



PERATURAN KETUA KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
NOMOR PR-KNKT 1 TAHUN 2026
TENTANG
INVESTIGASI KECELAKAAN DAN KEJADIAN PESAWAT UDARA
DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

KETUA KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI,

- Menimbang : a. bahwa untuk menyesuaikan dengan Lampiran 13 *International Civil Aviation Organization* beserta dengan amandemennya, perlu mengganti beberapa ketentuan terkait dengan tata cara pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi karena sudah tidak sesuai dengan perkembangan hukum internasional dan kebutuhan masyarakat;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a serta untuk melaksanakan ketentuan Pasal 38 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi, perlu menetapkan Peraturan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi tentang Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Pesawat Udara;

- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 61 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 225, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6994);
2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 156, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5448);
4. Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 154);
5. Peraturan Presiden Nomor 140 Tahun 2024 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 250) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 90 Tahun 2025 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 140 Tahun 2024 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 141);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN KETUA KOMITE NASIONAL KESELAMATAN
TRANSPORTASI TENTANG INVESTIGASI KECELAKAAN DAN
KEJADIAN PESAWAT UDARA

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Ketua Komite Nasional Keselamatan
Transportasi ini, yang dimaksud dengan:

1. Investigasi adalah suatu proses yang dilakukan untuk tujuan pencegahan Kecelakaan, yang mencakup pengumpulan dan analisis informasi, penarikan kesimpulan, termasuk penentuan Penyebab dan/atau Faktor yang Berkontribusi, dan bila diperlukan, pembuatan Rekomendasi Keselamatan.
2. Penyebab adalah tindakan, kelalaian, peristiwa, kondisi, atau kombinasi dari hal-hal tersebut yang mengakibatkan terjadinya Kecelakaan atau Kejadian, yang mana identifikasi Penyebab tidak menyiratkan penetapan kesalahan atau penentuan tanggung jawab administratif, perdata, atau pidana.
3. Faktor yang Berkontribusi adalah tindakan, kelalaian, peristiwa, kondisi, faktor, atau kombinasi dari hal-hal tersebut, yang apabila dihilangkan, dihindari, atau tidak ada, akan mencegah atau mengurangi kemungkinan terjadinya Kecelakaan atau Kejadian, atau akan mengurangi konsekuensi dari dampak Kecelakaan atau Kejadian, dimana identifikasi Faktor yang Berkontribusi tidak menyiratkan penetapan kesalahan atau penentuan tanggung jawab administratif, perdata, atau pidana.
4. Peristiwa adalah setiap Kecelakaan atau Kejadian yang terkait dengan pengoperasian pesawat udara.

5. Dokumen adalah setiap korespondensi, memorandum, buku, rencana, peta, gambar, diagram, ilustrasi atau grafis, film, rekaman suara, pita video, berkas dan data elektronik, serta setiap salinannya.
6. Lampiran 13 adalah lampiran pada konvensi penerbangan sipil internasional yang memuat Standar Internasional dan Praktik yang Direkomendasikan terkait Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Pesawat Udara.
7. Investigator adalah seseorang yang didelegasikan oleh Subkom IK Penerbangan untuk melaksanakan Investigasi.
8. Investigator Penanggung Jawab adalah seseorang yang berdasarkan kualifikasinya diberi tanggung jawab atas organisasi, pelaksanaan, dan pengendalian suatu investigasi.
9. Pernyataan adalah seluruh atau sebagian dari pernyataan lisan, tertulis, atau terekam yang berkaitan dengan suatu Kecelakaan atau Kejadian Pesawat Udara yang diberikan oleh pemberi pernyataan kepada Subkom IK Penerbangan.
10. Perekam Penerbangan adalah setiap jenis perekam yang dipasang di Pesawat Udara untuk tujuan melengkapi Investigasi Kecelakaan/Kejadian.
11. 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.
12. Pesawat Udara Negara adalah Pesawat Udara yang digunakan oleh Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Republik Indonesia, kepabeanan, dan instansi pemerintah lainnya untuk menjalankan fungsi dan kewenangan penegakan hukum serta tugas lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

13. Pesawat Udara Sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga.
14. Kecelakaan adalah suatu peristiwa yang terkait dengan pengoperasian Pesawat Udara yang dalam hal Pesawat Udara berawak, terjadi antara waktu seseorang menaiki Pesawat Udara tersebut dengan maksud untuk terbang sampai saat semua orang tersebut telah turun dari Pesawat Udara, atau dalam hal Pesawat Udara tanpa awak, terjadi antara waktu Pesawat Udara tersebut siap bergerak dengan tujuan terbang sampai pada saat Pesawat Udara tersebut berhenti di tempat tujuan akhir penerbangan dan sistem propulsi utama dimatikan, yang mengakibatkan luka yang secara langsung menyebabkan kematian atau Luka Serius akibat berada di Pesawat Udara, terjadi kontak langsung dengan bagian Pesawat Udara, termasuk bagian yang terlepas dari Pesawat Udara, atau paparan langsung dengan semburan ledakan jet, dengan pengecualian, lukanya bersifat alami, ditimbulkan oleh diri sendiri atau ditimbulkan oleh orang lain, atau luka yang dialami penumpang yang berada di luar area yang diperuntukkan bagi penumpang dan awak Pesawat Udara, atau Pesawat Udara mengalami kerusakan atau kegagalan struktur yang berakibat buruk pada kekuatan struktural, kemampuan atau karakteristik terbang Pesawat Udara, dan umumnya memerlukan perbaikan besar atau penggantian komponen terdampak, dengan pengecualian kegagalan atau kerusakan mesin terbatas pada satu mesin (termasuk *cowlings* atau aksesorinya), untuk *propellers*, *wing tips*, *antennas*, *probes*, *vanes*, *tires*, *brakes*, *wheels*, *fairings*, *wheels*, *panels*, *landing gear doors*, *windscreens*, *aircraft skin* (seperti penyok atau lubang kecil), atau untuk kerusakan ringan pada *main rotor blades*, *tail rotor blades*, *landing gear*, dan yang diakibatkan oleh hujan es atau *bird strike* (termasuk lubang pada *radome*) atau

Pesawat Udara hilang atau sama sekali tidak dapat diakses.

15. Luka Serius adalah suatu luka yang diderita seseorang akibat Kecelakaan yang membutuhkan perawatan rumah sakit lebih dari 48 (empat puluh delapan) jam, dalam kurun waktu 7 (tujuh) hari sejak timbulnya luka, menyebabkan patah tulang apapun (kecuali patah tulang ringan seperti jari tangan, jari kaki, atau hidung) atau terjadinya luka luar yang menyebabkan perdarahan hebat, kerusakan urat, otot, atau tendon atau menyebabkan luka pada organ dalam apapun atau terjadi luka bakar Derajat II atau III, atau luka bakar apapun pada area lebih dari 5 (lima) persen permukaan tubuh atau terkena paparan zat menular atau radiasi berbahaya.
16. Kejadian adalah suatu peristiwa selain Kecelakaan, yang berkaitan dengan pengoperasian Pesawat Udara yang mempengaruhi atau dapat mempengaruhi keselamatan operasi.
17. Kejadian Serius adalah suatu Kejadian yang melibatkan keadaan-keadaan yang menunjukkan besarnya kemungkinan terjadinya kecelakaan dan berkaitan dengan pengoperasian suatu Pesawat Udara, yang dalam hal Pesawat Udara berawak, terjadi antara waktu seseorang menaiki Pesawat Udara tersebut dengan maksud untuk terbang sampai saat semua orang tersebut telah turun dari Pesawat Udara, atau dalam hal pesawat udara tanpa awak, terjadi antara waktu Pesawat Udara tersebut siap bergerak dengan tujuan terbang sampai pada saat Pesawat Udara tersebut berhenti di tempat tujuan akhir penerbangan dan sistem propulsi utama dimatikan.
18. Negara adalah suatu negara anggota dari ICAO.
19. Negara Tempat Peristiwa adalah Negara yang wilayahnya menjadi tempat terjadinya Kecelakaan atau Kejadian.

20. Negara Pendaftaran adalah Negara tempat Pesawat Udara didaftarkan.
21. Negara Operator adalah Negara domisili kantor pusat usaha Operator berada atau, jika tidak ada tempat yang dimaksud, maka menggunakan tempat domisili Operator.
22. Negara Pembuat adalah Negara yang memiliki yurisdiksi terhadap organisasi yang bertanggung jawab terhadap perakitan akhir Pesawat Udara, Stasiun Kendali Pilot Jarak Jauh, mesin, atau baling-baling.
23. Negara Perancang adalah Negara yang memiliki yurisdiksi terhadap organisasi yang bertanggung jawab pada suatu rancang bangun tipe.
24. Operator adalah orang, organisasi, atau badan usaha yang berperan atau mendukung operasi Pesawat Udara.
25. Kapten Penerbang adalah pilot yang ditunjuk oleh Operator, atau dalam hal penerbangan umum, pemilik, sebagai pihak yang memegang komando dan bertanggung jawab atas pelaksanaan penerbangan yang selamat.
26. Awak Pesawat Udara adalah seseorang yang ditugaskan oleh Operator untuk bertugas di Pesawat Udara selama periode tugas penerbangan.
27. Massa Maksimum adalah massa lepas landas maksimum yang disertifikasi.
28. Barang Berbahaya adalah artikel atau zat yang dapat menimbulkan risiko terhadap kesehatan, keselamatan, properti, atau lingkungan.
29. Tindakan Melawan Hukum adalah tindakan atau percobaan tindakan yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan sipil, termasuk namun tidak terbatas pada pembajakan Pesawat Udara secara melawan hukum, penghancuran Pesawat Udara yang sedang beroperasi, penyanderaan orang di dalam Pesawat Udara atau di Bandar Udara, penyusupan secara paksa ke dalam Pesawat Udara, di Bandar Udara, atau di fasilitas penerbangan, memasukkan

- senjata atau alat maupun Bahan Berbahaya ke dalam Pesawat Udara atau Bandar Udara untuk tujuan kriminal, penggunaan Pesawat Udara yang sedang beroperasi untuk menyebabkan kematian, Luka Serius, atau kerusakan serius terhadap harta benda maupun lingkungan, penyampaian informasi palsu yang membahayakan keselamatan Pesawat Udara (dalam penerbangan maupun di darat), penumpang, Awak Pesawat Udara, personel darat, atau masyarakat umum di Bandar Udara maupun di fasilitas penerbangan sipil.
30. Wakil Resmi adalah seseorang yang ditunjuk oleh suatu Negara, berdasarkan kualifikasinya, untuk tujuan berpartisipasi dalam suatu investigasi yang dilakukan oleh Negara lain, apabila Negara tersebut telah membentuk Otoritas Investigasi Kecelakaan, maka Wakil Resmi biasanya berasal dari otoritas tersebut.
 31. Penasihat adalah seseorang yang ditunjuk oleh suatu Negara, berdasarkan kualifikasinya, untuk tujuan membantu Wakil Resmi dalam suatu investigasi.
 32. Ahli adalah perwakilan yang ditunjuk oleh suatu Negara yang memiliki kepentingan khusus terhadap suatu Kecelakaan yang diinvestigasinya karena adanya korban meninggal dunia atau Luka Serius pada warganya.
 33. Rancangan Laporan Akhir adalah rancangan laporan Investigasi yang dikirim secara rahasia kepada Pihak Terkait di Indonesia, Negara-negara, dan organisasi yang terlibat dalam Investigasi, dengan mengundang komentar signifikan dan berbasis bukti dari mereka terhadap laporan tersebut.
 34. Laporan Akhir adalah laporan konklusif dari pelaksanaan Investigasi suatu Negara yang diterbitkan oleh Otoritas Investigasi Kecelakaan terhadap Kecelakaan atau Kejadian Pesawat Udara yang memuat informasi faktual yang relevan, analisis, kesimpulan, serta, bila diperlukan, Rekomendasi Keselamatan, dan dibuat dengan tujuan mencegah Kecelakaan atau

Kejadian tanpa bertujuan untuk menimbulkan dugaan kesalahan atau tanggung jawab.

