



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

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

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

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

- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud huruf a, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 830*) tentang Prosedur Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil.

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);

2. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 9, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4075);

3. Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 128, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4146);

4. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Hidup Bandar Udara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 71, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5295);

5. Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 156 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5448);

6. Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 9);

7. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);

8. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor T11/2/4-U tanggal 30 September 1960 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (CASR) sebagaimana telah diubah terakhir dengan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2014 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 69 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 69*) tentang Lisensi, Rating, Pelatihan dan Kecakapan Personel Navigasi Penerbangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 38);
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 127 Tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1288) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 90 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 127 Tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1069);
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1844) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 44 Tahun 2017 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 816);

12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat KNKT (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 956);

MEMUTUSKAN:

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

Pasal 1

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

Pasal 2

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

Pasal 3

Pemangku kepentingan yang tidak melaporkan terhadap terjadinya kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil dikenakan sanksi sesuai 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 Menteri ini berlaku, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 14 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 830*) tentang Pemberitahuan dan Pelaporan Kecelakaan, Kejadian atau Keterlambatan Kedatangan Pesawat Udara dan Prosedur Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

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

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 21 Agustus 2017

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 22 Agustus 2017

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

ttd

WIDODO EKATJAHJANA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2017 NOMOR 1155

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM,



SRI LESTARI RAHAYU
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19620620 198903 2 001

LAMPIRAN

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN

REPUBLIK INDONESIA

NOMOR PM 74 TAHUN 2017

TENTANG

PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL

BAGIAN 830 TENTANG PROSEDUR INVESTIGASI

KECELAKAAN DAN KEJADIAN SERIUS PESAWAT

UDARA SIPIL

PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL

(PKPS)

BAGIAN 830

PROSEDUR INVESTIGASI KECELAKAAN DAN

KEJADIAN SERIUS PESAWAT UDARA SIPIL

REPUBLIK INDONESIA

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

DAFTAR ISI

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

SUB BAGIAN 830.A. UMUM

830.1 Ruang Lingkup

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

830.2 Definisi

Yang dimaksud dengan:

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

kecuali luka yang bersifat alami, ditimbulkan oleh diri sendiri atau ditimbulkan oleh orang lain, atau luka yang dialami oleh penumpang yang berada di luar area yang diperuntukkan bagi penumpang dan awak pesawat udara; atau

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

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

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

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

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

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

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

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

830.3 Tujuan Investigasi

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

830.4 Perlindungan Barang Bukti, Penguasaan dan Pemindahan Pesawat Udara

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

- b. Otoritas Bandar Udara, Operator Pesawat Udara dan/atau Operator Bandar Udara di tempat terjadinya kecelakaan atau kejadian serius pesawat udara atau Aparat Keamanan jika terjadi kecelakaan atau kejadian serius di luar wilayah Bandar Udara, harus:
 - 1) Melindungi personel pesawat udara dan penumpang;
 - 2) Melindungi barang bukti untuk mencegah tindakan yang dapat mengubah posisi atau kerusakan pesawat udara, isinya, dan bukti lainnya.
- c. Perlindungan barang bukti harus mencakup preservasi dengan menggunakan media fotografi atau media lainnya pada bukti yang dapat dipindahkan, dihapuskan, hilang atau dihancurkan. Menyelamatkan barang-barang yang dikuasai (*custody*) harus mencakup perlindungan terhadap kerusakan tambahan, akses oleh orang-orang yang tidak berwenang, pencurian dan menghindari agar tidak menjadi lebih buruk.
- d. Sebelum KNKT atau pihak yang diberikan kewenangan oleh KNKT mengambil alih penguasaan atas puing-puing pesawat udara atau kargo, barang-barang tersebut tidak boleh diubah atau dipindahkan kecuali:
 - 1) untuk membebaskan orang, hewan, surat dan barang berharga;
 - 2) untuk mencegah kerusakan akibat kebakaran atau sebab lainnya; atau
 - 3) untuk menghilangkan bahaya atau hambatan terhadap navigasi udara, transportasi lainnya atau masyarakat.
- e. Jika pesawat udara beserta bagian-bagiannya atau barang-barang lainnya yang tertinggal sebagai akibat dari kecelakaan atau kejadian serius akan dipindahkan, maka harus dibuat sketsa, catatan deskriptif dan foto dari puing-puing, dan tanda-tanda tabrakan yang signifikan apabila memungkinkan dalam posisi dan kondisi asli.

