yang mana aksesnya dikendalikan secara ketat.

31. Daerah terbatas (*restricted area*) adalah daerah tertentu di area fasilitas navigasi penerbangan dimana setiap orang yang masuk dilakukan langkah-langkah pengendalian keamanan.
32. Daerah terkendali (*controlled area*) adalah daerah tertentu di area fasilitas navigasi penerbangan dimana setiap orang yang masuk wajib dilakukan pemeriksaan dan dilakukan langkah-langkah pengendalian keamanan.
33. Sisi Darat adalah daerah di Bandar Udara dan gedung-gedung dimana penumpang dan non-penumpang mempunyai akses tanpa batas.
34. Sisi Udara adalah daerah pergerakan di Bandar Udara, termasuk daerah sekitarnya dan gedung-gedung atau bagiannya dimana akses masuk daerah tersebut dikendalikan.
35. Personel Keamanan Penerbangan adalah personel yang mempunyai lisensi yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang Keamanan Penerbangan.
36. Personel Fasilitas Keamanan Penerbangan adalah personel yang mempunyai lisensi dan rating yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang pemeliharaan fasilitas Keamanan Penerbangan.
37. Lisensi adalah surat izin yang diberikan kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan tertentu untuk melakukan pekerjaan di bidangnya dalam jangka waktu tertentu.
38. Rating adalah tanda bukti kewenangan Personel Fasilitas Keamanan Penerbangan untuk melakukan penilaian dalam pemeliharaan dan pengujian fungsi jenis peralatan Keamanan Penerbangan.
39. 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.
40. 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.
41. 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.

42. Perusahaan Angkutan Udara Asing adalah perusahaan angkutan udara niaga yang telah ditunjuk oleh negara mitrawicara berdasarkan perjanjian bilateral dan/atau multilateral dan disetujui oleh Pemerintah Republik Indonesia.
43. Badan Hukum yang Mendapat Pendelegasian adalah Badan Hukum Indonesia yang mendapat pendelegasian kewenangan kegiatan keamanan penerbangan dari Badan Usaha Angkutan Udara atau Perusahaan Angkutan Udara Asing.
44. Lembaga Penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan adalah lembaga yang menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan di bidang keamanan penerbangan yang telah mendapat izin dari Direktur Jenderal
45. Pemeriksaan Keamanan Tidak Terduga (*Unpredictability*) adalah pelaksanaan pemeriksaan keamanan dengan tujuan untuk meningkatkan efisiensi dan dampak pencegahan dengan cara frekuensi yang tidak teratur, lokasi yang berbeda dan/atau dengan berbagai macam teknik terkait dengan masing masing fungsi kerja.
46. Otoritas Bandar Udara adalah lembaga pemerintah yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan.
47. Kepala Bandar udara adalah Pimpinan Unit Penyelenggara Bandar Udara, Pimpinan Badan Usaha Bandar Udara, dan Pimpinan Bandar Udara Khusus yang bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan operasional bandar udara.
48. Setiap Orang adalah orang perseorangan atau korporasi.
49. Menteri adalah Menteri yang membidangi urusan penerbangan
50. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
51. Direktorat Jenderal adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
52. Direktur adalah Direktur yang membidangi Keamanan Penerbangan.
53. Direktorat adalah Direktorat yang membidangi Keamanan Penerbangan.
54. Kepala Kantor adalah Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara.

BAB III

PEMBAGIAN TANGGUNG JAWAB KEAMANAN PENERBANGAN

3.1 Menteri

- 3.1.1 Bertanggungjawab terhadap keamanan penerbangan nasional.
- 3.1.2 Dalam melaksanakan tanggung jawab sebagaimana dimaksud butir 3.1.1 Menteri mendelegasikan kepada Direktur Jenderal.
- 3.1.3 Dalam melaksanakan tanggung jawab sebagaimana dimaksud butir 3.1.1 Menteri menetapkan:
 - a. Komite Nasional Keamanan Penerbangan;
 - b. Program Keamanan Penerbangan Nasional;
 - c. Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional;
 - d. Program Pendidikan Dan Pelatihan Keamanan Penerbangan Nasional; dan
 - e. Program Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan Nasional.

3.2 Direktur Jenderal

- 3.2.1 Bertanggungjawab atas Keamanan Penerbangan di Indonesia.
- 3.2.2 Dalam melaksanakan tanggung jawab Keamanan Penerbangan sebagaimana dimaksud butir 3.2.1 berwenang untuk:
 - a. menyusun, mengevaluasi, menyempurnakan dan menetapkan peraturan-peraturan yang berkaitan dengan keamanan penerbangan;
 - b. menyusun, melaksanakan, mempertahankan dan mengevaluasi Program Keamanan Penerbangan Nasional;
 - c. menentukan dan membagi tugas-tugas pelaksanaan Program Keamanan Penerbangan Nasional;
 - d. membuat dan mengevaluasi tata cara koordinasi antar instansi terkait dengan pelaksanaan, pemeliharaan dan pengembangan Program Keamanan Penerbangan Nasional;
 - e. menjaga efektifitas Program Keamanan Penerbangan Nasional (meninjau atau mengevaluasi prosedur pengamanan sesuai tindakan melawan hukum dan mengambil langkah-langkah

- perbaikan sehingga kelemahan muncul tidak terulang kembali) dan melakukan amandemen apabila diperlukan;
- f. menyusun dan menetapkan pedoman penyusunan Program Keamanan Bandar Udara, Program Keamanan Angkutan Udara, Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing, Program Keamanan Kargo dan Pos dan Program Keamanan Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan yang merupakan bagian dari Program Keamanan Penerbangan Nasional;
 - g. meneliti, mengesahkan, dan mengawasi pelaksanaan Program Keamanan Bandar Udara, Program Keamanan Angkutan Udara, Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing, Program Keamanan Kargo dan Pos dan Program Keamanan Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan yang mengacu kepada Program Keamanan Penerbangan Nasional;
 - h. memastikan tersedianya sumber daya pendukung dan fasilitas yang diperlukan terkait keamanan penerbangan di Bandar Udara;
 - i. menjamin persyaratan desain bandar udara yang mencakup arsitektur dan infrastruktur untuk pelaksanaan prosedur keamanan yang tertuang dalam Program Keamanan Penerbangan Nasional secara optimal dan terpadu dalam perancangan dan pembangunan fasilitas baru serta peningkatan fasilitas yang tersedia;
 - j. menyusun, melaksanakan, mempertahankan dan mengevaluasi program pendidikan dan pelatihan keamanan penerbangan nasional;
 - k. menyusun, melaksanakan, mempertahankan dan mengevaluasi program pengawasan keamanan penerbangan nasional;
 - l. menyusun, melaksanakan, mempertahankan dan mengevaluasi program penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan nasional;
 - m. melakukan penilaian tingkat dan sumber ancaman keamanan penerbangan secara terus menerus di wilayah teritorial dan ruang udara Indonesia serta menetapkan dan melaksanakan kebijakan dan prosedur untuk penyesuaian Program Keamanan Penerbangan Nasional berdasarkan penilaian resiko;
 - n. memberikan tindakan korektif dan memberikan sanksi administratif sesuai dengan perundang-undangan kepada Unit

Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, Badan Hukum Yang Mendapat Pendelegasian dan Lembaga Penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan yang tidak memenuhi ketentuan keamanan; dan

- o. melakukan penilaian kerentanan (*vulnerability assessment*) daerah-daerah yang berpotensi dilakukan peluncuran sistem senjata panggul (*Man-Portable Air Defence Systems* -MANPADS) di bandar udara berdasarkan penilaian resiko dan memberikan langkah-langkah mitigasinya (*mitigation plan*).

3.3 Kepala Kantor

3.3.1 Mempunyai tugas dan tanggung jawab menjamin terlaksana dan terpenuhinya ketentuan keamanan serta menyelesaikan masalah-masalah yang dapat mengganggu operasional penerbangan di wilayah kerjanya.

3.3.2 Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab sebagaimana dimaksud butir 3.3.1 berwenang untuk:

- a. mengkoordinasikan kegiatan pemerintahan di Bandar Udara;
- b. mengendalikan dan mengawasi pelaksanaan ketentuan keamanan penerbangan di Bandar Udara;
- c. mengendalikan dan mengawasi pelaksanaan standar kinerja operasional keamanan penerbangan di Bandar Udara;
- d. menyusun, menetapkan prosedur dan menerbitkan izin masuk Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara;
- e. memastikan komite keamanan bandar udara melaksanakan pertemuan rutin;
- f. memberikan tindakan korektif dan sanksi administratif kepada Badan Usaha Bandar Udara, Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Badan Hukum Yang Mendapat Pendelegasian dan Lembaga Penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan yang tidak memenuhi ketentuan Keamanan Penerbangan sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
- g. mengesahkan revisi program keamanan bandar udara;

- h. mengesahkan Prosedur Keamanan Stasiun (*Station Security Manual*) yang merupakan lampiran Program Keamanan Angkutan Udara;
- i. mengesahkan Prosedur Keamanan Lokal (*Local Security Manual*) yang merupakan lampiran Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing;
- j. melakukan evaluasi terhadap keberlakuan lisensi personel keamanan penerbangan;
- k. melaporkan kegiatan pengawasan dan pengendalian terhadap pelaksanaan keamanan penerbangan di wilayah kerjanya kepada Direktur Jenderal setiap 1 (satu) bulan; dan
- l. melakukan penilaian kerentanan (*vulnerability assessment*) daerah-daerah yang berpotensi dilakukan peluncuran sistem senjata panggul (*Man-Portable Air Defence Systems -MANPADS*) di Bandar Udara berdasarkan penilaian resiko dan memberikan langkah-langkah mitigasinya (*mitigation plan*).

3.4 Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Pimpinan Badan Usaha Bandar Udara

- 3.4.1 bertanggung jawab terhadap keamanan bandar udara yang dioperasikan.
- 3.4.2 dalam melaksanakan tanggung jawab keamanan bandar udara yang dioperasikan sebagaimana dimaksud pada butir 3.4.1, berwenang :
 - a. menyusun, melaksanakan, mengembangkan dan mempertahankan efektifitas Program Keamanan Bandar Udara yang mengacu kepada Program Keamanan Penerbangan Nasional dan disahkan oleh Direktur Jenderal;
 - b. melakukan evaluasi secara periodik terhadap Program Keamanan Bandar Udara dan melakukan perubahan (amandemen) bila diperlukan;
 - c. menyusun dan menetapkan komite keamanan bandar udara;
 - d. menetapkan organisasi keamanan yang bertanggung jawab untuk mengkoordinasikan pelaksanaan Program Keamanan Bandar Udara;

- e. mengkoordinasikan pelaksanaan pengendalian keamanan bandar udara, pemeriksaan keamanan dan penggunaan izin masuk ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara;
- f. menyusun komite keamanan bandar udara;
- g. mengkoordinasikan dan melaksanakan pertemuan rutin komite keamanan bandar udara;
- h. membuat desain Bandar Udara yang memenuhi arsitektur dan infrastruktur untuk pelaksanaan prosedur keamanan yang tertuang dalam Program Keamanan Penerbangan Nasional secara optimal dan terpadu dalam perancangan dan pembangunan fasilitas baru, serta peningkatan fasilitas yang tersedia;
- i. merencanakan, menyediakan dan mengembangkan sumber daya dan fasilitas keamanan sesuai persyaratan keamanan penerbangan yang meliputi antara lain :
 - 1) perkantoran;
 - 2) sumber daya manusia
 - 3) peralatan keamanan;
 - 4) anggaran keuangan;
 - 5) fasilitas pelatihan (*training*);
 - 6) kebutuhan administrasi; dan
 - 7) pusat penanggulangan keadaan darurat keamanan bandar udara (*emergency operation centre*) beserta fasilitas pendukungnya
- j. melakukan kegiatan pengawasan keamanan penerbangan internal dan menjamin pelaksanaan tindakan perbaikan dari hasil pengawasan;
- k. melakukan pemeliharaan, kalibrasi, pengujian dan/atau modernisasi kehandalan fasilitas keamanan penerbangan sesuai peraturan yang berlaku;
- l. mendukung Badan Usaha Angkutan Udara atau Perusahaan Angkutan Udara Asing yang melakukan langkah-langkah keamanan tambahan, yang telah mendapat persetujuan Direktur Jenderal;
- m. mengkoordinasikan Program Keamanan Bandar Udara yang terkait dengan prosedur keamanan stasiun (*station security manual*) atau prosedur keamanan lokal (*local security manual*);

- n. melakukan penilaian resiko terhadap adanya potensi ancaman peluncuran sistem senjata panggul (*Man-Portable Air Defence Systems* -MANPADS) disekitar bandar udara;
- o. mendukung kegiatan pengawasan internal keamanan Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing yang dilakukan di Bandar Udara;
- p. membuat langkah-langkah untuk melindungi kerahasiaan, keutuhan dan ketersediaan sistem teknologi informasi dan komunikasi serta data yang bersifat rawan terkait penerbangan dari serangan siber (*cyber attack*) yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan; dan
- q. membuat prosedur dan melaksanakan langkah-langkah mitigasi terhadap serangan peluncuran sistem senjata panggul (*Man-Portable Air Defence Systems* -MANPADS) di sekitar bandar udara.

3.4.3 Dalam rangka perubahan (amandemen) Program Keamanan Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada butir 3.4.2 huruf b, dilakukan langkah-langkah:

- a. berkoordinasi dengan pemangku kepentingan (*stakeholders*) terkait;
- b. mendiskusikan dengan komite keamanan bandar udara;
- c. meminta persetujuan dari Kepala Kantor; dan
- d. melakukan sosialisasi dan penyesuaian terhadap prosedur dibawahnya

3.4.4 memberikan 1 (satu) salinan cetak (*hard copy*) Program Keamanan Bandar Udara kepada Direktur dan Kepala Kantor serta dicatat dalam register pendistribusian Program Keamanan Bandar Udara.

3.4.5 Ketentuan lebih lanjut mengenai Program Keamanan Bandar Udara diatur dalam peraturan Direktur Jenderal.

3.5 Pimpinan Badan Usaha Angkutan Udara

3.5.1 bertanggung jawab terhadap keamanan pesawat udara yang dioperasikan.

3.5.2 dalam melaksanakan tanggung jawab keamanan pesawat udara yang dioperasikan sebagaimana dimaksud butir 3.5.1, berwenang :

- a. menyusun, melaksanakan dan mempertahankan efektifitas Program Keamanan Angkutan Udara yang mengacu kepada

Program Keamanan Penerbangan Nasional dan disahkan oleh Direktur Jenderal.

- b. menyusun Prosedur Keamanan Stasiun (*Station Security Manual*) di setiap Bandar Udara yang diterbangi yang mengacu pada Program Keamanan Angkutan Udara dan disahkan oleh Kepala Kantor;
- c. membuat Program Keamanan Angkutan Udara dan Prosedur Keamanan Stasiun (*Station Security Manual*) dalam Bahasa Indonesia;
- d. melakukan evaluasi secara periodik terhadap Program Keamanan Angkutan Udara dan Prosedur Keamanan Stasiun (*Station Security Manual*) serta melakukan amandemen bila diperlukan;
- e. membentuk organisasi keamanan penerbangan dan menunjuk pejabat keamanan yang bertanggung jawab langsung kepada pimpinan Badan Usaha Angkutan Udara dalam melaksanakan Program Keamanan Angkutan Udara;
- f. membuat, memelihara dan melindungi informasi terkait dengan penerbangan;
- g. melakukan pengendalian keamanan penumpang, personel pesawat udara dan bagasi kabinnya sejak keluar ruang tunggu menuju ke Pesawat Udara sampai dengan di ruang kedatangan Bandar Udara tujuan;
- h. mengawasi dan melindungi keamanan bagasi tercatat penumpang sejak diterima personel Badan Usaha Angkutan Udara di tempat lapor diri (*check-in counter*) sampai dengan diterima penumpang di Bandar Udara tujuan;
- i. membuat langkah-langkah untuk melindungi kerahasiaan, keutuhan dan ketersediaan sistem teknologi informasi dan komunikasi serta data yang bersifat rawan terkait penerbangan dari serangan siber (*cyber attack*) yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan; dan
- j. melakukan pengawasan internal (*internal quality control*), dan melakukan perbaikan untuk pemenuhan ketentuan dalam Program Keamanan Angkutan Udara dan/atau Prosedur Keamanan Lokal (*Local Security Manual*).

- 3.5.3 Dalam melakukan perubahan (amandemen) sebagaimana dimaksud pada butir 3.5.2 huruf d, Badan Usaha Angkutan Udara melakukan langkah-langkah:
- a. meminta persetujuan dari Direktur Jenderal untuk program keamanan angkutan udara dan/atau meminta persetujuan Kepala Kantor untuk prosedur keamanan stasiun (*station security manual*); dan
 - b. melakukan sosialisasi dan penyesuaian terhadap prosedur terkait.
- 3.5.4 memberikan 1 (satu) salinan cetak (*hard copy*) Program Keamanan Angkutan Udara dan prosedur keamanan stasiun (*station security manual*) kepada Direktur, Kepala Kantor, Penyelenggara Bandar Udara di Bandar Udara yang diterbangi dan stasiun manajer Badan Usaha Angkutan Udara serta dicatat dalam register pendistribusian Program Keamanan Angkutan Udara.
- 3.5.5 Ketentuan lebih lanjut mengenai Program Keamanan Angkutan Udara dan Prosedur Keamanan Stasiun (*Station Security Manual*) diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal.

3.6 Pimpinan Perusahaan Angkutan Udara Asing

- 3.6.1 bertanggung jawab terhadap keamanan pesawat udara yang dioperasikan.
- 3.6.2 dalam melaksanakan tanggung jawab keamanan pesawat udara yang dioperasikan sebagaimana dimaksud butir 3.6.1, berwenang:
- a. menyusun, melaksanakan dan mempertahankan efektifitas Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing yang mengacu kepada Program Keamanan Penerbangan Nasional dan disahkan oleh Direktur Jenderal;
 - b. menyusun prosedur keamanan lokal (*local security manual*) di setiap bandar udara yang diterbangi yang mengacu pada Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing dan disahkan oleh Kepala Kantor;
 - c. membuat Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing dan Prosedur Keamanan Lokal (*Local Security Manual*) dalam Bahasa Indonesia;

- d. melakukan evaluasi secara periodik terhadap Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing dan Prosedur Keamanan Lokal (*Local Security Manual*) dan melakukan amandemen bila diperlukan;
- e. menetapkan personel yang bertanggungjawab di bidang Keamanan Penerbangan;
- f. membuat, memelihara dan melindungi informasi terkait dengan penerbangan;
- g. melakukan pengendalian keamanan penumpang, personel pesawat udara dan bagasi kabinnya sejak keluar ruang tunggu menuju ke pesawat udara sampai dengan di ruang kedatangan bandar udara tujuan;
- h. mengawasi dan melindungi keamanan bagasi tercatat penumpang sejak diterima personel Perusahaan Angkutan Udara Asing di tempat lapor diri (*check-in*) sampai dengan diterima penumpang di Bandar Udara tujuan;
- i. membuat langkah-langkah untuk melindungi kerahasiaan, keutuhan dan ketersediaan sistem teknologi informasi dan komunikasi serta data yang bersifat rawan terkait penerbangan dari serangan siber (*cyber attack*) yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan; dan
- j. melakukan pengawasan internal (*internal quality control*), dan melakukan perbaikan untuk pemenuhan ketentuan dalam Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing dan/atau prosedur keamanan lokal (*local security manual*).

3.6.3 Dalam melakukan perubahan (amandemen) sebagaimana dimaksud pada butir 3.6.2 huruf d, Perusahaan Angkutan Udara Asing melakukan langkah-langkah:

- a. meminta persetujuan dari Direktur Jenderal untuk Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing dan/atau meminta persetujuan Kepala Kantor untuk Prosedur Keamanan Lokal (*Local Security Manual*); dan
- b. melakukan sosialisasi dan penyesuaian terhadap prosedur terkait.

3.6.4 memberikan 1 (satu) salinan cetak (*hard copy*) Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing dan prosedur keamanan lokal (*local security manual*) kepada Direktur, Kepala Kantor, penyelenggara

bandar udara di Bandar Udara yang diterbangi dan stasiun manajer Perusahaan Angkutan Udara Asing serta dicatat dalam register pendistribusian Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing.

- 3.6.5 Ketentuan lebih lanjut mengenai Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing dan Prosedur Keamanan Lokal (*Local Security Manual*) diatur dalam peraturan Direktur Jenderal.

3.7 Pimpinan Badan Hukum yang Melakukan Kegiatan Usaha di Bandar Udara

- 3.7.1 bertanggungjawab terhadap keamanan kegiatan usahanya di Bandar Udara.
- 3.7.2 melakukan kegiatan usaha di Daerah Keamanan Terbatas atau memiliki jalur untuk masuk atau berbatasan langsung dengan Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara harus menyusun, melaksanakan, mempertahankan dan mengevaluasi prosedur keamanan sesuai dengan Program Keamanan Bandar Udara, serta serta membuat langkah-langkah untuk melindungi kerahasiaan, keutuhan dan ketersediaan sistem teknologi informasi dan komunikasi serta data yang bersifat rawan terkait penerbangan dari serangan siber (*cyber attack*) yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.
- 3.7.3 menunjuk personel keamanan yang bertanggung jawab untuk mengkoordinasikan pelaksanaan ketentuan-ketentuan dalam prosedur keamanan.
- 3.7.4 melampirkan prosedur keamanan sebagaimana dimaksud pada butir 3.7.2 menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Program Keamanan Bandar Udara.

3.8 Pimpinan Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan

- 3.8.1 bertanggung jawab terhadap keamanan pelayanan navigasi penerbangan yang dioperasikan.
- 3.8.2 dalam melaksanakan tanggung jawab keamanan pelayanan navigasi penerbangan yang dioperasikan sebagaimana dimaksud butir 3.8.1, berwenang:
- a. menyusun, melaksanakan, mengembangkan dan mempertahankan efektifitas Program Keamanan Pelayanan Navigasi Penerbangan bagi unit pelayanan lalu lintas penerbangan di bandar udara yang memiliki pelayanan *Area Control Center (ACC)*, *Approach Control Office (APP)* atau *Aerodrome Control Tower (ADC)*;
 - b. menyusun, melaksanakan, mengembangkan dan mempertahankan efektifitas Prosedur Keamanan Pelayanan Navigasi Penerbangan bagi unit pelayanan lalu lintas penerbangan di bandar udara yang memiliki pelayanan berupa *aerodrome information service* dan *aeronautical station*;
 - c. melakukan evaluasi secara periodik terhadap Program Keamanan Pelayanan Navigasi Penerbangan atau Prosedur Keamanan Pelayanan Navigasi Penerbangan serta melakukan perubahan (amandemen) bila diperlukan;
 - d. menetapkan organisasi dan/atau pejabat yang bertanggung jawab untuk mengkoordinasikan pelaksanaan Program Keamanan Pelayanan Navigasi Penerbangan.
 - e. menyusun, menetapkan prosedur dan melaksanakan penerbitan izin masuk di wilayahnya;
 - f. merencanakan, menyediakan dan mengembangkan sumber daya dan fasilitas keamanan sesuai persyaratan keamanan penerbangan;
 - g. melakukan kegiatan pengawasan keamanan penerbangan internal sekurang – kurangnya 1 (satu) kali dalam 2 (dua) tahun dan menjamin pelaksanaan tindakan perbaikan dari hasil pengawasan;

- h. melakukan pemeliharaan, kalibrasi, pengujian dan/atau modernisasi kehandalan fasilitas keamanan penerbangan sesuai peraturan yang berlaku; dan
- i. membuat langkah-langkah untuk melindungi kerahasiaan, keutuhan dan ketersediaan sistem teknologi informasi dan komunikasi serta data yang bersifat rawan terkait penerbangan dari serangan siber (*cyber attack*) yang dapat mengganggu operasional dan keselamatan penerbangan.
- j. memberikan 1 (satu) salinan cetak (*hard copy*) Program Keamanan Pelayanan Navigasi Penerbangan kepada Direktur, Kepala Kantor, penyelenggara bandar udara serta dicatat dalam register pendistribusian Program Keamanan Pelayanan Navigasi Penerbangan.

3.8.3 Ketentuan lebih lanjut mengenai Program Keamanan Pelayanan Navigasi Penerbangan diatur dalam peraturan Direktur Jenderal.

3.9 Pimpinan Badan Hukum Yang Mendapat Pendelegasian

3.9.1 bertanggung jawab terhadap keamanan penerbangan yang didelegasikan oleh Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing.