35. Laporan Awal adalah komunikasi yang digunakan untuk penyebarluasan data yang diperoleh selama tahap awal Investigasi.
36. Pihak Terkait adalah setiap lembaga pemerintah, Setiap Orang, atau pihak lain yang memiliki kepentingan langsung terhadap Kecelakaan atau Kejadian Pesawat Udara.
37. Pernyataan Interim Investigasi adalah komunikasi publik yang digunakan oleh Subkom IK Penerbangan pada setiap peringatan Kecelakaan atau Kejadian untuk memberikan informasi kepada pihak-pihak yang memiliki kepentingan langsung dalam Investigasi mengenai kemajuan Investigasi yang sedang berlangsung serta setiap isu keselamatan yang muncul selama Investigasi.
38. Pesawat Udara Kendali Jarak Jauh adalah Pesawat Udara tanpa awak yang dikendalikan dari Stasiun Pilot Jarak Jauh.
39. Stasiun Kendali Pilot Jarak Jauh adalah komponen dari Sistem Pesawat Udara Kendali Jarak Jauh yang berisi peralatan yang digunakan untuk mengoperasikan pesawat udara kendali jarak jauh.
40. Sistem Pesawat Udara Kendali Jarak Jauh adalah suatu Pesawat Udara Kendali Jarak Jauh, beserta Stasiun Pilot Jarak Jauh yang terkait, Tautan C2 yang diperlukan, serta komponen lain sebagaimana ditetapkan dalam desain tipe.
41. Tautan C2 adalah tautan data antara Pesawat Udara Kendali Jarak Jauh dan Stasiun Pilot Jarak Jauh yang digunakan untuk tujuan pengelolaan atau pengendalian penerbangan.
42. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang,

dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

43. Pengelola Bandar Udara adalah seseorang, organisasi, atau badan usaha yang terlibat dalam pengoperasian suatu bandar udara.
44. Rekomendasi Keselamatan adalah suatu usulan dari Otoritas Investigasi Kecelakaan yang didasarkan pada informasi yang diperoleh dari suatu Investigasi atau sumber lain termasuk kajian keselamatan, dibuat dengan tujuan untuk mencegah terjadinya Kecelakaan atau Kejadian tanpa dimaksudkan untuk menimbulkan dugaan kesalahan atau tanggung jawab atas suatu Kecelakaan atau Kejadian.
45. Rekomendasi Keselamatan Perhatian Global adalah Rekomendasi Keselamatan terkait dengan suatu kekurangan sistemik yang memiliki kemungkinan untuk berulang dengan potensi konsekuensi signifikan, dan yang memerlukan tindakan segera guna meningkatkan keselamatan.
46. Program Keselamatan Nasional adalah seperangkat terpadu dari undang-undang, peraturan, kebijakan, tujuan, proses, prosedur, dan kegiatan yang bertujuan untuk meningkatkan pengelolaan keselamatan pada tingkat negara.
47. Organisasi Penerbangan Sipil Internasional atau yang selanjutnya disebut sebagai ICAO adalah badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa yang menetapkan standar, peraturan, dan kebijakan global untuk penerbangan sipil internasional yang aman, selamat, dan berkelanjutan.
48. Otoritas Investigasi Kecelakaan adalah otoritas suatu Negara yang bertanggung jawab melakukan Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Pesawat Udara dalam konteks Lampiran 13 ICAO.

49. Komite Nasional Keselamatan Transportasi yang selanjutnya disingkat KNKT adalah institusi yang independen dalam melaksanakan Investigasi Kecelakaan Transportasi.
50. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang selanjutnya disingkat DJPU adalah DJPU Kementerian Perhubungan.
51. Direktorat Keamanan Penerbangan adalah Direktorat Keamanan Penerbangan DJPU.
52. Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan yang selanjutnya disebut sebagai Subkom IK Penerbangan adalah Sub Komite di KNKT yang bertanggung jawab melakukan Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Pesawat Udara dalam konteks Lampiran 13 ICAO.
53. Anggota KNKT adalah Ketua, Wakil Ketua, dan para Ketua Sub Komite Investigasi, termasuk Kasubkom IK Penerbangan.
54. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan atau yang selanjutnya disebut sebagai Kasubkom IK Penerbangan adalah Anggota KNKT yang bertanggung jawab dalam hal memimpin mengorganisir, mengendalikan, dan mengawasi terhadap pelaksanaan Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Pesawat Udara.
55. Setiap Orang adalah orang perseorangan atau korporasi.

BAB II

PELAKSANAAN INVESTIGASI

Pasal 2

- (1) Subkom IK Penerbangan harus memulai dan melakukan Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil yang terjadi di wilayah Republik Indonesia dan wilayah lain dengan kondisi tertentu sesuai dengan ketentuan Lampiran 13 ICAO.
- (2) Wilayah lain dengan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan kondisi ketika

Pesawat Udara Sipil yang terdaftar di Indonesia mengalami Kecelakaan atau Kejadian Serius di:

- a. wilayah yang tidak berada di bawah kedaulatan suatu Negara; atau
 - b. wilayah kedaulatan negara yang bukan anggota ICAO dan negara tersebut tidak bermaksud melakukan investigasi sesuai dengan Lampiran 13 ICAO.
- (3) Tujuan utama Investigasi yang dilakukan oleh Subkom IK Penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk mencegah terjadinya Kecelakaan dan Kejadian, tanpa bertujuan mencari kesalahan atau menetapkan pertanggungjawaban.
- (4) Pelaksanaan Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus meliputi:
- a. pengumpulan, pencatatan, dan analisis semua informasi relevan mengenai Kecelakaan atau Kejadian;
 - b. perlindungan data investigasi Kecelakaan dan Kejadian;
 - c. penyebaran informasi faktual kepada publik secara tepat waktu sebagaimana mestinya;
 - d. penerbitan Rekomendasi Keselamatan apabila diperlukan;
 - e. penentuan Penyebab dan/atau Faktor yang Berkontribusi apabila memungkinkan; dan
 - f. penyelesaian Laporan Akhir.

Pasal 3

- (1) Subkom IK Penerbangan dapat mendelegasikan seluruh atau sebagian pelaksanaan Investigasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) melalui kesepakatan serta persetujuan bersama, kepada Negara lain atau organisasi Investigasi Kecelakaan dan Kejadian regional.
- (2) Dalam hal pendelegasian Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Subkom IK Penerbangan harus menggunakan segala upaya untuk memfasilitasi

pelaksanaan Investigasi yang dilakukan oleh penerima delegasi.

Pasal 4

- (1) Subkom IK Penerbangan harus menunjuk Investigator Penanggung Jawab dan memulai Investigasi dengan segera.
- (2) Apabila memungkinkan saat pelaksanaan Investigasi, Subkom IK Penerbangan harus melakukan pengumpulan data di lokasi Kecelakaan, memeriksa sisa puing Pesawat Udara, dan mengumpulkan pernyataan dari saksi mata.

Pasal 5

- (1) Subkom IK Penerbangan harus menentukan ruang lingkup Investigasi dan prosedur yang harus diikuti dalam pelaksanaan Investigasi tersebut.
- (2) Penentuan ruang lingkup sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bergantung pada pembelajaran yang diharapkan dapat diperoleh dari Investigasi tersebut untuk peningkatan keselamatan.
- (3) Subkom IK Penerbangan harus membuat petunjuk teknis pelaksanaan Investigasi yang memuat sekurang-kurangnya kebijakan organisasi, perencanaan, pelaksanaan investigasi dan pelaporan.

Pasal 6

- (1) Subkom IK Penerbangan harus memanfaatkan Perekam Penerbangan dan perekam di darat yang tersedia secara efektif untuk keperluan Investigasi.
- (2) Subkom IK Penerbangan harus mengatur pembacaan Perekam Penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tanpa penundaan.

Pasal 7

- (1) Dalam melakukan Investigasi Kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa, Subkom IK Penerbangan

harus mengkoordinasikan pemeriksaan bedah mayat oleh ahli patologi yang berpengalaman dalam Investigasi Kecelakaan terhadap penerbang yang menjadi korban jiwa, serta pada situasi tertentu, penumpang dan awak kabin yang menjadi korban jiwa.

- (2) Pelaksanaan bedah mayat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilakukan dengan segera dan lengkap.

Pasal 8

- (1) Apabila diperlukan, Subkom IK Penerbangan dapat mengkoordinasikan pemeriksaan kesehatan oleh dokter, yang diutamakan memiliki pengalaman dalam investigasi kecelakaan, terhadap penerbang, penumpang dan personil penerbangan yang terlibat.
- (2) Pelaksanaan pemeriksaan kesehatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilakukan dengan segera.

Pasal 9

- (1) Subkom IK Penerbangan harus mengambil segala tindakan yang wajar untuk memastikan bahwa prosedur dan praktik Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Pesawat Udara Sipil tidak bertentangan dengan kewenangan lembaga pemerintah lainnya sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Apabila Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) melibatkan Pesawat Udara Negara, maka Subkom IK Penerbangan harus mengambil segala tindakan yang wajar untuk memastikan kegiatan Investigasinya dikoordinasikan dengan kegiatan investigasi lain yang sedang berlangsung.

Pasal 10

Subkom IK Penerbangan harus mengusulkan perjanjian guna mengatur koordinasi dengan lembaga pemerintah lainnya, sehubungan dengan:

- a. prosedur dan praktik Investigasi;

- b. persyaratan pemberitahuan Kecelakaan dan Kejadian Pesawat Udara; dan
- c. prosedur yang harus diikuti apabila timbul konflik kepentingan selama kegiatan Investigasi Kecelakaan atau Kejadian Pesawat Udara.

