

**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : PM 6 TAHUN 2014

TENTANG

**PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 830
(*CIVIL AVIATION SAFETY REGULATION PART 830*) TENTANG
PEMBERITAHUAN DAN PELAPORAN KECELAKAAN DAN KEJADIAN SERIUS
PESAWAT UDARA SIPIL SERTA PROSEDUR INVESTIGASI KECELAKAAN DAN
KEJADIAN SERIUS PESAWAT UDARA SIPIL**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN,

- Menimbang : a. bahwa dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan telah diatur mengenai investigasi penyebab setiap kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 830*) tentang Pemberitahuan dan Pelaporan Kecelakaan dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil Serta Prosedur Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil;

- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 9, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4075);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 128, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4146);

4. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 71, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5295);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 156, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5448);
6. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2013;
7. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas dan Fungsi Kementerian Negara serta Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2013;
8. Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi;
9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor T11/2/4-U tanggal 30 Nopember 1960 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (CASR) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2014;
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 68 Tahun 2013;

MEMUTUSKAN:

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

Pasal 1

- (1) Memberlakukan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 830*) tentang Pemberitahuan dan Pelaporan Kecelakaan dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil serta Prosedur Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil.

- (2) Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 830*) tentang Pemberitahuan dan Pelaporan Kecelakaan dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil serta Prosedur Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil, sebagaimana tercantum dalam lampiran Peraturan yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari peraturan ini.

Pasal 2

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

Pasal 3

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

Pasal 4

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

Pasal 5

Direktur Jenderal Perhubungan Udara dan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi dalam melakukan koordinasi dan pengawasan mendahulukan sosialisasi kepada pemangku kepentingan guna mencegah terjadinya kecelakaan.

Pasal 6

Pada saat Peraturan ini mulai berlaku, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 1 Tahun 2004 tentang Pemberitahuan dan Pelaporan Kecelakaan, Kejadian Atau Keterlambatan Kedatangan Pesawat Udara dan Prosedur Investigasi Kecelakaan/Kejadian Pada Pesawat Udara Sipil, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 7

Peraturan Menteri Perhubungan ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

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

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 25 Februari 2014

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

E.E. MANGINDAAN

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 26 Februari 2014

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

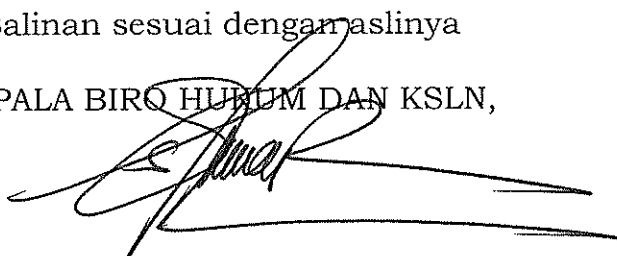
ttd

AMIR SYAMSUDIN

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2014 NOMOR 256

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



DR. UMAR ARIS, SH, MM, MH
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19630220 198903 1 001

Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor : PM 6 Tahun 2014
Tanggal: 25 Februari 2014

CIVIL AVIATION SAFETY REGULATIONS (C.A.S.R)

Part 830

NOTIFICATION AND REPORTING OF AIRCRAFT ACCIDENTS OR SERIOUS INCIDENTS AND ACCIDENT OR SERIOUS INCIDENT INVESTIGATION PROCEDURES

**REPUBLIC OF INDONESIA
MINISTRY OF TRANSPORTATION**

TABLE OF CONTENTS

FOREWORD.....	1
SUBPART 830.A. GENERAL.....	1
830.1 Applicability.....	1
830.2 Definitions.....	1
830.3 Objective of the Investigation.....	4
830.4 Protection of Evidence, Custody and Removal of Aircraft.....	4
SUBPART 830.B. OCCURRENCE REPORT.....	5
830.5 Mandatory Occurrence Report.....	5
830.6 Voluntary Occurrence Report	5
830.7 Determination of Occurrence Report	5
830.8 Occurrence Report Format	5
830.9 International Obligations.....	6
SUBPART 830.C.INVESTIGATION PROCEDURES.....	7
830.10 Responsibility and Authority of NTSC	7
830.11 Nature (Characteristic) of investigation.....	7
830.12 Investigator In Charge (IIC)	8
830.13 Authority of Investigator	8
830.14 Autopsies	8
830.15 Parties to the Investigation.....	8
830.16 Access to and Release of Custody.....	9
830.17 Flow and Dissemination of Accident Information.....	9
830.18 Proposed Findings.....	9
 APPENDIX A : Mandatory Occurrence Report	
APPENDIX B : Voluntary Report Form	
APPENDIX C : List of Examples of Aircraft Damage	
APPENDIX D : List of Examples of Serious incident	

FOREWORD
SUBPART 830.A. GENERAL

830.1 Applicability

- a. Unless otherwise stated, the specifications in this Part apply to activities following accidents and serious incident wherever they occurred. Any conflict of regulation of mandatory reporting system shall comply to this regulation.
- b. In this Part, the specifications concerning the Indonesian aircraft when an aircraft is leased, chartered or interchanged with other state of operator and if it discharges responsibility to investigate accident and serious incident.
- c. This part contains rules pertaining to:
 - 1) Notification and reporting accidents and serious incident in the operation of aircraft, wherever they occurred, when they involve civil aircraft of the Republic of Indonesia and when they involve foreign civil aircraft where the events occur in Indonesia territories.
 - 2) Preservation of aircraft wreckage, mail, cargo, and records involving all civil and certain state aircraft accidents, as specified in this Part, in the Republic of Indonesia and its territories.
 - 3) accident and serious incident investigation procedure in the operation of aircraft.

830.2 Definitions

When the following terms are used in this Part for Aircraft Accident and Serious Incident Investigation, they have the following meanings:

- a. **Accident.** An occurrence associated with the operation of an aircraft in which:
 - 1) the aircraft sustains damage or structural failure which:
 - a) adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and
 - b) would normally require major repair or replacement of the affected component,

except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine, (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windshield, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes), or for minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike (including holes in the radome); or
 - 2) person is fatally or seriously injured as a result of:
 - a) being in the aircraft,
 - b) direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or
 - c) direct exposure to jet blast,

except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew.

- 3) the aircraft is missing or is completely inaccessible.
- b. **Serious incident.** An circumstances indicating that there was a high probability of an accident and associated with the operation of an aircraft which:
- 1) malfunction or failure of flight control system
 - 2) possession of body damage.
 - 3) For large multi-engine aircraft (more than 12,500 pounds of maximum takeoff weight), which:
 - a) failed to fly because the aircraft electrical system failure
 - b) failed to fly because the aircraft hydraulic system failure
 - c) Loss of power or thrust force generated by two or more aircraft engines
 - d) An evacuation of an aircraft in which an emergency egress system is utilized.
 - 4) Near collisions requiring an avoidance manoeuvre to avoid a collision or an unsafe situation or when an avoidance action would have been appropriate.
 - 5) flight into mountainous areas where the distance does not allow the aircraft to perform avoidance
 - 6) Aborted take-offs on a closed or engaged runway, on a taxiway or unassigned runway.
 - 7) Take-offs from a closed or engaged runway, from a taxiway or unassigned runway.
 - 8) Landings or attempted landings on a closed or engaged runway, on a taxiway or unassigned runway.
 - 9) Gross failures to achieve predicted performance during take-off or initial climb
 - 10) Fires and smoke in the passenger compartment, in cargo compartments or engine fires, even though such fires were extinguished by the use of extinguishing agents.
 - 11) Events requiring the emergency use of oxygen by the flight crew.
 - 12) Aircraft structural failures or engine disintegrations, including uncontained turbine engine failures, not classified as an accident.
 - 13) Multiple malfunctions of one or more aircraft systems seriously affecting the operation of the aircraft
 - 14) Flight crew incapacitation in flight perform the duties because of injury or illness.
 - 15) Fuel quantity requiring the declaration of an emergency by the pilot.
 - 16) *runway incursion*
 - 17) Take-off or landing incidents. Incidents such as under-shooting, overrunning or running off the side of runways.
 - 18) System failures, weather phenomena, operations outside the approved flight envelope or other occurrences which could have caused difficulties controlling the aircraft.
 - 19) Failures of more than one system in a redundancy system mandatory for flight guidance and navigation.
- c. **Aircraft damage.** sustained by aircraft in the accident or serious incident (destroyed, substantially damaged, slightly damaged, no damage).