3.9.2 Dalam melakukan tanggungjawab keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud butir 3.9.1 berwenang:

- a. melaksanakan tugas dan tanggungjawab di bidang keamanan penerbangann sesuai dengan pendelegasian;
- b. menyusun, melaksanakan, mengembangkan dan mempertahankan efektifitas Program/Prosedur Keamanan sesuai dengan Program Keamanan Angkutan Udara atau Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing;
- c. menetapkan organisasi atau personel keamanan yang bertanggung jawab di bidang keamanan penerbangan;
- d. membuat langkah-langkah untuk melindungi kerahasiaan, keutuhan dan ketersediaan sistem teknologi informasi dan komunikasi serta data yang bersifat rawan terkait penerbangan dari serangan siber (*cyber attack*) yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan; dan

- e. melakukan kegiatan pengawasan keamanan internal dan menjamin pelaksanaan tindakan perbaikan dari hasil pengawasan.

3.10 Kepolisian Republik Indonesia dan Tentara Nasional Indonesia.

- 3.10.1 memberikan dukungan terhadap pelaksanaan Program Keamanan Penerbangan Nasional sesuai dengan kebutuhan dan kondisi tingkat ancaman di bandar udara.
- 3.10.2 memberikan dukungan terhadap pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency*) sesuai dengan kebutuhan dan kondisi tingkat ancaman.

3.11 Instansi Pemerintah.

- 3.11.1 memberikan dukungan terhadap pelaksanaan Program Keamanan Penerbangan Nasional sesuai dengan kebutuhan dan kondisi tingkat ancaman di Bandar Udara.
- 3.11.2 meliputi bidang :
 - a. keimigrasian;
 - b. kepabeanan;
 - c. karantina;
 - d. kesehatan;
 - e. luar negeri;
 - f. intelijen negara;
 - g. pertahanan negara;
 - h. pos dan telekomunikasi;
 - i. penanggulangan terorisme;
 - j. tenaga nuklir/bahan radioaktif; dan
 - k. bidang lain apabila diperlukan.

BAB IV

KOORDINASI DAN KOMUNIKASI

4.1 Koordinasi

4.1.1 Tingkat Nasional

- a. Dalam pelaksanaan Program Keamanan Penerbangan Nasional dibentuk Komite Nasional Keamanan Penerbangan.
- b. Komite Nasional Keamanan Penerbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a ditetapkan oleh Menteri dengan masa tugas selama 5 (lima) tahun dan diketuai oleh Direktur Jenderal.
- c. Komite Nasional Keamanan Penerbangan mempunyai tugas sebagai berikut:
 - 1) memberikan saran tentang pelaksanaan kebijakan dan langkah-langkah keamanan penerbangan nasional untuk mengantisipasi ancaman terhadap penerbangan dan fasilitasnya;
 - 2) melakukan koordinasi antar instansi terkait dalam pelaksanaan Program Keamanan Penerbangan Nasional dengan memperhatikan jenis dan tingkat ancaman;
 - 3) memberikan dukungan informasi penilaian tingkat ancaman Keamanan Penerbangan kepada Kepala Kantor, Kepala Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, Badan Hukum yang Melakukan Kegiatan Usaha di Bandar Udara dan/atau Badan Hukum yang mendapat pendelegasian;
 - 4) memberikan saran dan masukan, mengusulkan kebijakan baru untuk perubahan Program Keamanan Penerbangan Nasional;
 - 5) mempertahankan pelaksanaan langkah-langkah keamanan penerbangan secara konstan dan memberikan rekomendasi terkait perubahan guna menanggapi adanya informasi ancaman baru, mengembangkan teknik dan teknologi keamanan penerbangan dan faktor lainnya;

- 6) meninjau kembali rekomendasi yang disampaikan oleh komite keamanan bandar udara dan komite terkait lainnya;
 - 7) menindaklanjuti laporan permasalahan keamanan penerbangan yang disampaikan oleh anggota komite nasional keamanan penerbangan dan komite keamanan bandar udara;
 - 8) memberikan saran masukan terkait dengan rancangan pembangunan bandar udara baru atau pengembangan fasilitas bandar udara yang telah ada;
 - 9) mempertimbangkan cara-cara bekerjasama dengan organisasi internasional atau negara lain untuk mencapai standar keamanan penerbangan minimal yang bertujuan meningkatkan keamanan penerbangan sipil secara keseluruhan; dan
 - 10) dalam hal terjadi tindakan melawan hukum, komite mempersiapkan dan melaksanakan:
 - a) perundingan, baik dalam pembajakan maupun penyanderaan;
 - b) pengusulan suatu naskah khusus untuk pengiriman pasukan dalam hal penanggulangan; dan
 - c) kerjasama antar negara/perwakilan negara asing dalam hal koordinasi atau meminta bantuan.
- d. Susunan komite nasional keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, terdiri dari ketua komite, sekretaris komite, anggota komite.
- e. Susunan keanggotaan komite nasional keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud pada huruf d antara lain:
- 1 Kementerian Koordinator POLHUKAM;
 - 2 Kementerian Perhubungan;
 - 3 Kementerian Keuangan;
 - 4 Kementerian Kesehatan;
 - 5 Kementerian Pertanian;
 - 6 Kementerian Luar Negeri;
 - 7 Kementerian Hukum dan HAM;
 - 8 Kementerian Pertahanan;
 - 9 Kementerian Kelautan dan Perikanan;
 - 10 Kementerian Komunikasi dan Informatika;

- 11 Kepolisian Republik Indonesia;
 - 12 Markas Besar Tentara Nasional Indonesia;
 - 13 Badan Intelijen Negara;
 - 14 Badan Pengawas Tenaga Nuklir;
 - 15 Badan Nasional Penanggulangan Terorisme;
 - 16 Kantor Otoritas Bandar Udara;
 - 17 Badan Siber dan Sandi Negara;
 - 18 Badan Usaha Bandar Udara;
 - 19 Perwakilan Badan Usaha Angkutan Udara;
 - 20 Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan;
 - 21 Perwakilan *Ground Handling*; dan
 - 22 Asosiasi Badan Usaha Angkutan Udara.
- f. Komite Nasional Keamanan Penerbangan melaksanakan pertemuan sekurang kurangnya 3 (tiga) kali dalam setahun dan hasilnya disimpulkan dalam bentuk notulen.
- g. Notulen pertemuan sebagaimana dimaksud pada huruf f didokumentasikan setelah disetujui oleh Ketua Komite dan didistribusikan kepada anggota dan pihak terkait lainnya.
- h. Komite Nasional Keamanan Penerbangan dapat mengundang tenaga ahli nasional dan/atau asing sebagai pemantau dan harus memberikan saran dalam pertemuan komite.
- i. Komite Nasional Keamanan Penerbangan dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh sekretariat komite nasional keamanan penerbangan.
- j. Semua kegiatan dan hasil kegiatan Komite Nasional Keamanan Penerbangan harus didokumentasikan.

4.1.2 Tingkat Bandar Udara

- a. Dalam pelaksanaan Program Keamanan Bandar Udara dibentuk komite keamanan bandar udara.
- b. Komite keamanan bandar udara ditetapkan oleh Kepala Bandar Udara dengan masa tugas selama 5 (lima) tahun.
- c. Komite keamanan bandar udara diketuai oleh Kepala Bandar Udara.
- d. Komite keamanan bandar udara mempunyai tugas sebagai berikut:
 1. mengkoordinasikan pelaksanaan Program Keamanan Penerbangan Nasional di bandar udara;

2. mengkoordinasikan pelaksanaan prosedur dan langkah-langkah keamanan penerbangan di Bandar Udara;
 3. memberikan informasi dan saran dalam melaksanakan, mempertahankan dan mengembangkan Program Keamanan Bandar Udara sesuai dengan Program Keamanan Penerbangan Nasional;
 4. mengawasi dan memonitor penerapan Program Keamanan Bandar Udara termasuk langkah-langkah penanganan keamanan khusus yang diterapkan oleh Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing dan semua entitas yang melakukan kegiatan di Bandar Udara;
 5. memberikan saran dalam melaksanakan prosedur tindak pengamanan di bandar udara untuk mengatasi kemungkinan ancaman terhadap penerbangan;
 6. memberikan saran dalam memelihara dan mengembangkan peta daerah keamanan di Bandar Udara;
 7. mengidentifikasi daerah-daerah rawan termasuk peralatan dan fasilitas lainnya serta menilai kondisi keamanan pada daerah tersebut secara rutin;
 8. memastikan langkah-langkah dan prosedur keamanan penerbangan telah sesuai dan memadai untuk mengatasi kondisi ancaman keamanan penerbangan meningkat atau kondisi darurat dan dilakukan kajian secara terus menerus;
 9. memastikan bahwa rekomendasi terkait peningkatan prosedur dan langkah-langkah keamanan penerbangan telah dilaksanakan;
 10. menginformasikan kepada Direktur Jenderal mengenai langkah-langkah dan prosedur yang berlaku di Bandar Udara apabila terdapat permasalahan di bandar udara yang tidak dapat diselesaikan di tingkat lokal; dan
 11. memastikan bahwa setiap rencana pengembangan dan modifikasi dilakukan untuk pengendalian bandar udara.
- e. Komite Keamanan Bandar Udara melaksanakan pertemuan sekurang kurangnya 4 (empat) kali dalam setahun dan hasilnya disimpulkan dalam bentuk notulen.

- f. Notulen pertemuan sebagaimana dimaksud pada huruf e, didokumentasikan setelah disetujui oleh Ketua Komite dan didistribusikan kepada anggota dan pihak terkait lainnya.
- g. Komite Keamanan Bandar Udara dapat mengikutsertakan mengundang tenaga ahli nasional dan/atau asing sebagai pemantau dan harus memberikan saran dalam pertemuan komite.
- h. Komite Keamanan Bandar Udara dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh sekretariat Komite Keamanan Bandar Udara.
- i. Semua kegiatan dan hasil kegiatan Komite Keamanan Bandar Udara harus didokumentasikan dan dilaporkan kepada:
 - 1) Direktur Jenderal atau ketua komite nasional keamanan penerbangan; dan
 - 2) Kepala Kantor.
- j. Susunan keanggotaan komite keamanan bandar udara terdiri dari unsur-unsur, antara lain:
 - 1) Badan Intelijen Negara di daerah;
 - 2) Tentara Nasional Indonesia di daerah;
 - 3) Kepolisian di daerah;
 - 4) Pemerintah daerah setempat;
 - 5) Bea Cukai (untuk Bandar udara internasional);
 - 6) Imigrasi (untuk Bandar udara internasional);
 - 7) Karantina Pertanian;
 - 8) Karantina Ikan;
 - 9) Karantina Kesehatan Bandar Udara;
 - 10) Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan;
 - 11) Badan Nasional Penanggulangan Terorisme di daerah;
 - 12) Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara;
 - 13) Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing;
 - 14) Badan usaha di bidang pemeriksaan keamanan kargo dan pos; dan
 - 15) *Ground Handling*.

4.2 **Komunikasi**

4.2.1 Media Pemberitaan.

Pemberitaan terkait dengan keamanan penerbangan yang disampaikan ke media dilakukan oleh:

- a. Direktur Jenderal atau pejabat yang ditunjuk untuk tingkat nasional; dan
- b. Kepala Bandar Udara untuk tingkat bandar udara.

4.1.2 Kerjasama dengan Negara Lain.

Direktur Jenderal bertanggung jawab dalam melakukan koordinasi dan bekerjasama dengan organisasi penerbangan sipil internasional (ICAO) dan negara lain meliputi:

- a. membuat dan melaksanakan prosedur pertukaran informasi ancaman keamanan penerbangan dengan negara lain;
- b. membuat dan melaksanakan prosedur penanganan dan perlindungan pertukaran informasi keamanan dengan negara lain untuk memastikan penggunaan informasi yang sesuai dan bersifat terbatas;
- c. pengembangan dan pertukaran informasi Program Keamanan Penerbangan Nasional, program pelatihan dan program pengawasan keamanan penerbangan;
- d. memenuhi permintaan dari negara lain terkait langkah-langkah keamanan tambahan pada penerbangan khusus atau penerbangan yang ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Udara Asing selama tidak bertentangan dengan peraturan yang berlaku dan permohonan tersebut harus disetujui oleh Direktur Jenderal; dan
- e. membuat perjanjian bilateral dan/atau multilateral terkait dengan Keamanan Penerbangan.

4.1.3 Komunikasi dengan Organisasi Penerbangan Internasional (*International Civil Aviation Organization/ICAO*).

Direktur Jenderal harus menginformasikan atau melaporkan kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) tentang:

- a. instansi atau organisasi yang bertanggung jawab di bidang keamanan penerbangan Indonesia; dan
- b. kejadian tindakan melawan hukum terhadap penerbangan sipil.

BAB V
PERLINDUNGAN BANDAR UDARA, PESAWAT UDARA
DAN FASILITAS NAVIGASI PENERBANGAN

5.1 Daerah Keamanan Bandar Udara

- 5.1.1 Untuk kepentingan Keamanan Penerbangan, Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara harus mengidentifikasi daerah-daerah yang digunakan untuk kegiatan operasional penerbangan dan ditetapkan sebagai:
- a. Daerah Keamanan Terbatas;
 - b. Daerah Steril; dan
 - c. Daerah Sisi Darat.
- 5.1.2 Daerah-daerah sebagaimana dimaksud butir 5.1.1 harus dibuat dalam bentuk peta dengan diberikan pembedaan yang nyata antara masing-masing daerah keamanan tersebut.
- 5.1.3 Daerah Keamanan Terbatas sebagaimana dimaksud butir 5.1.1 huruf a, ditentukan berdasarkan penilaian resiko.
- 5.1.4 Daerah-daerah yang berbatasan langsung dan/atau jalan yang menuju ke Daerah Keamanan Terbatas harus dikendalikan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan.
- 5.1.5 Peta daerah keamanan sebagaimana dimaksud butir 5.1.2 merupakan lampiran yang tidak terpisahkan dari Program Keamanan Bandar Udara.

5.2 Perlindungan Daerah Keamanan Terbatas

- 5.2.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara harus melakukan pengawasan dan pengendalian Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara.
- 5.2.2 Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara harus melakukan pengendalian keamanan jalan masuk (*access point*) menuju Daerah Keamanan Terbatas Bandar Udara untuk mencegah orang yang tidak memiliki kepentingan masuk ke Daerah Keamanan Terbatas.

- 5.2.3 Daerah Sisi Udara di Daerah Keamanan Terbatas sebagaimana dimaksud butir 5.2.1 harus dilakukan pengendalian jalan masuk untuk mencegah orang yang tidak memiliki kepentingan masuk ke sisi udara.
- 5.2.4 Daerah Keamanan Terbatas sebagaimana dimaksud butir 5.2.1 harus dilindungi secara fisik untuk mencegah masuknya orang, kendaraan, barang bawaan, kargo dan pos dan hewan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.
- 5.2.5 Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara bertanggung jawab menentukan pintu-pintu masuk ke Daerah Keamanan Terbatas dan menjamin bahwa pintu-pintu tersebut memiliki perlindungan fisik memadai yang kualitasnya sekurang-kurangnya sama dengan pembatas fisik.
- 5.2.6 Untuk masuk ke Daerah Keamanan Terbatas harus dikendalikan dengan izin yang ditetapkan oleh unit kerja yang ditunjuk, dan bertanggung jawab terhadap prosedur perizinan serta pengawasan penggunaan izin yang diberikan.
- 5.2.7 Untuk masuk ke Daerah Keamanan Terbatas, setiap orang harus memiliki izin masuk yang sah dan dilakukan pemeriksaan keamanan.
- 5.2.8 Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara harus memastikan bahwa pengambilan gambar (foto) di tempat-tempat tertentu di daerah keamanan terbatas harus dilarang, kecuali atas izin dari Kepala Bandar Udara.
- 5.2.9 Tempat-tempat tertentu sebagaimana dimaksud butir 5.2.8 antara lain:
- a. tempat pemeriksaan keamanan penerbangan (*security check point*);
 - b. tempat pengendalian keamanan penerbangan (*access control point*);
 - c. tempat pelayanan keimigrasian; dan
 - d. tempat pelayanan kepabeanan

5.3 Perlindungan Daerah Steril

- 5.3.1 Daerah Steril harus dilindungi, dikendalikan dan diawasi oleh personel keamanan bandar udara.
- 5.3.2 Daerah Steril yang berupa ruangan harus dilindungi dengan pembatas fisik yang nyata untuk mencegah disusupkannya barang dilarang.
- 5.3.3 Untuk masuk ke Daerah Steril, setiap orang harus memiliki izin masuk yang sah dan dilakukan pemeriksaan keamanan.
- 5.3.4 Daerah Steril yang digunakan untuk kegiatan konsesional harus dilakukan pengendalian dan membuat prosedur langkah-langkah keamanan.
- 5.3.5 Pengendalian dan prosedur langkah-langkah keamanan sebagaimana dimaksud butir 5.3.4 harus dimuat dalam program keamanan bandar udara.

5.4 Perlindungan Daerah Sisi Darat

- 5.4.1 Daerah Sisi Darat merupakan daerah di Bandar Udara yang harus dilakukan langkah-langkah keamanan untuk mengurangi resiko dan mencegah terjadinya tindakan melawan hukum.
- 5.4.2 Daerah sisi darat sebagaimana dimaksud butir 5.4.1 antara lain:
 - a. area lapor diri (*check in area*);
 - b. area *lobby* terminal keberangkatan dan kedatangan;
 - c. area penurunan penumpang (*drop zone*);
 - d. area penjemputan penumpang (*pick up zone*);
 - e. fasilitas penghubung antarmoda;
 - f. area parkir kendaraan; dan
 - g. fasilitas jasa terkait penunjang dan memberi nilai tambah.
- 5.4.3 Daerah sisi darat sebagaimana dimaksud butir 5.4.2 harus dilakukan langkah-langkah keamanan berdasarkan penilaian resiko.
- 5.4.4 Area lapor diri (*check in area*) sebagaimana dimaksud butir 5.4.2 huruf a harus dilakukan langkah-langkah keamanan, sekurang-kurangnya:
 - a. patroli;

- b. pemasangan peralatan pemantau lalu lintas orang (*closed circuit television/ CCTV*); dan
- c. pemberian informasi budaya keamanan.

5.4.5 Area *lobby* terminal keberangkatan dan kedatangan sebagaimana dimaksud butir 5.4.2 huruf b harus dilakukan langkah-langkah keamanan, sekurang-kurangnya:

- a. patroli;
- b. pemasangan peralatan pemantau lalu lintas orang (*closed circuit television/ CCTV*);
- c. pemberian informasi budaya keamanan;
- d. mendirikan posko reaksi cepat; dan
- e. penghalang penerobos kendaraan (*bollard*).

5.4.6 Area penurunan penumpang (*drop zone*), area penjemputan penumpang (*pick up zone*), dan fasilitas penghubung antarmoda sebagaimana dimaksud butir 5.4.2 huruf c, d, dan e harus dilakukan langkah-langkah keamanan, sekurang-kurangnya:

- a. pengaturan lalu lintas kendaraan;
- b. pemasangan pembatas kecepatan kendaraan;
- c. pemantauan pergerakan orang dan kendaraan;
- d. patroli; dan
- e. pemberian informasi budaya keamanan.

5.4.7 Area parkir kendaraan sebagaimana dimaksud butir 5.4.2 huruf f harus dilakukan langkah-langkah keamanan, sekurang-kurangnya:

- a. lokasi parkir sekurang – kurangnya berjarak 50m dari gedung terminal;
- b. pemantauan pergerakan orang dan kendaraan;
- c. patroli; dan
- d. pemberian informasi budaya keamanan.

5.4.8 Fasilitas jasa terkait penunjang dan memberi nilai tambah sebagaimana dimaksud pada butir 5.4.2 huruf g harus dilakukan langkah-langkah keamanan, sekurang-kurangnya:

- a. pemantauan pergerakan orang dan kendaraan;
- b. patroli; dan
- c. pemberian informasi budaya keamanan.

5.4.9 Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara harus mengkoordinasikan pelaksanaan langkah-langkah keamanan

sebagaimana dimaksud butir 5.4.4, 5.4.5, 5.4.6, 5.4.7 dan 5.4.8 dengan instansi terkait dan mengidentifikasi tanggungjawab yang sesuai terkait keamanan sisi darat.

5.4.10 Langkah-langkah keamanan sebagaimana dimaksud pada butir 5.4.1 harus dimuat dalam program keamanan bandar udara.

5.5 Pengendalian Jalan Masuk ke Daerah Keamanan Terbatas - Persyaratan Umum

5.5.1 Untuk masuk ke Daerah Keamanan Terbatas harus dikendalikan dengan izin masuk yang berupa dokumen angkutan udara dan tanda izin masuk daerah keamanan terbatas.

5.5.2 Dokumen angkutan udara sebagaimana dimaksud butir 5.5.1 dalam bentuk:

- a. tiket pesawat udara;
- b. pas masuk pesawat udara (*boarding pass*); dan
- c. surat muatan udara (*airway bill*).

5.5.3 Dokumen angkutan udara sebagaimana dimaksud butir 5.5.2 dapat berupa cetak atau elektronik.

5.5.4 Tanda izin masuk Daerah Keamanan Terbatas sebagaimana dimaksud pada butir 5.5.1 dalam bentuk :

- a. PAS bandar udara untuk orang;
- b. PAS bandar udara untuk kendaraan;
- c. identitas penerbang dan personel kabin (*ID card crew*); dan
- d. kartu tanda pengenal inspektur Direktorat Jenderal

5.5.5 PAS bandar udara untuk orang dan kendaraan sebagaimana dimaksud butir 5.5.4 huruf a dan b diterbitkan oleh Kepala Kantor.

5.5.6 Penerbitan PAS bandar udara untuk orang dan kendaraan sebagaimana dimaksud pada butir 5.5.5 dapat didelegasikan kepada Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara.

5.5.7 Penerbitan PAS bandar udara untuk orang dan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam butir 5.5.5 Pada Unit Penyelenggara Bandar Udara dikenakan tarif sesuai ketentuan Penerimaan Negara Bukan Pajak.

5.5.8 Penerbitan tanda izin masuk sebagaimana dimaksud dalam butir 5.5.5 Pada Badan Usaha Bandar Udara dikenakan tarif yang diusulkan oleh Badan Usaha Bandar Udara dan setuju oleh Menteri.

- 5.5.9 Prosedur penerbitan PAS bandar udara untuk orang dan kendaraan sebagaimana dimaksud pada butir 5.5.5, merupakan bagian tidak terpisahkan dari Program Keamanan Bandar Udara.
- 5.5.10 Untuk mendapatkan PAS orang sebagaimana dimaksud pada butir 5.5.4 huruf a, harus dilakukan pemeriksaan latar belakang (*background check*) dan pemberian pemahaman tentang kepedulian keamanan penerbangan (*avsec awareness*).
- 5.5.11 Pemeriksaan latar belakang (*background check*) dan pemberian materi tentang kepedulian keamanan penerbangan (*avsec awareness*) sebagaimana dimaksud butir 5.5.10, dilakukan oleh penerbit izin masuk.
- 5.5.12 Pemberian materi tentang kepedulian keamanan penerbangan (*avsec awareness*) sebagaimana dimaksud butir 5.5.11 merupakan rangkaian penerbitan PAS orang dan tidak dikenakan biaya.
- 5.5.13 Orang yang dapat masuk ke Daerah Keamanan Terbatas adalah calon penumpang yang memiliki dokumen angkutan udara, orang perseorangan, personel pesawat udara dan pegawai/karyawan yang memiliki izin masuk.
- 5.5.14 Tanda izin masuk ke Daerah Keamanan Terbatas sebagaimana dimaksud pada butir 5.5.4 huruf c dan d, hanya dapat digunakan pada saat bertugas.
- 5.5.15 Kendaraan yang dapat masuk ke Daerah Keamanan Terbatas adalah kendaraan yang digunakan untuk menunjang kegiatan penerbangan dan harus memiliki izin masuk.
- 5.5.16 Kepala Kantor harus mengetahui jumlah izin masuk Daerah Keamanan Terbatas dan menetapkan kuota (jumlah maksimum) sesuai kebutuhan operasional.
- 5.5.17 Kepala Kantor bertanggungjawab mengawasi dan berwenang memberikan sanksi atas penggunaan izin masuk ke Daerah Keamanan Terbatas.