830.5 Pelepasan Penguasaan

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

SUBPART 830.B. LAPORAN PERISTIWA

830.6 Laporan Peristiwa Wajib (*Mandatory Occurrence Report*)

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

830.7 Laporan Peristiwa Sukarela (*Voluntary Occurrence Report*)

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

830.8 Format Laporan Peristiwa

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

830.9 Penentuan Klasifikasi Peristiwa

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

830.10 Notifikasi

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

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

SUB BAGIAN 830.C. KEWAJIBAN INTERNASIONAL

830.11 Perwakilan dan Penasihat

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

830.12 *Expert*

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

830.13 Distribusi Informasi

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

830.14 Alat Perekam Penerbangan Investigasi Negara Lain

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

BAGIAN 830.D. TATA CARA INVESTIGASI

830.15 Tanggung Jawab dan Kewenangan KNKT

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

- g. Investigasi KNKT meliputi:
 - 1) pengumpulan, pencatatan dan analisis segala informasi yang relevan mengenai kecelakaan atau kejadian serius;
 - 2) perlindungan catatan investigasi kecelakaan dan kejadian serius;
 - 3) penerbitan rekomendasi keselamatan, apabila diperlukan;
 - 4) penentuan penyebab dan/atau faktor pendukung, apabila memungkinkan; dan
 - 5) penyelesaian laporan akhir.
- h. Apabila memungkinkan, meninjau tempat kejadian kecelakaan, memeriksa puing-puing dan mendapat pernyataan dari saksi.
- i. Cakupan investigasi dan tata cara yang harus diikuti dalam melakukan investigasi ditentukan oleh KNKT, tergantung pada pembelajaran yang dapat diambil dari investigasi untuk meningkatkan keselamatan.
- j. Dalam melakukan investigasi, KNKT wajib diberikan akses tak terbatas ke semua barang bukti tanpa penundaan oleh operator dan/atau lembaga terkait.
- k. Dalam setiap tahap proses investigasi, apabila diketahui ada tindakan yang melanggar hukum, KNKT harus segera memberitahu Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS).

830.16 Investigator-in-Charge (IIC)

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

830.17 Wewenang Investigator

Investigator dalam melakukan investigasi, berwenang untuk:

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

830.18 Otopsi dan Pemeriksaan Kesehatan

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

830.19 Para Pihak Dalam Investigasi

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

830.20 Konsultasi

- a. KNKT sesegera mungkin harus mengirimkan salinan rancangan Laporan Akhir, guna mendapatkan tanggapan signifikan dan substantial dari:
 - 1) Negara yang memulai investigasi;
 - 2) Negara Pendaftaran;
 - 3) Negara Operator;
 - 4) Negara Perancang;
 - 5) Negara Pembuat;
 - 6) Negara yang terlibat dalam investigasi; dan
 - 7) Operator dan lembaga yang terlibat.
- b. Jika KNKT menerima tanggapan dalam waktu enam puluh hari kalender sejak tanggal pengiriman, maka diharuskan mengubah rancangan Laporan Akhir dengan memasukkan substansi tanggapan yang diterima atau, jika diinginkan oleh Negara, operator atau lembaga pemberi tanggapan, maka tanggapan tersebut dapat dilampirkan ke Laporan Akhir.
- c. Jika KNKT tidak menerima tanggapan dalam waktu enam puluh hari kalender setelah tanggal pengiriman pertama, maka KNKT tetap dapat mengeluarkan Laporan Akhir, kecuali apabila terdapat perpanjangan periode waktu yang disetujui oleh pihak-pihak yang terkait.

830.21 Laporan Akhir

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

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

830.22 Rekomendasi Keselamatan

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

830.23 Membuka Kembali Investigasi

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

830.24 Database dan Tindakan Pencegahan

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

APENDIKS A: MANDATORY OCCURRENCE REPORT

Mandatory Occurrence Form 830.01



MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

1. Type of Occurrence Jenis Peristiwa	<input type="checkbox"/> Serious Incident Insiden 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 Information Informasi 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 - : (ATPL / CPL / PPL / Other) Command		
	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"/> Cargo Muatan Barang
	<input type="checkbox"/> Other / Lain-lain	<input type="checkbox"/> Non-Scheduled Tidak Berjadwal	<input type="checkbox"/> Other / Lain-lain
8. Presence and description of dangerous goods on board Keberadaan barang berbahaya di dalam pesawat udara	<input type="checkbox"/> None Tidak ada <input type="checkbox"/> Yes (please describe) Ada (sebutkan) <input type="checkbox"/> Unknown Tidak diketahui		

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

Reported by Dilaporkan oleh	Place Tempat	Date Tanggal
	Name Nama	
	Position Jabatan	
	Sign	
	Tanda Tangan	

Please report to:
Laporkan kepada:

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

APENDIKS B: DAFTAR CONTOH KEJADIAN SERIUS

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

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

APENDIKS C: PANDUAN UNTUK MENENTUKAN KERUSAKAN PESAWAT UDARA

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

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

Catatan:

- Yang dimaksud dengan kerusakan pesawat udara yaitu berakibat berkurangnya kekuatan struktur, kemampuan karakteristik penerbangan, dimana pesawat udara dapat didaratkan dengan selamat, tetapi tidak dapat diterbangkan kembali tanpa perbaikan.
- Jika pesawat udara dapat diberangkatkan dengan selamat setelah perbaikan ringan dan selanjutnya diperlukan perbaikan lebih yang bersifat permanen maka kejadian tersebut tidak dikategorikan sebagai kecelakaan. Apabila pesawat udara dapat diberangkatkan sesuai dengan CDL dengan pelepasan, lepas atau tidak diaktifkannya komponen yang terdampak, perbaikan tersebut tidak dikategorikan sebagai suatu perbaikan besar (*major*) dan dengan demikian kejadian tidak dikategorikan sebagai kecelakaan.

Biaya perbaikan atau perkiraan kerugian, seperti yang ditaksir oleh perusahaan asuransi, dapat menunjukkan tingkat kerusakan, tetapi tidak boleh digunakan sebagai satu-satunya petunjuk, karena tingkat kerusakan cukup untuk menentukan kejadian sebagai kecelakaan. Seperti halnya sebuah pesawat udara dianggap *hull loss* karena tidak ekonomis untuk diperbaiki, tanpa adanya kerusakan cukup untuk bisa dikategorikan sebagai kecelakaan.

