



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

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

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

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

- beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6644);
 5. Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 369);
 6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 115);

MEMUTUSKAN:

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

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

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

Pasal 2

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

Pasal 3

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

Pasal 4

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

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

Pasal 5

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

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

Pasal 6

(1) Jaminan keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf c memuat:

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

Pasal 7

Promosi keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf d memuat:

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

Pasal 8

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

Pasal 9

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

Pasal 10

Sistem Manajemen Keselamatan dan sistem pelaporan keselamatan penerbangan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 11

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

Pasal 12

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

Pasal 13

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

Pasal 14

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku:

1. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 19*) tentang Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 1098); dan
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 74 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 830*) tentang Prosedur Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 1155),
dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 15

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

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

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 26 Januari 2026

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

DUDY PURWAGANDHI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 3 Februari 2026

DIREKTUR JENDERAL
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
KEMENTERIAN HUKUM REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

DHAHANA PUTRA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2026 NOMOR 76

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Biro Hukum,



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

SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN DAN SISTEM PELAPORAN
KESELAMATAN PENERBANGAN

DAFTAR ISI

SUBBAGIAN A.....	10
KETENTUAN UMUM.....	10
19.1 Referensi.....	10
19.3 Definisi	10
SUBBAGIAN B SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN	13
19.5 Ruang Lingkup dan Keberlakuan	13
19.7 Persyaratan Sistem Manajemen Keselamatan	13
19.9 Kerangka Sistem Manajemen Keselamatan.....	13
19.11 Kebijakan Keselamatan, Tujuan Keselamatan dan Sumber Daya : Komitmen Pimpinan Penyedia Jasa Penerbangan	14
19.13 Kebijakan Keselamatan, Tujuan Keselamatan dan Sumber Daya: tanggung jawab dan akuntabilitas keselamatan	14
19.15 Kebijakan Keselamatan, Tujuan Keselamatan dan Sumber Daya : penunjukan personel utama keselamatan	15
19.17 Kebijakan Keselamatan, Tujuan Keselamatan dan Sumber Daya: Koordinasi Penanggulangan Gawat Darurat	15
19.19 Kebijakan Keselamatan, Tujuan Keselamatan dan Sumber Daya: Dokumentasi Sistem Manajemen Keselamatan.....	15
19.21 Manajemen Risiko Keselamatan: Identifikasi Bahaya.....	16
19.23 Manajemen Risiko Keselamatan: Penilaian dan Mitigasi Risiko Keselamatan	16
19.25 Jaminan Keselamatan : Pengukuran dan Pengawasan Kinerja Keselamatan	16
19.27 Jaminan Keselamatan : Perbaikan Sistem Manajemen Keselamatan Secara Berkelanjutan	16
19.29 Jaminan Keselamatan : Manajemen Perubahan	16
19.31 Promosi Keselamatan: Pelatihan dan Pendidikan.....	17
19.33 Promosi Keselamatan : Komunikasi Keselamatan	17

19.35	Petunjuk Teknis dan Pedoman Teknis Operasional : Sistem Manajemen Keselamatan.....	17
	SUBBAGIAN C	18
	SISTEM PELAPORAN KESELAMATAN PENERBANGAN.....	18
19.37	Sistem Pelaporan Keselamatan pada Penyedia Jasa Penerbangan.....	18
19.39	Sistem Pelaporan Wajib	18
19.41	Sistem Pelaporan Sukarela.....	19
19.43	Investigasi dan Tindak Lanjut Keselamatan bagi Penyedia Jasa Penerbangan	19
19.45	Media Pemberitahuan dan Pelaporan	22
19.47	Investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi.....	22
19.49	Petunjuk Teknis dan Pedoman Teknis Operasional : Sistem Pelaporan Keselamatan	23
19.51	Perlindungan Data keselamatan dan informasi keselamatan yang didapat dari laporan dan analisis kejadian serta sumber terkait lainnya.....	23