5.6 Pengendalian Jalan Masuk – Orang

- 5.6.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara, harus melakukan pemeriksaan keamanan dan izin masuk terhadap setiap orang yang masuk ke Daerah Keamanan Terbatas.
- 5.6.2 Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara dapat mendelegasikan pemeriksaan keamanan dan pemeriksaan izin masuk terhadap orang sebagaimana butir 5.6.1 kepada badan hukum yang melakukan kegiatan usaha di bandar udara yang memiliki akses masuk langsung ke Daerah Keamanan Terbatas.
- 5.6.3 Pemeriksaan Keamanan sebagaimana dimaksud pada butir 5.6.1, dilakukan terhadap orang dan barang bawaannya.
- 5.6.4 Pemeriksaan izin masuk sebagaimana dimaksud pada butir 5.6.1, dilakukan terhadap keabsahan dan masa berlaku.
- 5.6.5 Prosedur Pemeriksaan Keamanan, pemeriksaan izin masuk dan pendelegasian sebagaimana dimaksud pada butir 5.6.1 dan butir 5.6.2 diatur dalam Program Keamanan Bandar Udara.
- 5.6.6 Tanda izin masuk Daerah Keamanan Terbatas harus dipakai selama berada di Daerah Keamanan Terbatas dan penempatannya di bagian yang mudah terlihat dan terbaca.

5.7 Pengendalian Jalan Masuk – Kendaraan

- 5.7.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara, harus melakukan pemeriksaan keamanan terhadap kendaraan dan izin masuk.
- 5.7.2 Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara dapat mendelegasikan pemeriksaan keamanan dan pemeriksaan izin masuk terhadap kendaraan sebagaimana butir 5.7.1 kepada badan hukum yang melakukan kegiatan usaha di bandar udara yang memiliki akses masuk langsung ke Daerah Keamanan Terbatas.
- 5.7.3 Prosedur Pemeriksaan Keamanan terhadap kendaraan sebagaimana dimaksud pada butir 5.7.1, dilakukan terhadap:
- a. kendaraan;
 - b. muatan kendaraan, kecuali:
 - 1) muatan kendaraan yang telah dilakukan pemeriksaan oleh *regulated agent, known consignor*, dan

2) muatan kendaraan catering yang berasal dari luar daerah keamanan terbatas yang badan usahanya telah memiliki prosedur keamanan penerbangan yang telah melalui proses validasi oleh badan usaha bandar udara atau unit penyelenggara bandar udara sesuai program keamanan bandar udara.

c. orang dan barang bawaannya.

- 5.7.4 Prosedur Pemeriksaan izin masuk sebagaimana dimaksud pada butir 5.7.1, dilakukan terhadap keabsahan dan masa berlaku.
- 5.7.5 Izin masuk sebagaimana dimaksud pada butir 5.7.1 harus ditempatkan di kaca depan kendaraan sebelah kanan yang mudah terlihat dan terbaca.
- 5.7.6 Prosedur pemeriksaan keamanan kendaraan, izin masuk dan pendelegasian sebagaimana dimaksud pada butir 5.7.2 harus dimuat dalam Program Keamanan Bandar Udara.
- 5.7.7 Dalam keadaan tertentu, kendaraan yang tidak mempunyai pas kendaraan dapat masuk setelah mendapat izin insidentil dari penerbit pas.

5.8 Perlindungan Pesawat Udara

- 5.8.1 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap keamanan pesawat udara.
- 5.8.2 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing harus mengendalikan dan mengawasi pergerakan orang dan kendaraan ke dan dari pesawat udara yang berada di Daerah Keamanan Terbatas untuk mencegah yang tidak memiliki izin ke pesawat udara.
- 5.8.3 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing harus melakukan pemeriksaan keamanan (*aircraft security check*) atau penyisiran keamanan (*aircraft security search*) terhadap pesawat yang akan digunakan untuk kegiatan angkutan udara berdasarkan penilaian resiko keamanan.
- 5.8.4 Prosedur Pemeriksaan Keamanan Pesawat Udara (*Aircraft Security Check*) dan Penyisiran Keamanan Pesawat Udara (*Aircraft Security Search*) harus termuat dalam Program Keamanan Angkutan Udara.

- 5.8.5 Daftar Penyisiran/Pemeriksaan Keamanan Pesawat Udara sebagaimana terlampir dalam lampiran II huruf A
- 5.8.6 Penilaian resiko keamanan sebagaimana dimaksud pada butir 5.8.3, meliputi faktor-faktor:
- a. tingkat ancaman;
 - b. pesawat udara yang bermalam (*aircraft parked overnight*);
 - c. lokasi parkir;
 - d. bandar udara asal;
 - e. bandar udara tujuan; dan
 - f. negara operator atau negara pendaftar.
- 5.8.7 Perlindungan Pesawat Udara Dalam Kondisi Normal.
- Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing wajib melindungi pesawat udara yang diparkir dengan melakukan hal-hal sebagai berikut:
- a. pesawat yang akan digunakan harus dilakukan pemeriksaan keamanan (*aircraft security check*);
 - b. setiap petugas yang akan melakukan kegiatan perawatan dan/atau pembersihan pesawat udara harus dilakukan pemeriksaan keamanan sebelum memasuki pesawat udara;
 - c. pengawasan keamanan selama kegiatan bongkar muat pesawat udara sampai dengan pesawat udara lepas landas (*take off*);
 - d. Pemeriksaan Keamanan dan/atau pengendalian terhadap peralatan, barang, makanan, dan minuman yang akan masuk pesawat udara;
 - e. memastikan penerbang dan personel kabin yang bertugas harus memiliki dan menggunakan kartu identitas penerbang dan personel kabin (*ID card crew*);
 - f. memastikan penumpang yang akan masuk (*boarding*) ke pesawat udara adalah penumpang yang memiliki pas masuk pesawat udara (*boarding pass*) dan/atau kartu transit dan harus dicocokkan dengan identitas penumpang;
 - g. mengawasi dan melindungi keamanan dokumen terkait dengan kegiatan angkutan udara;
 - h. menjamin keamanan pesawat udara sejak dilakukan pemeriksaan keamanan (*aircraft security check*) atau penyisiran keamanan (*aircraft security search*) sampai dengan lepas landas (*take off*); dan

- i. untuk pesawat udara yang bermalam (*aircraft parked overnight*) harus dilakukan patroli secara periodik dan acak.

5.8.8 Pada Pesawat udara yang tidak digunakan (*not in service*) lebih dari 12 jam atau tidak dalam pengawasan, Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing wajib melakukan hal-hal sebagai berikut:

- a. menutup semua pintu masuk ke pesawat udara;
- b. memasang tanda/label (*seal*) di pintu pesawat udara;
- c. melepas semua fasilitas dan peralatan penunjang pelayanan darat pesawat udara; dan
- d. memarkirkan pesawat udara di tempat yang memiliki penerangan yang cukup.

5.8.9 Perlindungan Pesawat Udara Dalam Kondisi Ancaman Meningkat.

Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing harus melakukan langkah-langkah sebagai berikut:

- a. pada penerbangan yang sedang transit, setiap penumpang dan bagasi kabin harus dibawa turun dari pesawat udara;
- b. apabila dalam pesawat udara ditemukan barang yang tidak dengan pemiliknya, Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing harus:
 - 1) menurunkan dan melakukan pemeriksaan keamanan barang tersebut; dan
 - 2) melakukan penyisiran keamanan (*aircraft security search*) terhadap pesawat udara tersebut untuk mencari barang dilarang (*prohibited item*).
- c. Apabila diketahui keberadaan seseorang tanpa izin, Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing harus melakukan langkah-langkah sebagai berikut:
 - 1) menginstruksikan kepada semua penumpang untuk turun dan membawa bagasi kabinnya untuk dilakukan pemeriksaan keamanan ulang;
 - 2) melakukan Penyisiran Keamanan Pesawat Udara (*Aircraft Security Search*); dan
 - 3) melaporkan kejadian dimaksud dan menyerahkan pelaku tersebut kepada Kepala Bandar Udara.

- d. Apabila terjadi tindakan melawan hukum terhadap Pesawat Udara, Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing harus melakukan langkah-langkah sebagai berikut:
- 1) melakukan langkah-langkah keamanan sesuai dengan program penanggulangan keadaan darurat keamanan angkutan udara (*aircraft contingency plan atau emergency respon plan*);
 - 2) melaporkan ke Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara; dan
 - 3) berkoordinasi dengan bandar udara dalam melaksanakan prosedur penanggulangan keadaan darurat keamanan di bandar udara (*airport contingency plan*).

5.8.10 Perlindungan ruang kendali pesawat udara (*Flight Crew Compartment*) untuk pesawat udara kategori transport selama dalam penerbangan sebagai berikut:

- a. pintu ruang kendali pesawat (*Flight Crew Compartment Door*) harus dikunci sejak dari akhir proses *boarding* sampai dengan dibuka saat kedatangan;
- b. pintu ruang kendali pesawat (*Flight Crew Compartment Door*) harus dikunci selama dalam penerbangan kecuali personel operasi pesawat udara dan personel kabin serta personel lain yang akan masuk setelah mendapat persetujuan kapten penerbang; dan
- c. membuat prosedur penggunaan dan pengawasan pintu ruang kendali pesawat (*Flight Crew Compartment Door*) dan dimuat dalam program keamanan angkutan udara.

5.9 Perlindungan Pesawat Udara dari serangan sistem senjata panggul (*Man-Portable Air Defence Systems/MANPADS*)

5.9.1 Dalam rangka melindungi pesawat udara dari serangan peluncuran sistem senjata panggul (*Man-Portable Air Defence Systems/MANPADS*) di bandara, Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara harus melakukan langkah-langkah keamanan antara lain:

- a. melakukan penilaian resiko adanya area yang berpotensi sebagai tempat serangan sistem senjata panggul (*Man-Portable Air Defence Systems/MANPADS*) disekitar bandar udara;

- b. melakukan penilaian kerentanan (*vulnerability assessment*) terhadap peluncuran sistem senjata panggul (*Man-Portable Air Defence Systems/MANPADS*);
- c. membuat rencana mitigasi (*mitigation plan*); dan atau
- d. membuat prosedur dan melaksanakan langkah-langkah mitigasi.

5.9.2 Penilaian resiko sebagaimana dimaksud butir 5.9.1 huruf a dilakukan oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara, dengan mempertimbangkan hal-hal antara lain:

- a. peredaran senjata panggul (*Man-Portable Air Defence Systems/MANPADS*);
- b. kondisi lingkungan di sekitar Bandar Udara; dan
- c. tingkat ancaman terhadap Bandar Udara.

5.9.3 Hasil penilaian resiko sebagaimana dimaksud butir 5.9.2 harus dilaporkan kepada Direktur Jenderal atau Kepala Kantor untuk dilakukan penilaian kerentanan (*vulnerability assessment*).

5.9.4 Penilaian kerentanan (*vulnerability assessment*) sebagaimana dimaksud pada butir 5.9.1 huruf b, dilakukan oleh Direktorat Jenderal atau Kepala Kantor dengan melibatkan instansi terkait.

5.9.5 Hasil penilaian kerentanan (*vulnerability assessment*) sebagaimana dimaksud pada butir 5.9.4 disampaikan kepada Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara dalam bentuk rencana mitigasi (*mitigation plan*) antara lain:

- a. meningkatkan patroli secara acak pada daerah berisiko tinggi;
- b. pelatihan pengenalan senjata panggul (*Man-Portable Air Defence Systems/MANPADS*);
- c. pengawasan dengan CCTV pada daerah yang berpotensi dilakukannya peluncuran;
- d. pembinaan kepada publik (pertemuan masyarakat, memasang tanda pemberitahuan, publikasi di media);
- e. rencana penanganan kondisi darurat yang dapat dilaksanakan dan diterapkan dalam hal peningkatan terhadap ancaman serangan senjata panggul (*Man-Portable Air Defence Systems/MANPADS*);
- f. komunikasi dan koordinasi antara lembaga penegak hukum, badan intelijen dan Bandar Udara; dan

g. latihan penanggulangan serangan senjata panggul (*Man-Portable Air Defence Systems/MANPADS*) untuk memvalidasi strategi mitigasi.

5.9.6 Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara harus membuat prosedur pelaksanaan langkah-langkah mitigasi sesuai dengan rencana mitigasi.

5.10 Perlindungan Fasilitas Navigasi Penerbangan

5.10.1 Untuk kepentingan keamanan penerbangan, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan harus mengidentifikasi daerah-daerah yang digunakan untuk kegiatan pelayanan navigasi dan ditetapkan sebagai:

- a. daerah terkendali (*controlled area*); dan
- b. daerah terbatas (*restricted area*).

5.10.2 Daerah-daerah yang digunakan untuk kegiatan pelayanan navigasi sebagaimana dimaksud pada butir 5.10.1 harus dilakukan langkah-langkah keamanan untuk mencegah terjadinya tindakan melawan hukum.

5.10.3 Daerah terkendali (*controlled area*) sebagaimana dimaksud pada butir 5.10.1 huruf a, antara lain:

- a. menara pengatur lalu lintas penerbangan (*control tower*) dan daerah sekitarnya; dan
- b. bangunan pengatur lalu lintas penerbangan dan daerah sekitarnya.

5.10.4 Daerah terbatas (*restricted area*) sebagaimana dimaksud pada butir 5.10.1 huruf b, antara lain:

- a. fasilitas bantu navigasi penerbangan, antara lain ILS, VOR, Radar dan NDB;
- b. fasilitas komunikasi penerbangan antara lain : radio komunikasi *ground to air*, *antenna repeater*, dan VHF *ground to air antenna*; dan
- c. fasilitas penunjang pelayanan navigasi.

5.10.5 Daerah terkendali (*controlled area*) sebagaimana dimaksud pada butir 5.10.3 harus dilakukan langkah-langkah keamanan sekurang-kurangnya:

- a. melakukan pemeriksaan izin masuk;

- b. melakukan pemeriksaan keamanan terhadap orang, barang dan kendaraan yang akan masuk; dan
 - c. melakukan pengawasan dan pemantauan.
- 5.10.6 Daerah Terbatas (*restricted area*) sebagaimana dimaksud dalam butir 5.10.4 harus dilakukan langkah-langkah keamanan sekurang-kurangnya:
- a. melakukan pemeriksaan izin masuk; dan
 - b. melakukan pengawasan dan pemantauan.
- 5.10.7 Fasilitas navigasi penerbangan harus dilindungi dengan pembatas fisik untuk mencegah tindakan melawan hukum atau gangguan yang dapat mengancam atau membahayakan keselamatan penerbangan.
- 5.10.8 Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan harus menetapkan prosedur dan persyaratan penerbitan izin masuk untuk Daerah Terkendali (*controlled area*) dan Daerah terbatas (*restricted area*);
- 5.10.9 Langkah-langkah pemeriksaan keamanan sebagaimana dimaksud butir 5.10.5 huruf b dilakukan oleh personel keamanan penerbangan.
- 5.10.10 Pembagian daerah dan langkah-langkah keamanan sebagaimana dimaksud sebagaimana dimaksud butir 5.10.3, butir 5.10.4, butir 5.10.5 dan butir 5.10.6 harus dimuat dalam Program Keamanan Pelayanan Navigasi Penerbangan dan/atau Prosedur Keamanan Pelayanan Navigasi Penerbangan.
- 5.10.11 Fasilitas navigasi yang ada di dalam Daerah Keamanan Terbatas Bandar Udara dan Daerah-daerah sebagaimana dimaksud pada butir 5.10.1 harus dibuat dalam bentuk peta dan dengan diberikan pembedaan yang nyata antara masing-masing daerah yang merupakan lampiran yang tidak terpisahkan dari Program Keamanan Pelayanan Navigasi Penerbangan dan prosedur Keamanan Pelayanan Navigasi Penerbangan.
- 5.10.12 Ketentuan lebih lanjut terkait Program Keamanan Pelayanan Navigasi Penerbangan dan prosedur Keamanan Pelayanan Navigasi Penerbangan diatur dalam peraturan Direktur Jenderal.

5.11 Perlindungan Sistem Teknologi Informasi Komunikasi dari Serangan Siber

- 5.11.1 Badan Usaha Bandar Udara, Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing,

Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, Badan Hukum yang mendapat pendelegasian, dan Badan Hukum yang melakukan kegiatan usaha di Daerah Keamanan Terbatas atau memiliki jalur untuk masuk atau berbatasan langsung dengan Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara harus membuat langkah-langkah perlindungan terhadap kerahasiaan, keutuhan dan ketersediaan sistem teknologi informasi dan komunikasi serta data yang bersifat rawan terkait penerbangan dari serangan siber (*cyber attack*) yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan.

5.11.2 Sistem dan data Teknologi Informasi Komunikasi sebagaimana dimaksud pada butir 5.11.1 di atas antara lain:

- a. sistem *Air Traffic Management (air traffic management systems)*;
- b. *flight management system aircraft on board*;
- c. sistem komunikasi navigasi dan pengamatan penerbangan (*communication, navigation and surveillance systems*);
- d. sistem reservasi tiket dan check-in penumpang (*aircraft operator reservation and passenger check-in systems*);
- e. sistem pemeriksaan penumpang dan bagasi (*screening systems and/or explosive detection systems, configuration*);
- f. sistem pengendalian jalan masuk dan monitoring alarm (*access control and alarm monitoring systems*);
- g. sistem rekonsiliasi penumpang dan bagasi (*passenger and baggage reconciliation systems*);
- h. sistem pengendalian keberangkatan (*departure control systems*);
- i. sistem pengamatan CCTV (*closed-circuit television surveillance systems*);
- j. pusat pengendalian keamanan penerbangan (*security command, control and dispatch systems*); dan
- k. sistem *data base regulated agent* dan *known consignor*.

5.11.3 Langkah-langkah perlindungan sistem sebagaimana dimaksud pada butir 5.11.1 antara lain:

- a. pengendalian administratif;
- b. pengendalian *virtual* dan *logical*; dan
- c. pengendalian fisik.

5.11.4 Pengendalian administratif sebagaimana dimaksud pada butir 5.11.3 huruf a, dapat dilakukan dengan cara, antara lain:

- a. membuat disain keamanan Teknologi Informasi Komunikasi;
- b. membuat prosedur keamanan sistem Teknologi Informasi Komunikasi;
- c. melakukan seleksi dan pemeriksaan latar belakang (*background check*) bagi karyawan maupun pihak ketiga yang menangani Teknologi Informasi Komunikasi;
- d. memberikan pelatihan *Security Cyber Awareness* kepada setiap personel yang menggunakan Teknologi Informasi Komunikasi;
- e. melakukan penilaian resiko dan ancaman serta menetapkan kerawanan terhadap sistem Teknologi Informasi Komunikasi yang mencakup jaringan internal, jaringan eksternal, perangkat lunak, perangkat keras, perangkat antara (*middleware*), dan sistem operasi dari kemungkinan serangan siber (*cyber attack*);
- f. melakukan kegiatan kendali mutu (*quality control*) terhadap penerapan sistem dan prosedur keamanan Teknologi Informasi Komunikasi; dan
- g. melakukan langkah-langkah keamanan sistem rantai pasok Teknologi Informasi Komunikasi baik *hardware* ataupun *software*.

5.11.5 Pengendalian virtual dan *logical* sebagaimana dimaksud pada butir 5.11.3 huruf b dapat dilakukan dengan cara, antara lain:

- a. pengamanan jaringan internal dan eksternal dengan menerapkan perangkat keamanan *network* seperti *NextGen Firewall*, sistem pendeteksi dan pencegahan peretasan jaringan, kontrol akses *network*, melakukan *backup* dan pengawasan konfigurasi perangkat keamanan tersebut secara berkala;
- b. sistem pendeteksi peretasan jaringan (*network intrusion detection systems*);
- c. penerapan anti-virus, anti botnet dan anti malware didalam perangkat Teknologi Informasi Komunikasi;
- d. melakukan review dan pembaharuan terhadap software ataupun sistem Teknologi Informasi komunikasi lainnya guna mengurangi resiko kerentanan keamanan yang ada;
- e. secara berkala, minimal satu kali dalam satu tahun melakukan simulasi serangan keamanan untuk menguji efektifitas

keamanan Teknologi Informasi Komunikasi dan prosedur pada saat terjadi serangan siber;

- f. penerapan pengamanan terhadap penggunaan akun – akun *privilege* didalam sistem Teknologi Informasi Komunikasi dengan melakukan perubahan password secara berkala, mencegah berbagi password (*password sharing*), akuntabiliti terhadap penggunaan akun *privilege*, melakukan perekaman dan audit secara berkala terhadap aktivitas penggunaan akun *privilege*, penerapan sistem pencegahan terhadap potensi pencurian dan penyalah gunaan akun *privilege* tersebut; dan
- g. pencegahan dan menerapkan strategi terhadap terjadinya potensi kebocoran data atau informasi yang bersifat sensitif dengan mempertimbangkan hal berikut ini:
 - 1. kebocoran data yang terjadi pada saat data di gunakan (*data in use*);
 - 2. kebocoran data yang terjadi pada saat data bergerak (*data in motion*) dari satu titik ke titik yang lain melalui berbagai kanal komunikasi yang ada; dan
 - 3. kebocoran data yang terjadi pada saat data diam (*data at rest*) semisal data yang terdapat didalam database, media backup ataupun platform penyimpanan lainnya.

5.11.6 Pengendalian fisik sebagaimana dimaksud pada butir 5.11.3 huruf c dapat dilakukan dengan cara , antara lain:

- a. memasang perlindungan fisik pada fasilitas sistem *hardware* dan server;
- b. menerapkan sistem kewenangan pada akses masuk dengan menggunakan teknologi terkini, antara lain : *biometric, finger print*;
- c. membatasi jumlah orang yang diberi izin masuk;
- d. mempersyaratkan penerbitan izin masuk disetujui oleh lebih dari 1 (satu) orang;
- e. menerapkan sistem pengawasan terus menerus pada pintu masuk (*access point*) dengan menggunakan CCTV;
- f. memiliki sistem Teknologi Informasi Komunikasi dan data cadangan (*back up system*);
- g. membuat buku catatan kegiatan (*logbook*); dan
- h. membuat sistem peringatan (*alert system*) jika terdapat gangguan pada sistem Teknologi Informasi Komunikasi.

- 5.11.7 Badan Usaha Bandar Udara, Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, Badan Hukum Yang Melakukan Kegiatan Usaha di Bandar Udara dan Badan Hukum yang mendapat pendelegasian harus membuat penilaian kerawanan (*vulnerability assessment*) terhadap sistem dan data Teknologi Informasi Komunikasi serta menetapkan langkah-langkah mitigasi terhadap kemungkinan terjadinya serangan siber (*cyber attack*).
- 5.11.8 Penilaian kerawanan (*vulnerability assessment*) sebagaimana dimaksud butir 5.11.7 adalah Penerapan tata kelola terhadap ancaman dan kerentanan (*threat vulnerability management*) yang baik dengan melakukan pendeteksian terhadap kerentanan secara continuous dan *scanless* terhadap keseluruhan sumber daya Teknologi Informasi Komunikasi. penilaian kerawanan (*vulnerability assessment*) yang dimaksud dapat memberikan informasi mengenai :
- a. mengetahui kerentanan yang terdapat di lingkungan Teknologi Informasi Komunikasi;
 - b. mengetahui sumber daya Teknologi Informasi yang paling rentan kerawanannya berdasarkan konfigurasi perangkat; dan
 - c. mengetahui *vulnerability* mana saja yang rentan terhadap kemungkinan eksploitasi
- 5.11.9 Langkah-langkah mitigasi terhadap kemungkinan terjadinya serangan siber (*cyber attack*) sebagaimana dimaksud pada butir 5.11.7 harus dilakukan pengawasan.
- 5.11.10 Badan Usaha Bandar Udara, Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan dan Badan Hukum yang mendapat pendelegasian harus membentuk unit keamanan siber (*ciber security*) untuk melaksanakan langkah-langkah sebagaimana dimaksud pada butir 5.11.8 dan 5.11.9.
- 5.11.11 Badan Usaha Bandar Udara, Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, Badan Hukum Yang Melakukan Kegiatan Usaha di Bandar Udara dan Badan Hukum yang mendapat pendelegasian harus melaporkan kepada Direktur Jenderal apabila terjadi serangan siber (*cyber attack*) terhadap sistem dan data Teknologi Informasi Komunikasi.

- 5.11.12 Badan Usaha Bandar Udara, Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, Badan Hukum Yang Melakukan Kegiatan Usaha di Bandar Udara dan Badan Hukum yang mendapat pendelegasian harus membuat prosedur penanganan serangan siber (*cyber attack*).
- 5.11.13 Langkah-langkah perlindungan dan langkah-langkah mitigasi terhadap sistem dan data Teknologi Informasi Komunikasi serta prosedur penanganan serangan siber (*cyber attack*) harus dimuat dalam program keamanan dan / atau prosedur keamanan.