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM,



SRI LESTARI RAHAYU
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19620620 198903 2 001

REGULATION OF THE MINISTER OF TRANSPORTATION OF
THE REPUBLIC OF INDONESIA
NUMBER PM 74 OF 2017
ON
CIVIL AVIATION SAFETY REGULATION PART 830
ON AIRCRAFT ACCIDENT AND SERIOUS INCIDENT
INVESTIGATION PROCEDURES

BY THE BLESSINGS OF THE ALMIGHTY GOD

MINISTER OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA,

- Considering : a. that Regulation of the Ministry of Transportation Number PM 14 of 2015 on Civil Aviation Safety Regulation Part 830 on Notification and Reporting of Aircraft Accidents, Incidents or Arrival Delays and Accident or Serious Incident Investigation Procedures has no longer complied with the provisions as regulated in the ICAO Annex 13 of 11th edition in July 2016;
- b. that based on the consideration as referred to in point a, it is necessary to issue Regulation of the Minister of Transportation on Civil Aviation Safety Regulation Part 830 on Aircraft Accident and Serious Incident Investigation Procedures.
- Observing : 1. Law Number 1 of 2009 on Aviation (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2009 Number 1, Supplement to the State Gazette of The Republic of Indonesia Number 4956);
2. Government Regulation Number 3 of 2001 on Aviation Safety and Security (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2001 Number 9, Supplement to the State Gazette of the Republic of Indonesia Number 4075);

3. Government Regulation Number 70 of 2001 on Airports (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2001 Number 128, Supplement to the State Gazette of the Republic of Indonesia Number 4146);
4. Government Regulation Number 40 of 2012 on Airport Development and Environmental Conservation (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2012 Number 71, Supplement to the State Gazette of the Republic of Indonesia Number 5295);
5. Government Regulation Number 60 of 2013 on Transportation Accident Investigation (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2013 Number 156, Supplement to the State Gazette of the Republic of Indonesia Number 5448);
6. Presidential Regulation Number 2 of 2012 on National Transportation Safety Committee (*Komite Nasional Keselamatan Transportasi*) (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2012 Number 9);
7. Presidential Regulation Number 7 of 2015 on the Organization of State Ministries (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2015 Number 8);
8. Presidential Regulation Number 40 of 2015 on Ministry of Transportation (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2015 Number 75);
9. Decree of the Minister of Transportation Number T11/2/4-U on 30 September 1960 on Civil Aviation Safety Regulations (CASR) as frequently amended, and last by Civil Aviation Safety Regulations PART 69 on Air Traffic Services Personnel Licensing, Rating, Training and Proficiency (State Bulletin of the Republic of Indonesia of 2014 Number 38);
10. Regulation of the Minister of Transportation Number PM 127 of 2015 on National Civil Aviation Security Program (State Bulletin of the Republic of Indonesia of 2015 Number 1288) as amended by Regulation of the Minister of Transportation Number PM 90 of 2016 on Amendment to Regulation of the Minister of Transportation Number PM 127 of 2015 on National Civil Aviation Security Program (State Bulletin of the Republic of Indonesia of 2016 Number 1069);

11. Regulation of the Minister of Transportation Number PM 189 of 2015 on Organization and Management of the Ministry of Transportation (State Bulletin of the Republic of Indonesia of 2015 Number 1844), as frequently amended, and last by Regulation of the Minister of Transportation Number 44 of 2017 on the Second Amendment to Organization and Management of the Ministry of Transportation (State Bulletin of the Republic of Indonesia of 2017 Number 816);
12. Regulation of the Minister of Transportation Number PM 48 of 2012 on Organization and Management of the KNKT Secretariat (State Bulletin of the Republic of Indonesia of 2012 Number 956).

HAS DECIDED:

To issue : REGULATION OF THE MINISTER OF TRANSPORTATION ON CIVIL AVIATION SAFETY REGULATION PART 830 ON AIRCRAFT ACCIDENT AND SERIOUS INCIDENT INVESTIGATION PROCEDURES.

Article 1

- (1) Enforcing Civil Aviation Safety Regulation Part 830 on Aircraft Accident and Serious Incident Investigation Procedures.
- (2) Civil Aviation Safety Regulation Part 830 on Aircraft Accident and Serious Incident Investigation Procedures, are contained in the Annex as an integral part of this Ministerial Regulation.

Article 2

Further provisions concerning Civil Aviation Safety Regulation Part 830) on Aircraft Accident and Serious Incident Investigation Procedures, as referred to in Article 1 in accordance with their authorities are regulated by Regulation of the Director General of Civil Aviation and Regulation of the Chairman of the National Transportation Safety Committee (*Komite Nasional Keselamatan Transportasi*).

Article 3

Stakeholders who do not report on the occurrence of aircraft accidents and serious incidents are subject to sanctions in

accordance with the provisions of the laws and regulations.

Article 4

The Director General of Civil Aviation and the Chairman of the the National Transportation Safety Committee (*Komite Nasional Keselamatan Transportasi*) coordinate and supervise in accordance with the field of duty and authority over the implementation of this Ministerial Regulation.