SUBBAGIAN A
KETENTUAN UMUM

19.1 Referensi

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

19.3 Definisi

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

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

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

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

SUBBAGIAN B
SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN

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

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

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

19.13 Kebijakan Keselamatan, Tujuan Keselamatan dan Sumber Daya:
tanggung jawab dan akuntabilitas keselamatan

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

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

- d. Manual Sistem Manajemen Keselamatan dan catatan operasional Sistem Manajemen Keselamatan dapat berupa dokumen yang berdiri sendiri atau diintegrasikan dengan dokumen (atau dokumentasi) organisasi yang dijaga oleh Penyedia Jasa Penerbangan.
- 19.21 Manajemen Risiko Keselamatan: Identifikasi Bahaya
- a. Penyedia Jasa Penerbangan harus membuat, mengevaluasi dan menyempurnakan secara berkelanjutan proses dalam mengidentifikasi Bahaya, termasuk Bahaya yang berasal dari internal maupun pihak eksternal, yang terkait dengan produk atau jasa penerbangannya.
 - b. Identifikasi Bahaya harus didasarkan pada kombinasi metode reaktif dan proaktif.
- 19.23 Manajemen Risiko Keselamatan: Penilaian dan Mitigasi Risiko Keselamatan
- Penyedia Jasa Penerbangan harus membuat dan menjaga proses yang memastikan analisis, penilaian, dan pengendalian Risiko Keselamatan terkait Bahaya yang teridentifikasi.
- 19.25 Jaminan Keselamatan : Pengukuran dan Pengawasan Kinerja Keselamatan
- a. Penyedia Jasa Penerbangan harus menetapkan metode:
 - 1. pengukuran dan pengawasan Kinerja Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan,
 - 2. pengukuran dan pengawasan pencapaian Tujuan Keselamatan; dan
 - 3. validasi efektivitas pengendalian Risiko Keselamatan.
 - b. Pengukuran dan pengawasan Kinerja Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a angka 1 meliputi antara lain:
 - 1. proses audit internal;
 - 2. penetapan Indikator Kinerja Keselamatan; dan
 - 3. Target Kinerja Keselamatan, termasuk metode kualitatif dan penggunaannya yang sesuai.
- 19.27 Jaminan Keselamatan : Perbaikan Sistem Manajemen Keselamatan Secara Berkelanjutan
- Penyedia Jasa Penerbangan harus memantau dan menilai proses Sistem Manajemen Keselamatan untuk mempertahankan atau secara berkelanjutan melakukan perbaikan terhadap keseluruhan efektivitas Sistem Manajemen Keselamatan.
- 19.29 Jaminan Keselamatan : Manajemen Perubahan
- Penyedia Jasa Penerbangan harus membuat, mengevaluasi dan menyempurnakan secara berkelanjutan proses untuk:
- a. mengidentifikasi perubahan yang dapat mempengaruhi tingkat Risiko Keselamatan terkait dengan produk atau jasa penerbangannya; dan
 - b. mengidentifikasi dan mengelola Risiko Keselamatan yang mungkin timbul dari perubahan tersebut.

19.31 Promosi Keselamatan: Pelatihan dan Pendidikan

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

19.33 Promosi Keselamatan : Komunikasi Keselamatan

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

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

19.35 Petunjuk Teknis dan Pedoman Teknis Operasional : Sistem Manajemen Keselamatan

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

SUBBAGIAN C
SISTEM PELAPORAN KESELAMATAN PENERBANGAN

- 19.37 Sistem Pelaporan Keselamatan pada Penyedia Jasa Penerbangan
- a. Penyedia Jasa Penerbangan wajib menetapkan sistem pelaporan Keselamatan penerbangan, sebagai bagian dari identifikasi Bahaya pada implementasi Sistem Manajemen Keselamatan, untuk memfasilitasi pengumpulan dan pemrosesan Data Keselamatan dan Informasi Keselamatan yang didapat dari laporan dan analisis Kejadian, termasuk sumber terkait lainnya pada Penyedia Jasa Penerbangan.
 - b. Penyedia Jasa Penerbangan harus melakukan hal-hal berikut untuk meningkatkan kepercayaan dan kesinambungan dalam pelaporan kejadian:
 1. menetapkan prosedur pengaksesan data keselamatan dan informasi keselamatan yang didapat dari laporan dan analisis kejadian serta sumber terkait lainnya terkait sistem pelaporan Keselamatan penerbangan; dan
 2. melindungi data keselamatan dan informasi keselamatan yang didapat dari laporan dan analisis kejadian serta sumber terkait lainnya dalam sistem pelaporan Keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a.
 - c. Sistem pelaporan Keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a harus mudah diakses oleh semua personel dalam organisasi.
 - d. Penyedia Jasa Penerbangan harus menetapkan proses pemeriksaan kualitas data untuk meningkatkan konsistensi data, terutama antara informasi yang dikumpulkan di awal dan laporan yang tersimpan dalam *database* tergantung pada ukuran dan kompleksitas organisasi.
 - e. *Database* sebagaimana dimaksud pada huruf d harus menggunakan taksonomi standar yang disusun oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organisation/ICAO*).
- 19.39 Sistem Pelaporan Wajib
- a. Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya wajib memberitahukan kecelakaan dan peristiwa yang dapat menimbulkan risiko signifikan terhadap Keselamatan penerbangan kepada KNKT sesegera mungkin dan dengan cara yang paling sesuai dan tercepat yang tersedia.
 - b. Sebagai tindak lanjut pemberitahuan sebagaimana dimaksud pada huruf a ditentukan untuk diinvestigasi oleh KNKT, maka Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya wajib menyampaikan laporan tersebut pada Sistem Pelaporan Wajib di laman Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan Direktorat Jenderal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah menerima informasi dari KNKT.
 - c. Apabila tindak lanjut pemberitahuan sebagaimana dimaksud pada huruf a ditentukan untuk tidak diinvestigasi oleh KNKT, maka Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya wajib menyampaikan laporan tersebut pada Sistem Pelaporan Wajib di laman Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan Direktorat Jenderal dalam waktu 72 (tujuh puluh dua) jam setelah menerima informasi dari KNKT.