BAB VI
PENGENDALIAN KEAMANAN TERHADAP ORANG DAN BARANG
YANG DIANGKUT PESAWAT UDARA

6.1 Pemeriksaan Dokumen Angkutan Udara

- 6.1.1 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing harus melakukan pemeriksaan dokumen angkutan udara calon penumpang.
- 6.1.2 Dokumen angkutan udara sebagaimana dimaksud pada butir 6.1.1 dapat berbentuk cetak atau elektronik.
- 6.1.3 Pemeriksaan terhadap dokumen angkutan udara dalam bentuk cetak sebagaimana dimaksud pada butir 6.1.2 dilakukan dengan:
- a. setiap calon penumpang yang akan lapor diri (*check-in*) harus dilakukan pencocokan kesesuaian antara dokumen angkutan udara dengan identitas penumpang oleh personel Badan Usaha Angkutan Udara atau Perusahaan Angkutan Udara Asing;
 - b. tempat lapor diri (*check-in counter*) dibuka selambat-lambatnya 2 jam sebelum jadwal penerbangan dan ditutup 30 menit sebelum jadwal penerbangan;
 - c. dalam hal terjadi kepadatan penumpang, kerusakan peralatan keamanan, peningkatan pemeriksaan keamanan atau sebab lain yang memperlambat lapor diri (*check-in*), tempat lapor diri (*check-in counter*) dapat dibuka lebih awal; dan
 - d. Badan Usaha Angkutan Udara atau Perusahaan Angkutan Udara Asing wajib melaksanakan pengecekan profil (*profiling check*) terhadap penumpang dan Bagasi Tercatat pada saat lapor diri (*check-in*).
- 6.1.4 Pemeriksaan terhadap dokumen angkutan udara dalam bentuk elektronik sebagaimana dimaksud pada butir 6.1.2 hanya boleh dilakukan terhadap calon penumpang yang telah terdaftar (register)

sebagai anggota pelanggan Badan Usaha Angkutan Udara atau Perusahaan Angkutan Udara Asing.

- 6.1.5 Untuk dapat menjadi anggota pelanggan sebagaimana dimaksud butir 6.1.4, Badan Usaha Angkutan Udara atau Perusahaan Angkutan Udara Asing harus memastikan data calon anggota pelanggan sekurang-kurangnya :
- a. memvalidasi data anggota pelanggan antara lain nama, alamat, pekerjaan, nomor identitas/nomor paspor, tempat tanggal lahir, nomor telepon dan alamat email.
 - b. membuat pernyataan kebenaran atas data anggota.
 - c. menyimpan data anggota pelanggan.
- 6.1.6 Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara harus mencocokkan kesesuaian antara pas masuk pesawat udara (*boarding PAS*) dengan identitas penumpang di tempat pemeriksaan keamanan penumpang dan bagasi kabin.
- 6.1.7 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing harus melakukan validasi terhadap keabsahan pas masuk pesawat udara elektronik (*e-boarding PAS*) dengan menggunakan peralatan pemeriksa pas masuk pesawat udara elektronik (*e-boarding PAS scanner*) pada saat akan masuk (*boarding*) ke pesawat udara.

6.2 Pemeriksaan Keamanan Penumpang dan Bagasi Kabin.

- 6.2.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara bertanggung jawab untuk melakukan pemeriksaan keamanan terhadap penumpang dan bagasi kabin yang akan naik ke pesawat udara.
- 6.2.2 Pemeriksaan keamanan sebagaimana dimaksud pada butir 6.2.1, bertujuan untuk mencegah terangkutnya barang dilarang yang dapat dipakai untuk melakukan tindakan melawan hukum atau mengganggu keamanan penerbangan.
- 6.2.3 Jalan atau pintu yang digunakan penumpang dari ruang tunggu menuju ke pesawat udara harus diawasi atau dikunci apabila tidak digunakan.
- 6.2.4 Prosedur pemeriksaan keamanan sebagaimana dimaksud pada butir 6.2.1, dilakukan dengan cara:

- a. apabila di Bandar Udara tersedia peralatan keamanan (*Metal Detector, X-Ray*, dan peralatan lainnya), maka pemeriksaan keamanan penumpang dan bagasi kabin harus dilakukan dengan peralatan tersebut.
 - b. apabila peralatan di Bandar Udara tidak tersedia atau rusak, maka Pemeriksaan Keamanan terhadap penumpang dan bagasi harus dilakukan secara manual; dan/atau
 - c. apabila peralatan keamanan memberikan tanda atau sinyal yang mencurigakan terhadap obyek pemeriksaan, maka obyek pemeriksaan harus dilakukan pemeriksaan keamanan secara manual.
- 6.2.5 Peralatan yang digunakan untuk Pemeriksaan Keamanan harus dilakukan pengujian kinerja sebelum dioperasikan oleh personel keamanan bandar udara pada setiap pergantian shift.
- 6.2.6 Tata cara Pemeriksaan Keamanan penumpang dan Bagasi Kabin harus dimuat dalam Program Keamanan Bandar Udara.
- 6.2.7 Pemeriksaan Keamanan secara acak (*random*) dan tidak terduga (*unpredictability*), dengan ketentuan:
- a. dalam kondisi normal, Pemeriksaan Keamanan penumpang dan Bagasi Kabin yang telah dilakukan dengan peralatan harus dilakukan Pemeriksaan Keamanan secara manual, dengan cara:
 - 1) pemeriksaan random 10%; atau
 - 2) pemeriksaan random secara terus menerus (*continuous random*).
 - b. dalam kondisi ancaman meningkat persentase pemeriksaan keamanan acak (*random check*) ditingkatkan sesuai tingkat ancaman yang dihadapi; dan
 - c. pemeriksaan keamanan penumpang dan bagasi kabin dapat dilakukan secara tidak terduga terhadap penumpang dan bagasi kabin yang telah dilakukan pemeriksaan keamanan.
- 6.2.8 Penyitaan Barang Dilarang (*Prohibited Items*)
- a. Apabila dalam pemeriksaan keamanan ditemukan barang dilarang (*prohibited items*) yang ada pada penumpang dan bagasi kabin yang dilarang masuk pesawat udara, harus ditahan/disita oleh personel keamanan bandar udara dan selanjutnya diproses sesuai ketentuan yang berlaku.

- b. Barang dilarang (*prohibited items*) yang ditahan/disita sebagaimana dimaksud pada huruf a dapat disimpan selama 1 (satu) bulan sebelum dimusnahkan.
- 6.2.9 Daftar Barang Dilarang (*Prohibited Items*) sebagaimana dimaksud pada butir 6.2.8 sebagaimana tercantum dalam lampiran II huruf B.
- 6.2.10 Pemisahan Antara Penumpang Yang Sudah dan Yang Belum Diperiksa
- a. Penumpang yang telah dilakukan Pemeriksaan Keamanan harus dipisahkan dari orang yang belum dilakukan Pemeriksaan Keamanan.
 - b. Apabila telah terjadi percampuran penumpang yang telah dilakukan Pemeriksaan Keamanan, maka harus dilakukan tindakan-tindakan sebagai berikut:
 - 1) Daerah Steril dikosongkan dan dilakukan penyisiran keamanan secara menyeluruh;
 - 2) penumpang dan Bagasi Kabin yang akan naik pesawat udara harus dilakukan Pemeriksaan Keamanan ulang sesuai ketentuan; dan
 - 3) apabila penumpang dan Bagasi Kabin yang telah bercampur dengan orang yang belum dilakukan Pemeriksaan Keamanan dan telah masuk ke pesawat udara, maka harus dilakukan Pemeriksaan Keamanan ulang sebagaimana dimaksud pada butir 2, dan dilakukan Penyisiran Keamanan Pesawat Udara (*Aircraft Security Search*)
- 6.2.11 Apabila diketahui terdapat penumpang dan/atau bagasi kabin masuk ke dalam pesawat udara dan belum dilakukan Pemeriksaan Keamanan, maka Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara harus memberitahukan kepada kapten penerbang untuk menurunkan seluruh penumpang dan/atau bagasi kabin untuk dilakukan pemeriksaan keamanan ulang.
- 6.2.12 Ketentuan lebih lanjut mengenai Pemeriksaan Keamanan penumpang dan bagasi kabin diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal.

6.3 Penumpang Transit dan Transfer

- 6.3.1 Penumpang transit dan transfer serta bagasi kabin harus dilakukan pemeriksaan keamanan ulang sebelum naik ke pesawat udara.

6.3.2 Penumpang transit dan transfer dapat langsung memasuki Daerah Steril (ruang tunggu) tanpa melalui pemeriksaan keamanan, apabila Badan Usaha Angkutan Udara atau Perusahaan Angkutan Udara Asing:

- a. telah melakukan proses validasi, yaitu melakukan penilaian resiko keamanan (*security risk assessment*) secara berkelanjutan di bandar udara keberangkatan (*origin of airport*) dengan persyaratan:
 - 1) memenuhi standar / ketentuan keamanan penerbangan; dan
 - 2) menjamin bahwa penumpang dan bagasi kabinnya tidak disusupi barang dilarang (*prohibited items*).
- b. mencantumkan nama bandar udara yang telah mendapatkan validasi dalam Program Keamanan Angkutan Udara.
- c. menginformasikan hasil validasi sebagaimana dimaksud pada huruf b kepada bandar udara transit dan transfer.

6.3.3 Badan Usaha Angkutan Udara dalam melaksanakan prosedur transit harus melakukan upaya keamanan sebagai berikut:

- a. personel pesawat udara melakukan pencocokan kepemilikan bagasi kabin terhadap penumpang yang tidak turun dari pesawat udara;
- b. mengidentifikasi dan mengkonfirmasi bagasi kabin milik penumpang yang ditinggal di dalam pesawat sebelum penumpang turun dari pesawat udara; dan
- c. dalam hal telah dilakukan pencocokan sebagaimana dimaksud pada butir a dan b terdapat bagasi kabin tidak ada pemiliknya, maka bagasi tersebut diturunkan dan dilakukan penanganan sebagai barang yang dicurigai.

6.3.4 Langkah-langkah keamanan penumpang transit antara lain:

- a. Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing bertanggung jawab mengawasi jalur penumpang transit dan barang bawaannya; dan
- b. Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara bertanggung jawab melindungi ruang tunggu sampai dengan naik ke pesawat udara.

6.4 Pemeriksaan Keamanan Personel Pesawat Udara, Orang yang Bekerja di Bandar Udara dan Orang selain Penumpang

- 6.4.1 Setiap personel pesawat udara dan barang bawaannya yang masuk ke Daerah Keamanan Terbatas harus dilakukan Pemeriksaan Keamanan.
- 6.4.2 Setiap orang yang bekerja di Bandar Udara dan barang bawaannya yang masuk ke Daerah Keamanan Terbatas harus dilakukan Pemeriksaan Keamanan.
- 6.4.3 Setiap orang selain penumpang beserta barang bawaannya yang diberikan akses ke Daerah Keamanan Terbatas, harus dilakukan pemeriksaan keamanan sama seperti penumpang yang akan berangkat.
- 6.4.4 Orang selain penumpang sebagaimana dimaksud pada butir 6.4.3 antara lain:
- a. tamu bandar udara (*visitor*);
 - b. inspektur penerbangan; dan
 - c. investigator.
- 6.4.5 Personel pesawat udara atau orang yang bekerja dan selain penumpang di Bandar Udara yang membawa barang dilarang (*prohibited items*) sebagaimana dimaksud dalam lampiran II huruf B dan barang berbahaya (*dangerous goods*) yang dapat dibawa oleh penumpang dan personel pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam lampiran II huruf C, harus memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan.
- 6.4.6 Setiap barang dilarang (*prohibited item*) sebagaimana dimaksud dalam butir 6.4.5 yang dibawa masuk ke Daerah Keamanan Terbatas oleh orang yang bekerja di bandar udara harus dicatat dan dicocokkan pada saat keluar.

6.5 Prosedur Pemeriksaan Keamanan Khusus

- 6.5.1 Diplomat dan kantong diplomatik (*diplomatic pouch/consular bag*)
- a. Diplomat dan barang bawaannya harus dilakukan Pemeriksaan Keamanan sebagaimana yang dilakukan terhadap penumpang lain.
 - b. Kantong diplomatik tidak diperiksa kecuali atas permintaan dari instansi yang berwenang di bidang hubungan luar negeri dan pertahanan negara.

- c. Apabila kantong diplomatik dicurigai dapat membahayakan keselamatan penerbangan, maka Badan Usaha Angkutan Udara dapat menolak untuk mengangkut.

6.5.2 Benda atau dokumen khusus dan/atau rahasia yang dinyatakan oleh Instansi Pemerintah.

- a. Benda atau dokumen khusus dan/atau rahasia yang dinyatakan oleh Instansi Pemerintah tidak dilakukan pemeriksaan, kecuali benda atau dokumen khusus tersebut diduga dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.
- b. benda atau dokumen khusus dan/atau rahasia sebagaimana dimaksud pada huruf a harus disertai dengan surat permintaan tidak diperiksa dari Instansi terkait.

6.5.3 Pengecualian Pemeriksaan Keamanan

Presiden dan Wakil Presiden atau tamu negara yang setingkat, dikecualikan dari Pemeriksaan Keamanan.

6.5.4 Pemeriksaan tersendiri (*private screening*)

- a. Pemeriksaan tersendiri (*private screening*) dapat dilakukan berdasarkan permintaan penumpang dengan pertimbangan.
 - 1) kondisi kesehatan;
 - 2) kondisi fisik;
 - 3) membawa benda berharga; dan/atau
 - 4) menggunakan pakaian berdasarkan keyakinan keagamaan dan kepercayaan
- b. Pemeriksaan tersendiri (*private screening*) sebagaimana dimaksud pada huruf a dilakukan secara manual ditempat khusus

6.6 Penanganan Penumpang yang Membawa Barang Dilarang (*Prohibited Items*)

6.6.1 Penumpang dilarang membawa Barang Dilarang (*Prohibited Items*) ke dalam kabin pesawat udara.

6.6.2 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing bertanggungjawab untuk menangani penumpang pesawat udara yang membawa senjata api beserta peluru sesuai ketentuan.

6.6.3 Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara harus menyediakan ruangan dan fasilitas pengosongan peluru

senjata api yang ditempatkan sebelum Daerah Keamanan Terbatas, atau lokasi tempat lapor diri (*check in counter area*).

- 6.6.4 Ruang dan fasilitas pengosongan peluru senjata api ditempatkan sebelum Daerah Keamanan Terbatas.
- 6.6.5 Fasilitas pengosongan peluru senjata api sebagaimana dimaksud pada butir 6.6.4 harus dilengkapi wadah berisi pasir dengan ketebalan 50 cm.
- 6.6.6 Pengosongan peluru senjata api dilakukan di ruangan sebagaimana dimaksud pada butir 6.6.4
- 6.6.7 Penanganan penumpang pesawat udara yang membawa Barang Dilarang (*Prohibited Items*) berupa Senjata (*Weapons*) atau Alat-alat Berbahaya (*Dangerous Articles*) harus diproses sebagai Bagasi Tercatat atau *Security Item* sesuai ketentuan.
- 6.6.8 Penumpang yang membawa Barang Berbahaya (*Dangerous Goods*) diperlakukan sesuai ketentuan penanganan pengangkutan barang berbahaya.
- 6.6.9 Penumpang yang membawa Alat Peledak (*Explosive Devices*), harus diamankan dan dilaporkan kepada kepolisian.
- 6.6.10 Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing harus membuat prosedur penanganan Barang Dilarang (*Prohibited Items*) dan mencantumkannya pada program keamanannya.
- 6.6.11 Personel keamanan dalam penerbangan (*Inflight Security Officer*) yang membawa senjata (*weapons*) ke pesawat udara niaga berjadwal asing diberlakukan sesuai ketentuan.
- 6.6.12 Ketentuan lebih lanjut mengenai personel keamanan dalam penerbangan (*Inflight Security Officer*) diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal.
- 6.6.13 Format tanda bukti penerimaan senjata api dan peluru sebagaimana tercantum dalam lampiran II huruf D.

6.7 Penumpang dalam Status Tahanan atau Dalam Pengawasan Hukum

- 6.7.1 Penanganan penumpang dalam status tahanan atau dalam pengawasan dilakukan sesuai ketentuan.

- 6.7.2 Badan Usaha Angkutan Udara wajib membuat prosedur penanganan penumpang dalam status tahanan atau dalam pengawasan hukum dalam Program Keamanan Angkutan Udara.
- 6.7.3 Badan Usaha Angkutan Udara harus memberitahukan kepada Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara apabila mengangkut penumpang dalam status tahanan atau dalam pengawasan hukum sebagaimana dimaksud pada butir 6.7.2.
- 6.7.4 Badan Usaha Angkutan Udara harus memberitahukan kapten penerbang (*pilot in command*) apabila mengangkut penumpang dalam status tahanan atau dalam pengawasan hukum sebagaimana dimaksud pada butir 6.7.2.
- 6.7.5 Ketentuan lebih lanjut mengenai penanganan penumpang dalam status tahanan diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal.
- 6.7.6 Format izin membawa tahanan pada penerbangan sebagaimana tercantum dalam lampiran II huruf E.

6.8 Penanganan Penumpang Yang Melanggar Ketentuan Keimigrasian

- 6.8.1 Penumpang dalam status pengawasan keimigrasian (*deportee*) diberlakukan sesuai dengan ketentuan keimigrasian.
- 6.8.2 Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara yang memiliki penerbangan internasional harus menyediakan ruang tahanan (*detention room*) bagi penumpang dalam pengawasan imigrasi.
- 6.8.3 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing wajib membuat prosedur penanganan penumpang dalam status pengawasan keimigrasian (*deportee*) yang dimuat dalam Program Keamanan Angkutan Udara dan Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing.

6.9 Penanganan Penumpang Yang Mengalami Gangguan Kejiwaan

- 6.9.1 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing wajib membuat ketentuan tentang penanganan penumpang yang mengalami gangguan kejiwaan yang dimuat dalam Program Keamanan Angkutan Udara.

6.9.2 Ketentuan lebih lanjut mengenai penanganan penumpang yang mengalami gangguan kejiwaan diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal.

6.10 Penanganan Penumpang Yang Tidak Patuh (*Unruly Passenger*)

Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing wajib membuat prosedur penanganan penumpang yang tidak patuh (*unruly passenger*) dan/atau penumpang yang berpotensi mengganggu (*disruptive passenger*) selama dalam penerbangan (*in-flight*).

6.11 Bagasi Tercatat

- 6.11.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara bertanggungjawab untuk melakukan pemeriksaan keamanan bagasi tercatat yang akan dimuat dalam pesawat udara sebelum masuk ke Daerah Keamanan Terbatas.
- 6.11.2 Pemeriksaan keamanan sebagaimana dimaksud pada butir 6.11.1 bertujuan untuk mencegah terangkutnya barang-barang berbahaya (*dangerous goods*) yang tidak sesuai ketentuan yang berlaku dan/atau alat peledak (*improvised explosive device*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum.
- 6.11.3 Pemeriksaan keamanan sebagaimana dimaksud pada butir 6.11.1 dapat dilakukan dengan model:
- a. di tempat pemeriksaan keamanan sebelum area lapor diri (*check in area*); atau
 - b. di tempat pemeriksaan keamanan setelah area lapor diri (*check in area*)
- 6.11.4 Bagasi tercatat yang telah dilakukan pemeriksaan keamanan di tempat pemeriksaan keamanan sebelum area lapor diri (*check in area*) sebagaimana dimaksud pada butir 6.11.3 huruf a tidak boleh diserahkan kembali kepada pemiliknya.
- 6.11.5 Prosedur Pemeriksaan Keamanan Bagasi Tercatat sebagaimana dimaksud pada butir 6.11.3 harus tercantum dalam Program Keamanan Bandar Udara.

- 6.11.6 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing hanya menerima Bagasi Tercatat dari penumpang yang memiliki dokumen angkutan udara.
- 6.11.7 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing harus mengawasi dan melindungi Bagasi Tercatat dari peyusupan barang dilarang (*prohibited item*) sejak dilakukan pemeriksaan keamanan sampai dengan pesawat tinggal landas (*take off*).
- 6.11.8 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing harus melakukan Pemeriksaan Keamanan ulang dengan menggunakan alat dan/atau secara manual terhadap Bagasi Tercatat yang dicurigai dilakukan penyusupan.
- 6.11.9 Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara wajib mengamankan daerah penanganan bagasi tercatat.
- 6.11.10 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing dapat mengangkut bagasi tercatat, setelah melakukan langkah-langkah antara lain:
- a. mengidentifikasi bagasi sebagai bagasi yang diangkut dengan pemiliknya (*accompanied*) atau tidak bersama pemiliknya (*unaccompanied*).
 - b. melakukan pemeriksaan keamanan; dan
 - c. mengeluarkan persetujuan untuk diangkut
- 6.11.11 Bagasi tercatat harus dilakukan pencatatan setelah memenuhi langkah-langkah sebagaimana dimaksud pada butir 6.11.10
- 6.11.12 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing harus memastikan bahwa Bagasi Tercatat tidak dimuat ke Pesawat Udara apabila pemiliknya tidak ikut naik Pesawat Udara yang sama kecuali penumpang yang memiliki Bagasi Tercatat tersebut telah melaporkan tidak berangkat, dan Bagasi Tercatat tersebut dapat tetap diangkut setelah dilakukan Pemeriksaan Keamanan tambahan.
- 6.11.13 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing wajib menyediakan tempat penyimpanan bagasi tercatat yang tidak diambil oleh pemiliknya, sebelum diteruskan ke pemiliknya atau dihapuskan sesuai prosedur yang berlaku.
- 6.11.14 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing harus menjamin bahwa bagasi tercatat penumpang transfer

dilakukan Pemeriksaan Keamanan ulang sebelum dimuat ke pesawat udara, kecuali dalam perusahaan yang sama atau dilakukan langkah-langkah validasi dan pelaksanaan penilaian secara rutin.

- 6.11.15 Langkah-langkah validasi sebagaimana dimaksud pada butir 6.11.14 harus dibuat dalam bentuk nota kesepahaman antara:
- a. Badan Usaha Angkutan Udara dengan Badan Usaha Angkutan Udara;
 - b. Badan Usaha Angkutan Udara dengan Perusahaan Angkutan Udara Asing; dan
 - c. Perusahaan Angkutan Udara Asing dengan Perusahaan Angkutan Udara Asing.
- 6.11.16 Penilaian secara rutin sebagaimana dimaksud pada butir 6.11.14 meliputi:
- a. prosedur pemeriksaan keamanan di bandar udara keberangkatan; dan
 - b. prosedur perlindungan keamanan bagasi tercatat.
- 6.11.17 Ketentuan lebih lanjut mengenai pemeriksaan keamanan bagasi tercatat diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal.

6.12 Kargo dan Pos

- 6.12.1 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing bertanggung jawab terhadap keamanan kargo dan pos yang akan diangkut dengan Pesawat Udara.
- 6.12.2 Semua kargo dan pos sebagaimana dimaksud pada butir 6.12.1, harus dilakukan pemeriksaan keamanan dan/atau pengendalian keamanan sebelum diangkut dengan pesawat udara.
- 6.12.3 Pemeriksaan Keamanan terhadap Kargo, dan pos sebagaimana dimaksud pada butir 6.12.2, harus dibedakan pada keadaan normal dan pada keadaan ancaman meningkat sesuai ketentuan.
- 6.12.4 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing dapat menunjuk atau mendelegasikan kegiatan Pemeriksaan Keamanan dan administrasi kargo dan pos kepada badan hukum yang telah memiliki:
- a. sertifikat *regulated agent* untuk badan hukum agen kargo, freight forwarder atau bidang lainnya; dan

- b. sertifikat sebagai pengirim pabrikan (*known shipper/known consignor*) untuk badan hukum yang bergerak dibidang produksi barang yang bersifat reguler.
- 6.12.5 Regulated Agent dan Pengirim pabrikan (*known shipper/known consignor*) sebagaimana dimaksud pada butir 6.12.4 harus melakukan pengendalian keamanan terhadap orang dan barang yang akan masuk ke daerah aman (*Secure Area*) *Regulated Agent* atau Daerah Aman (*Secure Area*) *Known Consignor* dengan cara :
- a. menetapkan daerah aman (*Secure Area*) *Regulated Agent* atau Daerah Aman (*Secure Area*) *Known Consignor*;
 - b. menerbitkan izin masuk berupa PAS *Regulated Agent* atau PAS Pengirim Pabrikan (*Known Shipper/Known Consignor*);
 - c. melakukan pemeriksaan izin masuk dan pemeriksaan keamanan terhadap orang dan barang; dan
 - d. membuat perlindungan fisik di sekeliling daerah aman (*Secure Area*) *Regulated Agent* atau Daerah Aman (*Secure Area*) *Known Consignor*.
- 6.12.6 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing dapat mendelegasikan kegiatan pemeriksaan keamanan kargo dan pos sebagaimana dimaksud pada butir 6.12.4 kepada Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
- 6.12.7 *Regulated agent*, pengirim pabrikan, Unit Penyelenggara Bandar Udara, dan Badan Usaha Bandar Udara, harus menerbitkan surat penetapan status keamanan kiriman (*consignment security declaration*) terhadap kargo dan pos yang telah dilakukan pemeriksaan keamanan.
- 6.12.8 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing harus memberikan perlindungan keamanan kargo dan pos sejak dilakukan pemeriksaan keamanan sampai dengan pesawat berangkat.
- 6.12.9 Perlindungan keamanan kargo dan pos sebagaimana dimaksud pada butir 6.12.8 dapat didelegasikan dengan kontrak kerjasama atau surat pendelegasian kepada:
- a. *regulated agent*;
 - b. pengirim pabrikan (*known shipper/known consignor*); dan

c. Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara.