Article 5

The Director General of Civil Aviation and the Chairman of the the National Transportation Safety Committee (*Komite Nasional Keselamatan Transportasi*) in conducting coordination and supervision prioritize dissemination to stakeholders in order to prevent accidents.

Article 6

At the time this Regulation of the Minister of Transportation comes into force, Regulation of the Minister of Transportation Number PM 14 of 2015 on Civil Aviation Safety Regulation 830 on Notification and Reporting of Aircraft Accidents, Serious Incidents, and Aircraft Accident and Serious Incident Investigation Procedures (State Bulletin of the Republic of Indonesia of 2015 Number 112) is repealed and declared ineffective.

Article 7

This Ministerial Regulation comes into force on the date of its promulgation.

In order that every person may know hereof, it is ordered to promulgate this Ministerial Regulation by its placement in State Bulletin of the Republic of Indonesia.

Issued in Jakarta
on 21 August 2017

MINISTER OF TRANSPORTATION OF
THE REPUBLIC OF INDONESIA,

signed

BUDI KARYA SUMADI

Promulgated in Jakarta
on 22 August 2017

DIRECTOR GENERAL OF LEGISLATION OF
MINISTRY OF LAW AND HUMAN RIGHTS OF
THE REPUBLIC OF INDONESIA,

signed

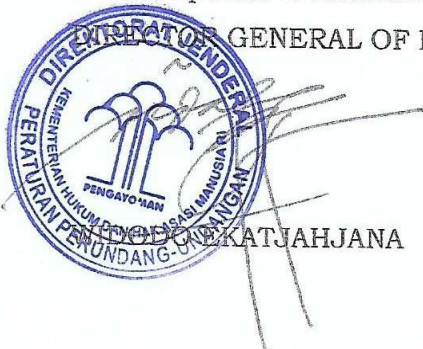
WIDODO EKATJAHJANA

STATE BULLETIN OF THE REPUBLIC OF INDONESIA OF 2017 NUMBER 1155

Jakarta, 8 September 2017

Has been translated as an Official Translation
on behalf of Minister of Law and Human Rights
of the Republic of Indonesia

DIRECTOR GENERAL OF LEGISLATION,



ANNEX OF
REGULATION OF THE MINISTER OF
TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF
INDONESIA
NUMBER PM 74 OF 2017
ON
CIVIL AVIATION SAFETY REGULATION PART
830 ON AIRCRAFT ACCIDENT AND SERIOUS
INCIDENT INVESTIGATION PROCEDURES

CIVIL AVIATION SAFETY REGULATION
(CASR)

PART 830

AIRCRAFT ACCIDENT AND SERIOUS INCIDENT INVESTIGATION PROCEDURES

THE REPUBLIC OF INDONESIA
THE MINISTRY OF TRANSPORTATION

TABLE OF CONTENTS

TABLE OF CONTENTS	i
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
830.5 Release of Custody.....	5
SUBPART 830.B. OCCURRENCE REPORT	6
830.6 Mandatory Occurrence Report.....	6
830.7 Voluntary Occurrence Report.....	6
830.8 Occurrence Report Format.....	6
830.9 Determination of Occurrence Classification	6
830.10 Notification.....	7
SUBPART 830.C. INTERNATIONAL OBLIGATIONS	8
830.11 Accredited Representative and Adviser.....	8
830.12 Expert.....	8
830.13 Information Distribution.....	8
830.14 Flight Recorder of Other State Investigation	9
SUBPART 830.D. INVESTIGATION PROCEDURES	10
830.15 Responsibility and Authority of KNKT.....	10
830.16 Investigator-in-Charge (IIC).....	11
830.17 Authority of Investigator.....	11
830.18 Autopsies and Medical Examination.....	11
830.19 Parties to the Investigation.....	11
830.20 Consultation.....	12
830.21 Final Report.....	12
830.22 Safety Recommendation.....	12
830.23 Reopening of Investigation.....	13
830.24 Database and Preventive Actions.....	13
APPENDIX A: Mandatory Occurrence Report	
APPENDIX B: List of Examples of Serious Incident	
APPENDIX C: Guidance for the Determination of Aircraft Damage	

SUBPART 830.A. GENERAL

830.1 Applicability

- a. The specifications in this Part apply to activities following accidents and serious incident involving civil aircraft within the territory of Republic of Indonesia and Indonesian interest as specifically described in relevant article.
- b. The specifications in this Part concerning the Indonesian aircraft apply when the aircraft is leased, chartered or interchanged with other State of the Operator and when that State discharges responsibility to investigate accident and serious incident, in part or in whole, therefore, the functions and obligations of Indonesia as the State of Registry applied.
- c. The procedure stated in this Part refers to Annex 13 “Aircraft Accident and Incident Investigation” of the Chicago Convention on International Civil Aviation and its amendments.

830.2 Definitions

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

1. **Accident.** An occurrence associated with the operation of an aircraft in 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:
 - a. person is fatally or seriously injured as a result of:
 - 1) being in the aircraft, or
 - 2) direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or
 - 3) 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

- b. the aircraft sustains damage or structural failure which:
 - 1) adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and
 - 2) 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);
- c. or the aircraft is missing or is completely inaccessible.

Guidance for the determination of aircraft damage can be found in Appendix C of this Part.