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

19.41 Sistem Pelaporan Sukarela

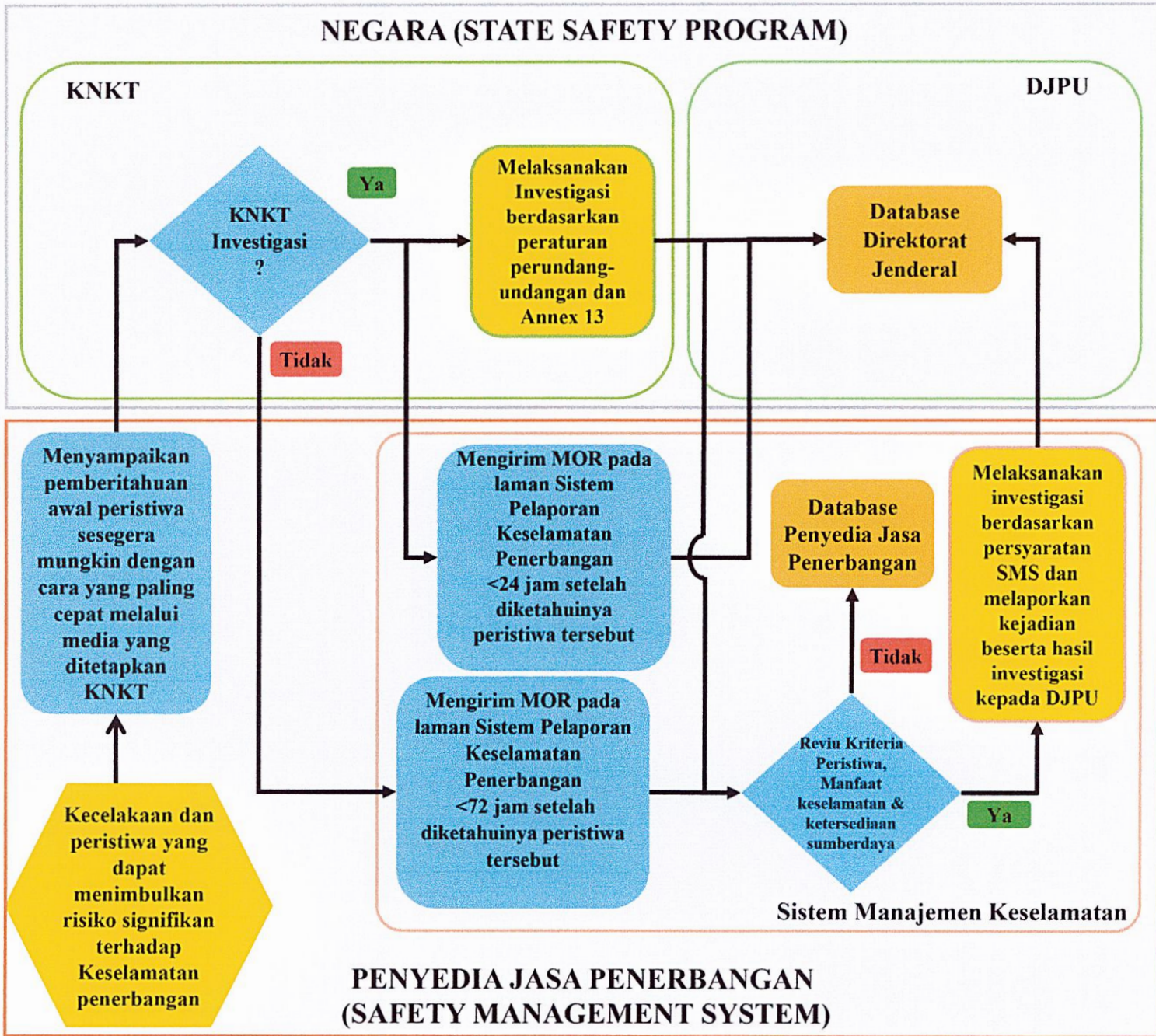
Apabila terjadi suatu peristiwa yang tidak wajib diberitahukan sebagaimana dimaksud pada butir 19.39 atau terdapat data atau informasi lain terkait Keselamatan yang dapat menjadi penyebab terjadinya Bahaya terhadap penerbangan sipil, maka Penyedia Jasa Penerbangan, Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya dan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

19.43 Investigasi dan Tindak Lanjut Keselamatan bagi Penyedia Jasa Penerbangan

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

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

Gambar 1: Proses Penentuan Pelaksanaan Investigasi



19.45 Media Pemberitahuan dan Pelaporan

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

19.47 Investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi

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

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

19.49 Petunjuk Teknis dan Pedoman Teknis Operasional : Sistem Pelaporan Keselamatan

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

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

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

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

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

DUDY PURWAGANDHI

Salinan sesuai dengan aslinya

Kepala Biro Hukum,

F. Budi Prayitno





**REPUBLIC OF INDONESIA
MINISTRY OF TRANSPORTATION**

CIVIL AVIATION SAFETY REGULATION (CASR)

**PART 19
SAFETY MANAGEMENT SYSTEM AND
SAFETY REPORTING SYSTEM**

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

CIVIL AVIATION SAFETY REGULATIONS

PART 19

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM AND
SAFETY REPORTING SYSTEM