- d. **Accredited representative.** A person designated by the investigation institution, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of participating in an investigation conducted by another State.
- e. **Adviser.** A person appointed by the investigation institution, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of assisting its accredited representative in an investigation.
- f. **Aircraft.** Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface for aviation purpose.
- g. **Aviation Service Provider** also known as Operator is an air transportation business entity; an airport business entity and airport operation unit; an air navigation service operator; an aircraft maintenance business entity; an aviation education and training institution; and a designer or manufacturer of aircraft, aircraft engines, propellers, and aircraft components.
- h. **Civil aircraft.** Civil aircraft means any aircraft used for commercial and non-commercial air transportation purposes.
- i. **Indonesian aircraft** is an aircraft that has registered in Indonesia and marked Indonesian nationality.
- j. **Causes.** Actions, omissions, events, conditions, or a combination thereof, which led to the accident or serious incident. The identification of causes does not imply the assignment of fault or the determination of administrative, civil or criminal liability.
- k. **Directorate General of Civil Aviation.** The Directorate General that responsible for Civil Aviation.
- l. **Flight recorder.** Any type of recorder installed in the aircraft for the purpose of complementing accident/incident investigation.
- m. **Hazards,** is activity with the potential of causing unsafety aviations
- n. **Investigation.** A process conducted for the purpose of accident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes and/or contributing factors and, when appropriate, the making of safety recommendations.
- o. **Investigator.** A person on the basis of his or her qualification and competency to conduct an aircraft accident and serious incident investigation
- p. **IIC or Investigator-in-charge.** An investigator charged, on the basis of his or her qualifications, with the responsibility for the NTSC, conduct and control of an accident and serious incident investigation.
- q. **Maximum mass.** Maximum certificated take-off mass

- r. **National Transportation Safety Committee (NTSC).** An non structural government institution and responsible to the President of the Republic of Indonesia.
- s. **Safety recommendation.** A proposal of an accident investigation authority based on information derived on investigation, may result from diverse sources including safety studies, with the intention of preventing aircraft accidents or serious incidents.
- t. **State of Design.** The State having jurisdiction over the organization responsible for the type design.
- u. **State of Manufacture.** The State having jurisdiction over the organization responsible for the final assembly of the aircraft.
- v. **State of Occurrence.** The State in the territory of which an accident or serious incident occurs.
- w. **State of the Operator.** The State in which the operator's principal place of business is located or, if there is no such place of business, the operator's permanent residence.
- x. **State of Registry.** The State on whose register the aircraft is entered.

830.3 Objective of the Investigation

The sole objective of the investigation of an accident or serious incident shall be the prevention of accidents and serious incidents. The purpose of the investigation is not to apportion blame, judicial or liability.

830.4 Protection of evidence, custody and removal of aircraft

- a. Air Transport Enterprises, Head of Airports Authority, Airport Operator Unit Head, Head of Enterprise Security Apparatus airport or (if outside the airport area) the place where the accident or serious incident occurs civil aircraft, shall:
 - 1) protect personnel and aircraft passengers;
 - 2) prevent actions that can change the position of the aircraft, damage and/or take the items from the aircraft involved.
- b. NTSC should keep the aircraft along with the evidence by using the voice and flight data recording, photograph and record until it was no longer needed in the investigation by the NTSC or by the state of registered, state of operator, state of design and state of manufacture.
- c. Prior to the time the NTSC, DGCA or their authorized representative takes custody of aircraft wreckage, mail, or cargo, such wreckage, mail, or cargo may not be disturbed or moved except to the extent necessary:
 - 1) To remove persons injured or trapped;
 - 2) To protect the wreckage from further damage;
 - 3) to aviation operational safety; or
 - 4) To protect the public from injury.
- d. If necessary to move the parts of civil aircraft and other items left as a result of an accident or serious incident of civil aircraft, should be done before making a sketch, descriptive notes and shooting.

SUBPART 830.B. OCCURRENCE REPORT

830.5 Mandatory Occurrence Report

- a. The operators, any Indonesian operators or any foreign operators, shall immediately, with the minimum delay and by the most suitable and quickest means available, shall report the National Transportation Safety Committee (NTSC) and the Directorate General of Civil Aviation (DGCA) when an aircraft accident or serious incident occurs.
- b. The immediate occurrence report as state in point (a) above shall submit to NTSC and DGCA within 24 hours after the accident or serious incident occurred.
- c. The written occurrence report as state in point (a) above shall filled to NTSC and DGCA within 72 hours after the accident or serious incident occurred.
- d. When an aircraft is believed to have been involved in an accident and serious incident, it shall be reported to both NTSC and DGCA in according to point (a) and (b) above

830.6 Voluntary Occurrence Report/Information

- a. Any person has knowledge of any hazards that is a prerequisite to an accident or serious incident, should report as a voluntary report to the DGCA and NTSC or nearest transportation authority office or any government official offices as soon as is reasonably practicable and by the means.
- b. Any government official, who received a voluntary occurrence report, shall forward it to the DGCA and the NTSC as soon as is reasonably by a practicable means.
- c. A voluntary occurrence report as stated in point (a) and (b) above, shall be non-punitive and afford protection to the sources of the information.

830.7 Determination of Occurrence Classification

All report of occurrence shall be review to determine the final classification by NTSC.

830.8 Occurrence Report Format

- a. The Immediate Mandatory and Voluntary Occurrence Report shall be in plain language and contain basic information related to the occurrence.
- b. The Written Mandatory Occurrence Report shall be in plain language and contain as much of information available as possible, but its dispatch shall not be delayed due to the lack of complete information:
 - 1) Type of occurrence;
 - 2) manufacturer, model, nationality and registration marks, and serial number of the aircraft;
 - 3) last point of departure and point of intended landing of the aircraft;
 - 4) date and time (local time or UTC) of the accident or serious incident name of owner, operator and leasor, if any, of the aircraft;

- 5) qualification of pilots, and nationality of crew and passengers;
- 6) position of the aircraft with reference to some easily defined geographical point and latitude and longitude;
- 7) number of crew and passengers aboard, killed and seriously injured; others, killed and seriously injured;
- 8) description of the accident or serious incident and the extent of damage to the aircraft so far as is known;
- 9) an indication to what extent the investigation will be conducted or is proposed to be delegated by the State of Occurrence;
- 10) physical characteristics of the accident or serious incident area, as well as an indication of access difficulties or special requirements to reach the site;
- 11) identification of the originating authority and means to contact the investigator-in-charge and the accident investigation authority of the State of Occurrence at any time; and
- 12) presence and description of dangerous goods on board the aircraft.

830.9 International obligations

- a. The NTSC shall forward a notification of an accident or serious incident, in according with the Indonesian Law and Regulation.
- b. In the case a foreign aircraft experiencing accident or serious incident within the territory of the Republic of Indonesia, the accredited representative of State of Registry, State of Operator, State of Manufacturer and State of Design may participate in the investigation as long as it is not contradictory to national interests.
- c. In the case the aircraft registered in Indonesia is experiencing an accident outside the territory of the Republic of Indonesia; the NTSC may appoint an Accredited Representative and adviser to participate in the investigation. Upon receipt of the notification from the State conducted Investigation, the NTSC shall, as soon as possible, provide any relevant information available to them regarding the detail of aircraft, flight crew and dangerous good on board involved in the accident or serious incident.
- d. When the location of the accident or the serious incident involving an aircraft registered in Indonesia cannot definitely be established as being in the territory of any State, the NTSC shall institute and conduct any necessary investigation. However, it may delegate the whole or any part of the investigation to another State by mutual arrangement and consent.
- e. In the case of any accident or the serious incident occur in the international water and Indonesia is the nearest state, Indonesia shall provide such assistance to the State conducting the investigation

SUBPART 830.C.
INVESTIGATION PROCEDURES

830.10 Responsibility and Authority of NTSC

- a. NTSC is responsible and authorized to conduct all investigations for aircraft accident or serious incident in territory of Indonesia.
- b. NTSC may participate in the investigation to the Indonesian aircraft or Aircraft made in Indonesia by the consent of the country where the aircraft accident or serious incident occurred.
- c. NTSC can participate in an investigation of foreign aircraft accident or serious incident where involve Indonesian citizens as victims by approval by the state of occurrence.
- d. NTSC responsible for creating, compiling investigative procedures reports, such as:
 - 1) initial report of investigative procedures in the form of factual data accidents and serious incidents of civil aircraft;
 - 2) investigation recommendation procedure;
 - 3) the final report of the investigation procedure.
- e. NTSC may delegate all or part of the authority to investigate civil aircraft accident or serious incident in Indonesia to other countries or regional accidents investigation organizations by treaty / agreements as long final report and safety recommendation remains the responsibility of NTSC.
- f. NTSC may delegate part of the authority to investigate civil aircraft accident or serious incident in the region of Indonesia to the DGCA by the terms final report and safety recommendation " remains the responsibility of NTSC.
- g. Further provisions regarding to aircraft accident and serious incident investigation procedures shall be regulated under The NTSC Regulation.
- h. In any stage of the investigation process, when the NTSC found and identify evidence of a criminal action indications caused the accident, NTSC should terminate the investigation process and submit the evidence collected to the Civil Servant Investigators.