- 6.12.10 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing harus melakukan pengendalian keamanan terhadap rantai pasok (*supply chain*) kargo dan pos yang diangkut dengan pesawat udara.
- 6.12.11 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing hanya mengangkut kargo dan pos yang dilakukan pemeriksaan keamanan oleh *regulated agent* dan/atau pengendalian keamanan oleh pengirim pabrikan yang telah mendapat sertifikat yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal.
- 6.12.12 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing menjamin kargo dan pos transfer dilakukan Pengendalian Keamanan (*Security Control*) dan pengawasan sebelum diangkut pesawat udara.
- 6.12.13 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing harus meningkatkan langkah-langkah keamanan terhadap kargo dan pos yang berisiko tinggi (*high risk cargo*) dan melakukan mitigasi terhadap ancaman yang ditimbulkan.
- 6.12.14 Kargo dan pos yang berisiko tinggi (*high risk cargo*) sebagaimana dimaksud pada butir 6.12.13 adalah kargo dan pos yang diterima dari pengirim yang tidak dikenal (*unknown shipper*) atau yang menunjukkan tanda kerusakan dengan mempertimbangkan antara lain:
- a. adanya informasi intelijen yang menyatakan bahwa kiriman kargo berpotensi mengancam keamanan penerbangan;
 - b. menunjukkan kejanggalan atau mencurigakan; dan
 - c. merupakan jenis barang yang dapat membahayakan pesawat udara.
- 6.12.15 Kargo dan pos yang berisiko tinggi (*high risk cargo*) sebagaimana dimaksud pada butir 6.12.14 dapat berasal dari pengirim yang dikenal atau tidak dikenal berdasarkan informasi dari intelijen.
- 6.12.16 Langkah-langkah mitigasi sebagaimana dimaksud pada butir 6.12.13 antara lain:
- a. pemeriksaan dilakukan dengan pendeteksi bahan peledak (*explosive detector*);
 - b. pemeriksaan dengan anjing (*Canine/K-9*); atau

c. pemeriksaan keamanan lain yang diperlukan.

- 6.12.17 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing bertanggung jawab terhadap penanganan kargo transfer.
- 6.12.18 Kargo transfer sebagaimana dimaksud pada butir 6.12.17 harus dilakukan pengendalian keamanan.
- 6.12.19 Pengendalian keamanan sebagaimana dimaksud pada butir 6.12.18 pada kargo dari penerbangan domestik ke penerbangan internasional harus dilakukan pemeriksaan keamanan ulang.
- 6.12.20 Prosedur penanganan Kargo, kiriman melalui jasa kurir, kiriman ekspres atau pos, prosedur pemeriksaan keamanan dan administrasi kargo dan pos, dan prosedur pengawasan pergerakan kargo dan pos untuk naik ke Pesawat Udara harus dicantumkan dalam Program Keamanan Angkutan Udara.

6.13 Jasa Boga (*Catering*), Barang Persediaan (*Store*) dan Barang Perbekalan (*Supplies*) untuk Pesawat Udara

- 6.13.1 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing harus melakukan pengendalian keamanan dan pemeriksaan keamanan terhadap Jasa Boga (*Catering*), Barang Persediaan (*store*) dan barang Perbekalan (*supplies*) sejak dari mulai proses penyiapan bahan baku sampai dimuat ke dalam Pesawat Udara.
- 6.13.2 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing wajib membuat prosedur pengendalian keamanan terhadap Jasa Boga (*Catering*), Barang Persediaan (*store*) dan barang Perbekalan (*supplies*), baik saat di dalam maupun di luar daerah bandar udara dan dimuat dalam Program Keamanan Angkutan Udara atau Program Keamanan Perusahaan Angkutan Udara Asing.

6.14 Barang Dagangan (*Merchandise*) dan Perbekalan (*Supplies*) di Bandar Udara

- 6.14.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara harus melakukan pemeriksaan keamanan terhadap barang dagangan (*merchandise*) dan perbekalan (*supplies*) sebelum memasuki Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara.

6.14.2 Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara wajib membuat prosedur pemeriksaan keamanan terhadap barang dagangan (*merchandise*) dan perbekalan (*supplies*), dan dimuat dalam program keamanan bandar udara.

BAB VII

FASILITAS KEAMANAN PENERBANGAN

- 7.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, Badan Hukum Yang Melakukan Kegiatan Usaha di Bandar Udara dan badan hukum yang mendapat pendelegasian dalam melakukan Pemeriksaan Keamanan dengan menggunakan peralatan harus memenuhi kebutuhan fasilitas keamanan sesuai ketentuan.
- 7.2 Fasilitas keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud pada butir 7.1 harus disesuaikan dengan kebutuhan operasional dan kemajuan teknologi dengan mempertimbangkan:
- a. efektifitas peralatan;
 - b. klasifikasi bandar udara; dan
 - c. tingkat ancaman dan gangguan
- 7.3 Fasilitas keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud pada butir 7.2 antara lain:
- a. pendeteksi bahan peledak;
 - b. pendeteksi bahan organik dan non organik;
 - c. pendeteksi metal dan/atau non metal;
 - d. pendeteksi bahan cair;
 - e. pemantau lalu lintas orang, kargo, pos, kendaraan, dan pesawat udara di darat;
 - f. penunda upaya kejahatan dan pembatas Daerah Keamanan Terbatas;
 - g. pengendalian jalan masuk; dan
 - h. komunikasi keamanan penerbangan.
- 7.4 Fasilitas keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud pada butir 7.3 huruf b, untuk pemeriksaan bagasi tercatat pada bandar udara internasional harus menggunakan teknologi *multi view dan automatic threat detection*.
- 7.5 Fasilitas keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud pada butir 7.3 untuk pemeriksaan penumpang, bagasi cabin dan bagasi tercatat yang akan naik ke pesawat udara dapat menerapkan fasilitas keamanan yang menggunakan teknologi terkini (*advance technology*) sebagai berikut:
- a. peralatan pendeteksi metal dan non-metal yang menggunakan teknologi *milimeter wave (body inspection machine)*.

- b. pendeteksi bahan peledak;
 - c. pendeteksi bahan cair;
 - d. peralatan pendeteksi bahan organik dan non organik dengan teknologi yang memiliki kemampuan sistem pendeteksi bahan peledak secara otomatis (*automatic explosive detection system*).
- 7.6 Penerapan fasilitas keamanan teknologi terkini (*advance technology*) sebagaimana dimaksud pada butir 7.5 di Bandar udara harus dilakukan penilaian resiko oleh Direktur Jenderal dengan mempertimbangkan antara lain:
- a. rute penerbangan; dan
 - b. jumlah penumpang pada jam sibuk.
- 7.7 Bandar udara yang harus menggunakan fasilitas keamanan teknologi terkini (*advance technology*) sebagaimana dimaksud pada butir 7.6 ditetapkan oleh Direktur Jenderal.
- 7.8 Fasilitas keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud pada butir 7.3 huruf a sampai dengan f, wajib memiliki sertifikat fasilitas keamanan penerbangan yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal.
- 7.9 Fasilitas keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud pada butir 7.3 harus dilakukan:
- a. pemeriksaan dan pengujian
 - b. kalibrasi; dan
 - c. pemeliharaan.
- 7.10 Direktur Jenderal melaksanakan sertifikasi, pemeriksaan dan pengujian terhadap fasilitas keamanan penerbangan.
- 7.11 Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara atau Badan Usaha Angkutan Udara yang mengoperasikan fasilitas keamanan penerbangan wajib melakukan kegiatan sebagaimana dimaksud pada butir 7.9.
- 7.12 Direktur Jenderal menetapkan ketentuan tentang penyediaan, sertifikasi dan kalibrasi, pengoperasian dan pemeliharaan fasilitas keamanan penerbangan.
- 7.13 Direktur Jenderal menetapkan ketentuan tentang penyediaan, sertifikasi dan kalibrasi, pengoperasian dan pemeliharaan fasilitas keamanan penerbangan:
- a. Penyediaan
Ketentuan tentang penyediaan fasilitas keamanan sekurang-kurangnya memuat tentang jenis peralatan, prosedur/tata cara

penyediaan, standar teknis fasilitas keamanan, paket pemeliharaan, pendidikan dan pelatihan yang mengacu pada standar minimal yang dipersyaratkan oleh Organisasi Penerbangan Internasional (ICAO).

b. Sertifikasi dan Kalibrasi

Ketentuan tentang sertifikasi dan kalibrasi fasilitas keamanan sekurang-kurangnya memuat tentang:

- 1) fasilitas keamanan yang dioperasikan sesuai dengan standar yang ditentukan; dan
- 2) fasilitas keamanan yang diutamakan untuk dikalibrasi adalah peralatan pemeriksaan penumpang dan barang sebelum masuk ke Pesawat Udara.

c. Pengoperasian dan Pemeliharaan

Ketentuan tentang pengoperasian, pemeliharaan dan pelaporan sekurang-kurangnya memuat tentang:

- 1) standar pengoperasian fasilitas keamanan sesuai dengan manual pabrikan (*manual book*);
- 2) standar pemeliharaan fasilitas keamanan sesuai dengan manual pabrik (*manual book*);
- 3) pelaporan fasilitas keamanan;
- 4) persyaratan Personel Fasilitas Keamanan Penerbangan; dan
- 5) tata cara pengoperasian dan pemeliharaan peralatan keamanan harus termuat dalam Program Keamanan terkait.

BAB VIII PERSONEL

8.1 Personel di Bidang Keamanan Penerbangan

8.1.1 Personel di bidang keamanan penerbangan terdiri dari:

- a. personel keamanan penerbangan;
- b. personel fasilitas keamanan penerbangan;
- c. inspektur keamanan penerbangan;
- d. manager keamanan penerbangan; dan
- e. instruktur keamanan penerbangan.

8.1.2 Personel sebagaimana dimaksud pada butir 8.1.1 wajib memiliki lisensi atau sertifikasi.

8.1.3 Ketentuan lebih lanjut mengenai Personel sebagaimana dimaksud pada butir 8.1.1 diatur dalam Peraturan Menteri.

8.2 Seleksi dan Kriteria

8.2.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, Badan Hukum Yang Melakukan Kegiatan Usaha di Bandar Udara badan hukum yang mendapat pendelegasian dan Lembaga Penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan harus melakukan seleksi dan pemeriksaan latar belakang (*background check*) terhadap personel di bidang keamanan penerbangan.

8.2.2 Seleksi sebagaimana dimaksud pada butir 8.2.1 harus ditetapkan berdasarkan kriteria antara lain:

- a. batasan usia minimal;
- b. batasan pendidikan formal
- c. memenuhi persyaratan kesehatan; dan
- d. memiliki bukti pemeriksaan tingkat emosi stabil

8.2.3 Pemeriksaan latar belakang (*background check*) sebagaimana dimaksud pada butir 8.2.1 meliputi:

- a. Surat Keterangan Catatan Kepolisian/SKCK (*criminal record*); dan
- b. daftar riwayat hidup

- 8.2.4 Daftar riwayat hidup sebagaimana dimaksud pada butir 8.2.3 huruf b, sekurang-kurangnya meliputi:
- a. data pribadi
 - b. riwayat pendidikan;
 - c. pengalaman kerja;
 - d. daftar keluarga; dan
 - e. pengalaman organisasi
- 8.2.5 Calon personel di bidang keamanan penerbangan dinyatakan tidak lulus seleksi apabila tidak memenuhi kriteria sebagaimana dimaksud pada butir 8.2.3 dan gagal dalam pemeriksaan latar belakang (*background check*) sebagaimana dimaksud pada butir 8.2.4.
- 8.2.6 Calon personel dibidang keamanan penerbangan gagal dalam pemeriksaan latar belakang (*background check*) sebagaimana dimaksud pada butir 8.2.4 antara lain:
- a. terlibat kriminal;
 - b. melakukan pemalsuan dokumen;
 - c. memberikan informasi/data palsu; atau
 - d. terlibat organisasi terlarang.
- 8.2.7 Ketentuan lebih lanjut mengenai seleksi dan kriteria sebagaimana dimaksud pada butir 8.1.1 diatur dalam Peraturan Menteri.

8.3 Pendidikan dan Pelatihan

- 8.3.1 Direktur Jenderal bertanggung jawab menyusun, melaksanakan dan mengevaluasi program pendidikan dan pelatihan keamanan penerbangan nasional.
- 8.3.2 Program pendidikan dan pelatihan keamanan penerbangan nasional yang sekurang-kurangnya memuat tentang:
- a. tujuan;
 - b. ruang lingkup;
 - c. dasar hukum;
 - d. organisasi dan tanggung jawab;
 - e. kategori personel yang mengikuti diklat;
 - f. rekrutment dan seleksi;
 - g. kualifikasi personel;
 - h. persyaratan diklat bagi masing-masing personel;

- i. persyaratan diklat bagi staf selain personel keamanan penerbangan;
 - j. modul/materi bagi masing-masing personel;
 - k. ujian kompetensi;
 - l. sertifikasi dan lisensi; dan
 - m. dokumentasi.
- 8.3.3 Program pendidikan dan pelatihan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud pada butir 8.3.1 bertujuan untuk menjamin efektifitas Program Keamanan Penerbangan Nasional.
- 8.3.4 Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, Badan Hukum Yang Melakukan Kegiatan Usaha di Bandar Udara, Badan Hukum Yang Mendapat Pendelegasian dan Lembaga Penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan wajib melaksanakan program pendidikan dan pelatihan keamanan penerbangan nasional dengan mengacu pada Program Keamanan Penerbangan Nasional.
- 8.3.5 Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan dan Badan Hukum Yang Mendapat Pendelegasian penerbangan wajib menyusun, melaksanakan, menetapkan, mengembangkan dan mengevaluasi program pendidikan dan pelatihan keamanan penerbangan internal mengacu pada program pendidikan dan pelatihan keamanan penerbangan nasional.
- 8.3.6 Penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan keamanan penerbangan dapat dilaksanakan oleh instansi/unit kerja yang melakukan kegiatan di bidang penerbangan dan badan hukum Indonesia setelah mendapat sertifikat penyelenggara pendidikan dan pelatihan dari Direktur Jenderal.
- 8.3.7 Setiap personel di bidang keamanan penerbangan harus mengikuti pendidikan dan pelatihan sesuai dengan tugas dan kewenangannya dengan mengacu program pendidikan dan pelatihan keamanan penerbangan nasional.
- 8.3.8 Untuk menjadi Personel Keamanan Penerbangan dan Personel Fasilitas Keamanan Penerbangan sebagaimana dimaksud pada butir 8.1.1 huruf a dan huruf b harus memiliki lisensi yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal.

- 8.3.9 Personel Keamanan Penerbangan sebagaimana dimaksud butir 8.3.8 harus melaksanakan pendidikan dan pelatihan penyegaran internal terkait dengan kompetensinya setiap 1 (satu) tahun sekali.
- 8.3.10 Pendidikan dan pelatihan penyegaran internal untuk personel keamanan penerbangan yang mengoperasikan mesin *X-Ray* pada Bandar Udara Internasional harus menggunakan *CBT X-Ray*.
- 8.3.11 Setiap instruktur keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud pada butir 8.1.1 huruf e harus memiliki sertifikat instruktur dari Direktur Jenderal.
- 8.3.12 Setiap pegawai/karyawan yang terlibat dalam kegiatan penerbangan harus mengikuti pelatihan kepedulian keamanan penerbangan terkait dengan tugas dan tanggungjawab masing-masing (*duty security training/DST*)
- 8.3.13 Pendidikan dan pelatihan keamanan penerbangan bagi personel pesawat udara (*avsec air crew training*) wajib diikuti oleh setiap personel pesawat udara berupa training awal (*initial*) dan perpanjangan (*recurrent*) sebagai persyaratan pemenuhan standar kinerja.
- 8.3.14 Pendidikan dan pelatihan keamanan penerbangan bagi personel pemandu lalu lintas penerbangan (*avsec air traffic controller*) wajib diikuti oleh setiap personel pemandu lalu lintas penerbangan berupa training awal (*initial*) dan perpanjangan (*recurrent*) sebagai persyaratan pemenuhan standar kinerja.
- 8.3.15 Penyelenggara pendidikan dan pelatihan Keamanan Penerbangan yang melaksanakan pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada butir 8.3.6 wajib memiliki pengajar (*instructor*) yang bersertifikat instruktur.

BAB IX

PENANGGULANGAN TINDAKAN MELAWAN HUKUM

9.1 Pendahuluan

- 9.1.1 Dalam rangka penanggulangan tindakan melawan hukum, setiap Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan dan badan hukum yang mendapat pendelegasian harus mempunyai program penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan (*contingency plans*).
- 9.1.2 Program penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan (*contingency plans*) sebagaimana dimaksud dalam butir 9.1.1 merupakan bagian dari Program Keamanan terkait.
- 9.1.3 Keadaan darurat keamanan (*contingency*), dibedakan atas :
- a. Kondisi rawan (kuning), yaitu kondisi Keamanan Penerbangan yang memerlukan peningkatan keamanan, kewaspadaan atau kesiagaan pada saat:
 1. adanya informasi ancaman dari sumber yang perlu dilakukan penilaian ancaman lebih lanjut;
 2. terjadinya gangguan keamanan secara nasional yang berpotensi mengganggu Keamanan Penerbangan;
 3. terjadinya tindakan melawan hukum secara nasional dan Internasional yang berpotensi mengganggu Keamanan Penerbangan; dan
 4. terjadinya huru hara, demonstrasi masal dan pemogokan yang berpotensi mengganggu Keamanan Penerbangan.
 - b. Kondisi darurat (merah), merupakan kondisi Keamanan Penerbangan pada saat:
 1. kondisi berdasarkan penilaian ancaman yang membahayakan Keamanan Penerbangan kemungkinan terjadi; dan
 2. terjadinya tindakan melawan hukum berupa terjadi ancaman bom, pembajakan, penyanderaan, sabotase dan penyerangan yang membahayakan Keamanan Penerbangan.

9.1.4 Terhadap kondisi keamanan sebagaimana dimaksud dalam butir 9.1.3 setiap Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, badan usaha angkutan udara Perusahaan Angkutan Udara Asing, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, dan badan hukum yang mendapat pendelegasian harus melakukan :

- a. evaluasi kondisi keamanan yang terjadi di masing-masing instansinya secara rutin.
- b. penilaian resiko dalam penetapan kondisi keamanan secara periodik.

9.1.5 Program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*) sebagaimana dimaksud dalam 9.1.1 sekurang-kurangnya memuat tentang :

- a. tujuan;
- b. ruang lingkup;
- c. keadaan darurat keamanan penerbangan;
- d. organisasi dan tanggungjawab;
- e. pusat komando dan pengendalian;
- f. langkah-langkah penanggulangan keadaan darurat;
- g. evaluasi dan analisa;
- h. pelaporan;
- i. media pemberitaan;
- j. pelatihan; dan
- k. management pemulihan.

9.2 Tanggung Jawab.

9.2.1 Pada kondisi normal (hijau), kondisi rawan (kuning) dan darurat (merah) tanggung jawab keamanan penerbangan nasional berada pada Direktur Jenderal.

9.2.2 Pada kondisi normal (hijau), kondisi rawan (kuning) dan darurat (merah) tanggung jawab keamanan penerbangan di bandar udara berada pada kepala bandar udara.

9.2.3 Pada kondisi normal (hijau) dan kondisi rawan (kuning) dan darurat (merah) tanggung jawab keamanan penerbangan di penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan di luar Daerah Keamanan Terbatas Bandar Udara berada pada pimpinan unit penyelenggara navigasi.

- 9.2.4 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing membantu pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan.
- 9.2.5 Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan membantu pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan.
- 9.2.6 Unit kerja terkait yang berada di lingkungan kerja bandar udara membantu pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan sesuai dengan bidang tugasnya;

9.3 Tindakan Awal

- 9.3.1 Setiap orang yang mengetahui dan/atau mendapat informasi adanya tindakan melawan hukum harus menyampaikan kepada Unit Penyelenggara Bandar Udara Dan Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing, atau Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan sesuai bentuk ancaman yang diketahui.
- 9.3.2 Kepala Bandar Udara harus membuat langkah-langkah keamanan apabila ada informasi pesawat udara menjadi objek tindakan melawan hukum yaitu :
 - a. melindungi pesawat udara pada saat di darat;
 - b. pemberitahuan informasi awal kepada bandar udara tujuan apabila pesawat yang menjadi objek tindakan melawan hukum sudah terbang.
 - c. berkoordinasi dengan penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan untuk memberikan perlakuan prioritas.
- 9.3.3 Kepala Bandar Udara harus membuat langkah-langkah keamanan terhadap pesawat udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum saat di darat sampai terbang yaitu :
 - a. melindungi penumpang dan awak kabin
 - b. menggerakkan semua sumber daya yang diperlukan; dan
 - c. memberikan pelayanan prioritas navigasi
- 9.3.4 Kepala Bandar Udara, Pimpinan Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing, atau Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan yang menerima informasi tindakan melawan hukum wajib mengambil tindakan:
 - a. menyebarluaskan informasi pada pihak-pihak terkait;

- b. memberikan penilaian terhadap informasi yang diterima; dan
- c. menyiapkan rencana tindakan yang akan dilakukan.

9.3.5 Kepala Bandar Udara, Pimpinan Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, atau Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan yang menerima informasi tindakan melawan hukum wajib mengumpulkan data selengkap-lengkapnyanya untuk dijadikan bahan penilaian terhadap informasi tersebut.

9.3.6 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing yang menerima informasi ancaman bom terhadap pesawat udara, harus melakukan penyisiran keamanan pesawat (*aircraft security search*).

9.4 Komando

9.4.1 Keadaan darurat keamanan (*contingency*) pada kondisi rawan (kuning).

a. tingkat nasional adalah Direktur Jenderal.

- 1) keadaan darurat keamanan (*contingency*) yang terjadi selama pesawat udara terbang di dalam ruang udara Indonesia;
- 2) berkoordinasi dengan instansi terkait dalam melaksanakan langkah-langkah penanganan ancaman Keamanan Penerbangan secara nasional; dan
- 3) memantau dan memberikan pengarahan terhadap langkah-langkah dalam melaksanakan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*) di Bandar Udara.

b. tingkat Bandar Udara adalah Kepala Bandar Udara.

- 1) keadaan darurat keamanan (*contingency*) yang terjadi sejak pesawat udara mendarat di bandar udara atau di bandar udara sampai terbang (*take off*);
- 2) melaksanakan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*); dan
- 3) melaporkan pelaksanaan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*) kepada Direktur Jenderal.

9.4.2 Penyelenggara navigasi penerbangan membantu pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency*).

- 9.4.3 Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing membantu pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency*).
- 9.4.4 Keadaan darurat keamanan (*contingency*) pada kondisi gawat (merah).
- a. tingkat nasional adalah Tentara Nasional Indonesia
 1. keadaan darurat keamanan (*contingency*) yang terjadi selama pesawat udara terbang di dalam ruang udara Indonesia;
 2. berkoordinasi dengan instansi terkait dalam melaksanakan langkah-langkah penanganan ancaman Keamanan Penerbangan secara nasional; dan
 3. memantau dan memberikan pengarahan terhadap langkah-langkah dalam melaksanakan penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency*) di Bandar Udara.
 - b. tingkat Bandar Udara adalah Kepala Polisi Resort yang terdekat dengan bandar udara, sedangkan pada Bandar udara dan pangkalan udara yang digunakan secara bersama adalah Komandan Pangkalan.
 1. keadaan darurat keamanan (*contingency*) yang terjadi sejak pesawat udara mendarat di bandar udara atau di bandar udara sampai terbang (*take off*);
 2. melaksanakan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*); dan
 3. melaporkan pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency*) kepada Kepala Polisi Republik Indonesia atau Panglima TNI untuk bandar udara yang digunakan secara bersama.
 - c. Kepolisian dan Pangkalan Udara sebagaimana dimaksud pada butir b, menugaskan personel yang terlatih untuk menangani tindakan melawan hukum yang terjadi.
- 9.4.5 Penyelenggara naviagasi penerbangan membantu pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency*).
- 9.4.6 Badan Usaha Angkutan Udara membantu pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency*).