- 2. **Accident Investigation Authority.** The authority designated by a State as responsible for aircraft accident and incident investigations within the context of ICAO Annex 13.
- 3. **Accredited Representative.** A person designated by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of participating in an investigation conducted by another State. Where the State has established an accident investigation authority, the designated accredited representative would normally be from that authority.
- 4. **Adviser.** A person appointed by the investigation authority, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of assisting its accredited representative in an investigation.
- 5. **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.
- 6. **Airplane/Aeroplane.** A power-driven heavier-than-air aircraft, deriving its lift in flight chiefly from aerodynamic reaction on surfaces which remain fix under given conditions of flight.

7. **Civil Aircraft.** Any aircraft used for commercial and non-commercial air transportation purposes.
8. **Commercial Air Transport.** An aircraft operation involving the transport of passengers, cargo or mail for remuneration or hire.
9. **Non-commercial Air Transport.** An aircraft operation, not for remuneration or hire, to serve private purposes to support the main objective of the organization, other than air transportation.
10. **Indonesian Aircraft.** Any aircraft that has registered in Indonesia and marked Indonesian nationality.
11. **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.
12. **Contributing Factors.** Actions, omissions, events, conditions, or a combination thereof, which, if eliminated, avoided or absent, would have reduced the probability of the accident or incident occurring, or mitigated the severity of the consequences of the accident or incident. The identification of contributing factors does not imply the assignment of fault or the determination of administrative, civil or criminal liability.
13. **Director General.** Director General of Civil Aviation.
14. **Flight Recorder.** Any type of recorder installed in the aircraft for the purpose of complementing accident/incident investigation.
15. **Incident.** An occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation.
16. **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.

17. **Investigator.** A person on the basis of his or her qualification and competency to conduct transportation safety investigation.
18. **Investigator-in-Charge (IIC).** A person charged, on the basis of his or her qualifications, with the responsibility for the accident investigation authority, conduct and control of an investigation.
19. **National Transportation Safety Committee (*Komite Nasional Keselamatan Transportasi, KNKT*).** Indonesian accident investigation authority that is independent from State aviation authorities and other entities that could interfere with the conduct or objectivity of an investigation.
20. **Operator.** The person, organization or enterprise engaged in or offering to engage in an aircraft operation.
21. **Preliminary Report.** The communication used for the prompt dissemination of data obtained during the early stages of the investigation.
22. **Regional Accident and Incident Investigation Organization (RAIO).** The investigation authority of several States responsible to conduct investigation in accordance to the ICAO Annex 13 for accident and serious incident that is occurred in the member State.
23. **Safety Recommendation.** A proposal of an accident investigation authority based on information derived on investigation, made with the intention of preventing accidents or incidents and which in no case has the purpose of creating a presumption of blame or liability for an accident or incident. In addition to safety recommendations arising from accident and incident investigations, safety recommendations may result from diverse sources including safety studies.
24. **Serious Incident.** 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. Examples of serious incidents can be found in Appendix B in this Part.

25. **Serious Injury.** An injury which is sustained by a person in an accident and which:
- a. requires hospitalization for more than 48 hours, commencing within seven days from the date the injury was received; or
 - b. results in a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes or nose); or
 - c. involves lacerations which cause severe haemorrhage, nerve, muscle or tendon damage; or
 - d. involves injury to any internal organ; or
 - e. involves second or third degree burns, or any burns affecting more than 5 per cent of the body surface; or
 - f. involves verified exposure to infectious substances or injurious radiation.
26. **State of Design.** The State having jurisdiction over the organization responsible for the type design.
27. **State of Manufacture.** The State having jurisdiction over the organization responsible for the final assembly of the aircraft.
28. **State of Occurrence.** The State in the territory of which an accident or serious incident occurs.
29. **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.
30. **State of Registry.** The State on whose register the aircraft is entered.
31. **Unmanned Aircraft.** An aircraft operated without the possibility of direct human intervention from within or on the aircraft.

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 or liability.

830.4 Protection of Evidence, Custody and Removal of Aircraft

- a. KNKT shall take all reasonable measures to protect the evidence and to maintain safe custody of the aircraft and its contents for such a period as may be necessary for the purposes of an investigation or by request of the State of Registry, State of the Operator, State of Design and State of Manufacture as far as this is reasonably practicable and compatible with KNKT consideration, provided that it does not result in undue delay in returning the aircraft to service where this is practicable.
- b. Airport Authority, Aircraft Operator, Airport Operator where the accident or serious incident of civil aircraft occurs or Security Apparatus if accident or serious incident occurs outside the airport area, shall:
 - 1) protect aircraft personnel and passengers;
 - 2) protect the evidence to prevent actions that can change the position or damage of the aircraft, its contents, and any other evidence.
- c. Protection of evidence shall include the preservation, by photographic or other means of any evidence which might be removed, effaced, lost or destroyed. Safe custody shall include protection against further damage, access by unauthorized persons, pilfering and deterioration.
- d. Prior to the time of KNKT 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 extricate persons, animals, mail and valuables;
 - 2) to prevent destruction by fire or other causes; or
 - 3) to eliminate any danger or obstruction to air navigation, other transport or the public.

If necessary to move the aircraft, its parts or other items left as a result of an accident or serious incident of civil aircraft, sketches, descriptive notes and photograph shall be made, if possible of the original position and condition of the wreckage, and any significant impact marks.