REPUBLIC OF INDONESIA
MINISTRY OF TRANSPORT

TABLE OF CONTENTS

TABLE OF CONTENTS	3
SUBPART A GENERAL.....	4
19.01. Reference	4
19.03. Definition	4
SUBPART B SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	6
19.05. Scope and Applicability.....	6
19.07. Safety Management System Requirement	6
19.09. Framework for a Safety Management System	6
19.11. Safety Policy, Objectives and Resources: Management Commitment.....	7
19.13. Safety Policy, Objectives and Resources: Safety Accountability and Responsibilities	7
19.15. Safety Policy, Objectives and Resources : Appointment of Key Safety Personnel	7
19.17. Safety Policy, Objectives and Resources: Coordination of Emergency Response Planning.....	8
19.19. Safety Policy, Objectives and Resources: SMS Documentation.....	8
19.21. Safety Risk Management: Hazard Identification.....	9
19.23. Safety Risk Management: Safety Risk Assessment and Mitigation	9
19.25. Safety Assurance : Safety Performance Measurement and Monitoring	9
19.27. Safety Assurance: Continual Improvement of the SMS.....	9
19.29. Safety Assurance: The Management of Change	9
19.31. Safety Promotion: Training and Education	9
19.33. Safety Promotion : Safety Communication	9
19.35. Advisory Circular for the Safety Management System.....	10
SUBPART C SAFETY REPORTING SYSTEM	11
19.37. Aviation Service Providers Safety Reporting System	11
19.39. Mandatory Occurrence Reporting System.....	11
19.41. Voluntary Reporting System	12
19.43. Safety Investigation and Follow-up for Aviation Service Providers.....	12
19.45. Notification and Reporting Media.....	14
19.47. National Transportation Safety Committee (KNKT) Investigation.....	14
19.49. Advisory Circular for the Safety Reporting System.....	15
19.51. Protection of Safety Data and Safety Information Obtained from Occurrence Reports, Analyses, and Other Relevant Sources.....	15

SUBPART A GENERAL

19.01. Reference

This Civil Aviation Safety Regulation (CASR) Part 19 governs the implementation of the Safety Management System (SMS) for Aviation Service Providers as required under Article 314 of Aviation Law Number 1 of 2009 concerning Aviation, and Article 124 of Government Regulation Number 32 of 2021 concerning the Implementation of the Aviation Sector.

19.03. Definition

In this Civil Aviation Safety Regulation (CASR) Part 19, the definition below shall be defined as follows:

1. Safety Management System (SMS) is a systematic approach to managing safety, including the necessary organizational structures, accountability, responsibilities, policies and procedures.
2. Accountable Executive is President Director or The Top Executive having responsibility for the effective and efficient performance of the Aviation Service Provider's SMS.
3. Operational Personnel is personnel involved in aviation activities who are in a position to report safety information. Such personnel include, but are not limited to: flight crews; air traffic controllers; aeronautical station operators; maintenance technicians; personnel of aircraft design and manufacturing organizations; cabin crews; flight dispatchers, apron personnel and ground handling personnel.
4. Hazard is a condition or an object with the potential to cause or contribute to an aircraft incident or accident.
5. Aircraft is 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.
6. Incident is an occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation.
7. Investigation is 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.
8. Management of change is a formal process to manage changes within an organization in a systematic manner, so that changes which may impact identified hazards and risk mitigation strategies are accounted for, before the implementation of such changes.
9. Aviation Service Providers are:
 - a. Air Operator Certificate;
 - b. Certified Airport and Register Airport;
 - c. Air Traffic Services Provider;
 - d. Approved Maintenance Organization providing services to Air Operator Certificate and/or RPAS Operating Certificate;
 - e. Approved Training Organization, that are exposed to safety risks related to aircraft operations during the provision of their services;
 - f. Organization responsible for the type design and the manufacture of aircraft, engines, propellers and appliances;

- g. Operating Certificate holder conducting operations aircraft with maximum take-off weight more than 5700 kg or turbojet aeroplanes;
 - h. Remotely Piloted Aircraft System (RPAS) Operating Certificate; and
 - i. Certified Public Heliport.
10. Others Aviation Service Providers are:
- a. Operating Certificate holder conducting operations aircraft with maximum take-off weight below 5700 kg and not turbojet aeroplanes;
 - b. Approved Maintenance Organization not providing services directly to Air Operator Certificate;
 - c. Private Airport;
 - d. Private Heliport; and
 - e. Waterbase Aerodrome.
11. Risk mitigation is the process of incorporating defences, preventive controls or recovery measures to lower the severity and/or likelihood of a hazard's projected consequence.
12. Safety is the state in which risks associated with aviation activities, related to, or in direct support of the operation of aircraft, are reduced and controlled to an acceptable level.
13. Safety data is a defined set of facts or values collected, for reference, processing or analysis which could be used to maintain or improve safety.
14. Safety information is safety data processed, organized or analysed in a given context to support safety management and the development of safety intelligence.
15. Safety oversight is a function performed by a Directorate General to ensure that individuals and organizations performing an aviation activity comply with safety-related national laws and regulations.
16. Safety performance is a Directorate General or a Aviation Service Provider's measurable effect on safety achievement.
17. Safety performance indicator is a metric used to measure and monitor a Directorate General or a Aviation Service Provider's safety performance, including the progress towards achieving a safety objective.
18. Safety performance target is the Directorate General or Aviation Service Provider's planned or intended target for a safety performance indicator over a given period.
19. Safety objective is a statement of a desired safety outcome.
20. Safety risk is the predicted probability and severity of the consequences or outcomes of a hazard.
21. Human performance is human capabilities and limitations which have an impact on the safety and efficiency of aeronautical operations.
22. Directorate General is Directorate General of Civil Aviation.
23. Director General is Director General of Civil Aviation.