9.5 Pengendalian

- 9.5.1 Dalam terjadinya keadaan darurat keamanan (*contingency*) pada penerbangan, Komite Nasional Keamanan Penerbangan bertindak sebagai pusat pengendalian insiden untuk tingkat nasional dan Komite Keamanan Bandar Udara bertindak sebagai pusat operasi darurat untuk tingkat bandar udara, setelah keadaan darurat keamanan (*contingency*) telah dinyatakan sebagai kondisi rawan (kuning) atau kondisi gawat (merah).
- 9.5.2 Pusat pengendalian insiden dan pusat operasi darurat berfungsi menetapkan langkah-langkah yang akan diambil dan tempat melaporkan kegiatan-kegiatan atau langkah-langkah yang dilakukan oleh personel yang beraksi dengan adanya insiden sesuai dengan rencana kontijensi bersangkutan.
- 9.5.3 Instansi yang bertanggung jawab mengaktifkan pusat pengendalian insiden dan pusat operasi darurat harus memastikan bahwa pusat pengendalian insiden dan pusat operasi darurat tersebut tetap terpelihara dan selalu dites, serta semua peralatan komunikasinya dalam kondisi bekerja baik.

9.6 Pemberian Pelayanan Navigasi Penerbangan

- 9.6.1 Dalam hal pesawat udara yang menjadi sasaran tindak melawan hukum, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan wajib :
- a. mengumpulkan data informasi terkait dengan pesawat tersebut;
 - b. menginformasikan terjadinya tindakan melawan hukum terhadap pesawat udara kepada penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan negara lain, termasuk bandar udara yang diperkirakan menjadi tujuan, agar tindakan perlindungan tetap diberikan terhadap Pesawat Udara yang menjadi sasaran tindakan melawan hukum tersebut;
 - c. memberi bantuan prioritas pelayanan navigasi; dan
 - d. memberikan izin mendarat bila diperlukan.
- 9.6.2 Pesawat Udara yang menjadi sasaran tindakan melawan hukum sebagaimana dimaksud butir 9.6.1 melakukan pendaratan, maka penempatan/parkir pesawat udara tersebut langsung ke tempat parkir terisolasi (*isolated parking area*).

- 9.6.3 Setiap upaya harus dilakukan guna menjamin bahwa Pesawat Udara tersebut tetap ditahan di darat, kecuali terpaksa diberangkatkan dengan pertimbangan melindungi jiwa manusia.
- 9.6.4 Langkah-langkah untuk melindungi jiwa manusia sebagaimana dimaksud pada butir 9.6.3 antara lain :
- a. melakukan negosiasi
 - b. menyiapkan satuan khusus penanganan
- 9.6.5 Dalam hal pesawat udara sebagaimana dimaksud butir 9.6.3 tetap diberangkatkan maka harus dilakukan :
- a. mempertimbangkan resiko tujuan pesawat
 - b. menginformasikan bandar udara tujuan

9.7 Bantuan Spesialis/Ahli

- 9.7.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, dan Perusahaan Angkutan Udara Asing dapat meminta bantuan tenaga spesialis/ahli dalam penanganan tindakan melawan hukum penerbangan.
- 9.7.2 Tenaga spesialis/ahli sebagaimana dimaksud butir 9.7.1 antara lain :
- a. negosiator ;
 - b. juru bahasa;
 - c. satuan penanggulangan bahan peledak;
 - d. Badan Nasional Penanggulangan Terorisme; dan
 - e. pasukan penyerbu bersenjata dari Kepolisian dan/atau TNI;
- 9.7.3 Direktur Jenderal dapat meminta bantuan dari luar negeri dengan berkoordinasi kepada Organisasi Penerbangan Internasional (ICAO).

9.8 Media Pemberitaan

Informasi tentang tindakan melawan hukum penerbangan kepada media pemberitaan dilakukan di ruang *briefing* tertentu dan hanya dapat diberikan oleh :

- a. Ketua komite nasional keamanan penerbangan untuk tingkat nasional; dan
- b. Ketua komite keamanan bandar udara sesuai batas kewenangannya.

9.9 Pelaporan

- 9.9.1 Dalam hal terjadi tindakan melawan hukum di Indonesia, semua informasi sesuai tingkat kebutuhan dikirimkan kepada :
- a. negara dimana pesawat udara tersebut didaftarkan;
 - b. negara dari perusahaan pesawat udara asing; dan
 - c. negara yang warga negaranya menjadi korban dari peristiwa tersebut.
- 9.9.2 Informasi tindakan melawan hukum penerbangan harus disampaikan kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) dengan aspek keamanan oleh Direktorat Jenderal dengan cara:
- a. laporan awal, yaitu laporan yang dibuat dalam bahasa inggris dan dikirimkan selambat-lambatnya 30 hari terhitung sejak kejadian; dan
 - b. laporan akhir, yaitu laporan yang dibuat dalam bahasa inggris dan dikirimkan selambat-lambatnya 60 hari terhitung sejak kejadian.
- 9.9.3 Laporan sebagaimana dimaksud butir 9.9.2 menggunakan format laporan sebagaimana tercantum dalam lampiran II huruf F.

9.10 Pelatihan

- 9.10.1 Setiap Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, dan badan hukum yang mendapat pendelegasian wajib melaksanakan latihan keadaan darurat keamanan (*contingency exercise*).
- 9.10.2 Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar udara wajib melaksanakan latihan keadaan darurat keamanan (*contingency exercise*) skala besar (*full scale*) paling sedikit 1 (satu) kali dalam 2 (dua) tahun dan skala kecil (*table top*) paling sedikit 1(satu)kalidalam 1 (satu) tahun, dalam rangka menjaga dan meningkatkan kinerja fasilitas, prosedur dan personel keamanan.
- 9.10.3 Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, pelayanan navigasi penerbangan, dan badan hukum yang mendapat pendelegasian wajib melaksanakan latihan keadaan darurat

keamanan (*contingency exercise*) skala kecil (*table top*) paling sedikit 1(satu) kali dalam 1 (satu) tahun, dalam rangka menjaga dan meningkatkan kinerja fasilitas, prosedur dan personel keamanan

- 9.10.4 Dalam rangka melaksanakan latihan keadaan darurat keamanan (*contingency exercise*) sebagaimana dimaksud pada butir 9.10.2 harus melibatkan anggota komite keamanan bandar udara, seluruh Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing yang beroperasi di Bandar Udara setempat.
- 9.10.5 Hasil pelaksanaan latihan keadaan darurat keamanan (*contingency exercise*) sebagaimana dimaksud pada butir 9.10.2 dan butir 9.10.3 harus dilaporkan kepada Direktur Jenderal.

BAB X
PENGAWASAN KEAMANAN PENERBANGAN
(AVIATION SECURITY QUALITY CONTROL)

- 10.1 Direktur Jenderal bertanggung jawab menyusun, melaksanakan, mengembangkan, mempertahankan dan mengevaluasi program pengawasan keamanan penerbangan nasional untuk menentukan pemenuhan dan memvalidasi efektifitas terhadap program keamanan penerbangan nasional.
- 10.2 Direktur Jenderal melakukan verifikasi terhadap penerapan langkah – langkah keamanan penerbangan secara reguler sesuai program keamanan penerbangan nasional yang prioritas dan frekuensi monitornya ditentukan berdasarkan penilaian resiko.
- 10.3 Kegiatan pengawasan keamanan penerbangan dilakukan secara reguler untuk memverifikasi pemenuhan terhadap program keamanan penerbangan nasional dan membuat tindakan korektif yang cepat dan efektif terhadap setiap kekurangan (*deficiencies*)
- 10.4 Program pengawasan keamanan penerbangan nasional sekurang-kurangnya memuat struktur, tanggung jawab, proses dan prosedur untuk menetapkan, mempertahankan, lingkungan dan budaya perbaikan serta peningkatan keamanan penerbangan secara terus-menerus.
- 10.5 Program pengawasan keamanan penerbangan nasional sebagaimana dimaksud butir 10.4 meliputi:
- a. struktur organisasi dan tanggung jawab terkait Keamanan Penerbangan;
 - b. ruang lingkup;
 - c. uraian tugas dan kualifikasi dalam struktur organisasi;
 - d. sumber daya manusia dan kualifikasi;
 - e. perencanaan kegiatan monitoring dan tindak lanjut;
 - f. langkah langkah penegakan peraturan;
 - g. komunikasi dan pelaporan kegiatan; dan
 - h. proses perbaikan.

- 10.6 Manajemen, penetapan prioritas dan organisasi pengawasan keamanan penerbangan nasional harus dilaksanakan secara independent dari entitas dan orang yang bertanggung jawab melaksanakan langkah – langkah keamanan penerbangan sesuai dengan Program Keamanan Penerbangan Nasional.
- 10.7 Direktur Jenderal harus :
- a. menjamin bahwa orang-orang yang melakukan pengawasan memiliki kompetensi sesuai dengan bidang tugasnya dan berdasarkan program keamanan penerbangan nasional.
 - b. menjamin bahwa personel yang melakukan pengawasan memiliki kewenangan untuk mendapatkan informasi dalam menjalankan tugasnya dan menegakkan tindakan korektif;
 - c. menetapkan sistem pelaporan untuk menganalisa informasi keamanan yang diberikan dari pihak lain termasuk penumpang, awak pesawat udara dan personel darat; dan
 - d. membuat manajemen pencatatan/perekaman dan menganalisa hasil program pengawasan keamanan penerbangan nasional untuk memberikan kontribusi pengembangan dan pelaksanaan program keamanan penerbangan nasional yang efektif.
- 10.8 Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara dan Badan Usaha Angkutan Udara, Badan Hukum Yang Mendapat Pendelegasian dan Lembaga Penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan harus membentuk unit kerja mandiri (*independen*) yang bertanggung jawab dalam pengawasan keamanan penerbangan dan terpisah dari unit yang bertanggung jawab melaksanakan operasional keamanan penerbangan.
- 10.9 Unit kerja mandiri (*independen*) sebagaimana dimaksud pada butir 10.8 harus melaporkan hasil pengawasan keamanan penerbangan internal kepada pimpinan Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Badan Hukum Yang Mendapat Pendelegasian atau Lembaga Penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan.
- 10.10 Kegiatan pengawasan bertujuan untuk melakukan verifikasi tingkat pemenuhan terhadap pelaksanaan Program Keamanan Penerbangan Nasional yang meliputi :
- a. audit adalah pemeriksaan yang terjadwal, sistematis dan mendalam terhadap prosedur, fasilitas, personel dan

dokumentasi organisasi penyedia jasa penerbangan untuk mengetahui tingkat kepatuhan terhadap peraturan;

- b. inspeksi pemeriksaan penerapan satu atau lebih langkah-langkah dan prosedur keamanan untuk menentukan efektifitas keamanan penerbangan;
 - c. survei adalah evaluasi kebutuhan keamanan termasuk identifikasi terhadap kerentanan yang dapat dimanfaatkan untuk melakukan tindakan melawan hukum, dan rekomendasi terhadap tindakan korektif; dan
 - d. pengujian (*test*) adalah pengujian terhadap kemampuan dari kinerja personel, prosedur, fasilitas keamanan dan daerah yang diidentifikasi rawan dengan simulasi tindakan melawan hukum.
- 10.11 Direktur Jenderal melakukan evaluasi ulang terhadap prosedur dan pengendalian keamanan bila terjadi tindakan melawan hukum serta mengambil tindakan yang diperlukan untuk memperbaiki kelemahan sehingga tidak terulang kembali dan melaporkan ke ICAO
- 10.12 Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara , badan usaha angkutan udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan dan badan hukum yang mendapatkan pendelegasian harus melakukan investigasi dalam hal ditemukan barang yang dicurigai sebagai barang berbahaya atau potensi membahayakan keamanan penerbangan.
- 10.13 Terhadap barang yang dicurigai sebagaimana dimaksud pada butir 10.12 harus dibuat prosedur pengamanan dan/ atau pemusnahan.
- 10.14 Direktur Jenderal melaksanakan kegiatan pengawasan keamanan penerbangan terhadap :
- a. Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, Badan Hukum Yang Mendapat Pendelegasian dan Lembaga Penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan;
 - b. Perusahaan Angkutan Udara Asing yang beroperasi di Indonesia berdasarkan penilaian keamanan; dan
 - c. Bandar Udara terakhir di luar wilayah Indonesia yang dipergunakan pesawat udara sebelum menuju ke bandar udara Indonesia berdasarkan penilaian keamanan.

- 10.15 Pelaksanaan kegiatan pengawasan keamanan penerbangan, dilaksanakan oleh inspektur keamanan penerbangan.
- 10.16 Direktur Jenderal melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum terhadap hasil pengawasan yang dilaksanakan.
- 10.17 Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, Badan Hukum Yang Mendapat Pendelegasian dan Lembaga Penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan wajib melakukan pengawasan internal secara reguler dan hasil serta tindak lanjut pelaksanaan pengawasan internal harus dibuat, disusun, didokumentasikan dan dilaporkan kepada Direktur Jenderal.
- 10.18 Laporan pengawasan internal sebagaimana dimaksud butir 10.17 disampaikan kepada Direktur Jenderal setiap 6 (enam) bulan sekali.
- 10.19 Tindakan korektif dilakukan untuk melaksanakan, memperbaiki, meningkatkan pemenuhan terhadap peraturan Keamanan Penerbangan oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, dan Badan Hukum Yang Mendapat Pendelegasian dan Lembaga Penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan.
- 10.20 Penegakan hukum dikenakan kepada Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara dan penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, Badan Usaha Angkutan Udara yang beroperasi di Indonesia, Badan Hukum Yag Mendapat Pendelegasian dan Lembaga Penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan yang melanggar ketentuan dan/atau mengabaikan pemenuhan tindakan korektif.
- 10.21 Penegakan hukum terhadap pelanggaran administrasi dikenakan sanksi sesuai peraturan perundang-undangan.

BAB XI

PENYESUAIAN PROGRAM KEAMANAN PENERBANGAN NASIONAL DAN PROSEDUR KEJADIAN TIDAK TERDUGA

Penyesuaian Program Keamanan Penerbangan Nasional disusun dalam rangka melaksanakan, mempertahankan, dan mengembangkan prosedur kejadian tidak terduga untuk menangani keamanan penerbangan berdasarkan tingkat ancaman.

Penyusunan penyesuaian Program Keamanan Penerbangan Nasional dilakukan melalui pengumpulan dan penilaian informasi ancaman keamanan penerbangan yang dilakukan secara berkesinambungan dan tepat waktu serta disampaikan kepada yang berwenang untuk menjaga, mempertahankan dan mengembangkan Program Keamanan Penerbangan Nasional yang efektif.

11.1 Tanggung Jawab.

11.1.1 Pengumpulan dan Pencocokan Informasi:

Direktorat Jenderal, Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, dan instansi terkait dalam pelaksanaan Program Keamanan Penerbangan Nasional bertanggung jawab untuk mengumpulkan dan menilai informasi ancaman yang terkait dengan penerbangan, termasuk informasi tentang kelompok yang membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

11.1.2 Penilaian informasi ancaman:

Direktorat Jenderal, Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara dan Instansi terkait sebagaimana dimaksud pada butir 11.1.1, bertanggung jawab untuk melakukan penilaian informasi ancaman yang potensial membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

11.1.3 Penyebaran informasi ancaman:

Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, dan instansi terkait

sebagaimana dimaksud pada butir 11.1.1, wajib menyampaikan informasi ancaman yang relevan secara tepat waktu kepada yang berwenang terhadap penerbangan sesuai dengan tingkat kewenangan yang ada. Penyebaran informasi dilakukan melalui media telekomunikasi dan/atau korespondensi yang bersifat rahasia.

- 11.1.4 Tanggapan terhadap informasi ancaman / *adjustment of programme*. Direktorat Jenderal dalam menindaklanjuti ancaman yang diterima adalah positif membahayakan keamanan penerbangan, bertanggung jawab menilai dan memastikan tindakan yang diambil oleh unit penyelenggara bandar udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, dan Instansi terkait telah melaksanakan tindakan yang memadai.
- 11.1.5 Direktorat Jenderal dalam menindaklanjuti ancaman keamanan yang positif membahayakan keamanan penerbangan, bertanggung jawab menilai dan memastikan tindakan yang diambil oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan dan Badan Hukum Yag Mendapat Pendelegasian telah sesuai dengan prosedur.

11.2 Evaluasi Kejadian

- 11.2.1 Evaluasi dan analisa dilakukan setelah terjadi tindakan melawan hukum terhadap penerbangan dalam menentukan efektifitas prosedur dan tindakan keamanan dalam Program Keamanan Penerbangan Nasional dan untuk melakukan penyesuaian bila diperlukan.
- 11.2.2 Direktur Jenderal bertanggung jawab untuk melakukan evaluasi dan analisa serta penyesuaian Program Keamanan Penerbangan Nasional dan dikoordinasikan dengan semua instansi yang terkait melalui komite nasional keamanan penerbangan dan komite keamanan bandar udara.
- 11.2.3 Hasil evaluasi dan analisa harus ditindaklanjuti oleh semua pihak yang terkait dan dijadikan sebagai bahan informasi dan pengalaman dalam menghadapi kejadian-kejadian di masa yang akan datang.

BAB XII
PENDANAAN KEGIATAN KEAMANAN PENERBANGAN

Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan dan Badan Hukum Yang Mendapat Pendelegasin bertanggung jawab terhadap pembiayaan dalam rangka pemenuhan kebutuhan prosedur, sumber daya manusia, dan fasilitas yang memadai serta kebutuhan lain di bidang keamanan penerbangan.

MENTERI PERHUBUNGAN,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM,


WAHJU ADJI PRIARSONO, SH, DESS

Pembina Utama Muda (IV/c)

NP. 1965102299203 1 001



A. DAFTAR PENYISIRAN/PEMERIKSAAN KEAMANAN PESAWAT UDARA

1. Banyaknya jenis pesawat udara yang beroperasi di Indonesia menyebabkan tidak mungkin untuk menyiapkan suatu pedoman khusus. Badan Usaha Angkutan Udara wajib membuat *checklist* pemeriksaan dan penyisiran keamanan pesawat bagi tiap jenis pesawat.
2. *Checklist* Penyisiran keamanan pesawat harus memuat seluruh bagian dari pesawat, antara lain :

Bagian dalam Pesawat udara

- Kursi-kursi termasuk kantung, alas dan bagian bawah dari kursi
- Penyimpanan buku catatan dan pedoman penerbangan
- Penyimpanan masker oksigen awak pesawat
- Seluruh lantai, termasuk daerah di depan pedal kemudi dan di bawah semua kursi di kokpit
- Langit-langit, dinding samping dan belakang
- Penyimpanan pelampung
- Tempat penyimpanan pakaian dan bagasi awak pesawat
- Meja dan laci posisi dari awak pesawat ketiga
- Daerah sekitar pedal kemudi dan rem
- Di dalam alat P3K

Pintu masuk depan

- Jalan tangga termasuk bagian bawahnya
- Sambungan dari tangga dan badan pesawat
- Penyimpanan peluncur darurat
- Kursi awak kabin, penyimpanan pelampung dan bagian belakang tempat duduk
- Kaca depan dan unit penyimpanan, termasuk bagian-bagian
- Tempat kedok oksigen
- Langit-langit dan dinding
- Penyimpanan pemadam kebakaran

Tangga ke bawah-Kokpit

- Dinding, langit-langit dan lantai
- Kamar jas
- Tempat bagasi di atas kepala-semua daerah dengan bagasi dipindahkan
- Bagian atas rak bagasi dan kamar jas

- Kran minum, tempat cangkir, tempat buang cangkir dan jalur katup buangan air
- Daerah di atas dan sepanjang dinding samping tempat penyimpanan, bagian depan dari toilet depan

Bagian ruangan depan

- Kamar jas dan penyimpanan kedok oksigen dan pelampung tambahan
- Kursi awak kabin dan penumpang termasuk bagian bawah dari kursi
- Tempat tidur penumpang
- Langit-langit, lantai dan dinding-dinding
- Penyimpanan pelampung awak pesawat dan penumpang
- Lemari penyimpanan *portable oxygen*
- Kursi-kursi (kantong kursi dan bagian penyimpanan kedok oksigen)
- Meja antara kursi panjang belakang dan kompartemennya
- Penyimpanan peluncur darurat
- Tempat penyimpanan bacaan

Dapur depan

- Pindahkan semua wadah, kotak makanan dan kompor, bila belum dilakukan
- Buka dan periksa semua bagian dapur, bar dan lemari pendingin
- Periksa wadah-wadah yang dipindahkan dari dapur dan bar
- Penyimpanan kedok Oksigen (bar)
- Pintu khusus dapur (*tape stowage; hinge recess*)
- Penyimpanan peluncur darurat
- Bagian atas pintu kerja

Toilet-toilet depan

- Pindahkan barang kotor dan sampah yang belum dipindahkan
- Pindahkan wadah dibawah bak cuci, periksa isi dan daerah sekitar bak cuci
- Periksa ruangan handuk
- Alat mengeluarkan lap kertas
- Toilet
- Cermin dan bagian-bagian
- Dinding, langit-langit dan lantai
- Pintu
- Penyimpanan kedok oksigen
- Jalur ke kran air minum
- Wadah air kotor

Kabin Utama

- Kursi-kursi (kantong kursi, penyimpanan kedok oksigen, penutup dan alas kursi)
- Rak bantal, selimut dan pegangan tangan
- Lantai-jangan memindahkan karpet kecuali ada benda asing yang dicurigai
- Dinding samping, termasuk jendela dan tirai
- Sekat dan tempat istirahat kaki dan penyimpanan kedok oksigen

- Langit-langit
- Tempat lampu
- Kompartemen di ujung belakang dari pegangan tangan
- Kompartemen di belakang dari kursi-kursi kabin belakang
- Penyimpanan peralatan usungan diatas rak topi
- Penyimpanan pelampung untuk demo
- Kompartemen tali penyelamat darurat
- Penyimpanan peluncur darurat
- Pintu utama dan lekukan dengan pintu ditutup
- Rak majalah
- Penyimpanan pelampung
- Kantong pelampung
- Tempat tidur penumpang
- Lemari oksigen
- Penyimpanan kargo yang diikat
- Tempat bacaan
- Alat P3K (hanya jika tidak disegel)
- Unit pelayanan oksigen penumpang-turunkan dan periksa
- Laci penyimpanan tabung oksigen dan CO2, bagian depan dari dapur 1 dan 3 dan toilet belakang
- *Overawing emergency exit release covers*
- Kursi awak kabin pintu masuk belakang
- Kran minum, kompartemen cangkir dan jalur katup buangan di lantai
- Lampu portabel pintu darurat–pindahkan lampu dan periksa

Dapur ditengah dan Bar

- Pindahkan semua wadah, kotak makanan dan kompor, jika belum dilakukan
- Buka dan periksa semua bagian dapur, bar dan lemari pendingin
- Periksa semua wadah yang dipindahkan dari pesawat udara
- Dinding, langit-langit dan lantai
- Penyimpanan gelas disekat depan dari bar
- Alat P3K dalam kompartemen di bagian belakang – jika tidak disegel
- Bagian atas pintu kerja
- Pintu kerja dan lekukan pintu
- Penyimpanan peluncur darurat
- Kursi awak kabin di gang dapur No.2
- Tempat kedok zat asam di langit-langit
- Lampu portabel pintu darurat, pindahkan lampu dan periksa

Daerah dapur belakang dan Bar

- Kursi awak pesawat
- Dapur–pindahkan semua wadah
- Buka dan periksa semua kompartemen
- Dinding, langit-langit dan lantai
- Kompartemen disekat depan
- Periksa wadah-wadah yang dipindahkan dari pesawat
- Lemari penyimpanan pos diplomatik
- Lekukan engsel pintu kerja dapur
- Penyimpanan peluncur darurat (tiap pintu)

- Lekukan engsel pintu masuk belakang
- Penyimpanan pelampung
- Penyimpanan botol zat asam