BAB III KEWENANGAN INVESTIGATOR

Pasal 11

Dalam hal pelaksanaan Investigasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, Investigator mempunyai kewenangan sebagai berikut:

- a. memanggil dan memeriksa orang perseorangan yang dianggap perlu, dan meminta orang perseorangan tersebut untuk menjawab pertanyaan atau memberikan informasi;
- b. meminta Setiap Orang untuk melakukan perlindungan dan preservasi terhadap:
 - 1. lokasi Kecelakaan atau Kejadian Pesawat Udara;
 - 2. Pesawat Udara beserta setiap bagiannya; dan
 - 3. semua catatan serta Dokumen yang terkait dengan peristiwa yang diinvestigasi;
- c. mendapatkan akses penuh menuju lokasi yang diyakini Investigator dengan alasan yang bisa dipertanggungjawabkan terdapat sesuatu yang relevan dengan pelaksanaan Investigasi Kecelakaan atau Kejadian, serta mengambil alih kepemilikan sementara segala sesuatu yang dibutuhkan untuk kepentingan Investigasi;
- d. melarang atau membatasi akses ke area sekitar lokasi sesuatu yang dibutuhkan atau diduga akan dibutuhkan dalam Investigasi Kecelakaan atau Kejadian, selama jangka waktu yang diperlukan untuk tujuan perlindungan dan preservasi barang bukti dengan mempertimbangkan gangguan terhadap pelayanan transportasi;

- e. meminta dilakukan pengujian, termasuk pengujian merusak (*destructive test*), terhadap segala sesuatu di dalam penguasaan sementara Subkom IK Penerbangan untuk kepentingan Investigasi;
- f. meminta salinan setiap Dokumen yang dianggap oleh Investigator relevan dengan Kecelakaan atau Kejadian;
- g. menyimpan setiap salinan Dokumen sebagai mana dimaksud pada huruf f sampai dengan Investigasi dinyatakan selesai atau telah ditentukan bahwa Investigasi tidak akan dilaksanakan;
- h. meminta Pernyataan dari orang perseorangan yang dibutuhkan Investigator, serta membuat dan menandatangani surat pernyataan terhadap kebenaran Pernyataan yang telah diberikan;
- i. meminta orang perseorangan yang secara langsung maupun tidak langsung terlibat dalam pengoperasian Pesawat Udara untuk menjalani pemeriksaan medis, apabila Investigator meyakini dengan alasan yang wajar bahwa kondisi medis tersebut relevan atau mungkin relevan dengan Investigasi;
- j. meminta seorang dokter atau tenaga medis lainnya memberikan informasi medis seorang pasien yang dibutuhkan untuk investigasi, apabila Investigator meyakini, berdasarkan alasan yang wajar, bahwa informasi tersebut relevan dengan investigasi;
- k. meminta dilakukannya bedah mayat atau pemeriksaan medis terhadap jenazah orang perseorangan yang telah meninggal dunia, apabila Investigator meyakini, berdasarkan alasan yang wajar, bahwa informasi yang diperoleh dari bedah mayat atau pemeriksaan tersebut relevan atau mungkin relevan dengan pelaksanaan investigasi;
- l. meminta pihak yang memiliki penguasaan terhadap jenazah atau potongan tubuh manusia untuk mengizinkan pelaksanaan bedah mayat atau pemeriksaan medis terhadap jenazah atau sisa tubuh manusia tersebut;

- m. meminta bantuan Setiap Orang untuk memastikan perlindungan lokasi Kecelakaan atau Kejadian yang diinvestigasi, termasuk sarana dan isinya, sampai dengan KNKT dapat secara langsung mengambil alih penguasaan dan pengamanan Pesawat Udara beserta isinya.

Pasal 12

- (1) Sebelum menjalankan kewenangannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11, Investigator harus menunjukkan surat tugas penunjukan sebagai bukti identitas dan kewenangannya apabila diminta oleh pihak yang terlibat.
- (2) Untuk melaksanakan kewenangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 huruf c, Investigator tidak boleh melaksanakan kewenangan tersebut terhadap suatu tempat tanpa persetujuan dari orang yang bertanggung jawab atas tempat tersebut, kecuali apabila kewenangan tersebut dilaksanakan berdasarkan surat perintah, atau, karena keadaan mendesak, tidak dimungkinkan bagi investigator untuk memperoleh surat perintah.

BAB IV

PEMBERITAHUAN KECELAKAAN DAN KEJADIAN PESAWAT UDARA

Pasal 13

- (1) Dalam hal Subkom IK Penerbangan menerima pemberitahuan mengenai Kecelakaan, Kejadian Serius atau Kejadian Pesawat Udara di wilayah Indonesia yang diinvestigasi, Subkom IK Penerbangan harus, dengan penundaan seminimal mungkin, meneruskan pemberitahuan tersebut kepada DJPU serta Negara yang memiliki kepentingan langsung terhadap Kecelakaan atau Kejadian tersebut, termasuk Negara Pendaftaran,

Negara Operator, Negara Perancang, Negara Pembuat, serta, apabila diprasyaratkan, kepada ICAO.

- (2) Pemberitahuan yang diteruskan kepada pihak lain sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus menggunakan bahasa yang mudah dimengerti dan memuat sebanyak mungkin informasi yang tersedia sebagai berikut:
- a. abreviasi ACCID untuk Kecelakaan, SINCID untuk Kejadian Serius, INCID untuk Kejadian;
 - b. pabrik, tipe, kebangsaan serta tanda pendaftaran, dan nomor seri Pesawat Udara;
 - c. nama pemilik, Operator dan jika ada, nama penyewa, dari Pesawat Udara;
 - d. kualifikasi dari Kapten Penerbang, dan kewarganegaraan dari Awak Pesawat Udara serta penumpang;
 - e. waktu dan tanggal terjadinya dari Kecelakaan atau Kejadian dalam waktu setempat atau waktu universal terkoordinasi;
 - f. titik keberangkatan terakhir dan tujuan pendaratan yang direncanakan dari Pesawat Udara, termasuk tanggal dan waktu keberangkatan;
 - g. posisi Pesawat Udara dengan mengacu pada suatu titik geografis yang mudah dikenali serta lintang dan bujur;
 - h. jumlah Awak Pesawat Udara dan penumpang serta dengan informasi jumlah korban meninggal dunia dan Luka Serius;
 - i. uraian mengenai Kecelakaan atau Kejadian serta tingkat kerusakan pada Pesawat Udara sejauh yang diketahui;
 - j. indikasi sejauh mana Investigasi akan dilakukan atau didelegasikan;
 - k. karakteristik fisik lokasi Kecelakaan atau Kejadian, serta informasi kesulitan akses atau persyaratan khusus untuk mencapai lokasi;

- l. identitas otoritas pengirim laporan serta sarana untuk menghubungi Investigator Penanggung Jawab dan otoritas Investigasi Kecelakaan Negara Tempat Terjadinya Kecelakaan; dan
 - m. keberadaan dan deskripsi Barang Berbahaya di dalam Pesawat Udara.
- (3) Pemberitahuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus disusun menggunakan salah satu bahasa kerja ICAO, dengan mempertimbangkan bahasa penerima pemberitahuan, apabila memungkinkan untuk dilakukan tanpa menyebabkan pengiriman.
- (4) Subkom IK Penerbangan harus menyampaikan detail yang belum dicantumkan dalam pemberitahuan serta informasi relevan lainnya yang telah diketahui dengan segera.

Pasal 14

Apabila Subkom IK Penerbangan menerima pemberitahuan Kecelakaan Pesawat Udara atau Kejadian Serius yang terjadi di luar wilayah Indonesia dengan melibatkan Pesawat Udara Indonesia, Pesawat Udara yang dioperasikan oleh Operator Indonesia, dan/atau Pesawat Udara yang dirancang atau diproduksi di Indonesia, maka Subkom IK Penerbangan harus:

- a. menyampaikan konfirmasi penerimaan pemberitahuan tersebut;
- b. memberikan Negara yang menyampaikan pemberitahuan dengan informasi berikut ini dengan penundaan seminimal mungkin:
 1. setiap informasi yang relevan mengenai pesawat udara dan awak penerbangan yang terlibat dalam kecelakaan atau insiden serius; dan
 2. apabila Indonesia adalah Negara Operator, detail mengenai Barang Berbahaya yang ada di dalam Pesawat Udara;
- c. memberitahukan kepada Negara yang menyampaikan pemberitahuan mengenai:

1. intensi untuk menunjuk atau telah menunjuk seorang Wakil Resmi; dan
 2. informasi kontak serta perkiraan tanggal kedatangan apabila Wakil Resmi tersebut akan atau telah ditunjuk dan akan melakukan perjalanan ke Negara tempat investigasi dilaksanakan di Negara tersebut.
- d. menunjuk seorang Wakil Resmi, apabila diminta oleh Negara yang melakukan Investigasi atas suatu Kecelakaan yang melibatkan Pesawat Udara dengan Massa Maksimum lebih dari 2.250 kg.

Pasal 15

- (1) Apabila dalam proses Investigasi diketahui atau diduga terdapat Tindakan Melawan Hukum, Subkom IK Penerbangan harus segera mengambil tindakan untuk memastikan hal tersebut disampaikan kepada Direktorat Keamanan Penerbangan dan Negara lain terkait.
- (2) Negara lain terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Negara yang memiliki kepentingan langsung terhadap Investigasi, termasuk Negara Pendaftaran, Negara Operator, Negara Perancang, dan/atau Negara Pembuat.
- (3) Tindakan Melawan Hukum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak membebaskan Subkom IK Penerbangan dari tanggung jawab untuk menyelesaikan Investigasi dan menerbitkan Laporan Akhir.

BAB V

PARTISIPASI INVESTIGASI

Bagian Pertama

Partisipasi dalam Investigasi Subkom IK Penerbangan

Pasal 16

- (1) Subkom IK Penerbangan harus memberikan hak kepada Negara Lain untuk berpartisipasi dalam Investigasinya melalui penunjukan Wakil Resmi dan Penasihat sesuai

dengan Standar dan Praktik yang Direkomendasikan sebagaimana tercantum dalam Lampiran 13 ICAO.

- (2) Subkom IK Penerbangan harus memberikan hak kepada Negara Lain yang memiliki kepentingan khusus terhadap suatu Kecelakaan yang diinvestigasinya karena adanya korban meninggal dunia atau Luka Serius pada warganya untuk berpartisipasi dalam Investigasinya, melalui penunjukan seorang Ahli sesuai dengan Standar dan Praktik yang Direkomendasikan sebagaimana tercantum dalam Lampiran 13 ICAO.
- (3) Apabila dipandang perlu, Subkom IK Penerbangan dapat memanfaatkan bantuan jasa dari seseorang yang memiliki pengetahuan teknis atau keahlian khusus guna membantu kegiatan Investigasi secara ad-hoc.

Pasal 17

- (1) Wakil Resmi, Penasihat, dan Ahli, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) dan ayat (3), harus diberikan hak dan kewenangan sesuai dengan Standar dan Praktik yang Direkomendasikan sebagaimana tercantum dalam Lampiran 13 ICAO.
- (2) Seseorang yang memiliki pengetahuan teknis atau keahlian khusus guna membantu kegiatan investigasi secara ad-hoc, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (3) sesuai dengan syarat dan batasan yang ditetapkan oleh Subkom IK Penerbangan dan berada dalam pengawasan Investigator Subkom IK Penerbangan dapat:
 - a. mengunjungi lokasi peristiwa;
 - b. memeriksa pesawat udara yang terlibat dalam peristiwa yang diinvestigasi termasuk bagian komponen dan isinya;
 - c. memeriksa setiap Dokumen dan bukti relevan lainnya yang dibutuhkan untuk kepentingan Investigasi sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan; dan

- d. mengikuti kegiatan pengujian atau analisis laboratorium.
- (3) Hak dan kewenangan yang diberikan seseorang yang memiliki pengetahuan teknis atau keahlian khusus guna membantu kegiatan investigasi secara ad-hoc sebagaimana dimaksud pada ayat (2), tidak termasuk keikutsertaan dalam wawancara terhadap saksi, kecuali apabila ditentukan lain oleh Kasubkom IK Penerbangan.

Pasal 18

Subkom IK Penerbangan harus menghentikan partisipasi seseorang yang memiliki pengetahuan teknis atau keahlian khusus guna membantu kegiatan investigasi secara ad-hoc sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (3) dari suatu Investigasi, apabila:

- a. yang bersangkutan melanggar ketentuan yang ditetapkan oleh Subkom IK Penerbangan terkait kehadirannya; atau
- b. menurut penilaian Subkom IK Penerbangan, yang bersangkutan memiliki konflik kepentingan yang menghambat pelaksanaan Investigasi.