830.11 Nature (Characteristic) of Investigation

The investigation of accident or serious incident conducted by the NTSC is to collect the facts, conditions and circumstances related to the accident or serious incident, and to determine the contributing factor(s) thereof. The investigation includes the field investigation on-scene at the accident, testing, teardown, and report preparation. The investigation results in the NTSC conclusions issued in the form of a report of the accident or serious incident and shall contains Safety Recommendation. These results are then used to ascertain measures to prevent similar accident or serious incident in the future.

830.12 Investigator-in-charge (IIC)

- a. The NTSC shall assign an Investigator-in-charge (IIC).
- b. The IIC has the responsibility to organise, conduct, control, and manage the all resources and activities of all personnel involved in on-site investigation and complete the Reports.

830.13 Authority of Investigator

- a. Have access to enter any property, facility or area where an accident or serious incident has occurred; or wherever the wreckage from any such accident or serious incident is located in order to do all considered necessary activities in investigation process.
- b. interview to gather information from witness, any person involved or any person considered related to the investigation process of accident or serious incident.
- c. take into custody, occupy, remove, examine or test any wreckage, documents, component, parts or equipments involved or related to the accident or serious incident, until the investigation is determined that the wreckage has no further need.

830.14 Autopsies

- a. The NTSC is authorized to obtain copy of the autopsy report of transportation accident victim(s).
- b. The NTSC may request an autopsy or other medical examination of any person that required for the investigation. Religions belief for this purpose shall be considered.

830.15 Parties to the Investigation

- a. The NTSC may request and may accept parties to participate in the investigation. Such parties shall be limited from State of Registry, State of the Operator, State of Design and State of Manufacture can be accredited to participate as an observer, to the extent not contrary to the national interest.
- b. Participant, NTSC may request or accept representatives of the parties (aviation Operators or Association) accredited to participate in the investigation as a participant.
- c. Implementation of the letters a and b, it must be ensured that a complete understanding of the requirements and restrictions of participation or the participation in the investigation and must sign a "statement" as an Observer or Participant, to NTSC or the Directorate General of Civil Aviation, and the inability or non-compliance can be penalized or lose status.
- d. No party to the investigation shall be represented in any aspect of the NTSC who also represent claimant or insurer or occupy legal position.

830.16 Access to and Release of Custody

- a. Only the investigation team member and persons authorized by the investigator-in-charge to participate in any particular investigation, examination or testing shall be permitted access to wreckage, records, mail, or cargo in the NTSC or DGCA custody.
- b. Wreckage, documents, component, parts or equipments in the NTSC or DGCA custody shall be released by an authorized representative of the NTSC or DGCA when it is determined that the NTSC or DGCA has no further need of such wreckage, documents, component, parts or equipments. When such material is released, Form "Release of Custody," will be completed, acknowledging receipt.

830.17 Flow and Dissemination of Accident Information

- a. Release of information during the field investigation, particularly at the accident/serious incident scene, shall be limited to factual developments, and shall be made only through the NTSC or DGCA representative present at the accident/serious incident scene, the representative of the NTSC's or DGCA's Office of Public Affairs, or the investigator-in-charge.
- b. All information concerning the accident obtained by any person or organization participating in the investigation shall be passed to the IIC through appropriate channels before being provided to any individual outside the investigation. Parties to the investigation may relay to their respective organizations information necessary for purposes of prevention or remedial action.
- c. Accident information should not be passed on to people who are not participants, participant organizations and employee representatives are not participants prior to the initial announcement by the NTSC without the approval of the IIC.

830.18 Proposed findings

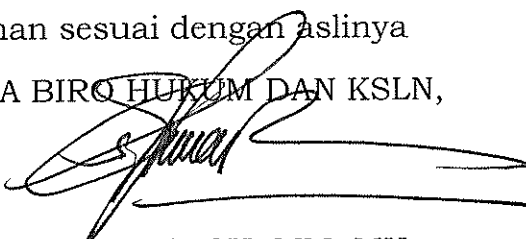
- a. Any person, government agency, company, or association whose employees, functions, activities, or products were involved in an accident/serious incident under investigation may submit to the NTSC or DGCA written proposed findings to be drawn from the evidence produced during the course of the investigation, a proposed probable cause, and/or proposed safety recommendations designed to prevent future accidents and serious incidents.
- b. To be considered these submissions must be received before the matter is calendared for consideration at the NTSC Final report issued.

MINISTER FOR TRANSPORTATION
REPUBLIC OF INDONESIA,

ttd

E.E. MANGINDAAN

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



DR. UMAR ARIS, SH, MM, MH
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19630220 198903 1 001



MINISTRY OF TRANSPORTATION THE REPUBLIC OF INDONESIA

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

APPENDIX A : Mandatory Occurrence Report

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

MINISTRY OF TRANSPORTATION THE REPUBLIC OF INDONESIA
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

APPENDIX B Voluntary Report Form

1. Reported Condition <i>Kondisi Laporan</i>	<input type="checkbox"/> Hazard <i>Hazard</i>	<input type="checkbox"/> Serious Incident <i>Insiden Serius</i>	<input type="checkbox"/> Accident <i>Kecelakaan</i>
2. Aircraft Identification <i>Identitas Pesawat</i>	Manufacturer <i>Pabrikan</i>	Model/Type <i>Model/Tipe</i>	
	Aircraft Operator <i>Operator Pesawat</i>	Registration <i>Registrasi</i>	
3. Occurrence Time <i>Waktu Kejadian</i>	Date <i>Tanggal</i>		
	Time <i>Jam</i> : WIB / WITA / WIT / UTC		
4. Site of Occurrence <i>Tempat Kejadian</i>	.....	
5. Report Message <i>Isi Laporan</i>	.....	

Reported by
Dilaporkan oleh

Name <i>Nama</i>	.....
Address <i>Alamat</i>	.....
Phone / Mobile <i>Telepon/Selular</i>	.....
Email	.....
Date Tanggal	.....

Note / Catatan :

Please report as soon as is reasonably practicable and by the means to:
Mohon laporkan sesegera mungkin dan dengan metode yang paling memungkinkan, kepada:

- a. Directorate General of Civil Aviation cq. State Safety Program Office
Direktorat Jenderal Perhubungan Udara cq. Kantor State Safety Program
Gedung Karya
Jl. Merdeka Merdeka Barat No.8 Jakarta 10110 Indonesia
Telp. (62-21) 3506664,3506665
Fax. (62-21) 3506663
Email: hubud@dephub.go.id
- b. National Transportation Safety Committee (*Komite Nasional Keselamatan Transportasi*)
Gedung Perhubungan Lt. 3
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta 10110 Indonesia
Telp. (62-21) 3517606
Fax. (62-21) 3517606
Email: knkt@dephub.go.id
air.knkt@dephub.go.id

APPENDIX C: LIST OF EXAMPLES OF AIRCRAFT DAMAGE

1. If an engine separates from an aircraft, the event is categorized as an accident even if damage is confined to the engine.
2. A loss of engine cowls (fan or core) or reverser components which does not result in further damage to the aircraft is not considered an accident.
3. Occurrences where compressor or turbine blades or other engine internal components are ejected through the engine tail pipe are not considered an accident.
4. collapsed or missing radome is not considered an accident unless there is related substantial damage in other structures or systems.
5. Missing flap, slat and other lift augmenting devices, wing lets, etc., that are permitted for dispatch under the configuration deviation list (CDL) are not considered to be an accident.
6. Retraction of a landing gear leg, or wheels-up landing, resulting in skin abrasion only. If the aircraft can be safely dispatched after minor repairs, or patching, and subsequently undergoes more extensive work to effect a permanent repair, then the occurrence would not be classified as an accident.
7. If the structural damage is such that the aircraft depressurizes, or cannot be pressurized, the occurrence is categorized as an accident;
8. The removal of components for inspection following an occurrence, such as the precautionary removal of an undercarriage leg following a low-speed runway excursion, while involving considerable work, is not considered an accident unless significant damage is found.
9. Occurrences that involve an emergency evacuation are not counted as an accident unless someone receives serious injuries or the aircraft has otherwise sustained significant damage.