Toilet belakang

- Pindahkan barang kotor dan sampah yang belum dipindahkan
- Pindahkan dan periksa wadah dibawah bak cuci
- Periksa bak cuci dan daerah sekitar bak cuci
- Wadah handuk
- Alat mengeluarkan lap kertas
- Dudukan dan penutup Toilet
- Cermin dan bagian-bagian
- Kursi awak pesawat
- Pintu
- Dinding, langit-langit dan lantai
- Penyimpanan kedok oksigen
- Jalur ke kran air minum
- Wadah air kotor

Lemari pakaian dan kamar jas belakang

- Pindahkan jas dan jinjingan
- Periksa seluruh daerah
- Tempat tidur
- Penyimpanan kedok zat asam
- Alat P3K, hanya jika tidak disegel
- Penyimpanan pelampung

Bagian luar pesawat

- Badan pesawat (daerah belakang pintu dan bukaannya agar diperiksa)
- *Random*
- *Ground pneumatic connector panel*
- *Cabin compressor air-inlets*
- *Cabin compressor access panels*
- *Doppler navigation antenna door*
- *Cabin compressor air out-lets*
- *Heat exchanger control access panels*
- *Heat exchanger outlet guide vanes*
- *Radio rack air-outlet*
- *Beacon holder (beacon removed)*
- *Security locker and contents*
- *Flashlights (check batteries)*
- *Seals of first aid kits for proper condition*
- *Seals of life raft panels for proper condition*
- *Accessory compartment door*
- *Auxiliary tank fuel sump doors*
- *Cabin pressure safety valves*
- *Aft waste water service panel*
- *Cabin pressure regulator valve*
- *Aft waste system service panels*
- *Access door to stabiliser mechanism*
- *Tail cone access door*

- *Aft potable water service panel*
- Pintu kargo belakang
- Pintu kargo depan
- *Forward potable water service panel*
- *Ground air conditioning connector door*
- *External power fuser door*
- *External power receptacle*

Cabin Compressor Compartment

- *Entire compartment, especially area of hollow spaces and cavities*

Accessory Compartment

- *Entire compartment as well as all installations*

Kompartemen Kargo

- Kompartemen depan kargo, terutama daerah di bagian *bawah hinge snap-panel* dari penutup lantai pintu kargo
- Kompartemen tangki air kotor
- Kotak alat penerbangan
- Kompartemen belakang kargo, khususnya daerah sambungan engsel pintu kargo
- Daerah dekat kompartemen kargo

Tempat roda pendaratan dan roda-roda

- *Nose wheel well-area behind access and zip-fastener panels*
- *Entire main wheel wells and zone of wing roots LH+RH*
- *Gears, wheels-tyres, rims, brakes and parts such as struts, drag braces, beams, arms, actuators, frames and trucks*

Sayap-sayap

- *Trailing edge flap sections*
- *Snap covers to fuel X-feed tube*
- *Snap covers to fire extinguisher bottles*
- *Pressure refuelling adaptors*
- *Inspection snap covers*
- *Fuel vent openings*

Engines and Pylons

- *Engine air intake, exhaust and fan duct*
- *Engine oil and pneumatic heat exchanger air-inlet scoop*
- *Engine oil refill cover*
- *Engine heat exchanger air-outlet door*
- *Constant speed drive oil refill cover*
- *Open engine cowl doors and fan cascade vanes. Entire engine installation and all openings on the cowl doors and pylons to be checked.*

3. Checklist Pemeriksaan keamanan pesawat harus memuat seluruh bagian dalam dari pesawat, antara lain :

Bagian dalam Pesawat udara

- Kursi-kursi termasuk kantung, alas dan bagian bawah dari kursi
- Penyimpanan buku catatan dan pedoman penerbangan
- Penyimpanan masker oksigen awak pesawat
- Seluruh lantai, termasuk daerah di depan pedal kemudi dan di bawah semua kursi di kokpit
- Langit-langit, dinding samping dan belakang
- Penyimpanan pelampung
- Tempat penyimpanan pakaian dan bagasi awak pesawat
- Meja dan laci posisi dari awak pesawat ketiga
- Daerah sekitar pedal kemudi dan rem
- Di dalam alat P3K

Pintu masuk depan

- Jalan tangga termasuk bagian bawahnya
- Sambungan dari tangga dan badan pesawat
- Penyimpanan peluncur darurat
- Kursi awak kabin, penyimpanan pelampung dan bagian belakang tempat duduk
- Kaca depan dan unit penyimpanan, termasuk bagian-bagian
- Tempat kedok oksigen
- Langit-langit dan dinding
- Penyimpanan pemadam kebakaran

Tangga kebawah-Kokpit

- Dinding, langit-langit dan lantai
- Kamar jas
- Tempat bagasi diatas kepala—semua daerah dengan bagasi dipindahkan
- Bagian atas rak bagasi dan kamar jas
- Kran minum, tempat cangkir, tempat buang cangkir dan jalur katup buangan air
- Daerah di atas dan sepanjang dinding samping tempat penyimpanan, bagian depan dari toilet depan

Bagian ruangan depan

- Kamar jas dan penyimpanan kedok oksigen dan pelampung tambahan
- Kursi awak kabin dan penumpang termasuk bagian bawah dari kursi
- Tempat tidur penumpang
- Langit-langit, lantai dan dinding-dinding
- Penyimpanan pelampung awak pesawat dan penumpang
- Lemari penyimpanan *portable oxygen*
- Kursi-kursi (kantung kursi dan bagian penyimpanan kedok oksigen)
- Meja antara kursi panjang belakang dan kompartemennya
- Penyimpanan peluncur darurat
- Tempat penyimpanan bacaan

Dapur depan

- Pindahkan semua wadah, kotak makanan dan kompor, bila belum dilakukan
- Buka dan periksa semua bagian dapur, bar dan lemari pendingin
- Periksa wadah-wadah yang dipindahkan dari dapur dan bar
- Penyimpanan kedok Oksigen (bar)
- Pintu khusus dapur (*tape stowage; hinge recess*)
- Penyimpanan peluncur darurat
- Bagian atas pintu kerja

Toilet-toilet depan

- Pindahkan barang kotor dan sampah yang belum dipindahkan
- Pindahkan wadah dibawah bak cuci, periksa isi dan daerah sekitar bak cuci
- Periksa ruangan handuk
- Alat mengeluarkan lap kertas
- Toilet
- Cermin dan bagian-bagian
- Dinding, langit-langit dan lantai
- Pintu
- Penyimpanan kedok oksigen
- Jalur ke kran air minum
- Wadah air kotor

Kabin Utama

- Kursi-kursi (kantong kursi, penyimpanan kedok oksigen, penutup dan alas kursi)
- Rak bantal, selimut dan pegangan tangan
- Lantai-jangan memindahkan karpet kecuali ada benda asing yang dicurigai
- Dinding samping, termasuk jendela dan tirai
- Sekat dan tempat istirahat kaki dan penyimpanan kedok oksigen
- Langit-langit
- Tempat lampu
- Kompartemen di ujung belakang dari pegangan tangan
- Kompartemen di belakang dari kursi-kursi kabin belakang
- Penyimpanan peralatan usungan diatas rak topi
- Penyimpanan pelampung untuk demo
- Kompartemen tali penyelamat darurat
- Penyimpanan peluncur darurat
- Pintu utama dan lekukan dengan pintu ditutup
- Rak majalah
- Penyimpanan pelampung
- Kantong pelampung
- Tempat tidur penumpang
- Lemari oksigen
- Penyimpanan kargo yang diikat
- Tempat bacaan
- Alat P3K (hanya jika tidak disegel)
- Unit pelayanan oksigen penumpang-turunkan dan periksa

- Laci penyimpanan tabung oksigen dan CO₂, bagian depan dari dapur 1 dan 3 dan toilet belakang
- *Overawing emergency exit release covers*
- Kursi awak kabin pintu masuk belakang
- Kran minum, kompartemen cangkir dan jalur katup buangan di lantai
- Lampu portabel pintu darurat–pindahkan lampu dan periksa

Dapur ditengah dan Bar

- Pindahkan semua wadah, kotak makanan dan kompor, jika belum dilakukan
- Buka dan periksa semua bagian dapur, bar dan lemari pendingin
- Periksa semua wadah yang dipindahkan dari pesawat udara
- Dinding, langit-langit dan lantai
- Penyimpanan gelas disekat depan dari bar
- Alat P3K dalam kompartemen di bagian belakang – jika tidak disegel
- Bagian atas pintu kerja
- Pintu kerja dan lekukan pintu
- Penyimpanan peluncur darurat
- Kursi awak kabin di gang dapur No.2
- Tempat kedok zat asam di langit-langit
- Lampu portabel pintu darurat, pindahkan lampu dan periksa

Daerah dapur belakang dan Bar

- Kursi awak pesawat
- Dapur–pindahkan semua wadah
- Buka dan periksa semua kompartemen
- Dinding, langit-langit dan lantai
- Kompartemen disekat depan
- Periksa wadah-wadah yang dipindahkan dari pesawat
- Lemari penyimpanan pos diplomatik
- Lekukan engsel pintu kerja dapur
- Penyimpanan peluncur darurat (tiap pintu)
- Lekukan engsel pintu masuk belakang
- Penyimpanan pelampung
- Penyimpanan botol zat asam

Toilet belakang

- Pindahkan barang kotor dan sampah yang belum dipindahkan
- Pindahkan dan periksa wadah dibawah bak cuci
- Periksa bak cuci dan daerah sekitar bak cuci
- Wadah handuk
- Alat mengeluarkan lap kertas
- Dudukan dan penutup Toilet
- Cermin dan bagian-bagian
- Kursi awak pesawat
- Pintu
- Dinding, langit-langit dan lantai
- Penyimpanan kedok oksigen
- Jalur ke kran air minum
- Wadah air kotor

Lemari pakaian dan kamar jas belakang

- Pindahkan jas dan jinjingan
- Periksa seluruh daerah
- Tempat tidur
- Penyimpanan kedok zat asam
- Alat P3K, hanya jika tidak disegel
- Penyimpanan pelampung

B. DAFTAR BARANG DILARANG (*PROHIBITED ITEMS*)

(A) Alat Peledak (*Explosives Device*)

1. Amunisi
2. *Blasting caps*
3. Detonator dan sekering
4. Replika atau imitasi alat peledak
5. Ranjau, granat dan lain alat/bahan peledak yang digunakan militer
6. Petasan, Kembang api dan sejenisnya
7. Tabung atau alat yang dapat mengeluarkan asap
8. Dinamit, mesiu dan bahan peledak plastik.
9. dll

(B) Senjata (*Weapon*)

1. Semua jenis senjata api, seperti: pistol, revolver, senapan, *shotguns*, pistol suar, pistol sarter.
2. Semua jenis senjata tajam (tradisional) seperti: samurai, keris, golok, anak panah senjata tombak, pisau, parang dan lain lain.
3. Senjata yang menggunakan tekanan angin, seperti: pistol angin, senapan pelet, senapan angin dan senapan pelontar bola.
4. item yang dirancang untuk memotong, seperti: kapak dan parang

(C) Alat-alat Berbahaya (*Dangerous Articles*)

1. Senjata mainan, replika senjata dan senjata api tiruan yang dapat disalah gunakan untuk mengelabui sebagai senjata nyata, antara lain:
 - komponen senjata api
 - termasuk teleskopis.
2. Perangkat yang dirancang khusus untuk membuat pingsan/ melumpuhkan, antara lain:
 - perangkat yang melumpuhkan antara lain, senjata bius, pistol setrum (*tasers*) dan peralatan setrum.
 - perangkat pelumpuh hewan (*stunner*) dan perangkat pembunuh hewan.
 - bahan kimia, gas dan semprotan yang dapat melumpuhkan antara lain, semprotan merica, semprotan capsicum, gas air mata, semprotan asam dan semprotan pembasmi hewan.
3. Objek dengan ujung atau sisi yang tajam yang mampu digunakan untuk menyebabkan cedera serius, antara lain:
 - kapak es dan pengait es
 - silet
 - pisau lipat, pisau cutter
 - pisau dengan panjang lebih dari 5 (lima) cm dari titik tumpu/pegangan
 - gunting

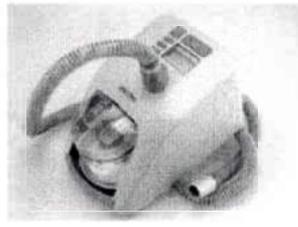
- peralatan seni bela diri dengan ujung atau sisi yang tajam
 - pembuka tutup botol.
4. Alat kerja yang dapat digunakan untuk menyebabkan cedera serius atau mengancam keamanan pesawat udara, antara lain:
- linggis, pencong, cangkul
 - mata bor, paku, gergaji
 - elektroda las listrik
 - obeng, palu, betel, pahat kayu, dll
5. Alat lainnya yang dapat digunakan untuk menyebabkan cedera serius atau mengancam keamanan pesawat udara, antara lain:
- alat tumpul yang mampu digunakan untuk menyebabkan cedera serius ketika digunakan untuk memukul, antara lain pemukul baseball, kriket dan softball.
 - kelompok tongkat, seperti: tongkat tempat koran, tongkat pemukul, pemukul blackjacks dan tongkat keamanan, hokkey, golf, biliard, pancing.
 - raket yang digunakan untuk badminton, tennis, squash.
 - peralatan seni bela diri, dll

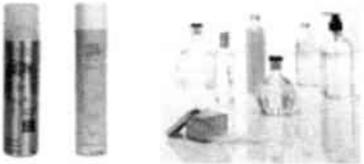
(D) Barang Berbahaya (*Dangerous Goods*)

1. Class 1 – bahan peledak (*explosives*);
2. Class 2 – gas yang dimampatkan, dicairkan, atau dilarutkan dengan tekanan (*compressed gases, liquefied or dissolved under pressure*);
3. Class 3 – cairan mudah menyala atau terbakar (*flammable liquids*);
4. Class 4 – bahan atau barang padat mudah menyala atau terbakar (*flammable solids*);
5. Class 5 - bahan atau barang pengoksidasi (*oxidizing substances*);
6. Class 6 - bahan atau barang beracun dan mudah menular (*toxic and infectious substances*);
7. Class 7 - bahan atau barang radioaktif (*radioactive material*);
8. Class 8 – bahan atau barang perusak (*corrosives*);
9. Class 9 – bahan atau zat berbahaya lainnya (*miscellaneous dangerous substances*).

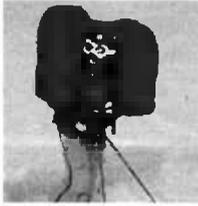
**C. DAFTAR BARANG BERBAHAYA YANG DIIZINKAN
(PERMITTED DANGEROUS GOODS)**

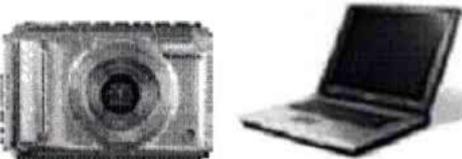
Kategori	Barang	Ketentuan sesuai dengan Instruksi teknis ICAO Doc 9284
Kebutuhan medis	<p>Tabung gas oksigen ukuran kecil atau silinder udara untuk keperluan medis</p> 	<p>Harus mendapatkan persetujuan dari badan usaha angkutan udara atau perusahaan angkutan udara asing.</p> <p>Setiap silinder tidak boleh melebihi 5 kg berat bruto.</p> <p>Silinder, katup dan regulator, jika dipasang, harus dilindungi dari kerusakan yang dapat menyebabkan pelepasan isi secara tidak disengaja.</p> <p>Pilot in command (PIC) harus diberitahu tentang jumlah tabung oksigen atau silinder udara yang dimuat di pesawat dan lokasinya.</p>
	<p>Silinder gas divisi 2.2 untuk anggota tubuh mekanis</p> 	<p>Silinder gas Divisi 2.2 dipakai untuk pengoperasian anggota tubuh mekanis, dan silinder cadangan dengan ukuran yang sama, jika diperlukan, untuk memastikan pasokan yang cukup selama perjalanan.</p>
	<p>Obat non-radioaktif (termasuk aerosols)</p>	<p>Total berat bersih setiap barang tidak boleh melebihi 0,5 kg atau 0,5 L.</p> <p>Pelepasan katup pada aerosol harus dilindungi oleh penutup atau alat lain yang sesuai untuk mencegah pelepasan yang tidak disengaja.</p> <p>Jumlah total dari obat-obatan non-radioaktif, barang-barang perlengkapan mandi (termasuk aerosol) dan aerosol yang tidak beracun dan tidak mudah terbakar untuk keperluan olahraga atau penggunaan di rumah, tidak boleh melebihi 2 kg atau 2L (misalnya empat kaleng aerosol masing-masing 500 mL) untuk setiap orang.</p>
	<p>Alat pacu jantung jantung radioisotopik atau peralatan medis lainnya dan obat-obatan radiofarmasi yang terdapat di dalam tubuh</p>	<p>Alat pacu jantung radioisotopik atau peralatan lain, termasuk yang dioperasikan dengan baterai lithium, ditanamkan pada tubuh seseorang atau dipasang secara eksternal, dan obat-obatan radiofarmasi yang terdapat di dalam tubuh seseorang sebagai akibat perawatan medis.</p>

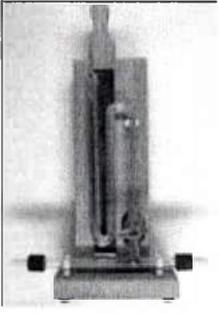
	
<p>Kursi roda bertenaga baterai atau alat bantu mobilitas serupa lainnya yang digunakan oleh penumpang yang mobilitasnya terbatas oleh cacat, kondisi kesehatan atau usia, atau masalah mobilitas sementara (misalnya patah kaki)</p>  	<p>Harus mendapatkan persetujuan dari Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing.</p> <p>Ketentuan untuk pengemasan, penandaan dan langkah-langkah keamanan lainnya yang tercantum dalam Petunjuk Teknis untuk Pengangkutan Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara (Doc 9284) harus dipatuhi.</p> <p>Pilot in Command (PIC) harus diinformasikan tentang lokasi kursi roda atau alat bantu gerak bertenaga baterai spillable yang terpasang, lokasi baterai yang dikemas, atau lokasi kursi roda atau alat bantu gerak bertenaga baterai lithium-ion.</p> <p>Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing harus memastikan bahwa alat bantu gerak semacam itu diangkut dengan cara sedemikian rupa sehingga mencegah pengaktifan yang tidak disengaja dan terlindungi dari kerusakan akibat pergerakan bagasi, surat, barnag perbekalan atau barang kargo lainnya.</p>
<p>Perangkat elektronik medis portable</p>  	<p>Dengan persetujuan dari Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing, perangkat elektronik medis portabel (<i>automated external defibrillators, nebulizers, continuous positive airway pressure dll</i>) Yang mengandung baterai <i>lithium metal</i> atau <i>lithium-ion</i> atau baterai yang dibawa oleh penumpang untuk keperluan medis.</p> <p>Tidak lebih dari dua baterai cadangan yang melebihi 2 gram isi lithium untuk baterai <i>litium metal</i> atau dengan rating <i>watt-hour</i> 100 Wh untuk baterai <i>lithium ion</i> yang dapat dibawa oleh penumpang. Baterai cadangan harus dilindungi secara terpisah sehingga tidak terjadi hubungan pendek (dengan penempatan dalam kemasan asli atau dengan cara mengisolir terminal, seperti memasang plester pada bagian atas terminal yang</p>

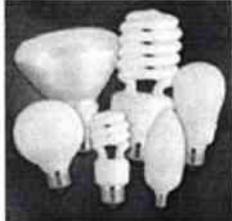
		<p>terbuka atau menempatkan setiap baterai ke dalam kantong plastik atau kantong pelindung terpisah) dan dibawa ke bagasi kabin. Setiap baterai atau cadangan baterai yang terpasang harus berupa tipe baterai yang memenuhi persyaratan pengujian di Bagian III, butir 38.3 pada UN <i>Manual of Tests and Criteria</i>.</p>
	<p>Termometer medis atau klinis ukuran kecil yang mengandung air raksa</p> 	<p>Satu termometer medis atau klinis berukuran kecil yang mengandung air raksa, untuk penggunaan pribadi, apabila dibawa dalam wadah pengamannya</p>
<p>Barang-barang yang digunakan untuk berbusana atau perawatan</p>	<p>perlengkapan mandi / <i>toiletry articles</i> (termasuk aerosol)</p> 	<p>Total kuantitas bersih barang tersebut yang dibawa setiap orang tidak boleh melebihi 0,5 kg atau 0,5 L. Istilah "perlengkapan mandi / <i>toiletry articles</i> (termasuk aerosol)" maksudnya termasuk barang-barang seperti hair spray, parfum, cologne.</p> <p>Pelepasan katup pada aerosol harus dilindungi oleh penutup atau alat lain yang sesuai untuk mencegah pelepasan yang tidak disengaja.</p> <p>Total kuantitas bersih obat-obatan non-radioaktif dan barang-barang perlengkapan mandi/ <i>toiletry articles</i> (termasuk aerosol) dan aerosol yang tidak beracun dan tidak mudah terbakar untuk keperluan olahraga atau penggunaan di rumah, tidak boleh melebihi 2 kg atau 2L (misalnya empat kaleng aerosol masing-masing 500 mL) untuk setiap orang.</p>
	<p>Pengeriting rambut</p> 	<p>pengeriting rambut yang mengandung gas hidrokarbon, tidak lebih dari satu tiap orang, dengan syarat tutup pengaman dipasang dengan aman menutupi elemen pemanas.</p> <p>Gas isi ulang (gas refills) dari pengeriting rambut tidak boleh diangkut.</p> <p>Total kuantitas bersih dari semua barang yang tercantum dalam butir 3), 10) dan 13) pada Tabel 8-1 di ICAO Doc 9284 tidak boleh melebihi 2 kg atau 2 L (misalnya empat kaleng aerosol masing-masing 500 mL) untuk setiap orang.</p>

<p>Barang-barang konsumsi</p>	<p>Minuman beralkohol</p> 	<p>apabila dalam kemasan eceran, minuman beralkohol mengandung alcohol lebih dari 24 persen tapi tidak lebih dari 70 persen alcohol per volume, dalam wadah yang tidak lebih dari 5 L, dengan total kuantitas bersih 5 L per orang untuk minuman tersebut.</p> <p>Minuman beralkohol dengan kandungan alcohol tidak lebih dari 24 persen menurut volume tidak termasuk pada pembatasan ini.</p>
	<p>Aerosol yang tidak beracun dan tidak mudah terbakar untuk keperluan olahraga atau penggunaan di rumah</p> 	<p>Aerosol di Divisi 2.2, tanpa risiko tambahan, untuk keperluan olahraga atau penggunaan di rumah diperbolehkan hanya untuk bagasi bawaan. Total kuantitas bersih setiap barang tidak boleh melebihi 0,5 kg atau 0,5 L.</p> <p>Total kuantitas bersih obat-obatan non-radioaktif dan barang-barang perlengkapan mandi/ <i>toiletry articles</i> (termasuk aerosol) dan aerosol yang tidak beracun dan tidak mudah terbakar untuk keperluan olahraga atau penggunaan di rumah, tidak boleh melebihi 2 kg atau 2L (misalnya empat kaleng aerosol masing-masing 500 mL) untuk setiap orang</p>
	<p>Selongsong peluru</p> 	<p>Dengan persetujuan Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing, hanya sebagai bagasi tercatat, selongsong dikemas dengan aman hanya dalam kemasan UN 0012 atau UN 0014 saja dari Divisi 1.4S, dalam jumlah tidak melebihi 5 kg berat kotor per orang untuk kebutuhannya, tidak termasuk amunisi dengan bahan peledak atau proyektil pembakar. Pemberian ijin untuk lebih dari satu orang tidak boleh digabung menjadi satu kemasan atau lebih.</p>
	<p>korek api batang dan korek api gas</p> 	<p>Satu korek api kecil atau satu korek api gas yang melekat pada setiap orang yang tidak mengandung bahan bakar cair yang tidak terserap.</p> <p>korek api batang dan korek api gas tidak diizinkan di dalam bagasi kabin atau bagasi tercatat. Bahan bakar dan isi ulang korek api gas tidak diizinkan untuk diangkut pada orang tersebut, atau pada bagasi kabin atau bagasi tercatat.</p>