Pasal 19

- (1) Sepanjang terdapat jaminan keselamatan untuk dapat dilakukan, serta tidak menghambat kegiatan Investigasi, Investigator dapat mengundang pemilik dari komponen yang akan diuji dan Setiap Orang yang dianggap berhak terhadap komponen tersebut untuk menyaksikan pengujian.
- (2) Setiap Orang yang diundang untuk menyaksikan pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat:
- a. mendokumentasikan atau meminta dokumentasi kondisi komponen yang diuji sebelum, selama, dan sesudah pengujian; dan
 - b. diwakili oleh seseorang yang memiliki pengetahuan teknis dan keahlian khusus di bidang pengujian tersebut.

Bagian Kedua
Partisipasi Dalam Investigasi Negara Lain

Pasal 20

- (1) Dalam hal Investigasi yang dilakukan Negara lain melibatkan Pesawat Udara Indonesia, Pesawat Udara yang dioperasikan oleh Operator Indonesia, dan/atau Pesawat Udara yang dirancang atau diproduksi di Indonesia, atau ketika Indonesia diminta untuk menyediakan informasi, fasilitas atau bantuan jasa dari seseorang yang memiliki pengetahuan teknis atau keahlian khusus guna membantu kegiatan investigasi, maka Subkom IK Penerbangan dapat menunjuk seorang Wakil Resmi untuk berpartisipasi dalam Investigasi dimaksud.
- (2) Wakil Resmi yang ditunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat menunjuk satu atau lebih Penasihat yang berasal dari DJPU, Operator, organisasi yang bertanggung jawab terhadap desain tipe dan/atau perakitan akhir Pesawat Udara, atau dari organisasi relevan lainnya.

Pasal 21

Wakil Resmi dan Penasihat yang ditunjuk sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 harus:

- a. memberikan seluruh informasi relevan yang tersedia kepada Negara yang melaksanakan Investigasi; dan
- b. tidak menyebarkan informasi dari tahapan dan temuan Investigasi tanpa persetujuan dari Negara yang melaksanakan investigasi.

Pasal 22

Dalam hal di Indonesia terdapat fasilitas atau pelayanan yang telah digunakan, atau yang pada keadaan normal akan digunakan, oleh Pesawat Udara sebelum terjadinya Kecelakaan atau Kejadian, maka Subkom IK Penerbangan

harus memberikan informasi relevan terkait hal tersebut kepada Negara yang melaksanakan investigasi.

Pasal 23

Dalam hal Indonesia memiliki data Perekam Penerbangan dari Pesawat Udara yang mengalami Kecelakaan atau Kejadian yang diinvestigasi Negara, maka Subkom IK Penerbangan harus:

- a. tanpa penundaan, memberikan seluruh data yang tersedia tersebut kepada Negara yang melaksanakan Investigasi; dan
- b. untuk tidak menyebarluaskan data tersebut tanpa persetujuan dari Negara yang melaksanakan investigasi.

Pasal 24

Dalam hal Pesawat Udara yang terdaftar di Indonesia atau dioperasikan oleh Operator Indonesia terlibat dalam suatu Kecelakaan atau Kejadian Serius mendarat di luar wilayah Indonesia, Subkom IK Penerbangan harus, atas permintaan Negara yang melaksanakan investigasi, memberikan kepada Negara tersebut rekaman Perekam Penerbangan dan, jika diperlukan, unit Perekam Penerbangan terkait.

Pasal 25

Dalam hal Indonesia mempunyai kepentingan terhadap Kecelakaan Pesawat Udara yang terjadi di luar wilayah Indonesia akibat dari adanya warga negara Indonesia yang meninggal dunia atau mengalami Luka Serius, maka Subkom IK Penerbangan harus berkoordinasi dengan kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang luar negeri untuk penunjukan Ahli.

BAB VI KONFLIK KEPENTINGAN

Pasal 26

- (1) Kasubkom IK Penerbangan dan Investigator dilarang secara langsung maupun tidak langsung memiliki kepentingan pada atau bertindak sebagai pemilik, pemegang saham, direktur, pejabat, mitra, atau;
 - a. terlibat dalam suatu usaha atau bisnis penerbangan; atau
 - b. memiliki kepentingan dalam pembuatan atau distribusi Pesawat Udara atau peralatan maupun komponen Pesawat Udara.
- (2) Pada saat pengangkatannya sebagai pegawai KNKT, Kasubkom IK Penerbangan dan Investigator harus mengesampingkan konflik kepentingan sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
- (3) Selama masa jabatannya, Kasubkom IK Penerbangan dan Investigator dilarang:
 - a. menerima atau menduduki jabatan maupun pekerjaan lain yang dapat menimbulkan konflik kepentingan sebagaimana dimaksud pada ayat (1); atau
 - b. melakukan kegiatan yang tidak sesuai dengan pelaksanaan tugas berdasarkan peraturan perundang-undangan, dan kebijakan KNKT yang berlaku.

Pasal 27

Apabila Subkom IK Penerbangan menggunakan bantuan jasa seseorang yang memiliki pengetahuan teknis atau keahlian khusus guna membantu kegiatan investigasi secara ad-hoc, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (3) yang berasal dari DJPU, maka Subkom IK Penerbangan harus memastikan personil tersebut telah dibebaskan dari segala tugas dan fungsinya sebagai personil DJPU selama keterlibatannya dalam Investigasi untuk menghindari konflik kepentingan.

BAB VII
PERLINDUNGAN BUKTI INVESTIGASI

Pasal 28

- (1) Subkom IK Penerbangan harus mengambil tindakan yang wajar untuk melindungi seluruh bukti Investigasi dan menguasai Pesawat Udara beserta isinya selama jangka waktu yang diperlukan untuk kepentingan Investigasi.
- (2) Perlindungan bukti Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mencakup preservasi dengan menggunakan media fotografi atau media lainnya terhadap bukti Investigasi yang mungkin dapat dihilangkan, dihapus, hilang atau dihancurkan.
- (3) Penguasaan Pesawat Udara beserta isinya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mencakup perlindungan terhadap kerusakan tambahan, dari akses orang yang tidak berwenang, pencurian, dan penurunan kondisi.

Pasal 29

- (1) Apabila terdapat permintaan dari Negara Pendaftaran, Negara Operator, Negara Perancang, atau Negara Pembuat agar Pesawat Udara, isinya, dan bukti lainnya tetap tidak terganggu sampai dilakukan pemeriksaan oleh Wakil Resmi dari Negara peminta, AAISC harus mengambil semua langkah yang diperlukan untuk memenuhi permintaan tersebut sejauh dapat dilaksanakan secara wajar dan sesuai dengan petunjuk pelaksanaan Investigasi yang berlaku.
- (2) Pemenuhan permintaan sejauh dapat dilaksanakan secara wajar dan sesuai dengan petunjuk pelaksanaan Investigasi yang berlaku sebagaimana dimaksud pada ayat (1), akan mempertimbangkan:
 - a. Pesawat Udara dapat dipindahkan sejauh diperlukan untuk mengevakuasi orang, hewan, surat, dan barang berharga, mencegah kerusakan akibat kebakaran atau sebab lainnya, atau

menghilangkan bahaya maupun hambatan terhadap navigasi udara, transportasi lainnya, atau masyarakat umum; dan

- b. pemenuhan permintaan tidak mengakibatkan penundaan dalam pengembalian Pesawat Udara ke dalam operasional apabila hal tersebut memungkinkan.

Pasal 30

- (1) Subkom IK Penerbangan harus segera melepaskan penguasaan Pesawat Udara, isi atau bagiannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28, setelah tidak lagi diperlukan dalam Investigasi, kepada orang atau petugas yang ditunjuk oleh Operator, Negara Pendaftaran atau Negara Operator.
- (2) Untuk tujuan pelepasan penguasaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), AAISC harus memfasilitasi akses pada Pesawat Udara, isi atau bagiannya, akan tetapi jika Pesawat Udara, isinya, atau bagian tersebut berada di wilayah Indonesia dan KNKT tidak memungkinkan untuk memberikan akses tersebut, maka Pesawat Udara, isi atau bagiannya harus dipindahkan ke tempat yang dapat diakses orang atau petugas yang ditunjuk oleh Operator, Negara Pendaftaran atau Negara Operator.

Pasal 31

- (1) Selama melakukan Investigasi Kecelakaan atau Kejadian, Subkom IK Penerbangan dilarang menyediakan data untuk tujuan selain kepentingan Investigasi, kecuali apabila lembaga pemerintah yang ditunjuk telah memutuskan bahwa pengungkapan atau penggunaan data tersebut lebih besar manfaatnya dibandingkan kemungkinan dampak buruk secara domestik maupun internasional terhadap Investigasi Subkom IK Penerbangan yang sedang berlangsung atau di masa mendatang.

- (2) Penggunaan data Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak termasuk untuk digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan.
- (3) Data Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. rekaman suara dan gambar di ruang pesawat udara beserta transkrip dari rekaman tersebut;
 - b. data dan/atau dokumen Investigasi yang dikuasai oleh Subkom IK Penerbangan, termasuk:
 - 1) semua Pernyataan dari orang perseorangan yang diperoleh Subkom IK Penerbangan selama proses Investigasi;
 - 2) semua komunikasi antara orang perseorangan yang terlibat dalam pengoperasian sarana transportasi;
 - 3) informasi mengenai kesehatan atau informasi pribadi dari orang perseorangan yang terlibat dalam peristiwa yang diinvestigasi;
 - 4) rekaman dan catatan kata demi kata dari alat perekam yang dimiliki unit pelayanan navigasi penerbangan;
 - 5) analisis dan pendapat yang dibuat oleh Subkom IK Penerbangan dan Wakil Resmi terhadap informasi yang diperoleh selama Investigasi, termasuk informasi dari alat perekam penerbangan; dan
 - 6) Rancangan Laporan Akhir Investigasi.
- (4) Perlindungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk data yang disebutkan pada ayat (3) huruf a harus dilakukan mulai dari terjadinya Kecelakaan atau Kejadian yang diinvestigasi dan terus berlanjut setelah publikasi Laporan Akhir.
- (5) Perlindungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk data yang disebutkan pada ayat (3) huruf b harus dilakukan mulai dari data Investigasi tersebut dikuasai atau dikendalikan Subkom IK Penerbangan dan terus berlanjut setelah publikasi Laporan Akhir.

Pasal 32

Permintaan terhadap data Investigasi yang berada dalam penguasaan atau kendali Subkom IK Penerbangan harus diarahkan kepada sumber asli informasi tersebut, apabila tersedia.

Pasal 33

- (1) Data Investigasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (3) hanya dapat dimasukkan dalam Laporan Akhir atau lampirannya apabila relevan dengan analisis Kecelakaan atau Kejadian.
- (2) Data Investigasi beserta bagiannya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang tidak relevan dengan analisis Kecelakaan atau Kejadian, dilarang diumumkan kepada masyarakat.

Pasal 34

Subkom IK Penerbangan dilarang mempublikasikan nama orang perseorangan yang terlibat dalam Kecelakaan atau Kejadian yang diinvestigasi.

Pasal 35

Subkom IK Penerbangan harus memastikan konten suara dari perekam suara ruang kemudi serta rekaman gambar dan suara dari perekam gambar ruang kemudi tidak disampaikan kepada masyarakat.

BAB VIII

LAPORAN INVESTIGASI

Pasal 36

- (1) Untuk Kecelakaan atau Kejadian yang menjadi perhatian publik, Subkom IK Penerbangan harus menyelesaikan dan mempublikasikan Laporan Awal tertulis dalam waktu 30 (tiga puluh) hari dari terjadinya Kecelakaan atau Kejadian, yang memuat informasi faktual serta perkembangan Investigasi.