830.5 Release of Custody

KNKT shall release custody of the aircraft, its contents or any parts thereof as mentioned in Subpart 830.4 a, as soon as they are no longer required in the investigation, to any person or persons duly designated by aircraft operator, the State of Registry or the State of the Operator, as applicable. For this purpose, KNKT shall facilitate access to the aircraft, its contents or any parts thereof, provided that, if the aircraft, its contents, or any parts thereof lie in an area within Indonesia which KNKT finds it impracticable to grant such access, it shall itself effect removal to a point where access can be given.

SUBPART 830.B. OCCURRENCE REPORT

830.6 Mandatory Occurrence Report

- a. Indonesian operators or foreign operators shall immediately, with the minimum delay and by the most suitable and quickest means available, shall report to the *Komite Nasional Keselamatan Transportasi* (KNKT) when an aircraft accident or serious incident occurs within Indonesia territory.
- b. The operators involved in the accident or serious incident shall submit written occurrence report to KNKT within 24 hours after the accident or serious incident occurred, contains information collected in accordance with appendix A in this Part.

830.7 Voluntary Occurrence Report

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

830.8 Occurrence Report Format

- a. The immediate Mandatory and Voluntary Occurrence Report shall contain available 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 as requires on Subpart 830.6 shall not be delayed due to the lack of complete information.
- c. The form of written Mandatory Occurrence Report is available on Appendix A in this Part.

830.9 Determination of Occurrence Classification

- a. All report of occurrence shall be reviewed to determine the final classification by KNKT.

- b. If the result of review indicated that the occurrence classified as incident, KNKT shall forward the report to Director General.

830.10 Notification

- a. The KNKT shall forward a notification of an accident or serious incident occurs within Indonesia territory as soon as practicable, to:
 - 1) the State of Registry;
 - 2) the State of the Operator;
 - 3) the State of Design;
 - 4) the State of Manufacture; and
 - 5) the ICAO, when the aircraft involved is of a maximum mass of over 2,250 kg or is a turbojet-powered aeroplane.
- b. If a serious incident involving Indonesian registered or operated aircraft and the State of Occurrence is not aware, KNKT shall forward a notification of such an incident to the State of Design, the State of Manufacture and the State of Occurrence.
- c. Upon receipt of the notification of accident or serious incident involving Indonesian registered, operated, designed and manufactured aircraft, KNKT shall, as soon as possible:
 - 1) provides the State conducting investigation with any relevant information available to them regarding the aircraft and flight crew involved in the accident or serious incident and details of dangerous goods on board the aircraft.
 - 2) inform the State conducting investigation whether it intends to appoint an accredited representative and if such an accredited representative is appointed, the name and contact details; as well as the expected date of arrival if the accredited representative will travel to the State of Occurrence or State conducting investigation.
- d. In accordance with Subpart 830.10 c, Indonesian aircraft operator, organization responsible for the type design or final assembly as soon as possible, shall provide KNKT with any relevant information available regarding the aircraft and flight crew involved in the accident or serious incident and details of dangerous goods on board the aircraft as practicable.

SUBPART 830.C. INTERNATIONAL OBLIGATION

830.11 Accredited Representative and Adviser

- a. In the case of the Indonesian registered, operated, designed and/or manufactured aircraft has experienced an accident or serious incident occur in the territory of other State, the KNKT may appoint an accredited representative to participate in the investigation conducted by other State.
- b. When a person or organization in Indonesia which on request of State conducting investigation to provide information, facilities or experts, KNKT shall be entitled to appoint an accredited representative to participate in the investigation.
- c. KNKT may appoint one or more advisers, proposed by the operators or may calling upon the best technical experts from any source and appointing such experts as advisers to assist the accredited representative.
- d. The advisers shall:
 - 1) provide the State conducting the investigation with all relevant information available to them through accredited representative; and
 - 2) not divulge information on the progress and the findings of the investigation without the express consent of the State conducting the investigation.

830.12 Expert

- a. KNKT may appoint an expert in an investigation of accident conducted by other State by virtue of fatalities or serious injuries to Indonesian citizen.
- b. Expert as mentioned in Subpart 830.12 a, is Indonesia representative to assist the interest of the victim and/or its next of kin.

830.13 Information Distribution

- a. Upon requested from the State conducting investigation, involving Indonesian registered or operated aircraft, KNKT shall provide pertinent information on any organization whose activities may have directly or indirectly influenced the operation of the aircraft.
- b. Any Indonesian provider of facilities or services of which have been, or would normally have been, used by an aircraft prior to an accident or an incident, and which has information pertinent to the investigation, shall provide such information to the State conducting the investigation through KNKT.

- c. All personnel participate in an investigation conducting by other State shall not circulate, publish or give access to a draft report or any part thereof, or any documents obtained during an investigation of an accident or incident, without the express consent of the State conducting the investigation, unless such reports or documents have already been published or released by that latter State.

830.14 Flight Recorder of Other State Investigation

When an aircraft involved in an accident or a serious incident lands in Indonesia which Indonesia is not the State of Occurrence, the State of Registry or the State of the Operator, KNKT shall, on request from the State conducting the investigation, furnish the latter State with the flight recorder records and, if necessary, the associated flight recorders.