SUBPART B SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

19.05. Scope and Applicability

- a. This subpart describes safety management system requirement for Aviation Service Providers.
- b. An Aviation Service Providers as referred to in point a is responsible for the safety of services or products contracted to or purchased from other organizations.

19.07. Safety Management System Requirement

- a. Aviation Service Providers shall established and managed safety management system in accordance with Framework for a Safety Management System in paragraph 19.9 and consider human performance implications.
- b. Safety management system shall cover a defined scope of products and services provided by Aviation Service Providers and be supported by a system description including the identification of relevant organizational interfaces.
- c. Safety management system Aviation Service Providers shall be approved by the Minister.
- d. Safety management system approval by the minister as referred to in paragraph c is delegated to Director General.
- e. Safety management system approval as referred to in paragraph d establish by issuing approval letter for SMS Manual and developes a plan to facilitate SMS implementation.

19.09. Framework for a Safety Management System

The Safety Management System of each Aviation Service Providers shall be established and managed in accordance with the framework components and elements, as follows:

1. Safety Policy, Objectives and Resources (SMS Component 1)
 - 1.1 Management Commitment
 - 1.2 Safety Accountability and Responsibilities
 - 1.3 Appointment of Key Safety Personnel
 - 1.4 Coordination of Emergency Response Planning
 - 1.5 SMS Documentation
2. Safety Risk Management (SMS Component 2)
 - 2.1 Hazard Identification
 - 2.2 Safety Risk Assessment and Mitigation
3. Safety Assurance (SMS Component 3)
 - 3.1 Safety Performance Measurement and Monitoring
 - 3.2 The Management of Change
 - 3.3 Continual Improvement of the SMS
4. Safety Promotion (SMS Component 4)
 - 4.1 Training and Education
 - 4.2 Safety Communication

19.11. Safety Policy, Objectives and Resources: Management Commitment

- a. The Aviation Service Providers shall define its safety policy in accordance with international and national requirements. The safety policy shall:
 1. Reflect organizational commitment regarding safety, including the promotion of a positive safety culture;
 2. Include a clear statement about the provision of the necessary resources for the implementation of the safety policy;
 3. Include safety reporting procedures;
 4. Clearly indicate which types of behaviours are unacceptable related to the Aviation Service Provider's aviation activities and include the circumstances under which disciplinary action would not apply;
 5. Be signed by the Accountable Executive of the organization;
 6. Be communicated, with visible endorsement, throughout the organization; and
 7. Be periodically reviewed to ensure it remains relevant and appropriate to the Aviation Service Providers.

- b. Taking due account of its safety policy, the Aviation Service Providers shall define safety objectives. The safety objectives shall:
 1. Form the basis for safety performance measurement and monitoring as required by 19.25;
 2. Reflect the Aviation Service Provider's commitment to maintain or continually improve the overall effectiveness of the SMS;
 3. Be communicated throughout the organization;
 4. Be periodically reviewed to ensure they remain relevant and appropriate to the Aviation Service Providers; and
 5. Consider safety objectives as prescribed in National Aviation Safety Plan (NASP).

19.13. Safety Policy, Objectives and Resources: Safety Accountability and Responsibilities

The Aviation Service Providers shall:

1. Identify the Accountable Executive who, irrespective of other functions, is accountable on behalf of the organization for the implementation and maintenance of an effective SMS;
2. Clearly define lines of safety accountability throughout the organization, including a direct accountability for safety on the part of senior management;
3. Identify the responsibilities of all members of management, irrespective of other functions, as well as of employees, with respect to the safety performance of the organization;
4. Document and communicate safety accountability, responsibilities and authorities throughout the organization; and
5. Define the levels of management with authority to make decisions regarding safety risk tolerability.

19.15. Safety Policy, Objectives and Resources : Appointment of Key Safety Personnel

- a. The Aviation Service Providers shall appoint a Safety Manager who is responsible for the implementation and maintenance of the SMS.

- b. The appointed Safety Manager shall be a properly educated, trained, and experienced person who fulfills the role of being responsible for the implementation and maintenance of the SMS.
- c. The Safety Manager shall have direct access to the Accountable Executive in order to ensure that accurate information regarding safety issue is communicated.
- d. The responsibilities for the implementation and maintenance of the SMS may be assigned to one or more persons, fulfilling the role of Safety Manager, as their sole function or combined with other duties, provided these do not result in any conflicts of interest.