- (2) Kecelakaan atau Kejadian yang menjadi perhatian publik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah apabila Investigasinya menjadi subjek liputan media yang intens dan/atau hasil Investigasinya menjadi ekspektasi nasional.

Pasal 37

- (1) Dalam rangka pencegahan Kecelakaan dan Kejadian, Subkom IK Penerbangan harus menyelesaikan dan mempublikasikan Laporan Akhir Investigasi sesegera mungkin dan, apabila memungkinkan, dalam jangka waktu paling lama 12 (dua belas) bulan.
- (2) Sebelum menerbitkan Laporan Akhir Investigasi, Subkom IK Penerbangan harus mengirimkan salinan Rancangan Laporan Akhir untuk memperoleh tanggapan yang signifikan dan berdasar kepada:
 - a. para Pihak Terkait di Indonesia;
 - b. Negara-negara yang memiliki kepentingan langsung terhadap peristiwa yang diinvestigasi sesuai dengan Lampiran 13 ICAO; dan
 - c. organisasi lain yang berpartisipasi dalam Investigasi.
- (3) Batas waktu pemberian tanggapan terhadap Rancangan Laporan Akhir sebagaimana dimaksud pada ayat (2) adalah 30 (tiga puluh) hari sejak tanggal surat pengiriman rancangan laporan, dan dapat diperpanjang berdasarkan kesepakatan antara Subkom IK Penerbangan dan para penerima Rancangan Laporan Akhir.
- (4) Apabila Subkom IK Penerbangan menerima tanggapan dalam batas waktu sebagaimana ditentukan dalam surat pengiriman, maka Subkom IK Penerbangan harus mengubah Laporan Akhir untuk memasukkan substansi dari tanggapan yang diterima, atau melampirkan tanggapan tersebut pada Laporan Akhir jika diminta oleh pemberi tanggapan.

- (5) Subkom IK Penerbangan harus mengirimkan Laporan Akhir Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan penundaan seminimal mungkin kepada:
- a. para Pihak Terkait di Indonesia;
 - b. Negara-negara yang memiliki kepentingan langsung terhadap peristiwa yang diinvestigasi sesuai dengan Lampiran 13 ICAO;
 - c. Negara-negara yang warganya meninggal dunia atau mengalami Luka Serius akibat dari Kecelakaan yang terjadi;
 - d. organisasi atau orang lain yang menurut pertimbangan Subkom IK Penerbangan memiliki kepentingan langsung dalam Investigasi; dan
 - e. apabila diperlukan kepada ICAO.

Pasal 38

- (1) Subkom IK Penerbangan harus melakukan upaya untuk memastikan orang perseorangan tidak akan menyebarluaskan atau menggunakan Rancangan Laporan Akhir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (2), kecuali untuk tujuan mempelajari dan menyusun tanggapan dari laporan tersebut.
- (2) Subkom IK Penerbangan dilarang menyampaikan Rancangan Laporan Akhir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) atau Rancangan Laporan Akhir yang diterima dari Negara lain kepada masyarakat.

Pasal 39

- (1) Apabila Laporan Akhir dari suatu Investigasi tidak dapat diumumkan kepada masyarakat dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sejak terjadinya Kecelakaan atau Kejadian, Subkom IK Penerbangan harus menerbitkan Pernyataan Interim Investigasi pada setiap peringatan tahunan peristiwa yang diinvestigasi.
- (2) Pernyataan Interim Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat perkembangan Investigasi dan setiap isu keselamatan yang berhasil diidentifikasi.

- (3) KNKT harus menyampaikan Pernyataan Interim Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) kepada:
 - a. para Pihak Terkait di Indonesia;
 - b. Negara-negara yang memiliki kepentingan langsung terhadap peristiwa yang diinvestigasi, dan apabila diperlukan kepada ICAO; dan
 - c. Negara-negara yang warganya meninggal dunia atau mengalami Luka Serius akibat dari Kecelakaan yang terjadi.
- (4) Pernyataan Interim Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus diumumkan kepada masyarakat oleh Subkom IK Penerbangan.

Pasal 40

Apabila setelah Investigasi dinyatakan selesai ditemukan bukti baru yang signifikan, maka Subkom IK Penerbangan harus membuka kembali Investigasi tersebut.

Pasal 41

- (1) Sesegera mungkin setelah Investigasi Kecelakaan dan Kejadian Pesawat Udara dengan Massa Maksimum lebih dari 2.250 kg dinyatakan selesai, Subkom IK Penerbangan harus mengirimkan Laporan Data Kecelakaan/Kejadian kepada ICAO.
- (2) Jika terdapat permintaan dari Negara lain, Subkom IK Penerbangan harus memberikan informasi relevan tambahan selain yang telah tersedia dalam laporan data Kecelakaan/Kejadian.

BAB IX

TINDAK LANJUT ISU KESELAMATAN

Pasal 42

- (1) Subkom IK Penerbangan harus menyampaikan Rekomendasi Keselamatan yang dikeluarkannya kepada orang atau organisasi yang memiliki kepentingan langsung terhadap isu keselamatan yang menjadi dasar

rekomendasi keselamatan tersebut, serta kepada para pihak lainnya yang dapat memperoleh manfaat dari informasi tersebut, termasuk namun tidak terbatas pada:

- a. penerima Rekomendasi Keselamatan;
 - b. lembaga pemerintah yang terkait;
 - c. Negara dan Otoritas Investigasi Kecelakaan yang terlibat;
 - d. pemangku kepentingan yang terlibat, termasuk namun tidak terbatas pada Operator Pesawat Udara, organisasi perawatan, pabrik Pesawat Udara, penyedia layanan navigasi penerbangan, dan Pengelola Bandar Udara; dan
 - e. pihak lain yang dapat memperoleh manfaat dari pembelajaran yang diperoleh.
- (2) Subkom IK Penerbangan harus melakukan upaya untuk memastikan penerima Rekomendasi Keselamatan, dalam jangka waktu 90 (sembilan puluh) hari setelah tanggal pengiriman rekomendasi, menyampaikan kepada KNKT secara tertulis mengenai:
- a. setiap tindakan yang telah dilakukan atau yang direncanakan sebagai tindak lanjut dari Rekomendasi Keselamatan; atau
 - b. alasan tertulis apabila tidak ada tindakan yang diambil.
- (3) Subkom IK Penerbangan harus mencatat dan mengkaji tanggapan Rekomendasi Keselamatan yang diterima serta menilai sejauh mana risiko yang mendasari dikeluarkan Rekomendasi Keselamatan tersebut telah dimitigasi.

Pasal 43

Subkom IK Penerbangan harus melaksanakan prosedur untuk memantau perkembangan tindak lanjut Rekomendasi Keselamatan yang diterima.

Pasal 44

Subkom IK Penerbangan harus memberitahukan kepada ICAO mengenai Rekomendasi Keselamatan Untuk Perhatian Global yang dikeluarkannya, serta tanggapan yang diterima dari rekomendasi tersebut.

Pasal 45

- (1) Subkom IK Penerbangan harus membangun dan mengelola basis data Kecelakaan dan Kejadian yang diinvestigasi untuk memfasilitasi analisis efektif dari informasi defisiensi keselamatan yang berpotensi atau telah terjadi serta untuk menentukan setiap tindakan pencegahan yang diperlukan.
- (2) Subkom IK Penerbangan harus memberikan akses ke dalam basis data Kecelakaan dan Kejadian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kepada instansi pemerintah yang bertanggung jawab dalam implementasi Program Keselamatan Nasional untuk mendukung tanggung jawabnya di bidang keselamatan.

BAB X

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 46

Pada saat Peraturan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi ini mulai berlaku:

- a. Peraturan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi Nomor PR-KNKT 1 Tahun 2023 tentang Panduan Manual Kebijakan dan Prosedur Komite Nasional Keselamatan Transportasi;
- b. Peraturan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi Nomor PR-KNKT 3 Tahun 2023 tentang Panduan Investigasi Kecelakaan Transportasi;
- c. Peraturan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi Nomor PR-KNKT 4 Tahun 2023 tentang Panduan Investigasi Kecelakaan Skala Besar;

- d. Peraturan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi Nomor PR-KNKT 5 Tahun 2023 tentang Panduan Wawancara Investigasi Kecelakaan Transportasi;
- e. Peraturan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi Nomor PR-KNKT 6 Tahun 2023 tentang Panduan Keselamatan di Lokasi Kejadian Kecelakaan Transportasi;
- f. Peraturan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi Nomor PR-KNKT 7 Tahun 2023 tentang Panduan Pelatihan Investigator Keselamatan Transportasi;
- g. Peraturan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi Nomor PR-KNKT 8 Tahun 2023 tentang Panduan Manajemen Peralatan Investigasi Kecelakaan Transportasi;
- h. Peraturan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi Nomor PR-KNKT 9 Tahun 2023 tentang Panduan Alat Perekam Investigasi Kecelakaan Transportasi;
- i. Peraturan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi Nomor PR-KNKT 10 Tahun 2023 tentang Panduan Notifikasi dan Laporan Data Kecelakaan Transportasi;
- j. Peraturan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi Nomor PR-KNKT 11 Tahun 2023 tentang Panduan Analisis Investigasi Kecelakaan Transportasi;
- k. Peraturan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi Nomor PR-KNKT 12 Tahun 2023 tentang Panduan Penulisan Laporan Investigasi Kecelakaan Transportasi;

dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 47

Peraturan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 8 Juni 2026

KETUA KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI,

ttd.

SOERJANTO TJAHJONO

Salinan sesuai dengan aslinya

PLT. KEPALA BAGIAN HUKUM, KERJASAMA
DAN HUBUNGAN MASYARAKAT,



ANGGO ANUROGO



KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI CHAIRMAN
REGULATION
NUMBER PR-KNKT 1 TAHUN 2026
CONCERNING
AIRCRAFT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION

WITH THE GRACE OF GOD ALMIGHTY

CHAIRMAN OF KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI,

- Considering :
- a. whereas in order to align with International Civil Aviation Organization Convention Annex 13, including its amendments, it is necessary to revise several provisions concerning the procedures for conducting transportation accident and incident investigations, as they are no longer consistent with developments in international law and the needs of society;
 - b. whereas, based on the considerations referred to in letter a and in order to implement the provisions of Article 38 of Government Regulation Number 62 of 2013 concerning Transportation Accident Investigation, it is necessary to establish a *Komite Nasional Keselamatan Transportasi* Chairman Regulation concerning the Aircraft Accident and Incident Investigation.

- In view of
1. Law Number 39 of 2008 concerning State Ministries (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2008 Number 166, Supplement to the State Gazette of the Republic of Indonesia Number 4916), as amended by Law Number 61 of 2024 concerning Amendments to Law Number 39 of 2008 concerning State Ministries (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2024 Number 225, Supplement to the State Gazette of the Republic of Indonesia Number 6994);
 2. Law Number 1 of 2009 concerning Aviation (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2009 Number 1, Supplement to the State Gazette of the Republic of Indonesia Number 4956), as amended several times, most recently by Law Number 6 of 2023 concerning the Enactment of Government Regulation in Lieu of Law Number 2 of 2022 concerning Job Creation into Law (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2023 Number 41, Supplement to the State Gazette of the Republic of Indonesia Number 6856);
 3. Government Regulation Number 62 of 2013 concerning Transportation Accident Investigation (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2013 Number 156, Supplement to the State Gazette Number 5448);
 4. Presidential Regulation Number 102 of 2022 concerning the National Transportation Safety Committee (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2022 Number 154);
 5. Presidential Regulation Number 140 of 2024 concerning the Organization of State Ministries (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2024 Number 250), as amended by Presidential Regulation Number 90 of 2025 concerning Amendments to Presidential Regulation Number 140 of 2024 concerning the Organization of State Ministries (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2025 Number 141).