SUBPART 830.D. INVESTIGATION PROCEDURES

830.15 Responsibility and Authority of KNKT

- a. KNKT is the agency charged with fulfilling the obligations of the Republic of Indonesia to the Annex 13 to the Chicago Convention on International Civil Aviation.
- b. KNKT is responsible to institute an investigation into the circumstances of the aircraft accident and serious incident occurs within Indonesia territory. KNKT may delegate the whole or any part of the conducting of such investigation to another State or a Regional Accident and Incident Investigation Organization (RAIO) by mutual arrangement and consent. In any event the KNKT shall use every means to facilitate the investigation.
- c. KNKT may conduct investigation delegated by other State in whole or any part of it.
- d. In the case of investigation of an unmanned aircraft system, only aircraft with a design and/or operational approval are to be considered.
- e. When the location of the accident or the serious incident of Indonesian registered aircraft cannot definitely be established as being in the territory of any State, KNKT 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.
- f. When the accident or the serious incident of Indonesian registered aircraft has occurred in a territory of a non-Contracting State which does not intent to conduct an investigation in accordance with ICAO Annex 13, KNKT should endeavour to institute and conduct an investigation in cooperation with the State of Occurrence but, failing such cooperation, should itself conduct an investigation with such information as is available.
- g. KNKT investigation shall normally include:
 - 1) the gathering, recording and analysis of all relevant information on that accident or serious incident;
 - 2) the protection of certain accident and serious incident investigation records;
 - 3) if appropriate, the issuance of safety recommendations;
 - 4) if possible, the determination of the causes and/or contributing factors; and
 - 5) the completion of the Final Report.
- h. Where feasible, the scene of the accident shall be visited, the wreckage examined and statements taken from witnesses.

- i. The extent of the investigation and the procedure to be followed in carrying out such an investigation shall be determined by KNKT, depending on the lessons it expects to draw from the investigation for the improvement of safety.
- j. While conducting investigation, KNKT shall be provided unrestricted access to all evidential material without delay by operator and/or related organization.
- k. In any stage of the investigation process, when an unlawful interference become known or suspected, KNKT shall immediately initiate action to ensure that the Civil Servant Investigators are so informed.

830.16 Investigator-in-Charge (IIC)

- a. The KNKT shall designate an Investigator-in-charge (IIC) of the investigation.
- b. The IIC have unhampered access to the wreckage and all relevant material, including flight recorders and Air Traffic Services (ATS) records, and have unrestricted control over it to ensure that a detailed examination can be made without delay by authorized personnel participating in the investigation.
- c. The IIC or his/her delegation responsible for the safety of personnel authorized to have access to accident or serious incident site and/or wreckage.

830.17 Authority of Investigator

Investigator is authorized:

- a. to have access to enter any transportation facilities and infrastructure where an accident or serious incident has occurred; or wherever the wreckage from any such accident or serious incident is located in order to conduct investigation activities.
- b. to interview witness, any person involved or any person considered having information of accident or serious incident.
- c. to take custody, occupy, remove, examine or test any wreckage, documents, component, parts or equipment involved or related to the accident or serious incident for such period as maybe necessary for the purpose of an investigation.

830.18 Autopsies and Medical Examination

- a. KNKT while conducting the investigation into a fatal accident shall arrange for expeditious and complete autopsy examination of fatally injured flight crew and, subject to the particular circumstances, of fatally injured passengers and cabin attendants, by a pathologist, preferably experienced in accident investigation.
- b. The KNKT is authorized to obtain copy of the autopsy report of transportation accident victim(s).

- c. When appropriate, KNKT while conducting the investigation should arrange for expeditious medical examination of the crew, passengers and involved aviation personnel, by a physician, preferably experienced in accident investigation

830.19 Parties to the Investigation

- a. No party to the investigation shall be represented in any aspect of the KNKT who also represent claimant or insurer or occupy legal position.
- b. The personnel authorized by the IIC to participate in any particular investigation may have access to accident or serious incident site, wreckage, records, mail, or cargo in the KNKT custody.
- c. Parties involved in KNKT investigation shall not circulate, publish or give access to a draft report or any part thereof, or any documents obtained during an investigation of an accident or incident, without the express consent of KNKT, unless such reports or documents have already been published or released by KNKT.

830.20 Consultation

- a. KNKT shall send a copy of the draft Final Report to the following States inviting their significant and substantiated comments on the report as soon as possible:
 - 1) the State that instituted the investigation;
 - 2) the State of Registry;
 - 3) the State of the Operator;
 - 4) the State of Design;
 - 5) the State of Manufacture;
 - 6) any State that participated in the investigation; and
 - 7) operator or organization involved.
- b. If KNKT receives comments within sixty days of the date of the transmittal letter, it shall either amend the draft Final Report to include the substance of the comments received or, if desired by the State, operator or organization that provided comments, append the comments to the Final Report.
- c. If KNKT receives no comments within sixty days of the date of the first transmittal letter, it shall issue the Final Report, unless an extension of that period has been agreed by the parties concerned.

830.21 Final Report

- a. KNKT shall send a copy of the Final Report to the following States:
 - 1) the State that instituted the investigation;
 - 2) the State of Registry;
 - 3) the State of the Operator;
 - 4) the State of Design;
 - 5) the State of Manufacture;
 - 6) any State that participated in the investigation;
 - 7) any State having suffered fatalities or serious injuries to its citizen;
 - 8) any State that provided relevant information, significant facilities or experts;
 - 9) ICAO, if involving an aircraft of maximum mass of over 5,700 kg; and
 - 10) operator or organization involved.
- b. In the interest of accident prevention, KNKT shall make the Final Report publicly available as soon as possible and, if possible, within twelve months and make publicly available by posting on the internet.