19.17. Safety Policy, Objectives and Resources: Coordination of Emergency Response Planning

- a. The Aviation Service Providers required to establish and maintain an emergency response plan for accidents and incidents in aircraft operations and other aviation emergencies shall ensure that the emergency response plan is properly coordinated with the emergency response plans of those organizations it must interface with during the provision of its products and services.
- b. Accident as mentioned in paragraph a referred to 19.47.

19.19. Safety Policy, Objectives and Resources: SMS Documentation

- a. The Aviation Service Providers shall documented safety data at least contain:
 - 1. Accident or Incident investigation;
 - 2. Safety Investigation;
 - 3. Safety Report;
 - 4. Continuous Airworthiness Report;
 - 5. Monitoring Operational Performance;
 - 6. Inspection, audit, survei; and
 - 7. Study and safety review.
- b. The Aviation Service Providers shall develop and maintain an SMS Manual signed by Accountable Executive and approved by Director General that describes its :
 - 1. Safety Policy, Objectives and Resources;
 - 2. SMS requirements;
 - 3. SMS processes and procedures; and
 - 4. Accountability, responsibilities and authorities for SMS processes and procedures
- c. The Aviation Service Providers shall develop and maintain SMS operational records as part of its SMS documentation.
- d. The SMS manual and SMS operational records may be in the form of stand-alone documents or may be integrated with other organizational documents (or documentation) maintained by the Aviation Service Providers.

19.21. Safety Risk Management: Hazard Identification

- a. The Aviation Service Providers shall develop and maintain a process to identify hazards, including hazards related to internal and external interfaces, associated with its aviation products or services.
- b. Hazard identification shall be based on a combination of reactive and proactive methods.

19.23. Safety Risk Management: Safety Risk Assessment and Mitigation

The Aviation Service Providers shall develop and maintain a process that ensures analysis, assessment and control of the safety risks associated with identified hazards.

19.25 Safety Assurance : Safety Performance Measurement and Monitoring

- a. The Aviation Service Providers shall establish means to:
 1. Measure and monitor the safety performance of the organization;
 2. Measure and monitor the progress towards achieving its safety objectives; and
 3. Validate the effectiveness of safety risk controls
- b. Aviation Service Providers safety performance measurement and monitoring, as referred to in paragraph a section 1, as follows:
 1. Internal audit process;
 2. The establishment of safety performance indicators; and
 3. Qualitative means and the appropriate use of safety performance targets.

19.27. Safety Assurance: Continual Improvement of the SMS

The Aviation Service Providers shall monitor and assess its SMS processes to maintain or continually improve the overall effectiveness of the SMS

19.29. Safety Assurance: The Management of Change

- The Aviation Service Providers shall develop and maintain a process to:
- a. Identify changes which may affect the level of safety risk associated with its aviation products or services; and
 - b. Identify and manage the safety risks that may arise from those changes.

19.31 Safety Promotion: Training and Education

- a. The Aviation Service Providers shall develop and maintain a safety training programme that ensures that personnel are trained and competent to perform their SMS duties.
- b. The scope of the safety training programme shall be appropriate to each individual's involvement in the SMS

19.33 Safety Promotion : Safety Communication

The Aviation Service Providers shall develop and maintain a formal means for safety communication that:

1. Ensures personnel are aware of the SMS to a degree commensurate with their positions;
2. Conveys safety-critical information;
3. Explains why particular actions are taken to improve safety; and
4. Explains why safety procedures are introduced or changed.

19.35. Advisory Circular for the Safety Management System

Advisory Circular to support Aviation Service Providers comply with Safety Management System requirement in this regulation established by Director General.

**SUBPART C
SAFETY REPORTING SYSTEM**

19.37. Aviation Service Providers Safety Reporting System

- a. Aviation Service Providers shall establish a safety reporting system, as part of the hazard identification process within the implementation of the Safety Management System (SMS), to facilitate the collection and processing of safety data and safety information derived from occurrence reports and analyses, including other relevant sources within the Aviation Service Providers.
- b. Aviation Service Providers shall undertake the following actions to enhance confidence and ensure the sustainability of occurrence reporting:
 1. Establish procedures for accessing safety data and safety information obtained from occurrence reports, analyses, and other related sources within the safety reporting system; and
 2. Protect safety data, safety information, and related sources obtained from occurrence reports, analyses, and other related sources within the safety reporting system as referred to in paragraph a
- c. The safety reporting system referred to in paragraph a shall be easily accessible to all personnel within the organization.
- d. The Aviation Service Providers shall establish a data quality assurance process to enhance the consistency of data, particularly between information collected initially and reports stored in the database, commensurate with the size and complexity of the organization.
- e. The database as referred to in paragraph d shall utilize the standard taxonomy developed by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

19.39. Mandatory Occurrence Reporting System

- a. The Aviation Service Providers and other Aviation Service Providers shall notify the National Transportation Safety Committee (KNKT) of any accident and occurrence that may cause a significant risk to aviation safety as soon as possible and by the most appropriate and expeditious means available.
- b. When the notification referred to in paragraph a is determined by the KNKT to be subject to investigation, the Aviation Service Providers and other Aviation Service Providers shall submit the corresponding report through the Mandatory Occurrence Reporting System on the Directorate General's Aviation Safety Reporting System webpage within twenty-four (24) hours of receiving information from the KNKT.
- c. When the notification referred to in paragraph a is determined by the KNKT not to be subject to investigation, the Aviation Service Providers and other Aviation Service Providers shall submit the

corresponding report through the Mandatory Occurrence Reporting System on the Directorate General's Aviation Safety Reporting System webpage within seventy-two (72) hours of receiving information from the KNKT.