HEREBY DECIDED:

To stipulate : KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
CHAIRMAN REGULATION CONCERNING AIRCRAFT ACCIDENT
AND INCIDENT INVESTIGATION.

CHAPTER I
GENERAL PROVISION

Article 1

In this *Komite Nasional Keselamatan Transportasi* Chairman Regulation, the following terms are defined as:

1. Investigation is a process conducted for the purpose of Accident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of Causes and/or Contributing Factors and, when appropriate, the making of Safety Recommendations.
2. Causes is actions, omissions, events, conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident, in which the identification of causes does not imply the assignment of fault or the determination of administrative, civil or criminal liability.
3. Contributing Factors is actions, omissions, events, conditions, factors or a combination thereof, which, if eliminated, avoided or absent, would have prevented or reduced the probability of the accident or incident occurring, or would have mitigated the severity of the adverse consequences of the accident or incident, in which the identification of contributing factors does not imply the assignment of fault or the determination of administrative, civil or criminal liability.
4. Occurrence is any Accident or Incident associated with the operation of an Aircraft.

5. Document is any correspondence, memorandum, book, plan, map, drawing, diagram, pictorial or graphic, film, sound recording, video tape, electronic files and data, and any copy thereof.
6. Annex 13 is the Annex to the Convention on International Civil Aviation that contains the international Standards and Recommended Practices related to Aircraft Accident and Incident Investigation.
7. Investigator is a person delegated by the AAISC to conduct its Investigations.
8. Investigator-in-Charge is a person charged, on the basis of his or her qualifications, with the responsibility for the organization, conduct and control of an Investigation.
9. Statement is the whole or any part of an oral, written or recorded statement relating to an Aircraft Accident or Incident given by the author of the statement to the AAISC.
10. Flight Recorder is any type of recorder installed in the Aircraft for the purpose of complementing Accident/Incident Investigation.
11. Aircraft is any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air, other than the reactions of the air against the earth's surface.
12. State Aircraft is an Aircraft operated by the Indonesian National Armed Forces, the Indonesian National Police, customs authorities, and other government agencies for the exercise of law enforcement functions and powers, as well as other duties in accordance with applicable laws and regulations.
13. Civil Aircraft is an Aircraft used for commercial and non-commercial air transportation purposes.
14. Accident is an occurrence associated with the operation of an Aircraft which, in the case of a manned Aircraft, takes place between the time any person boards the Aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned Aircraft, takes place between the time the Aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time as it comes to

rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down, in which a person is fatally or seriously injured or the aircraft as a result of being in the aircraft, or direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or 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 sustains damage or structural failure which adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and would normally require major repair or replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windscreens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes), or for minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike (including holes in the radome); or the aircraft is missing or is completely inaccessible.

15. Serious Injury is an injury which is sustained by a person in an accident and which requires hospitalization for more than 48 (forty eight) hours, commencing within 7 (seven) days from the date the injury was received; or results in a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes or nose); or involves lacerations which cause severe haemorrhage, nerve, muscle or tendon damage; or involves injury to any internal organ; or involves second or third degree burns, or any burns affecting more than 5 (five) per cent of the body surface; or involves verified exposure to infectious substances or injurious radiation.
16. Incident is an occurrence, other than an Accident, associated with the operation of an Aircraft which affects or could affect the safety of operation.

17. Serious Incident is 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.
18. State is a member state of the ICAO.
19. State of Occurrence is the State in the territory of which an Accident or Incident occurs.
20. State of Registry is the State on whose register the Aircraft is entered.
21. State of the Operator is 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.
22. State of Manufacture is the State having jurisdiction over the organization responsible for the final assembly of the Aircraft, Remote Pilot Station, engine or propeller.
23. State of Design is the State having jurisdiction over the organization responsible for the type design.
24. Operator is a person, organization or enterprise engaged in or offering to engage in an Aircraft operation.
25. Pilot-in-Command is the pilot designated by the Operator, or in the case of general aviation, the owner, as being in command and charged with the safe conduct of a flight.
26. Crew Member is a person assigned by an air operator to duty on an aircraft during a flight duty period.
27. Maximum Mass is maximum certificated take-off mass.
28. Dangerous Goods is articles or substances which are capable of posing a risk to health, safety, property or the environment.

29. Acts of Unlawful Interference is acts or attempted acts such as to jeopardize the safety of civil aviation, including but not limited to unlawful seizure of Aircraft; destruction of an Aircraft in service; hostage-taking on board Aircraft or on aerodromes; forcible intrusion on board an Aircraft, at an Airport or on the premises of an aeronautical facility, introduction on board an Aircraft or at an Airport of a weapon or hazardous device or material intended for criminal purposes; use of an Aircraft in service for the purpose of causing death, serious bodily injury, or serious damage to property or the environment; communication of false information such as to jeopardize the safety of an Aircraft in flight or on the ground, of passengers, Crew, ground personnel or the general public, at an Airport or on the premises of a civil aviation facility.
30. Accredited Representative is 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, in which the Accredited Representative would normally be from the State's Accident Investigation Authority.
31. Adviser is a person appointed by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of assisting its Accredited Representative in an Investigation.
32. Expert is a representative appointed by a State that has a special interest in an Accident by virtue of fatalities or Serious Injuries to its citizens.
33. Draft Final Report is draft Investigation report that is sent in confidence to Concerned Parties in Indonesia, States, and organizations involved in the Investigation, inviting their significant and substantiated comments on the report.
34. Final Report is a State's conclusive report on its Investigation into an Aircraft Accident or incident, issued by the Accident Investigation Authority that includes the pertinent factual information, analysis, conclusions and, when appropriate, associated Safety Recommendations,

and is made with the intention of preventing Accidents or Incidents and in no case has the purpose of creating a presumption of blame or liability.

35. Preliminary Report is the communication used for the prompt dissemination of data obtained during the early stages of the Investigation.
36. Concerned Parties is any government institution of Indonesia, Any Person, or other parties that has a direct interest in Aircraft Accidents or Incidents.
37. Investigation Interim Statement is the public communication used by the AAISC on each anniversary of the Accident or Incident for informing those having a direct interest in the Investigation regarding the progress of an ongoing Investigation and any safety issues raised during the Investigation.
38. Remotely Piloted Aircraft is an unmanned aircraft which is piloted from a Remote Pilot Station.
39. Remote Pilot Station is the component of the Remotely Piloted Aircraft System containing the equipment used to pilot the Remotely Piloted Aircraft.
40. Remotely Piloted Aircraft System is a Remotely Piloted Aircraft, its associated Remote Pilot Station(s), the required C2 Link(s) and any other components as specified in the type design.
41. C2 Link is the data link between the Remotely Piloted Aircraft and the Remote Pilot Station for the purposes of managing the flight.
42. Airport is an area of land and/or water with defined boundaries that is used for the landing and take-off of Aircraft, the embarkation and disembarkation of passengers, the loading and unloading of cargo, and the transfer of passengers and goods between and within modes of transportation. It is equipped with aviation safety and security facilities, as well as other essential and supporting facilities.
43. Airport operator is a person, organization or enterprise engaged in the operation of an airport.

44. Safety recommendation is a proposal of an Accident Investigation Authority based on information derived from an Investigation or from diverse sources, including safety studies, 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.
45. Safety Recommendation of Global Concern is a Safety Recommendation regarding a systemic deficiency having a probability of recurrence, with significant consequences at a global level, and requiring timely action to improve safety.
46. State Safety Programme is an integrated set of laws, regulations, policies, objectives, processes, procedures and activities aimed at managing safety, at the State level.
47. International Civil Aviation Organization, hereinafter abbreviated as ICAO is a specialized agency of the United Nations that establishes global standards, regulations, and policies for safe, secure, and sustainable international civil aviation.
48. Accident Investigation Authority is the authority designated by a State as responsible for Aircraft Accident and Incident Investigations within the context of ICAO Annex 13.
49. *Komite Nasional Keselamatan Transportasi*, hereinafter abbreviated as KNKT is an independent institution responsible for conducting transportation Accident Investigations.
50. Directorate General of Civil Aviation, hereinafter referred to as DGCA, is DGCA of Ministry of Transportation.
51. Directorate of Aviation Security is Directorate of Aviation Security of DGCA.
52. Aircraft Accident Investigation Sub Committee, hereinafter abbreviated as AAISC is a subcommittee within the KNKT responsible for conducting investigations of Aircraft Accidents and Incidents in accordance with the provisions of ICAO Annex 13.

53. KNKT Member is Chairman, Vice Chairman, and Head of Investigation Sub Committee, including the Head of AAISC.
54. Head of AAISC is a KNKT Member who is responsible for leading, organizing, directing, and overseeing the conduct of Aircraft Accident and Incident Investigations.
55. Any Person is an individual or a corporation.

CHAPTER II THE CONDUCT OF INVESTIGATION

Article 2

- (1) The AAISC shall institute and conduct Investigations of Accidents and Incidents involving Civil Aircraft occurring within the territory of the Republic of Indonesia and other territories under specific conditions in compliance with the provisions of Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation.
- (2) Other territories under specific conditions referred to in paragraph (1) where a Civil Aircraft registered in Indonesia is involved in an Accident or Serious Incident that occurs:
 - a. in the location cannot definitely be established as being in the territory of any other State; or
 - b. within the territory of an ICAO non-contracting state which does not intend to conduct an investigation in accordance with ICAO Annex 13.
- (3) The sole objective of the Investigation conducted by the AAISC, as referred to in paragraph (1), shall be the prevention of Accidents and Incidents, it is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.
- (4) The investigation as referred to paragraph (1) shall normally include:
 - a. the gathering, recording and analysis of all relevant information on that Accident or Incident;
 - b. the protection of certain Accident and Incident Investigation records;
 - c. timely, public dissemination of factual information, as appropriate;

- d. if appropriate, the issuance of Safety Recommendations;
- e. if possible, the determination of the Causes and/or Contributing Factors; and
- f. the completion of the Final Report.

Article 3

- (1) The AAISC may delegate the whole or any part of an Investigation as referred to in Article 2 paragraph (1) to another State, or regional Accident and Incident Investigation organization by mutual arrangement and consent.
- (2) Where the Investigation is delegated as referred to in paragraph (1), in any event, the AAISC shall use every means to facilitate the investigation.

Article 4

- (1) The AAISC shall designate the Investigator-in-Charge of the Investigation and shall initiate the investigation immediately.
- (2) During the Investigation, where feasible, the scene of the Accident shall be visited, the wreckage examined and statements taken from witnesses by the AAISC.

Article 5

- (1) The extent of the Investigation and the procedure to be followed in carrying out such an Investigation shall be determined by the AAISC.
- (2) The extent of the Investigation as referred to in paragraph (1) depend on the lessons it expects to draw from the Investigation for the improvement of safety.
- (3) The AAISC shall develop documented policies and procedures detailing its accident investigation duties including organization and planning; investigation; and reporting.

Article 6

- (1) Effective use shall be made of Flight Recorders and ground-based recordings in the investigation of an accident or an incident by the AAISC.
- (2) The AAISC shall arrange for the read-out of the Flight Recorders as referred to in paragraph (1) without delay.

Article 7

- (1) In the case of Investigation into fatal Accident, the AAISC shall arrange for 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.
- (2) The complete autopsy examinations as referred to in paragraph (1) shall be expeditious and complete.