Note:

- Regarding aircraft damage which adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics, the aircraft may have landed safely, but cannot be safely dispatched on a further sector without repair.
- If the aircraft can be safely dispatched after minor repairs and subsequently undergoes more extensive work to effect a permanent repair, then the occurrence would not be classified as an accident. Likewise, if the aircraft can be dispatched under the CDL with the affected component removed, missing or inoperative, the repair would not be considered as a major repair and consequently the occurrence would not be considered an accident.
- The cost of repairs, or estimated loss, such as provided by insurance companies may provide an indication of the damage sustained but should not be used as the sole guide as to whether the damage is sufficient to count the occurrence as an accident. Likewise, an aircraft may be considered a "hull loss" because it is uneconomic to repair, without it having incurred sufficient damage to be classified as an accident.

APPENDIX D: List of Examples of Serious Incident

- 1) Malfunction or failure of flight control system.
- 2) Possession of body damage.
- 3) For large multi-engine aircraft (more than 12,500 pounds of maximum takeoff weight), which:
 - a) failed to fly because the aircraft electrical system failure
 - b) failed to fly because the aircraft hydraulic system failure
 - c) Loss of power or thrust force generated by two or more aircraft engines
 - d) An evacuation of an aircraft in which an emergency egress system is utilized.
- 4) Near collisions requiring an avoidance manoeuvre to avoid a collision or an unsafe situation or when an avoidance action would have been appropriate.
- 5) Flight into mountainous areas where the distance does not allow the aircraft to perform avoidance.
- 6) Aborted take-offs on a closed or engaged runway, on a taxiway or unassigned runway.
- 7) Take-offs from a closed or engaged runway, from a taxiway or unassigned runway.
- 8) Landings or attempted landings on a closed or engaged runway, on a taxiway or unassigned runway.
- 9) Gross failures to achieve predicted performance during take-off or initial climb.
- 10) Fires and smoke in the passenger compartment, in cargo compartments or engine fires, even though such fires were extinguished by the use of extinguishing agents.
- 11) Events requiring the emergency use of oxygen by the flight crew.
- 12) Aircraft structural failures or engine disintegrations, including uncontained turbine engine failures, not classified as an accident.
- 13) Multiple malfunctions of one or more aircraft systems seriously affecting the operation of the aircraft.
- 14) Flight crew incapacitation in flight perform the duties because of injury or illness.
- 15) Fuel quantity requiring the declaration of an emergency by the pilot.
- 16) runway incursion
- 17) Take-off or landing incidents. Incidents such as under-shooting, overrunning or running off the side of runways.
- 18) System failures, weather phenomena, operations outside the approved flight envelope or other occurrences which could have caused difficulties controlling the aircraft.
- 19) Failures of more than one system in a redundancy system mandatory for flight guidance and navigation.

Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor : PM 6 Tahun 2014
Tanggal : 25 Februari 2014

**PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL
(PKPS)**

BAGIAN 830

**PEMBERITAHUAN DAN PELAPORAN KECELAKAAN
ATAU KEJADIAN SERIUS PESAWAT UDARA SIPIL
SERTA PROSEDUR INVESTIGASI KECELAKAAN DAN
KEJADIAN SERIUS PESAWAT UDARA SIPIL**

**REPUBLIK INDONESIA
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

DAFTAR ISI

Daftar Isi	1
Pendahuluan	1
SUB BAGIAN 830.A. UMUM.....	1
830.1 Ruang Lingkup	1
830.2 Definisi	1
830.3 Tujuan Investigasi	4
830.4 Perlindungan Bukti, Penguasaan dan Pemindahan Pesawat udara	5
SUB BAGIAN 830.B LAPORAN KECELAKAAN ATAU KEJADIAN SERIUS PESAWAT UDARA SIPIL	6
830.5 Kewajiban Laporan Kecelakaan atau Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil	6
830.6 Informasi/Laporan Sukarela Terhadap Kecelakaan atau Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil	6
830.7 Penentuan Klasifikasi Suatu Kecelakaan atau Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil	6
830.8 Bentuk Laporan Kecelakaan atau Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil	7
830.9 Kewajiban Internasional	7
SUB BAGIAN 830.C.PROSEDUR INVESTIGASI	9
830.10 Tanggung Jawab dan kewenangan KNKT	10
830.11 Sifat (Karakteristik) Investigasi	10
830.12 <i>Investigator In Charge (IIC)</i>	10
830.13 Kewenangan Investigator	10
830.14 Otopsi.....	10
830.15 Para pihak Dalam investigasi.....	10
830.16 Akses penguasaan dan pelepasan.....	11
830.17 Arus dan Penyebaran Informasi Kecelakaan	11
830.18 Usulan temuan	12
LAMPIRAN A : Formulir Pelaporan Kejadian, Kejadian Serius dan kejadian Pesawat Udara	
LAMPIRAN B : Formulir Pelaporan Konfidensial Sukarela	
LAMPIRAN C : Daftar Contoh Kerusakan Pesawat Udara	
LAMPIRAN D : Daftar Contoh Kejadian Serius	

PENDAHULUAN
SUB BAGIAN 830.A UMUM

830.1 Ruang Lingkup

- a. Peraturan ini berlaku untuk kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil yang terjadi dimanapun, dan sistem pelaporan harus sesuai dengan peraturan ini, kecuali dinyatakan lain.
- b. Peraturan ini berlaku untuk pesawat udara sipil Indonesia yang disewa, d charter atau dipertukarkan dengan operator pesawat udara sipil negara lain dan negara operator pesawat udara sipil negara lain tersebut melepas tanggung jawab investigasi kecelakaan dan kejadian serius.
- c. Peraturan ini berisi tentang ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan:
 - 1) pemberitahuan dan pelaporan kecelakaan dan kejadian serius dalam pengoperasian pesawat udara sipil Indonesia dimanapun, dan pesawat udara sipil asing yang terjadi di wilayah Republik Indonesia;
 - 2) preservasi (*preservation*) puing-puing pesawat udara, surat-surat, kargo, dan catatan-catatan mengenai pesawat udara sipil yang mengalami kecelakaan atau kejadian serius dalam pengoperasian sebagaimana ditentukan peraturan ini, yang terjadi di wilayah Kedaulatan Republik Indonesia;
 - 3) prosedur investigasi kecelakaan dan kejadian serius dalam pengoperasian pesawat udara.

830.2 Definisi

Istilah-istilah mengenai investigasi kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara dalam peraturan ini memiliki arti sebagai berikut:

- a. **Kecelakaan (Accident)** adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan:
 - 1) pesawat udara mengalami kerusakan berat pada peralatan dan fasilitas yang:
 - a) berakibat buruk pada kekuatan struktur, kemampuan atau karakteristik terbang dari pesawat udara; dan
 - b) diperlukan perbaikan besar atau penggantian komponen terdampak.

Kecuali kegagalan atau kerusakan mesin, jika terbatas pada mesin tunggal, (termasuk *cowlings* atau aksesoris), pada baling-baling, ujung sayap, antena, *probe*, *vane*, ban, rem, roda, *fairings*, panel, *landing gear doors*, *windshield*, *aircraft skin* (seperti penyok atau lubang), atau untuk kerusakan kecil pada rotor utama, rotor ekor, roda pendarat, dan akibat terpaan es atau burung (termasuk lubang di kubah radar); atau

- 2) korban jiwa dan luka serius sebagai akibat:
 - a) berada di dalam pesawat udara;
 - b) kontak langsung dengan setiap bagian dari pesawat udara, termasuk bagian-bagian yang terlepas dari pesawat udara; atau
 - c) terkena semburan jet.

kecuali cedera alami, atau cedera yang ditimbulkan oleh diri sendiri atau orang lain, atau cedera akibat berada di luar daerah yang biasanya disediakan bagi penumpang dan awak pesawat udara.