- d. The types of mandatory occurrences required to be notified as referred to in paragraph a shall be determined by the Director General.
- e. The term "accident" as referred to in this paragraph shall have the meaning provided in paragraph 19.47.

19.41. Voluntary Reporting System

When an occurrence that is not required to be reported, as referred to in paragraph 19.39, or other safety-related data or information that may indicate the presence of a hazard to civil aviation operations arises, the Aviation Service Providers, other Aviation Service Providers, and Operational Personnel may submit a report through the Voluntary Reporting System available on the Directorate General's Aviation Safety Reporting System webpage.

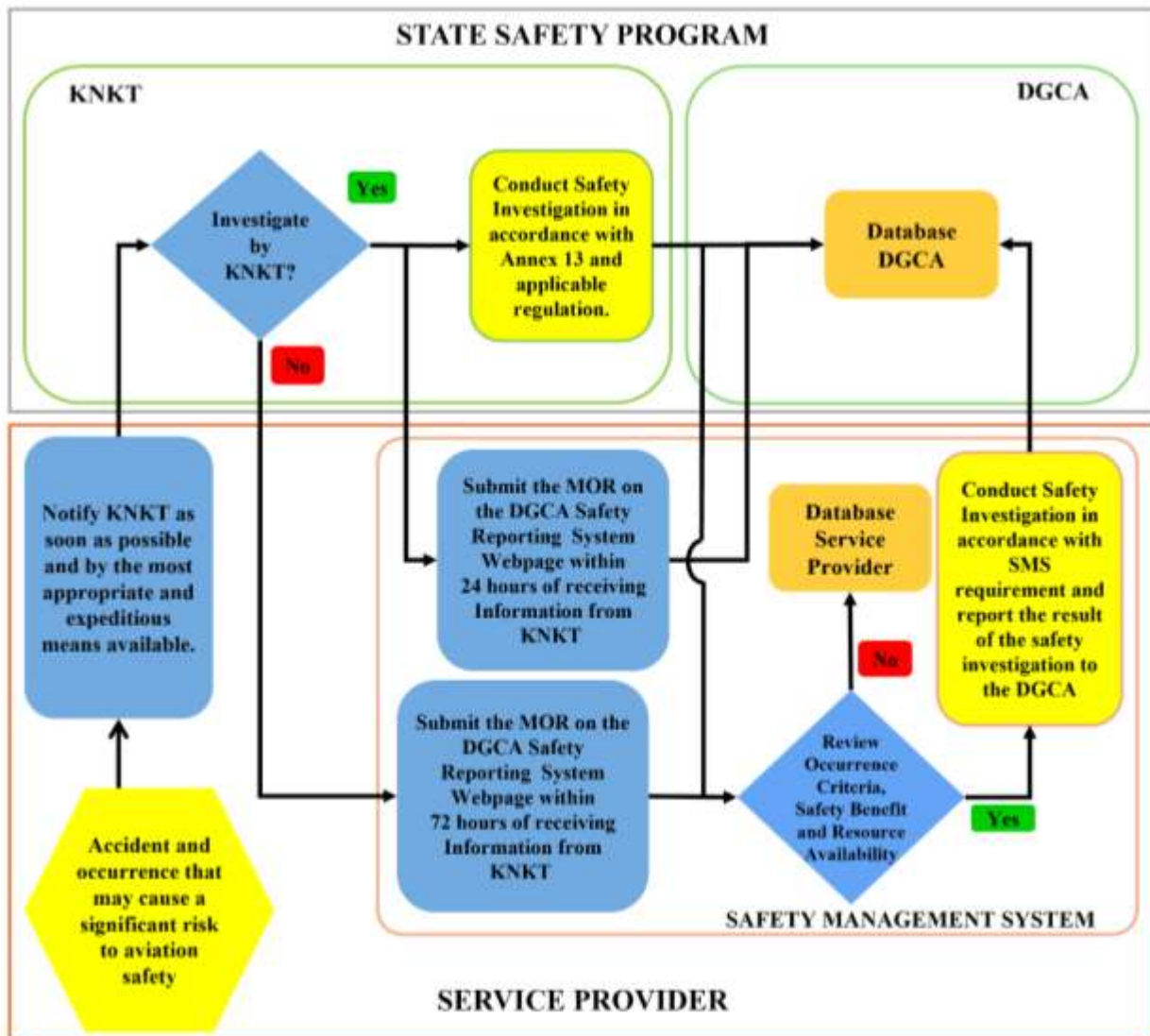
19.43. Safety Investigation and Follow-up for Aviation Service Providers