Article 8

- (1) When appropriate, the State conducting the investigation should arrange for medical examination of the crew, passengers and involved aviation personnel, by a physician, preferably experienced in accident investigation.
- (2) The medical examination as referred to in paragraph (1) should be expeditious.

Article 9

- (1) The AAISC shall take all reasonable measures to ensure that the Investigation procedures and practices that it follows in relation to Aircraft Accidents and Incidents are compatible with the authority of other government institutions in accordance with the applicable legislation.
- (2) If the conduct of Investigation as referred to in paragraph (1) involves State Aircraft, the AAISC shall take all reasonable measures to ensure that its investigation activities are coordinated with those other on-going investigations, if any.

Article 10

The AAISC shall make all reasonable efforts to enter into agreements to provide for the coordination of activities with other government institutions, with respect to:

- a. investigation procedures and practices;
- b. requirements for notifying Aircraft Accidents and Incidents; and
- c. procedures to be followed in the event that conflicting interests arise during their activities with respect to Aircraft Accidents or Incidents.

CHAPTER III

POWERS OF INVESTIGATORS

Article 11

Investigators may exercise the following powers for the purpose of Investigation as referred to in Article 2:

- a. to call before him or her and examine all persons as the investigator thinks fit, and to require such persons to answer any questions or furnish any information;
- b. to require Any Person to protect and preserve of:
 1. the aircraft accident or incident site(s);
 2. the aircraft and any parts thereof, and;
 3. all records and Documents associated with the occurrence;
- c. to enter and search any place where an Investigator believes on reasonable grounds that there is anything relevant to the conduct of an Investigation of an Accident or Incident, and to seize anything that is found in the course of that search;
- d. to prohibit or limit access to the area immediately surrounding the place at which anything involved or likely to have been involved in an accident or incident is located for such period as is necessary for the purposes of preserving and protecting evidence;

- e. to cause such tests, including tests to destruction, of anything that was seized for the purposes of the investigation;
- f. to require the provision and to make copies of any Documents that the Investigator may consider relevant to the accident or incident;
- g. to retain any such Documents referred to in letter f until the completion of the investigation, or until it is determined that an investigation shall not be carried out;
- h. to take Statements from all such persons as the investigator thinks fit and to require any such person to make and sign a declaration of the truth of the Statements made by the person;
- i. to require a person(s) who was or were directly or indirectly involved in the operation of an Aircraft to submit to a medical examination, where the Investigator believes on reasonable grounds that the medical condition is, or may be, relevant to the investigation;
- j. to require a physician or other practitioner to provide medical information concerning a patient where the Investigator believes on reasonable grounds that such information is relevant to the Investigation;
- k. to cause an autopsy or medical examination to be performed on a body of a deceased person where the Investigator believes on reasonable grounds that the information derived from the autopsy and examination is, or may be, relevant to the conduct of the Investigation;
- l. to require the person having custody of the body of the deceased person or other human remains to permit the performance of that autopsy or that medical examination; and
- m. to call on the services Any Person to ensure protection of the accident site, including the aircraft and its contents, until such time as the KNKT is able to directly take over custody and security of the aircraft and its contents.

Article 12

- (1) Before acting under Article 11, the Investigator shall produce the Investigator's appointment letter as proof of his or her identity and powers, when requested to do so by an involved person.
- (2) To exercise the power referred to in Article 11 letter c, an Investigator shall not exercise such power in relation to a particular place without the consent of the person in charge of that place unless those powers are so exercised under the authority of a warrant, or, by reason of exigent circumstances, it would not be practical for the investigator to obtain a warrant.

CHAPTER IV

NOTIFICATION OF AIRCRAFT ACCIDENT AND INCIDENT

Article 13

- (1) Where the AAISC is notified of an Aircraft Accident, Serious Incident or Incident to be investigated that occurred within the territory of Indonesia, the AAISC with a minimum of delay shall forward a notification to DGCA, and the States having a direct interest in the Accident or Incident, including the State of Registry, State of the Operator, State of Design, State of Manufacture, and when required to ICAO.
- (2) Forwarding Notification referred to in paragraph (1) shall be in plain language and contain as much of the following information as is readily available:
 - a. for Accident abbreviation ACCID, for Serious Incidents SINCID; for Incidents INCID;
 - b. manufacturer, model, nationality and registration marks, and serial number of the aircraft;
 - c. names of the owner, operator and hirer, if any, of the aircraft;
 - d. qualification of the Pilot-in-Command, and nationality of Crew and passengers;

- e. date and time (local time or UTC) of the accident or incident;
 - f. last point of departure and point of intended landing of the aircraft, including the date and time of the departure;
 - g. position of the aircraft with reference to some easily defined geographical point and latitude and longitude;
 - h. number of Crew and passengers; aboard, killed and seriously injured; others, killed and seriously injured;
 - i. description of the Accident or Incident and the extent of damage to the aircraft so far as is known;
 - j. an indication to what extent the Investigation to be conducted or will be delegated;
 - k. physical characteristics of the Accident or Incident area, as well as an information of access difficulties or special requirements to reach the site;
 - l. identification of the originating authority and means to contact the Investigator-in-Charge and the Accident Investigation authority of the State of Occurrence at any time; and
 - m. presence and description of Dangerous Goods on board the aircraft.
- (3) The notification as referred to in paragraph (2) shall be prepared in one of the working languages of ICAO, taking into account the language of the recipient(s), whenever it is possible to do so without causing undue delay.
- (4) As soon as it is possible to do so, the AAISC shall dispatch the details omitted from the notification as well as other known relevant information.

Article 14

Where the AAISC has been notified of an Aircraft Accident or Serious Incident that occurred outside the territory of Indonesia involving an Indonesia Aircraft, an Aircraft operated by an Indonesia Operator, and/or an Aircraft designed or manufactured in Indonesia, the AAISC shall:

- a. acknowledge receipt of the notification;

- b. provide the notifying State with the following information with the least possible delay:
 - 1. any relevant information regarding the Aircraft and flight crew involved in the Accident or Serious incident; and
 - 2. if Indonesia is the State of the Operator, details of any Dangerous Goods on board the Aircraft;
- c. inform the notifying State as to:
 - 1. whether the Indonesia intends to appoint or has appointed an Accredited Representative; and
 - 2. if such Accredited Representative will be or has been appointed and will be travelling to the State in which the Investigation is being carried out, the contact details and the expected date of arrival of the Accredited Representative in such State.
- d. appoint an Accredited Representative, if requested to do so by the State conducting an Investigation into an Accident involving an Aircraft of a Maximum Mass of over 2,250 kg.

Article 15

- (1) If in the course of an investigation the AAISC becomes aware or it suspects that an Act of Unlawful Interference was involved, the AAISC shall immediately initiate action to ensure that the Directorate of Aviation Security and of the State(s) concerned are so informed.
- (2) State(s) concerned as referred to in paragraph (1) is the States having a direct interest in the Investigation, including the State of Registry, State of the Operator, State of Design, and/or State of Manufacture.
- (3) An Act of Unlawful Interference as referred to in paragraph (1), does not relieve the AAISC from the responsibility to complete an Investigation and to publish a Final Report.

CHAPTER V
INVESTIGATION PARTICIPATION

Part One

Participation in the AAISC Investigation

Article 16

- (1) Subject to the Standards and Recommended Practices contained in ICAO Annex 13, Accredited Representatives and Advisers appointed by States are entitled to participate in an investigation conducted by the AAISC.
- (2) Subject to the Standards and Recommended Practices contained in ICAO Annex 13, a State which has a special interest in an accident by virtue of fatalities or serious injuries to its citizens is entitled to appoint an Expert to participate in an investigation conducted by the AAISC.
- (3) The AAISC may engage, on a temporary basis, the services of persons having technical or specialized knowledge to assist its investigations.

Article 17

- (1) Accredited Representative, Adviser and persons having technical or specialized knowledge to assist the AAISC in its investigations as referred to in Article 16 paragraph (1) and paragraph (2) shall be granted the rights and entitlements expressed in the Standards and Recommended Practices set out in ICAO Annex 13.
- (2) Persons having technical or specialized knowledge as referred to in Article 16 paragraph (3), may, subject to the conditions and limitations imposed by the AAISC and under the supervision of an AAISC investigator:
 - a. attend at the occurrence site(s);
 - b. examine the aircraft and its component parts and contents involved in the occurrence;
 - c. unless otherwise prohibited by law, examine any Document, and any other relevant evidence necessary for the purposes of the investigation; and
 - d. attend laboratory tests or analyses.

- (3) The rights and entitlements granted to persons having technical or specialized knowledge as referred to in paragraph (2) shall not, unless otherwise authorized by the Head of AAISC, include attendance at an interview of a witness during an investigation.

Article 18

The AAISC shall remove the participation of persons having technical or specialized knowledge as referred to in Article 16 paragraph (3) from an Investigation, if:

- a. that person contravenes a condition imposed by the AAISC on the person's presence; or
- b. in the AAISC 's opinion, the person has a conflict of interest that impedes the conduct of the Investigation.

Article 19

- (1) To the extent that it is practical and safe to do so and does not unreasonably impede the progress of the investigation, the investigator should invite the owner and Any Person who appears on reasonable grounds to be entitled to the component being tested to be present at any component tests.
- (2) Any Person invited to observe tests as referred to in paragraph (1) may:
 - a. record or cause to be recorded the condition of the component being tested prior to, during and after the test; and
 - b. be represented by a person having technical knowledge and expertise in the subject matter of the test.

Part Two
Participation in Other State Investigation

Article 20

- (1) In the case of other State conduct Investigation involving an Indonesia Aircraft, an Aircraft operated by an Indonesia Operator, and/or an Aircraft designed or manufactured in Indonesia, or in the case Indonesia is requested to provide information, facilities or the services of persons having technical or specialized knowledge to assist its investigations, the AAISC is entitled to appoint an Accredited Representative to participate in the Investigation.
- (2) Appointed Accredited Representative as referred to in paragraph (1) Directorate General of Civil Aviation, aircraft operators, organizations responsible for the type design and/or final assembly of the aircraft, or from any relevant source.

Article 21

Appointed Accredited Representative and Advisers as referred to in Article 20 shall:

- a. provide the State conducting the investigation with all relevant information available to them; and
- b. not divulge information on the progress and the findings of the investigation without the express consent of the State conducting the investigation.

Article 22

In the case of facilities or services of which have been, or would normally have been, used by an Aircraft prior to an Accident or an Incident are available in Indonesia, the AAISC shall provide the pertinent information to the State conducting the Investigation

Article 23

In the case of Indonesia has any data available from a Flight Recorder of an Aircraft involved in an Accident or Incident investigated by other State, the AAISC shall:

- a. without delay, provide the State conducting the investigation with all such data the State has available; and
- b. not divulge such data without the express consent of the State conducting the investigation.

Article 24

In the case an Indonesian registered or operated Aircraft involved in an Accident or a Serious Incident land in a State other than Indonesia, the AAISC 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.

Article 25

In the case Indonesia has a special interest in an Accident by virtue of fatalities or Serious Injuries to its citizens, the AAISC shall coordinate the appointment of an Expert with ministry who organizes government affairs in the field of foreign affairs.

CHAPTER VI
CONFLICT OF INTEREST

Article 26

- (1) Head of AAISC and Investigators shall not directly or indirectly have an interest in or be an owner, shareholder, director, officer, partner, or otherwise:
 - a. be engaged in an aviation undertaking or business; or
 - b. have an interest in the manufacture or distribution of Aircraft or Aircraft equipment or components.
- (2) On appointment to the KNKT, Head of AAISC and Investigators shall set aside conflicts of interest detailed in paragraph (1).