		<p>Korek api batang yang dapat dinyalakan pada setiap permukaan apapun dilarang untuk diangkut ke pesawat udara.</p>
	<p>Peralatan pembakar (<i>premixing burner lighter</i>) tanpa alat perlindungan terhadap aktivasi yang tak disengaja (<i>unintentional activation</i>) maka dilarang untuk diangkut dengan pesawat udara</p>	<p>Tidak lebih dari satu <i>premixing burner lighter</i> per orang yang ditujukan untuk penggunaan pribadi dan tidak mengandung bahan bakar cair yang tidak terserap (selain gas cair).</p> <p><i>premixing burner lighter</i> harus dilengkapi dengan dengan alat perlindungan terhadap aktivasi yang tak disengaja (<i>unintentional activation</i>).</p>
	<p>Peralatan yang menghasilkan panas</p> 	<p>Dengan persetujuan dari Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing, peralatan bertenaga baterai yang mampu menghasilkan panas yang ekstrem dan dapat menyebabkan kebakaran jika diaktifkan (misalnya lampu dengan intensitas tinggi di dalam air), dapat diangkut dengan syarat komponen penghasil panas dan sumber tenaga (baterai) dilepas satu sama lain dengan memindahkan komponen penghasil panas, baterai atau komponen lain (misalnya sekering) tersebut. Setiap baterai yang telah dilepas harus terlindungi dari hubungan arus pendek.</p>
	<p>ransel penyelamat yang mengandung silinder gas terkompresi dari divisi 2.2</p> 	<p>Dengan persetujuan dari Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing, satu ransel penyelamat per orang dilengkapi dengan mekanisme pemicu piroteknik (<i>pyrotechnic trigger mechanism</i>) yang mengandung tidak lebih dari 200 mg berat bersih dari Divisi 1.4S.</p> <p>Ransel penyelamat harus dikemas sedemikian rupa sehingga ransel penyelamat tersebut tidak dapat diaktifkan tanpa sengaja. Kantong udara dalam ransel penyelamat harus dilengkapi dengan katup pengatur tekanan.</p>
	<p>cartridges kecil dipasang pada alat keselamatan pribadi dengan pompa otomatis seperti jaket atau rompi keselamatan</p>	<p>Dengan persetujuan dari Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing, tidak lebih dari dua tabung kecil karbondioksida atau gas lain dari Divisi 2.2, per orang, dipasang pada alat penyelamat untuk keperluan pemompaan otomatis, ditambah tidak lebih dari dua <i>cartridge</i> cadangan.</p>

		<p>Alat keselamatan pribadi dengan pemompaan otomatis harus dikemas sedemikian rupa sehingga tidak dapat diaktifkan tanpa sengaja.</p>
	<p><i>cartridge</i> kecil untuk perangkat lain</p>	<p>Dengan persetujuan dari Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing, tidak lebih dari empat <i>cartridge</i> kecil karbondioksida atau gas lain dari Divisi 2.2 tanpa risiko tambahan, per orang. Kapasitas air pada setiap <i>cartridge</i> tidak boleh melebihi 50 ml.</p> <p><i>Catatan.</i> - Untuk karbondioksida, <i>cartridge</i> udara dengan kapasitas air 50 ml setara dengan <i>cartridge</i> 28 g.</p>
	<p>Perangkat elektronik portabel (termasuk peralatan medis) yang mengandung logam litium atau lithium ion atau baterai</p> 	<p>Perangkat elektronik portabel (jam tangan, mesin penghitung, kamera, telepon seluler, komputer laptop, perekam video, dll.) yang mengandung lithium atau lithium-ion atau baterai harus diangkut sebagai bagasi kabin.</p> <p>Apabila perangkat dibawa dalam bagasi tercatat, maka harus dilakukan tindakan untuk mencegah terjadinya aktivasi yang tidak disengaja.</p> <p>Baterai cadangan harus dilindungi secara terpisah sehingga tidak terjadi hubungan arus pendek dan hanya dibawa dalam bagasi kabin saja.</p> <p>Baterai dan sumber tenaga harus berupa tipe baterai yang memenuhi persyaratan pengujian di Bagian III, butir 38.3 pada UN <i>Manual of Tests and Criteria</i>.</p> <p>Pembatasan kandungan litium pada baterai lithium-metal atau rating watt-hour untuk baterai lithium-ion harus dipatuhi.</p> <p>Persetujuan dari Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing diperlukan untuk perangkat elektronik portabel yang mengandung baterai lithium ion dan baterai lithium ion cadangan yang melebihi rating Watt-hour 100 Wh namun tidak lebih dari 160 Wh.</p> <p>Tidak diizinkan untuk mengangkut lebih dari 2 baterai cadangan yang dilindungi secara terpisah untuk tiap orang.</p>

<p>Baterai basah (<i>fuel cells</i>)</p> 		<p>Jenis, isi, pengangkutan dan penandaan baterai basah (<i>fuel cells</i>) digunakan untuk menyalakan perangkat elektronik portabel (jam tangan, mesin penghitung, kamera, telepon seluler, komputer laptop, perekam video, dll.) dan cartridge baterai basah (<i>fuel cells</i>) cadangan harus mengikuti ketentuan yang tercantum dalam ICAO Doc 9284.</p>
<p>Es kering (<i>dry ice</i>)</p> 		<p>Dengan persetujuan Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing, es kering (<i>dry ice</i>) dalam jumlah tidak melebihi 2,5 kg per orang, jika digunakan untuk mengemas barang/bahan mudah rusak tidak tunduk pada Instruksi ini, dengan syarat kemasan memungkinkan keluarnya gas karbondioksida. Saat dibawa dalam bagasi tercatat, setiap paket harus ditandai:</p> <ul style="list-style-type: none">a) "DRY ICE" atau "KARBON DIOKSIDA, SOLID"; danb) dengan berat bersih es kering (<i>dry ice</i>), atau indikasi bahwa berat bersih 2,5 kg atau kurang
<p>Barometer atau termometer air raksa</p> 		<p>Dengan persetujuan Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing, hanya sebagai bagasi kabin, sebuah barometer atau termometer air raksa yang dibawa oleh perwakilan biro cuaca pemerintah atau badan resmi serupa.</p> <p>Barometer atau termometer tersebut harus dikemas dalam kemasan luar yang kuat, memiliki segel di dalamnya atau dalam tas anti bocor yang kuat dan terbuat dari bahan yang tidak bisa ditembus air raksa, yang akan mencegah keluarnya air raksa dari kemasan bagaimanapun posisinya.</p> <p>Pilot in Command (PIC) harus diinformasikan mengenai barometer atau thermometer tersebut.</p>
<p>Peralatan yang mengandung bahan radioaktif</p> 		<p>Dengan persetujuan Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing, sebagai bagasi kabin atau bagasi tercatat.</p> <p>Peralatan yang mengandung bahan radioaktif tersebut tidak melebihi batas aktivitas yang ditentukan dalam ICAO Doc 9284 (misalnya peralatan untuk</p>

		<p>memantau kontaminasi kimia (<i>chemical agent monitor</i>) dan / atau monitor alarm cepat dan perangkat identifikasi)</p> <p>Pada saat dibawa oleh anggota Organization for the Prohibition of Chemical Weapons untuk perjalanan dinas, peralatan yang mengandung bahan radioaktif tersebut dikemas dengan aman dan tanpa baterai lithium</p>
	<p>Lampu hemat energy</p> 	<p>Lampu hemat energi dalam kemasan dan ditujukan untuk kepentingan pribadi atau penggunaan di rumah.</p>
	<p>Peralatan permeabilitas (<i>permeation devices</i>) untuk mengkalibrasi peralatan pemantauan kualitas udara</p>	<p>Peralatan permeabilitas (<i>permeation devices</i>) untuk mengkalibrasi peralatan pemantauan kualitas udara hanya diperbolehkan dalam bagasi tercatat saja dan harus mematuhi ketentuan yang tercantum dalam ICAO Doc 9284.</p>
	<p>Peralatan elektronik portabel yang mengandung baterai dengan konstruksi tertutup (<i>non-spillable battery</i>)</p>	<p>Peralatan elektronik portabel yang mengandung baterai dengan konstruksi tertutup (<i>non-spillable battery</i>) harus sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam Doc 9284.</p>
	<p>Baterai dengan konstruksi tertutup (<i>non-spillable battery</i>) cadangan</p>	<p>Baterai dengan konstruksi tertutup (<i>non-spillable battery</i>) cadangan harus sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam Doc 9284</p>
	<p>Mesin pembakaran internal atau mesin untuk perangkat yang mengubah energi potensial kimia (energi yang tersimpan dalam ikatan molekul) menjadi energi listrik (<i>fuel cells engines</i>)</p>	<p>Mesin harus mematuhi ketentuan yang tercantum dalam Doc 9284.</p>
	<p>Spesimen yang tidak menular (<i>non-infectious specimens</i>)</p>	<p>Spesimen yang tidak menular (<i>non-infectious specimens</i>) harus sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam Doc 9284</p>
	<p>Kemasan tertutup yang mengandung nitrogen cair berpendingin</p>	<p>Kemasan tertutup yang mengandung nitrogen cair berpendingin harus sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam Doc 9284</p>
<p>peralatan dengan jenis pengaman</p>		<p>Dengan persetujuan Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing.</p> <p>Pada peralatan dengan jenis</p>

		<p>pengaman seperti koper khusus Atase, kotak uang, terdapat unsur barang berbahaya didalamnya, seperti baterai lithium atau bahan piroteknik (<i>pyrotechnic material</i>).</p> <p>Apabila peralatan tersebut telah sesuai dengan spesifikasi yang tercantum dalam ICAO Doc 9284 maka hanya dapat diangkut sebagai bagasi tercatat saja.</p>
--	--	---

D. FORMAT TANDA BUKTI PENERIMAAN SENJATA API DAN PELURU

TANDA BUKTI PENERIMAAN SENJATA API DAN PELURU

Para penumpang yang terhormat, sesuai Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 60 Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan & Keselamatan Penerbangan, dan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor Tahun Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, serta peraturan-peraturan yang mengatur tentang Pengangkutan Bahan dan/atau Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara Sipil, *ICAO Annex 18* tentang *The safe Transport of Dangerous Goods by Air*. Dalam hal ini penumpang hanya diizinkan membawa 1 (satu) senjata api dan pelurunya maksimal sebanyak 12 (dua belas) butir per penumpang yang selanjutnya diperlakukan sebagai *security items*. Untuk perihal tersebut, mohon mengisi data-data dibawah ini :

Nomor Tiket	:	
No. Penerbangan/Tujuan	:	
Berangkat/Kembali Tanggal	:	
Nama Penumpang	:	
Pekerjaan	:	
Alamat dan Nomor Telp Kantor	:	
Alamat dan Nomor Telp Rumah	:	
Nomor Senjata Api	:	
Nomor Izin Kepemilikan/instansi yang mengeluarkan izin	:	
Jenis Senjata Api	:	
Jumlah Senjata	:	
Kaliber dan Jumlah Peluru	:	
Nomor Surat Dinas	:	

Kelebihan dari Jumlah peluru yang diizinkan dapat dititipkan kepada kami dengan mengisi Form Penitipan Peluru. Apabila dalam kurun waktu 3 (tiga) bulan, dihitung sejak batasan akhir regulasi 7 (tujuh) hari setelah kedatangan/diterima oleh petugas kami dan peluru tidak diambil oleh pemilik maka (Nama badan usaha angkutan udara)

berhak untuk memusnahkannya sesuai ketentuan yang berlaku atau keputusan lain dari pengadilan, serta biaya-biaya yang timbul menjadi beban dan tanggung jawab pemilik sepenuhnya.

Pemilik

.....**20**
Yang menerima

.....

.....

Distribusi :

1. Asli : Untuk Pemilik
2. Copy 1 : Stasiun Keberangkatan
3. Copy 2 : Stasiun Kedatangan
4. Copy 3 : File Lost & Found

E. FORMAT IZIN MEMBAWA TAHANAN PADA PENERBANGAN

<input type="text" value="....."/>
FORM
No : <input type="text"/>
Tanggal :

IZIN MEMBAWA TAHANAN PADA PENERBANGAN

Registrasi dan Nomor Penerbangan : Tujuan dari dan ke :

Instansi yang berwenang mengawal Personel pengawalan

Nama/NIP	1.	<input type="text"/>
	2.	<input type="text"/>
Jabatan	1.	<input type="text"/>
	2.	<input type="text"/>

Kategori Tahanan : Berbahaya

Tidak Berbahaya

Tahanan yang diangkut dalam penerbangan sipil hanya 3 (tiga) orang dengan Status Tidak Berbahaya dan 1 (satu) orang dengan Status Berbahaya dalam satu penerbangan.

Nama Tahanan	:	<input type="text"/>
Tempat dan Tanggal Lahir	:	<input type="text"/>
Kebangsaan	:	<input type="text"/>
Berat Badan	:	<input type="text"/>
Tinggi Badan	:	<input type="text"/>
Identitas diri	:	<input type="text"/>
Alasan dilakukan deportasi/pemindahan	:	<input type="text"/>
Jenis kejahatan yang dilakukan	:	<input type="text"/>

Mentalitas Tahanan	:
Pembayaran biaya perjalanan oleh	:
Rute Perjalanan	:

Diketahui dan Disetujui diangkat oleh :

(Badan Usaha Angkutan Udara) Stasiun Manager :	(Badan Usaha Angkutan Udara) Security Manager :	(Badan Usaha Angkutan Udara) Pilot In Charge :
(.....)	(.....)	(.....)

Note : Isilah kolom pada ini menggunakan tanda \checkmark

Distribusi

- Asli : Warna putih untuk petugas pengawal;
- Copy 1 : warna merah muda untuk file *Stasiun Manager*;
- Copy 2 : Warna hijau muda untuk file *Security Manager*;
- Copy 3 : warna biru muda untuk file *Flight Services Manager*; Copy 4 : warna kuning muda untuk file stasiun tujuan.

F. FORMAT LAPORAN TINDAKAN MELAWAN HUKUM

Laporan Awal Tindakan Melawan Hukum Ke
Internasional Civil Aviation Organisation (ICAO)

**PRELIMINARY REPORT ON AN ACT OF
UNLAWFUL INTERFERENCE**

INFORMATION PROVIDED IN THIS REPORT IS RESTRICTED AND WILL ONLY BE DISCLOSED TO AUTHORIZED PERSONS

**PRELIMINARY
REPORT ON ACT OF UNLAWFUL INTERFERENCE**

File Number :

Date of report :
(Day/Month/year)

TO BE COMPLETED AND FORWARDED TO ICAO WITHIN THIRTY DAYS OF THE
OCCURRENCE BY EACH STATE WITH RELEVANT INFORMATION

Reporting requirements under Annex 17, Article 11 of The Hague Convention or
Article 13 of the Montreal Convention

	Check H
a) Act of Unlawful Seizure of Aircraft	<input type="checkbox"/>
b) Attempted Act of Unlawful Seizure of Aircraft	<input type="checkbox"/>
c) Unlawful Act Against the Safety of Civil Aviation	<input type="checkbox"/>
d) Attempted Unlawful Act Against the Safety of Civil Aviation	<input type="checkbox"/>
e) Other Act of Unlawful Interference	<input type="checkbox"/>

A. GENERAL INFORMATION

1. State providing the Report :
2. Date of Occurrence :
(Day/month/year)
3. Time of Occurrence :
(Local Time= 24 H)
4. Duration of Occurrence :

B. PARTICULARS OF AN ACT OF UNLAWFUL INTERFERENCE

1. Flight information

- Flight departure date :
(Day/month/year)
- Flight Departure time :
(Local Time=24 H)
- Flight Identification :
- Type of Aircraft :
- Operator :
- Number of Passenger :
- Number of Crew :
- In Flight security guards (if any) :
- Number of perpetrator(s) :
- Type of operation (scheduled, chartered, etc) :
- Airport of departure :

Name state

- Intended Destination :
- Name State

Diversion(s) (including final destination)

Name State

Name State

2. Airport where the sabotage device/substance was (believed) loaded on the aircraft :
.....
3. Airport buildings or facilities affected :
.....
4. Brief summary of occurrence (include locations of events, dates and times)
.....
5. Action to ensure the release of passengers and crew, including measures taken to facilitate the continuation of their journey, if applicable.
.....
6. Action to return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession, if applicable.
.....
7. Did the perpetrator(s) circumvent the security measures in place by use of:

Force Other

Describe briefly :

8. What new measures and procedures have been taken or are contemplated to prevent recurrence of a similar event?

.....

9. Action by the competent authorities to take the perpetrator(s) into custody or other measures taken to ensure his/her/their presence :

.....

C. ANY ADDITIONAL RELEVANT INFORMATION

.....

.....

.....

.....
Name

.....
Title

.....
Department

Laporan Akhir Tindakan Melawan Hukum Ke
Internasional Civil Aviation Organisation (ICAO)

**FINAL REPORT ON AN ACT OF
UNLAWFUL INTERFERENCE**

INFORMATION PROVIDED IN
THIS REPORT IS RESTRICTED
AND WILL ONLY BE DISCLOSED
TO AUTHORIZED PERSONS

**FINAL
REPORT ON ACT OF UNLAWFUL INTERFERENCE**

File Number :
Date of Report :
(Day/Month/Year)

TO BE COMPLETED AND FORWARDED TO ICAO WITHIN SIXTY DAYS OF THE
OCCURRENCE BY EACH STATE WITH RELEVANT INFORMATION

Reporting requirements under Annex 17, Article 11 of The Hague Convention or
Article 13 of the Montreal Convention

	Check
a) Act of Unlawful Seizure of Aircraft	<input type="checkbox"/>
b) Attempted Act of Unlawful Seizure of Aircraft	<input type="checkbox"/>
c) Unlawful Act Against the Safety of Civil Aviation	<input type="checkbox"/>
d) Attempted Unlawful Act Against the Safety of Civil Aviation	<input type="checkbox"/>
e) Other Act of Unlawful Interference	<input type="checkbox"/>

PART I : INFORMATION CONCERNING THE OCCURRENCE

A. GENERAL INFORMATION

- 1. State providing the Report :
- 2. Date of the Occurrence :
[Day/month/year]
- 3. Time of the Occurrence :
[Local time – 24-hour clock]
- 4. Duration of the Occurrence :

B. PARTICULARS OF AN ACT OF UNLAWFUL INTERFERENCE

1. Flight information

Flight departure date :
[Day/month/year]

Flight departure time :
[Local time – 24-hour clock]

Flight identification :

Type of aircraft :

Operator :

Number of passengers :

Number of crew :

In-flight security guards (if any) :

Number of perpetrator(s) :

Type of operation (scheduled, chartered, etc.) :

Airport of departure :

Name	State
------	-------

2. Aircraft

State of registry :

Registration number :

Aircraft type :

Airport where the sabotage device/substance was (believed) loaded on the aircraft :

.....

3. Airport buildings or facilities affected :

.....

.....
C. THE OCCURENCE

1. Location of the aircraft:

2. Ground facility:

- On the ground On airport
During flight Off airport

3. Weapons/devices

Describe
Fake

Real

- Weapon No. 1:
Weapon No. 2:
Weapon No. 3:
Weapon No. 4:
Weapon No. 5:
Explosives:
Incendiary:
Other (describe):
.....

4. Communications

4.1 Source of threat:

- Written message
Telephone call
Other (describe):
.....

4.2 Who received the threat:

- Flight crew
Cabin crew
Airline ground staff
Passenger
Other (describe) :

Yes No

- 4.3 Were there specific demands made? (if yes, please explain)**

.....
 4.4 Who transmitted the demands to authorities on the ground : Yes No
 The pilot?
 The perpetrator?
 Other (describe) :

5. Counter measures Yes No
 5.1 Was there any attempt to stop the action of the perpetrator(s)?

5.2 If so, by what means?
 Negotiations Force Other

5.3 Results:
 Successful Unsuccessful
Yes No

5.4 Did the perpetrator(s) enter the cockpit?
 If yes, describe :

Yes No
 5.5 Were crew members in possession of a bomb threat search list?

5.6 Were crew members familiar with least risk bomb location?

5.7 Did the perpetrator(s) have :
 Technical knowledge of the aircraft's operation?
 Familiarity with the design of the aircraft?
 Knowledge of the airport or essential navigation facilities?

If yes, please explain:

6. Diversion of the aircraft (Please answer only if aircraft was diverted)

6.1 List airports in chronological order

	Airport	State	Arrival	Departure	Landing permitted	
			Date and time	Date and time	Yes	No
a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6.2 Was there sufficient fuel to reach all of the destinations ordered? List below. Yes No

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)

If yes, describe :

6.3 Did the crew have the necessary charts available for the destinations? List below. Yes No

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)

If yes, describe :

.....

6.4 Were any of the passengers allowed to leave the aircraft at any of the airports? List airports in chronological order :

	Airport	Yes	No
a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

If yes, describe :

6.5 Was action taken at any of the airports to resolve the occurrence? List below.

	Airport	Yes	No
a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

If yes, describe :

6.6 Was maintenance undertaken at any of the airports? List below.

	Airport	Yes	N o
a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

If yes, describe :

D. THE PERPETRATOR (use additional sheets if more than 3)

Total number of perpetrators :

1. Name(male/female)

Alias :

Date of birth : Place of birth : Nationality :
(Day/Month/year)

Airport of embarkation :

Name

Save

How did the perpetrator(s) gain acces to the aircraft/building facility?

.....

2. Name(male/female)
Alias :
Date of birth : Place of birth : Nationality :
(Day/Month/year)
Airport of embarkation :
Name Save
How did the perpetrator(s) gain access to the aircraft/building facility?
.....

3. Name(male/female)
Alias :
Date of birth : Place of birth : Nationality :
(Day/Month/year)
Airport of embarkation :
Name Save
How did the perpetrator(s) gain access to the aircraft/building facility?
.....

E. AIRPORT SECURITY

	Yes	No
1. Is there an airport security programme where the perpetrator(s) boarded the aircraft?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Does the security programme provide for protection of the air side (fences, guards, locked gates, patrols, identification system, etc.)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Are the identification cards issued to ground personnel and auxiliary services reviewed regularly?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Inspection/screening of passengers, crew and cabin baggage:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a) Are all passengers and cabin baggage subjected to inspection/screening for all international flights?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Are all passengers and cabin baggage subjected to inspection/screening for all domestic flights?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Are all crew members subjected to security control?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Are all passengers and their cabin baggage which have been subjected to inspection/screening re-screened before boarding the aircraft if they mix or have contact with persons who have not been subjected to inspection/screening?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Inspection/screening system used:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Gate plan (direct access to aircraft)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- Sterile hold area plan (pre-boarding lounge)
- Sterile concourse plan
- 6. System of security control in use:
 - Metal Detection device :
 - Walk-through
 - Hand-held
 - X-ray unit
 - Physical inspection
 - Other

- 7. Was the operation of the metal detection devices and X-ray units recently examined using test objects?
- 8. Has training regularly been provided to security personnel who operate metal detectors and X-ray units?
- 9. Matching baggage:
 - a) Is a reconciliation made of the number of checked-in passengers with the pieces of baggage loaded on the aircraft?
 - b) Does the procedure in a) above include transfer passengers and their inter-line checked baggage?
- 10. Did the perpetrator(s) circumvent the security measures in place by use of:
 - Force
 - Other

Describe briefly :

.....

- 11. What new measures and procedures have been taken or are contemplated to prevent recurrence of a similar event?

.....

F. TERMINATION OF THE OCCURRENCE

- 1. Position of the negotiator (explain if the negotiator had

decision-making authority or acted only as an intermediary) :
.....

2. Airport/aircraft

Number of persons affected:

	Killed	Injured
Crew
Passengers
Perpetrator(s)
Others

3. Circumstances surrounding death or injuries:

.....
.....

4. Damage to the aircraft/airport facilities (short description

to include cost of damage, time loss and flights affected) :
.....

5. Furnish any additional information relevant to circumvention of security procedures during this Occurrence :

.....
.....

PART II : INFORMATION CONCERNING THE ACTION TAKEN FOR THE RELEASE OF PASSENGERS AND CREW AND THE RETURN OF THE AIRCRAFT, IF APPLICABLE

1. Action taken for the release of passengers and crew :

.....
.....

2. Action taken to facilitate the continuation of the journey of the passengers and crew as soon as practicable :

.....
.....

3. Action taken to return the aircraft and its cargo, without delay, to the persons lawfully entitled

to possession :

.....
.....

PART III : INFORMATION CONCERNING THE MEASURES TAKEN IN RELATION TO THE PERPETRATOR(S)

1. Action by the competent authorities to take the perpetrator(s) into custody or other measures taken to ensure his/her/their presence :

.....
.....

2. Action taken to institute extradition proceedings or to submit the case to the competent authorities for the purpose of prosecution; advise of the results of such proceedings, if available (otherwise provide such information separately as soon as practicable).

.....
.....

PART IV : ANY ADDITIONAL RELEVANT INFORMATION

.....
.....
.....

.....
Name

.....
Title

.....
Department

MENTERI PERHUBUNGAN,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM,

WAHJUNINGRAT PERDIARSONO, SH, DESS

Pembina Utama Muda (IV/c)

NP. 196510229199203 1 001