- 3) pesawat udara yang hilang atau benar-benar tidak dapat dilacak

b. **Kejadian serius** adalah suatu kondisi pengoperasian pesawat udara hampir terjadinya kecelakaan, yang meliputi:

- 1) sistem pengendali penerbangan tidak berfungsi atau mengalami kegagalan;
- 2) kerusakan badan kepemilikan;
- 3) untuk pesawat udara *multi engine* yang besar (lebih dari 12,500 pounds dari berat maksimum lepas landas), yaitu:
 - a) gagal terbang dikarenakan kegagalan sistem listrik pesawat udara;
 - b) gagal terbang dikarenakan kegagalan sistem hidrolik pesawat udara;
 - c) hilangnya daya kekuatan atau daya dorong yang dihasilkan oleh dua mesin pesawat udara atau lebih;
 - d) Evakuasi pesawat dengan menggunakan pintu darurat.
- 4) hampir terjadinya tabrakan yang memerlukan tindakan penghindaran oleh penerbang atau situasi yang tidak aman yang perlu dilakukan tindakan menghindar;
- 5) terbang mendekati daerah pegunungan dimana jarak pesawat udara tidak memungkinkan untuk melakukan penghindaran;
- 6) pembatalan *take off* pada *runway* yang tertutup, atau sedang digunakan, dari *taxiway* atau *runway* yang tidak diperuntukkan untuk itu;
- 7) *take off* pada *runway* yang tertutup atau sedang digunakan dari *taxiway* atau *runway* yang tidak diperuntukkan untuk itu;
- 8) mendarat atau akan melakukan pendaratan pada *runway* yang tertutup atau yang sedang digunakan, dari *taxiway* atau *runway* yang tidak diperuntukkan untuk itu;
- 9) gagal untuk mencapai performa yang diinginkan pada saat *take off* atau *initial climb*;
- 10) kebakaran dan asap di dalam ruang penumpang, ruang kargo atau *engine fire*, meskipun kebakaran dapat dipadamkan dengan alat dan bahan;
- 11) penggunaan oksigen oleh *crew* penerbangan pada keadaan darurat;
- 12) kerusakan pada struktur pesawat udara atau kerusakan mesin pesawat udara termasuk kegagalan *uncontained turbine engine*, tidak dikategorikan sebagai kecelakaan;
- 13) kegagalan ganda fungsi sistem pesawat udara yang mempengaruhi operasi pesawat udara secara serius;
- 14) ketidakmampuan *crew* penerbangan yang dipersyaratkan untuk melaksanakan tugas dikarenakan cedera atau sakit;
- 15) keterbatasan bahan bakar sehingga status keadaan darurat ditetapkan oleh pilot;

- 16) *runway incursion*;
 - 17) insiden *take off* atau *landing* seperti *under-shoot*, *overrunning* atau keluar dari *runway*;
 - 18) kegagalan sistem, fenomena cuaca, operasi di luar batas *flight envelope* yang disahkan atau kejadian lain yang dapat menyebabkan kesulitan dalam mengontrol pesawat udara;
 - 19) kerusakan lebih dari satu sistem pada sebuah sistem redundansi yang diwajibkan oleh penuntunan penerbangan dan navigasi.
- c. **Kerusakan Pesawat Udara** adalah kondisi pesawat udara yang tidak dapat digunakan akibat kecelakaan atau kejadian serius (hancur, rusak berat, rusak ringan, tidak ada kerusakan).
 - d. **Perwakilan Terakreditasi** adalah seseorang yang ditunjuk oleh lembaga investigasi berdasarkan kualifikasinya, untuk berperan dalam investigasi yang dilakukan oleh suatu Negara.
 - e. **Penasihat** adalah seseorang yang ditunjuk oleh lembaga investigasi atas dasar kualifikasinya, dengan tujuan untuk membantu Perwakilan Terakreditasi dalam investigasi di suatu negara.
 - f. **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.
 - g. **Penyedia Jasa Penerbangan** adalah badan usaha angkutan udara, badan usaha bandar udara dan unit penyelenggara Bandar udara, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, badan usaha pemeliharaan pesawat udara, penyelenggara pendidikan dan pelatihan penerbangan, badan usaha rancang bangun dan pabrik pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang, dan komponen pesawat udara.
 - h. **Pesawat udara sipil** adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga.
 - i. **Pesawat udara Indonesia** adalah pesawat udara yang mempunyai tanda pendaftaran Indonesia dan tanda kebangsaan Indonesia.
 - j. **Penyebab** adalah tindakan, kelalaian, peristiwa, kondisi, atau gabungan diantaranya, yang menimbulkan kecelakaan atau kejadian serius.
 - k. **Direktorat Jenderal Perhubungan Udara** adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang penerbangan.
 - l. **Perekam penerbangan** adalah setiap jenis perekam yang dipasang di dalam pesawat udara dengan tujuan untuk merekam semua kegiatan dalam pesawat udara sipil.
 - m. **Hazard** adalah potensi yang dapat mengancam keselamatan penerbangan.

- n. **Investigasi kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara** adalah kegiatan penelitian terhadap penyebab kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sipil dengan cara pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data secara sistematis dan obyektif.
- o. **Investigator** adalah orang yang mempunyai kualifikasi dan kompetensi tertentu untuk melaksanakan kegiatan investigasi kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil.
- p. **Investigator In Charge (IIC)** adalah seorang investigator yang memiliki kualifikasi yang ditunjuk untuk memimpin pelaksanaan investigasi kecelakaan dan kejadian serius, dan bertanggung jawab kepada KNKT.
- q. **Maximum Mass** adalah massa lepas landas maksimum yang telah disertifikasi.
- r. **Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)** merupakan Lembaga pemerintah non-struktural yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Presiden Republik Indonesia.
- s. **Rekomendasi Keselamatan** adalah suatu rangkaian tindakan keselamatan yang harus dilaksanakan oleh otoritas penerbangan berdasarkan hasil temuan yang diperoleh dari investigasi, atau dihasilkan dari berbagai sumber, termasuk studi keselamatan dengan tujuan untuk mencegah kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sipil dengan penyebab yang sama.
- t. **Negara Perancang** adalah negara yang memiliki yurisdiksi terhadap organisasi yang bertanggung jawab desain tipe.
- u. **Negara Pembuat** adalah negara yang memiliki yurisdiksi terhadap organisasi yang bertanggung jawab untuk perakitan akhir pesawat udara.
- v. **Negara Tempat Kejadian** adalah negara yang wilayahnya menjadi tempat terjadinya kecelakaan atau kejadian serius.
- w. **Negara Operator** adalah negara di mana tempat utama usaha operator berada atau jika tidak ada tempat yang demikian, maka tempat domisili operator.
- x. **Negara tempat pesawat udara terdaftar** adalah negara di mana pendaftaran pesawat udara dilaksanakan.

830.3 Tujuan Investigasi

Tujuan investigasi adalah melakukan kegiatan penelitian terhadap penyebab kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil agar tidak terjadi kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil dengan penyebab yang sama, dan tidak untuk mencari kesalahan, penuntutan peradilan maupun ganti rugi.

830.4 Perlindungan bukti, penguasaan dan pemindahan pesawat udara

- a. Badan Usaha Angkutan Udara, Kepala Otoritas Bandar Udara, Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara, Kepala Badan Usaha Bandar Udara atau Aparat Keamanan (apabila diluar area bandar udara) tempat dimana kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sipil terjadi, wajib:
 - 1) melindungi personel pesawat udara dan penumpangnya; dan
 - 2) mencegah terjadinya tindakan yang dapat mengubah letak pesawat udara, merusak dan/atau mengambil barang-barang dari pesawat udara yang mengalami kecelakaan.
- b. KNKT harus menjaga pesawat udara beserta barang buktinya dengan cara menggunakan perekaman suara dan data penerbangan, foto dan catatan sampai sudah tidak dibutuhkan lagi dalam proses investigasi oleh KNKT maupun oleh negara tempat pesawat udara sipil didaftarkan, negara tempat badan usaha angkutan udara, negara perancang pesawat udara sipil dan negara pembuat pesawat udara sipil.
- c. Setiap orang dilarang merusak atau menghilangkan bukti-bukti, mengubah letak pesawat udara dan mengambil bagian pesawat udara atau barang lainnya yang tersisa akibat dari kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sipil, sebelum diserahkan kepada KNKT, kecuali dapat izin dari KNKT atau Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk keperluan:
 - 1) memindahkan setiap orang yang terluka atau terjebak;
 - 2) melindungi puing dari kerusakan lebih lanjut;
 - 3) kepentingan keselamatan operasional penerbangan; atau
 - 4) melindungi masyarakat dari cedera.
- d. Apabila diperlukan untuk memindahkan bagian-bagian pesawat udara sipil dan barang-barang lain yang tersisa akibat dari kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sipil, sebelumnya harus dilakukan pembuatan sketsa, catatan deskriptif dan pemotretan.

SUB BAGIAN 830.B
LAPORAN KECELAKAAN ATAU KEJADIAN SERIUS
PESAWAT UDARA SIPIL

830.5 Kewajiban Laporan Kecelakaan atau Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil

- a. Para operator, baik operator Indonesia maupun operator asing, harus segera tanpa penundaan waktu dengan tepat, harus melaporkan atau memberitahukan kepada KNKT dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara ketika kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sipil terjadi.
- b. Laporan atau pemberitahuan awal wajib disampaikan kepada KNKT dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara paling lambat dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sipil terjadi.
- c. Laporan atau pemberitahuan tertulis harus diisi untuk KNKT dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam waktu 72 (tujuh puluh dua) jam setelah kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sipil terjadi.
- d. Ketika pesawat udara sipil diyakini telah mengalami kecelakaan dan kejadian serius maka harus dilaporkan kepada KNKT dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b di atas.