- (3) During their terms of office, Head of AAISC and Investigators shall not:
- a. accept or hold any office or employment that could give rise to a conflict of interest as referred to in paragraph (1); or
 - b. carry on any activity inconsistent with the performance of their duties under the legislation, and policies of the KNKT.

Article 27

If the AAISC engage, the services of persons having technical or specialized knowledge to assist its investigations as referred to in Article 16 paragraph (3) from the DGCA, the AAISC shall ensure that personnel assigned to participate in an Investigation is not engaged in any duties associated with the DGCA for the duration of their involvement in the investigation.

CHAPTER VII PROTECTION OF EVIDENCE

Article 28

- (1) The AAISC 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.
- (2) Protection of evidence as referred to in paragraph (1) shall include the preservation, by photographic or other means, of any evidence which might be removed, effaced, lost or destroyed.
- (3) Maintaining safe custody as referred to in paragraph (1) shall include protection against further damage, access by unauthorized persons, pilfering and deterioration.

Article 29

- (1) If a request is received from the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design or the State of Manufacture that the aircraft, its contents, and any other

evidence remain undisturbed pending inspection by an Accredited Representative of the requesting State, the AAISC shall take all necessary steps to comply with such request so far as this is reasonably practicable and compatible with the proper conduct of the Investigation.

- (2) The reasonably practicable and compatible with the proper conduct of the investigation as referred to in paragraph (1), provided that:
 - a. The Aircraft may be moved to the extent necessary to extricate persons, animals, mail and valuables, to prevent destruction by fire or other causes, or to eliminate any danger or obstruction to air navigation, to other transport or to the public; and
 - b. it does not result in undue delay in returning the aircraft to service where this is practicable.

Article 30

- (1) The AAISC shall release custody of the Aircraft, its contents or any parts thereof as referred to in Article 28 as soon as they are no longer required in the Investigation, to any person or persons duly designated by the Operator, State of Registry or the State of the Operator, as applicable.
- (2) For the purpose of releasing the custody as referred to in paragraph (1), the AAISC 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 which the State finds it impracticable to grant such access, it shall itself effect removal to a point where access can be given.

Article 31

- (1) When conducting the investigation of an Accident or Incident, the AAISC shall not make the records available for purposes other than Accident or Incident Investigation, unless the designated competent authority determines that their disclosure or use outweighs the likely adverse domestic

and international impact such action may have on that or any future Investigations.

- (2) The use of Investigation data as referred to in paragraph (1) shall not include its use as evidence in judicial proceedings.
- (3) The investigation records as referred to in paragraph (1), including:
 - a. cockpit voice recordings and airborne image recordings and any transcripts from such recordings; and
 - b. records in the custody or control of the AAISC being:
 1. all Statements taken from persons by the AAISC in the course of their investigation;
 2. all communications between persons having been involved in the operation of the Aircraft;
 3. medical or private information regarding persons involved in the Aircraft Accident or Incident;
 4. recordings and transcripts of recordings from air traffic control units;
 5. analysis of and opinions about information, including flight recorder information, made by the AAISC and Accredited Representatives in relation to the Accident or Incident; and
 6. the draft Final Report of an Accident or Incident Investigation.
- (4) The protections in paragraph (1) for investigation records as referred to in paragraph (3) letter a shall apply from the time an Accident or Incident to be investigated occurs and continue after the publication of the Final Report.
- (5) The protections in paragraph (1) for investigation records as referred to in paragraph (3) letter b shall apply from the time they come into the custody or control of the AAISC and continue after the publication of the Final Report.

Article 32

The requests for records in the custody or control of the AAISC shall be directed to the original source of the information, where available.

Article 33

- (1) The Investigation records specified in Article 31 paragraph (3) shall be included in the Final Report or its appendices only when pertinent to the analysis of the accident or incident.
- (2) The Investigation records and parts of the records as referred to in paragraph (1) that are not relevant to the analysis shall not be disclosed.

Article 34

The names of the persons involved in an Accident or Incident to be investigated shall not be disclosed to the public by the AAISC.

Article 35

The AAISC shall take measures to ensure that audio content of cockpit voice recordings as well as image and audio content of airborne image recordings are not disclosed to the public.

CHAPTER VIII

INVESTIGATION REPORT

Article 36

- (1) For accidents or incidents that draw heightened public attention, the accident investigation authority should publish a written Preliminary Report within 30 (thirty) days of the accident or incident containing established factual information and indicating the progress of the investigation.
- (2) Accidents or incidents may be considered to draw heightened public attention as referred to in paragraph (1) is when their investigations are subject to intense media coverage and/or strong national expectations.

Article 37

- (1) In the interest of Accident and Incident prevention, the AAISC shall complete and make Final Report on its investigation publicly available as soon as possible and, if possible, within 12 (twelve) months.

- (2) Before releasing the Final Report on its investigation, the AAISC shall send a copy of the Draft Final Report to the following, inviting their significant and substantiated comments on the report:
 - a. any Concerned Parties of Indonesia;
 - b. the States having a direct interest in the occurrence in accordance with Annex 13; and
 - c. any other organizations involved in the Investigation.
- (3) The time limit for providing comments on the Draft Final Report as referred to in paragraph (2) shall be 30 (thirty) days from the date of the transmittal letter sending the draft report, unless an extension of that period has been agreed to by those concerned.
- (4) If the AAISC receives comments within the time limit specified in the transmittal letter, the AAISC shall either amend the Final Report to include the substance of the comments received or, if desired by the providing comments, append the comments to the Final Report.
- (5) The AAISC shall send the Final Report on its Investigation as referred to in paragraph (1) with a minimum of delay to:
 - a. any Concerned Parties in Indonesia;
 - b. States having a direct interest in the occurrence in accordance with ICAO Annex 13;
 - c. States having suffered fatalities or serious injuries to its citizens; and
 - d. any other organizations or persons who, in the opinion of the AAISC, have a direct interest in the Investigation; and
 - e. if applicable to ICAO.

Article 38

- (1) The AAISC shall establish measures to ensure anyone is prohibited to communicate or use the Draft Final Report referred to in Article 37 paragraph (2), except for studying of the report and the preparation of comments concerning the report.

- (2) The AAISC shall not disclose any draft Final Report referred to in paragraph (1), or received Draft Final Report from other State to the public.

Article 39

- (1) If the Final Report on an investigation cannot be made publicly available within 12 (twelve) months of the Accident or Incident, the AAISC shall issue an Investigation Interim Statement on each anniversary of the occurrence.
- (2) Investigation Interim Statement as referred to in paragraph (1) details the progress of the Investigation and any safety issues raised.
- (3) The AAISC shall provide the Investigation Interim Statement referred to in paragraph (2) to the following:
 - a. any Concerned Parties of Indonesia;
 - b. the States having a direct interest in the occurrence, and if appropriate to ICAO; and
 - c. States having suffered fatalities or Serious Injuries to its citizens.
- (4) The AAISC shall make the Investigation Interim Statement as referred to in paragraph (3) publicly available.

Article 40

If new and significant evidence becomes available after the Investigation has been closed, the AAISC shall reopen it.

Article 41

- (1) As soon as practicable after the Investigation into an Accident is or an Incident to an Aircraft of a Maximum Mass of over 2,250 kg, the AAISC shall send the Accident/Incident Data Report (ADREP) to the ICAO.
- (2) The AAISC shall, upon request, provide other States with pertinent information additional to that made available in the Accident/Incident Data Report.

CHAPTER IX
RESOLUTION OF SAFETY ISSUE

Article 42

- (1) Safety recommendations issued by the AAISC should be sent to those persons or organizations that have a direct interest in the safety issue that was the basis for the safety recommendation, as well as to others who would benefit from the information, including but not limited to the following:
 - a. action addressee for the Safety Recommendation;
 - b. involved government institution;
 - c. involved States and Accident Investigation Authorities;
 - d. involved stakeholders, such as but not limited to the airline, maintenance organization, manufacturer, air navigation services provider, and airport operator; and
 - e. others who may benefit from lessons learned.
- (2) The AAISC shall establish measures to ensure the recipient of Safety Recommendations, within 90 (ninety) days of the date of the transmittal correspondence, advise the AAISC in writing of:
 - a. any action taken, or proposed to be taken, in response to the Safety Recommendations; or
 - b. provide written reasons as to why no action will be taken.
- (3) The AAISC shall record and review responses to its safety recommendations and assess the degree to which the risks underlying the safety recommendation have been mitigated.

Article 43

The AAISC shall implement procedures to monitor the progress of the action taken in response to AAISC receives.

Article 44

The AAISC should inform ICAO of Safety Recommendations of Global Concern issued by the AAISC, as well as the responses received to these recommendations.

Article 45

- (1) The AAISC shall establish and maintain an Accident and Incident database to facilitate the effective analysis of information obtained on actual or potential safety deficiencies and to determine any preventive actions required.
- (2) The AAISC shall give the government institution responsible for the implementation of the State Safety Program access to the Accident and Incident database referenced in paragraph (1) to support their safety responsibilities.

CHAPTER X
CONCLUDING PROVISIONS

Article 46

When this KNKT Chairman Regulation comes into force:

- a. KNKT Chairman Regulation Number PR-KNKT 1 of 2023 concerning Policies and Procedures Manual of *Komite Nasional Keselamatan Transportasi*;
- b. KNKT Chairman Regulation Number PR-KNKT 3 of 2023 concerning Investigation Guidelines of *Komite Nasional Keselamatan Transportasi*;
- c. KNKT Chairman Regulation Number PR-KNKT 4 of 2023 concerning Major Accident Investigation Guidelines of *Komite Nasional Keselamatan Transportasi*;
- d. KNKT Chairman Regulation Number PR-KNKT 5 of 2023 concerning Interview Guidelines of *Komite Nasional Keselamatan Transportasi*;
- e. KNKT Chairman Regulation Number PR-KNKT 6 of 2023 concerning Safety at Accident Site Guidelines of *Komite Nasional Keselamatan Transportasi*;
- f. KNKT Chairman Regulation Number PR-KNKT 7 of 2023 concerning Investigator Training Guidelines of *Komite Nasional Keselamatan Transportasi*;

- g. KNKT Chairman Regulation Number PR-KNKT 8 of 2023 concerning Investigation Equipment Management Guidelines of *Komite Nasional Keselamatan Transportasi*;
- h. KNKT Chairman Regulation Number PR-KNKT 9 of 2023 concerning Recorder Guidelines of *Komite Nasional Keselamatan Transportasi*;
- i. KNKT Chairman Regulation Number PR-KNKT 10 of 2023 concerning Notification and Accident Data Report Guidelines of *Komite Nasional Keselamatan Transportasi*;
- j. KNKT Chairman Regulation Number PR-KNKT 11 of 2023 concerning Analysis Guidelines of *Komite Nasional Keselamatan Transportasi*;
- k. KNKT Chairman Regulation Number PR-KNKT 12 of 2023 concerning Report Writing Guidelines of *Komite Nasional Keselamatan Transportasi*.

are repealed and declared no longer valid.

Article 47

This *Komite Nasional Keselamatan Transportasi* Chairman Regulation comes into force on the date of issued.

Issued in Jakarta
on 8th June 2026

KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI
CHAIRMAN,

ttd.

SOERJANTO TJAHOJONO

Salinan sesuai dengan aslinya

PLT. KEPALA BAGIAN HUKUM, KERJASAMA
PENGHUBUNGAN MASYARAKAT,



ANGGO ANUROGO