- a. Upon submission of a mandatory report as referred to in paragraph 19.39 on the Directorate General's Aviation Safety Reporting System webpage, each Aviation Service Providers shall conduct a review of occurrence criteria to identify hazards and assess safety risks.
- b. Where, based on the review referred to in paragraph a, a significant safety risk affecting operations is identified, or the Director General determines that an investigation is required, the Aviation Service Providers shall:
 - 1) Conduct a Safety Investigation of the occurrence;
 - 2) Implement risk control measures, including preventive and/or corrective actions; and
 - 3) Report the completion of the Safety Investigation and the implementation of risk control measures referred to in points 1 and 2 through the Directorate General's Aviation Safety Reporting System webpage within ninety (90) working days from the receipt of the mandatory report as referred to in paragraph 19.39(c).
- c. Where the Aviation Service Provider is unable to submit the report on the completion of the Safety Investigation and the implementation of risk control measures within ninety (90) working days as referred to in paragraph b(3), the Aviation Service Provider may request an extension, providing reasons for the delay and updates on the progress of the Safety Investigation and the implementation of risk control measures through the Directorate General's Aviation Safety Reporting System webpage.
- d. Upon submission of a voluntary report as referred to in paragraph 19.41 on the Directorate General's Aviation Safety Reporting System webpage, the Directorate General may request the Aviation Service Provider, other Aviation Service Providers, and Operational

Personnel to gather additional factual information and analysis of the occurrence or to share knowledge or experience related to the event for report verification purposes.

- e. The Aviation Service Provider and other Aviation Service Providers may coordinate with other relevant parties involved in the occurrence to obtain necessary data or cooperate in conducting a joint occurrence analysis, provided that safety data, safety information, and other related sources obtained from occurrence reports and analyses are protected in accordance with paragraph 19.51.
- f. The process for determining the conduct of an investigation of occurrences that do not qualify as accidents or serious incidents according to KNKT classification shall follow the flow chart in Figure 1.

Figure 1: Process for determining the conduct of an investigation of occurrences



19.45. Notification and Reporting Media

- a. Notification of occurrences as referred to in paragraph 19.39(a) shall be submitted to the National Transportation Safety Committee (KNKT) using the reporting media specified by the KNKT.
- b. Reporting to the Directorate General as referred to in paragraphs 19.39(b) and (c) and paragraph 19.41 shall be conducted through the Directorate General's Aviation Safety Reporting System webpage.
- c. The Directorate General's Aviation Safety Reporting System webpage referred to in paragraph b shall comprise:
 1. The Mandatory Occurrence Reporting System; and
 2. The Voluntary Reporting System.
- d. The notification and reporting media for occurrences referred to in paragraphs a and b shall be determined by the Director General.

19.47. National Transportation Safety Committee (KNKT) Investigation

- a. All occurrences that are notified and classified as accidents or serious incidents shall be investigated by the National Transportation Safety Committee (KNKT).
- b. Each Aviation Service Provider and other Aviation Service Providers shall support every investigation conducted in accordance with ICAO Annex 13 by the KNKT or by the accident investigation authority of another State, by providing unrestricted access and full control over all relevant evidence to allow detailed examination without delay.
- c. Accident as mentioned in this CASR means an occurrence associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down, in which:
 1. a person is fatally or seriously injured as a result of:
 - a) being in the aircraft, or
 - 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; or
 2. 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, windscreens, 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

3. the aircraft is missing or is completely inaccessible.
- d. Serious injury referred to in paragraph c (1) means an injury which is sustained by a person in an accident and which:
 1. requires hospitalization for more than 48 hours, commencing within seven days from the date the injury was received; or
 2. results in a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes or nose); or
 3. involves lacerations which cause severe haemorrhage, nerve, muscle or tendon damage; or
 4. involves injury to any internal organ; or
 5. involves second or third degree burns, or any burns affecting more than 5 per cent of the body surface; or
 6. involves verified exposure to infectious substances or injurious radiation.
- e. Serious incident as mentioned in this CASR means an incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down.
- f. The process for determining the conduct of an investigation of occurrences that qualify as accidents or serious incidents according to KNKT classification shall follow the flow chart in Figure 1.

19.49. Advisory Circular for the Safety Reporting System

Advisory Circular to support Aviation Service Provider comply with safety reporting system requirement in this regulation established by Director General.

19.51. Protection of Safety Data and Safety Information Obtained from Occurrence Reports, Analyses, and Other Relevant Sources

- a. The Aviation Service Provider shall ensure the protection of safety data and safety information obtained from occurrence reports, analyses, and other relevant sources reported through the Safety Reporting System and other related sources within the Aviation Service Provider, in accordance with the principles of protection of safety data and safety information established in the State Safety Program.

- b. The Aviation Service Provider shall not disclose or use safety data and safety information obtained from occurrence reports, analyses, and other relevant sources as referred to in paragraph a for purposes other than maintaining or enhancing safety, except as requested by the Director General.
- c. The Aviation Service Provider shall not obstruct the Directorate General from using safety data and safety information obtained from occurrence reports, analyses, and other relevant sources for the purpose of implementing preventive, corrective, or remedial actions necessary to maintain or enhance safety.

MINISTER OF TRANSPORT
REPUBLIC OF INDONESIA

ttd.

DUDY PURWAGANDHI