830.6 Informasi/Laporan Sukarela Terhadap Kecelakaan atau Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil

- a. Setiap orang yang memahami *hazard* yang berpotensi sebagai penyebab terjadinya kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sipil, harus melaporkan secara sukarela kepada KNKT dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara atau Kantor Otoritas Penerbangan terdekat atau kantor-kantor pemerintah setempat sesegera mungkin.
- b. Setiap pejabat pemerintah, yang menerima laporan sukarela terhadap suatu kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sipil, harus meneruskan kepada KNKT dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- c. Narasumber laporan sukarela terhadap suatu kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sipil sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b tidak dikenakan sanksi dan harus diberi perlindungan.

830.7 Penentuan Klasifikasi Suatu Kecelakaan atau Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil

Semua informasi/laporan kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sipil harus dievaluasi oleh KNKT untuk menentukan klasifikasi akhir.

830.8 Bentuk Laporan Kecelakaan atau Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil

- a. Laporan atau pemberitahuan awal kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sipil yang bersifat wajib dan/atau Sukarela harus segera dilaksanakan dalam bahasa yang jelas, sederhana dan berisi informasi mendasar yang berhubungan dengan kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sipil.
- b. Laporan atau pemberitahuan tertulis yang bersifat wajib harus dalam bahasa yang jelas dan mengandung informasi yang tersedia sebanyak mungkin, yang sekurang-kurangnya memuat:
 - 1) jenis kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara sipil;
 - 2) perakit pesawat udara, model, tanda kebangsaan dan pendaftaran, serta nomor seri pesawat udara;
 - 3) tempat keberangkatan terakhir dan tujuan akhir pendaratan pesawat udara yang direncanakan;
 - 4) tanggal dan waktu (waktu setempat atau UTC) dari kecelakaan atau kejadian serius;
 - 5) nama pemilik, operator dan penyewa jika ada, dari pesawat udara;
 - 6) kualifikasi pilot, dan kebangsaan dari awak dan penumpang ;
 - 7) posisi pesawat udara dengan mengacu pada posisi geografis termasuk garis lintang dan bujur;
 - 8) jumlah awak dan penumpang yang tewas dan terluka parah, baik yang di dalam maupun yang di luar pesawat udara;
 - 9) rincian kecelakaan atau kejadian serius serta tingkat kerusakan pesawat udara yang diketahui;
 - 10) indikasi sampai sejauh mana investigasi lanjutan akan dilaksanakan atau didelegasikan oleh negara tempat kejadian;
 - 11) karakteristik fisik dari daerah tempat kecelakaan atau kejadian serius, serta indikasi kesulitan akses atau persyaratan khusus untuk mencapai lokasi;
 - 12) identifikasi pihak berwenang untuk menghubungi IIC dan otoritas investigasi pada negara kejadian setiap saat; dan
 - 13) keberadaan dan deskripsi barang berbahaya di dalam pesawat udara.

830.9 Kewajiban Internasional

- a. KNKT harus menyampaikan pemberitahuan kecelakaan atau kejadian serius, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- b. Dalam kasus pesawat udara asing mengalami kecelakaan atau kejadian serius di dalam wilayah Republik Indonesia, wakil yang diakui Negara Tempat Pesawat Udara Terdaftar, Negara Operator, Negara Perancang dan Negara Pembuat dapat berpartisipasi dalam investigasi sejauh tidak bertentangan dengan kepentingan nasional.

- c. Dalam kasus pesawat udara yang terdaftar di Indonesia mengalami kecelakaan di luar wilayah Republik Indonesia, KNKT dapat menunjuk Perwakilan Terakreditasi yang diakui dan Penasihat untuk turut serta dalam investigasi, dan setelah menerima pemberitahuan dari Negara yang melakukan investigasi, KNKT sesegera mungkin memberikan informasi yang relevan dan tersedia bagi mereka mengenai pesawat udara secara rinci, awak pesawat udara dan barang berbahaya di dalam pesawat udara yang mengalami kecelakaan atau kejadian serius.
- d. Apabila lokasi kecelakaan atau kejadian serius yang melibatkan pesawat udara terdaftar di Indonesia tidak dapat dipastikan berada di wilayah Negara manapun, KNKT harus membentuk tim dan melakukan investigasi yang diperlukan, KNKT dapat mendelegasikan kewenangan investigasi seluruh atau sebagian ke negara lain atas dasar kesepakatan bersama.
- e. Dalam kasus kecelakaan atau kejadian serius terjadi di perairan internasional dan Indonesia adalah negara terdekat, Indonesia harus memberikan bantuan kepada negara yang melakukan investigasi

**SUB BAGIAN 830.C.
PROSEDUR INVESTIGASI**

830.10 Tanggung Jawab dan Kewenangan KNKT

- a. KNKT bertanggung jawab dan berwenang melakukan seluruh investigasi terhadap pesawat udara sipil yang mengalami kecelakaan atau kejadian serius di dalam wilayah Indonesia.
- b. KNKT dapat ikut serta dalam melakukan investigasi terhadap pesawat udara Indonesia atau Pesawat Udara yang dibuat Indonesia berdasarkan persetujuan negara dimana pesawat udara tersebut mengalami kecelakaan atau kejadian serius.
- c. KNKT dapat ikut serta dalam melakukan investigasi terhadap pesawat udara asing yang mengalami kecelakaan atau kejadian serius dimana terdapat warga negara Indonesia menjadi korban berdasarkan persetujuan negara dimana pesawat udara tersebut mengalami kecelakaan atau kejadian serius.
- d. KNKT bertanggung jawab membuat, menyusun laporan prosedur investigasi, antara lain:
 - 1) laporan awal prosedur investigasi berupa data faktual kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil;
 - 2) rekomendasi prosedur investigasi;
 - 3) laporan akhir prosedur investigasi.
- e. KNKT dapat mendelegasikan seluruh atau sebagian kewenangan investigasi terhadap pesawat udara sipil yang mengalami kecelakaan atau kejadian serius di wilayah Indonesia kepada negara lain atau organisasi investigasi kecelakaan regional berdasarkan perjanjian/kesepakatan dengan ketentuan “laporan akhir” dan “rekomendasi keselamatan” tetap menjadi tanggung jawab KNKT.
- f. KNKT dapat mendelegasikan sebagian kewenangan investigasi terhadap pesawat udara sipil yang mengalami kecelakaan atau kejadian serius di wilayah Indonesia kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan ketentuan “laporan akhir” dan “rekomendasi keselamatan” tetap menjadi tanggung jawab KNKT.
- g. Ketentuan lebih lanjut mengenai prosedur investigasi kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil ditetapkan dengan keputusan Ketua KNKT.
- h. Dalam setiap tahap proses investigasi, apabila KNKT menemukan indikasi unsur kesengajaan yang menyebabkan kecelakaan, KNKT harus menghentikan proses investigasi dan menyerahkan kepada Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS).

830.11 Sifat (Karakteristik) Investigasi

Investigasi terhadap kecelakaan atau kejadian serius dilakukan dengan cara mengumpulkan fakta-fakta, situasi, keadaan yang terkait dan menentukan faktor-faktor penyebab melalui penelitian di Tempat Kejadian Kecelakaan (TKK), pengujian, serta menyusun laporan yang memuat rekomendasi keselamatan untuk digunakan menetapkan langkah-langkah terukur untuk mencegah kecelakaan atau kejadian serius dengan penyebab yang sama di masa yang akan datang.

830.12 Investigator in Charge (IIC)

- a. KNKT menetapkan *Investigator In Charge (IIC)*.
- b. *IIC* memiliki tanggung jawab untuk merencanakan, mengorganisasikan, melaksanakan dan mengendalikan semua sumber daya, kegiatan semua personil yang terlibat dan menyelesaikan laporan.

830.13 Kewenangan Investigator

- a. Memiliki akses terhadap properti, fasilitas, daerah di mana kecelakaan, atau kejadian serius yang terjadi atau lokasi di mana puing-puing berada untuk melakukan semua kegiatan yang diperlukan dalam proses investigasi.
- b. Melakukan wawancara guna mengumpulkan informasi dari para saksi, setiap orang yang terlibat dan orang yang dianggap terkait dengan proses investigasi.
- c. Menguasai, memindahkan, memeriksa dan menguji puing, dokumen, komponen, part dan peralatan yang berkaitan dengan pesawat udara yang mengalami kecelakaan atau kejadian serius, sampai dinyatakan bahwa barang-barang tersebut tidak diperlukan lagi.