830.22 Safety Recommendation

- a. At any stage of the investigation of an accident or serious incident, KNKT shall recommend in a dated transmittal correspondence to the appropriate authorities, including those in other States, when ICAO documents are involved, to ICAO any preventive action that it considers necessary to be taken promptly to enhance aviation safety.
- b. Operator or organization that receives safety recommendations from KNKT or other State shall inform KNKT, within ninety days of the date of the transmittal correspondence, of the preventive action taken or under consideration, or the reasons why no action will be taken.
- c. In addition to safety recommendations arising from accident and serious incident investigations, safety recommendations may result from diverse sources, including safety studies.

830.23 Reopening of Investigation

If, after the investigation has been closed, new and significant evidence becomes available, KNKT shall reopen it. However, when KNKT did not institute the investigation, KNKT shall first obtain the consent of the State which instituted the investigation.

830.24 Database and Preventive Actions

- a. Director General shall establish and maintain an accident and incident database to facilitate the effective analysis of information on actual or potential safety deficiencies and to determine any preventive actions required.
- b. KNKT shall provide information of accident and serious incident to the Director General to be included in the database which mentioned in Subpart 830.24 a.

MINISTER OF TRANSPORTATION OF
THE REPUBLIC OF INDONESIA,

signed

BUDI KARYA SUMADI

APPENDIX A: MANDATORY OCCURRENCE REPORT



Mandatory Occurrence Form 830.01

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

1. Type of Occurrence Jenis Peristiwa	<input type="checkbox"/> Serious Incident Insiden Serious			<input type="checkbox"/> Accident Kecelakaan		
2. Aircraft Identification Identitas Pesawat	Manufacturer Pabrikan :					
	Model/Type Model/Tipe :					
	Registration Registrasi :					
	Serial Number Nomer Seri :					
3. Aircraft Information Informasi 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"/> Cargo Muatan Barang	
	<input type="checkbox"/> Other / Lain-lain		<input type="checkbox"/> Non-Scheduled Tidak Berjadwal		<input type="checkbox"/> Other / Lain-lain	

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

Reported by
Dilaporkan oleh

Place
Tempat

Name
Nama

Position
Jabatan

Sign
Tanda Tangan

Date
Tanggal

:

:

:

:

:

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

APPENDIX B: LIST OF EXAMPLES OF SERIOUS INCIDENT

1. Near collisions requiring an avoidance manoeuvre to avoid a collision or an unsafe situation or when an avoidance action would have been appropriate.
2. Collisions not classified as accidents.
3. Controlled flight into terrain only marginally avoided.
4. Aborted take-offs on a closed or engaged runway, on a taxiway (excluding authorized operation by helicopter) or unassigned runway.
5. Take-offs from a closed or engaged runway, from a taxiway (excluding authorized operation by helicopter) or unassigned runway.
6. Landings or attempted landings on a closed or engaged runway, on a taxiway (excluding authorized operation by helicopter) or unassigned runway.
7. Gross failures to achieve predicted performance during take-off or initial climb.
8. Fires and/or smoke in the cockpit, in the passenger compartment, in cargo compartments or engine fires, even though such fires were extinguished by the use of extinguishing agents.
9. Events requiring the emergency use of oxygen by the flight crew.
10. Aircraft structural failures or engine disintegrations, including uncontained turbine engine failures, not classified as an accident.
11. Multiple malfunctions of one or more aircraft systems seriously affecting the operation of the aircraft.
12. Flight crew incapacitation in flight.
13. Fuel quantity level or distribution situations requiring the declaration of an emergency by the pilot, such as insufficient fuel, fuel exhaustion, fuel starvation, or inability to use all usable fuel on board.
14. Runway incursions classified with severity A. The ICAO Document 9870: Manual on the Prevention of Runway Incursions contains information on the severity classifications.
15. Take-off or landing incidents. Incidents such as under-shooting, overrunning or running off the side of runways.
16. System failures, weather phenomena, operations outside the approved flight envelope or other occurrences which caused or could have caused difficulties controlling the aircraft.
17. Failures of more than one system in a redundancy system mandatory for flight guidance and navigation.
18. The unintentional or, as an emergency measure, the intentional release of a slung load or any other load carried external to the aircraft.

APPENDIX C: GUIDANCE FOR THE DETERMINATION 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 accidents.
4. A collapsed or missing radome is not considered an accident unless there is related substantial damage in other structures or systems.
5. Occurrences of missing flaps, slats and other lift augmenting devices, winglets, etc., that are permitted for dispatch under the configuration deviation list (CDL) are not considered accidents.
6. Retraction of a landing gear leg or wheels-up landing, resulting in skin abrasion only, when the aircraft can be safely dispatched after minor repairs or patching, and subsequently undergoes more extensive work to effect a permanent repair, 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 accidents unless someone receives serious injuries or the aircraft has 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.

MINISTER OF TRANSPORTATION OF
THE REPUBLIC OF INDONESIA,

signed

BUDI KARYA SUMADI