830.14 Otopsi

- a. KNKT berwenang untuk memperoleh salinan laporan otopsi para korban kecelakaan transportasi.
- b. KNKT dapat meminta pelaksanaan otopsi atau pemeriksaan medik lainnya dari setiap korban yang diperlukan untuk kepentingan investigasi dengan mempertimbangkan masalah agama dan kepercayaan.

830.15 Para Pihak Dalam Investigasi

- a. KNKT dapat menerima personil perwakilan dari para pihak (negara tempat pesawat udara terdaftar, negara operator, negara perancang dan negara pembuat) yang terakreditasi untuk dapat ikut serta sebagai peninjau (*observer*), sepanjang tidak bertentangan dengan kepentingan nasional.

- b. Participant, KNKT dapat meminta atau menerima personil perwakilan dari para pihak (Operator Penerbangan atau Asosiasi) yang terakreditasi untuk terlibat dalam investigasi sebagai peserta.
- c. Pelaksanaan huruf a dan b, harus dipastikan pemahaman yang lengkap mengenai persyaratan dan batasan keikutsertaan atau keikutsertaan dalam investigasi dan wajib menandatangani "Pernyataan" sebagai Observer atau Participant, kepada KNKT atau Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dan ketidakmampuan atau ketidakpatuhan dapat dikenakan sanksi atau kehilangan status.
- d. Para pihak yang terlibat dalam investigasi dilarang mewakili KNKT dalam urusan klaim dan asuransi, atau menduduki posisi terkait hukum.

830.16 Akses Penguasaan dan Pelepasan

- a. Hanya anggota tim investigasi dan orang yang diberikan wewenang oleh *IIC* dapat berpartisipasi dalam investigasi tertentu, pengujian atau percobaan yang diberi izin untuk mendapatkan akses terhadap puing, catatan, benda pos, atau kargo yang dalam penguasaan KNKT atau Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- b. Puing-puing, dokumen, komponen, suku cadang atau peralatan yang dalam penguasaan KNKT atau Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dapat dikembalikan oleh Wakil yang berwenang dari KNKT atau Ditjen Perhubungan Udara setelah dinyatakan tidak diperlukan lagi, dan pengembalian material tersebut harus dilengkapi dengan format *Release Custody* dan diberikan tanda terima.

830.17 Arus dan Penyebaran Informasi Kecelakaan

- a. Pemberian informasi selama pelaksanaan investigasi khususnya di lokasi kecelakaan hanya sebatas pada fakta, dan yang berhak memberikan informasi tersebut hanya *IIC* atau pejabat KNKT yang berwenang ditunjuk untuk itu.
- b. Semua informasi kecelakaan yang didapat oleh personel atau organisasi yang turut serta dalam investigasi harus diteruskan kepada *IIC* melalui saluran yang tepat sebelum diteruskan kepada setiap orang di luar investigasi. Pihak yang turut serta dalam investigasi dapat meneruskan informasi tersebut kepada organisasi induknya jika diperlukan untuk tujuan pencegahan atau tindakan perbaikan.
- c. Informasi kecelakaan tidak boleh diteruskan kepada orang yang bukan termasuk partisipan, karyawan perwakilan organisasi peserta dan bukan peserta sebelum pengumuman awal oleh KNKT tanpa persetujuan dari *IIC*.

830.18 Usulan Temuan

- a. Setiap orang, instansi pemerintah, perusahaan, atau asosiasi yang karyawan, tugas, kegiatan, atau produknya terkait dalam kecelakaan atau kejadian serius yang diinvestigasi dapat mengajukan secara tertulis kepada KNKT atau Direktorat Jenderal Perhubungan Udara selama proses investigasi, temuan yang diperoleh dari bukti-bukti selama proses investigasi, kesimpulan tentang kemungkinan penyebab dan usulan rekomendasi keselamatan yang diarahkan untuk mencegah kecelakaan dan kejadian serius yang sama di masa yang akan datang.
- b. Patut dipertimbangkan bahwa masukan-masukan tersebut sudah harus diterima KNKT sebelum laporan akhir diterbitkan.

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

E.E. MANGINDAAN

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



DR. UMAR ARIS, SH, MM, MH
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19630220 198903 1 001



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
MINISTRY OF TRANSPORTATION THE REPUBLIC OF INDONESIA

LAMPIRAN A: FORMULIR PELAPORAN KECELAKAAN ATAU
KEJADIAN SERIUS PESAWAT UDARA

1. Type of Occurrence Tipe Kejadian	<input type="checkbox"/> Serious Incident Kejadian Serius			<input type="checkbox"/> Accident Kecelakaan
2. Aircraft Identification Identitas Pesawat	Manufacturer Pabrikan :			
	Model/Type Model/Tipe :			
	Registration Registrasi :			
	Serial Number Nomer Seri :			
3. Aircraft Operator Operator Pesawat Udara	Aircraft Owner Pemilik Pesawat Udara :			
	Aircraft Operator Operator Pesawat Udara :			
4. Crew and passengers Identification Identitas Awak dan Penumpang	Pilot-In-Command qualification Kualifikasi Pilot – In - Command : (ATPL / CPL / PPL / Other)			
	Flight crew nationality Kebangsaan Awak Pesawat :			
	Passengers nationality Kebangsaan Penumpang :			
5. Occurrence Time Waktu Kejadian	Local Time Waktu Setempat		UTC	
	Date Tanggal	.....		.....
	Time Jam	..... WIB / WITA / WIT		.....
6. Flight Plan Rencana Penerbangan	Last Point of Departure Tempat Keberangkatan :			
	Point of Intended Landing Tempat Tujuan Pendaratan :			
7. Type of Flight Operation Tipe Penerbangan	<input type="checkbox"/> Commercial Aviation Penerbangan Komersil	<input type="checkbox"/> Scheduled Berjadwal	<input type="checkbox"/> Passenger Berpenumpang	
	<input type="checkbox"/> General Aviation General Aviation	<input type="checkbox"/> Non-Scheduled Tidak Berjadwal	<input type="checkbox"/> Cargo Muatan Barang	
	<input type="checkbox"/> Other / Lain-lain		<input type="checkbox"/> Other / Lain-lain	
8. Presence and description of dangerous goods on board Jenis Barang Berbahaya didalam pesawat udara	<input type="checkbox"/> None Tidak ada <input type="checkbox"/> Yes (please describe) Ada (sebutkan) <input type="checkbox"/> Unknown Tidak diketahui			
9. Damage of the aircraft so far as is known Kerusakan Pesawat udara yang diketahui	<input type="checkbox"/> Destroyed Hancur <input type="checkbox"/> Substansial Rusak Berat <input type="checkbox"/> Minor Rusak Ringan <input type="checkbox"/> None Tidak Rusak			

10. Site of Occurrence Tempat Kejadian	Latitude Lintang		N/S U/S		Longitude Bujur		W/E B/T	
	Physical characteristics and reference to some easily defined geographical point (near river, mountain etc) Karakteristik lokasi dan titik acuan geografis sebagai referensi (dekat sungai, gunung dsb)							
	Indication of access difficulties or special requirement to reach the site : Kesulitan Menuju Lokasi dan Cara Mencapai Lokasi:							
11. Number of Crew and Passenger Jumlah Awak dan Penumpang	Person on board are .....pilot(s), .....attendant(s) and .....passenger(s) Jumlah orang..... pilot, .....pramugari dan .....penumpang							
	Fatal Meninggal	crew awak	passenger penumpang	other lain-lain				
	Serious Injury Cedera Serius	crew awak	passenger penumpang	other lain-lain				
	Minor Injury Cedera Ringan	crew awak	passenger penumpang	other lain-lain				

Reported by
Dilaporkan oleh

Place
Tempat

Name
Nama

Position
Jabatan

Sign
Tanda Tangan

Date
Tanggal

Note/Catatan :

Please report immediately, with the minimum delay and by the most suitable and quickest means available to:
Laporkan, sesegera mungkin dengan sarana yang tersedia, kepada:

- Directorate General of Civil Aviation cq. Directorate of Airworthiness and Aircraft Operation and / or Directorate of Air Navigation and / or Directorate of Airport
Direktorat Jenderal Perhubungan Udara cq. Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara dan/atau Direktorat Navigasi Penerbangan dan/atau Direktorat Kebandarudaraan
Gedung Karya
Jl. Merdeka Merdeka Barat No.8 Jakarta 10110 Indonesia
Telp. (62-21) 3506664,3506665
Fax. (62-21) 3506663
Email: hubud@dephub.go.id
- National Transportation Safety Committee
Komite Nasional Keselamatan Transportasi
Gedung Perhubungan Lt. 3
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta 10110 Indonesia
Telp. (62-21) 3517606
Fax. (62-21) 3517606
Email: knkt@dephub.go.id
air.knkt@dephub.go.



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
MINISTRY OF TRANSPORTATION THE REPUBLIC OF INDONESIA

LAMPIRAN B: FORMULIR PELAPORAN KONFIDENSIAL SUKARELA

1. Reported Condition Kondisi Laporan	<input type="checkbox"/> Hazard Hazard	<input type="checkbox"/> Serious Incident Kejadian Serius	<input type="checkbox"/> Accident Kecelakaan
2. Aircraft Identification Identitas Pesawat	Manufacturer Pabrikan	Model/Type Model/Tipe	
	Aircraft Operator Operator Pesawat	Registration Registrasi	
3. Occurrence Time Waktu Kejadian	Date Tanggal		
	Time Jam		
4. Site of Occurrence Tempat Kejadian			
5. Report Message Isi Laporan			

Reported by Dilaporkan oleh	Name Nama	:	
	Address Alamat	:	
	Phone / Mobile Telepon/Selular	:	
	Email	:	
	Date Tanggal	:	

Note/Catatan :

Please report as soon as is reasonably practicable and by the means to:
Mohon laporkan sesegera mungkin dan dengan metode yang paling memungkinkan, kepada:

- a. Directorate General of Civil Aviation cq. State Safety Program Office
Direktorat Jenderal Perhubungan Udara cq. Kantor State Safety Program
Gedung Karya
Jl. Merdeka Merdeka Barat No.8 Jakarta 10110 Indonesia
Telp. (62-21) 3506664,3506665
Fax. (62-21) 3506663
Email: hubud@dephub.go.id
- b. National Transportation Safety Committee (Komite Nasional Keselamatan Transportasi)
Gedung Perhubungan Lt. 3
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta 10110 Indonesia
Telp. (62-21) 3517606
Fax. (62-21) 3517606
Email: knkt@dephub.go.id
air.knkt@dephub.go.id

LAMPIRAN C: DAFTAR CONTOH KERUSAKAN PESAWAT UDARA

1. Jika mesin (*engine*) terlepas dari pesawat udara, kejadian ini dikategorikan sebagai kecelakaan meskipun mesin tersebut tidak mengalami kerusakan berarti.
2. *Cowling engine* terlepas (*fan* atau *core*) atau komponen *reverser* yang tidak mengakibatkan kerusakan lebih lanjut tidak dikategorikan sebagai suatu kecelakaan.
3. Peristiwa kompresor atau *turbin blade* atau komponen bagian dalam mesin yang terlempar dari *engine tail pipe* tidak dikategorikan sebagai kecelakaan.
4. *Radome* yang *kolaps* atau hilang tidak dikategorikan sebagai suatu kecelakaan kecuali hal tersebut terkait kerusakan berat dalam struktur atau sistem lainnya.
5. Kehilangan *flap*, *slat* dan *lift augmenting devices*, *wing lets*, dan lain lain yang diizinkan untuk pemberangkatan pesawat udara sesuai dengan daftar penyimpangan konfigurasi tidak dikategorikan sebagai kecelakaan.
6. Pergerakan dari *landing gear leg*, atau *wheels-up landing*, menghasilkan hanya abrasi pada *skin* pesawat udara. Jika pesawat udara dapat diberangkatkan dengan selamat setelah dilakukan *minor repair*, maka tidak dikategorikan sebagai kecelakaan.
7. Jika kerusakan struktur berakibat pesawat kehilangan tekanan kabin atau tidak dapat diberi tekanan tidak dikategorikan sebagai kecelakaan.
8. Pelepasan komponen untuk keperluan inspeksi setelah kejadian seperti pelepasan sebuah *landing gear* yang telah mengalami *low speed runway excursion* jika pekerjaan tersebut diperlukan adalah tidak dikategorikan sebagai kecelakaan kecuali ditemukan kerusakan yang signifikan.
9. Peristiwa yang melibatkan evakuasi darurat tidak dikategorikan sebagai kecelakaan kecuali jika ada cedera serius atau pesawat udara mengalami kerusakan permanen.

Catatan:

- Terkait dengan kerusakan pesawat yang berakibat berkurangnya kekuatan struktur pesawat udara, kemampuan karakteristik penerbangan, dimana pesawat udara dapat didaratkan dengan selamat, tetapi tidak dapat diterbangkan kembali tanpa perbaikan.
- Jika pesawat udara dapat diberangkatkan dengan selamat setelah *minor repair* dan selanjutnya diperlukan *permanen repair* maka tidak dikategorikan sebagai kecelakaan. Seperti, jika pesawat dapat diberangkatkan sesuai dengan daftar penyimpangan konfigurasi dengan efek pelepasan komponen hilang atau tidak dapat dioperasikan, *repair/perbaikan* tersebut tidak dikategorikan sebagai suatu *major repair* dan dengan demikian tidak dikategorikan sebagai kecelakaan.

- Biaya perbaikan/*repair*, atau prakiraan kerugian seperti yang ditanggung oleh perusahaan asuransi, dapat digunakan sebagai indikator terjadinya kerusakan permanen, tetapi tidak dapat digunakan sebagai satu-satunya petunjuk bahwa kerusakan tersebut dapat dikategorikan sebagai kecelakaan. Contohnya seperti pesawat udara yang mengalami *hull loss* karena tidak ekonomis untuk diperbaiki, dan bila tidak dikategorikan sebagai kecelakaan, maka tidak akan dibayar oleh pihak asuransi.

LAMPIRAN D: DAFTAR CONTOH KEJADIAN SERIUS

- 1) sistem pengendali penerbangan tidak berfungsi atau mengalami kegagalan;
- 2) kerusakan badan kepemilikan;
- 3) untuk pesawat udara *multi engine* yang besar (lebih dari 12,500 pounds dari berat maksimum lepas landas), yaitu:
 - a) gagal terbang dikarenakan kegagalan sistem listrik pesawat udara;
 - b) gagal terbang dikarenakan kegagalan sistem hidrolik pesawat udara;
 - c) hilangnya daya kekuatan atau daya dorong yang dihasilkan oleh dua mesin pesawat udara atau lebih;
 - d) Evakuasi pesawat dengan menggunakan pintu darurat.
- 4) hampir terjadinya tabrakan yang memerlukan tindakan penghindaran oleh penerbang atau situasi yang tidak aman yang perlu dilakukan tindakan menghindari;
- 5) terbang mendekati daerah pegunungan dimana jarak pesawat udara tidak memungkinkan untuk melakukan penghindaran;
- 6) pembatalan take off pada runway yang tertutup, atau sedang digunakan, dari taxiway atau runway yang tidak diperuntukkan untuk itu;
- 7) take off pada runway yang tertutup atau sedang digunakan dari taxiway atau runway yang tidak diperuntukkan untuk itu;
- 8) mendarat atau akan melakukan pendaratan pada runway yang tertutup atau yang sedang digunakan, dari taxiway atau runway yang tidak diperuntukkan untuk itu;
- 9) gagal untuk mencapai performa yang diinginkan pada saat take off atau initial climb;
- 10) kebakaran dan asap di dalam ruang penumpang, ruang kargo atau engine fire, meskipun kebakaran dapat dipadamkan dengan alat dan bahan;
- 11) penggunaan oksigen oleh crew penerbangan pada keadaan darurat;
- 12) kerusakan pada struktur pesawat udara atau kerusakan mesin pesawat udara termasuk kegagalan uncontained turbine engine, tidak dikategorikan sebagai kecelakaan;
- 13) kegagalan ganda fungsi sistem pesawat udara yang mempengaruhi operasi pesawat udara secara serius;
- 14) ketidakmampuan crew penerbangan yang dipersyaratkan untuk melaksanakan tugas dikarenakan cedera atau sakit;
- 15) keterbatasan bahan bakar sehingga status keadaan darurat ditetapkan oleh pilot;
- 16) runway incursion;
- 17) insiden take off atau landing seperti under-shoot, overrunning atau keluar dari runway;
- 18) kegagalan sistem, fenomena cuaca, operasi di luar batas flight envelope yang disahkan atau kejadian lain yang dapat menyebabkan kesulitan dalam mengontrol pesawat udara;
- 19) kerusakan lebih dari satu sistem pada sebuah sistem redundansi yang diwajibkan oleh penuntunan penerbangan dan navigasi.