

PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA  
NOMOR : **KP 479 TAHUN 2015**

TENTANG

PETUNJUK DAN TATA CARA  
PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 139-10  
(*ADVISORY CIRCULAR CASR PART 139-10*),  
RENCANA PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT BANDAR UDARA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam Subbagian 139 B.2 angka 139.055 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM.55 Tahun 2015 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*CASR Part 139*) tentang Bandar Udara (*aerodrome*), telah mengatur bahwa penyelenggara bandar udara wajib menyiapkan rencana penanggulangan keadaan darurat bandar udara (*airport emergency plan*);
  - b. bahwa telah terdapat perubahan dalam *standard and recommended practices* (SARPs) pada ICAO Annex 14 Volume I Aerodromes termasuk mengenai ketentuan pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat di bandar udara (*Airport Emergency Planning*) di tahun 2013;
  - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana disebutkan dalam huruf a dan b diatas maka perlu diatur dengan menetapkan Petunjuk Dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 – 10 (*Advisory Circular CASR Part 139-10*), Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara;

- Mengingat :
1. Undang-undang Nomor Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
  2. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Bandar Udara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 71, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5295);

3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 11 tahun 2015 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 41);
4. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
5. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2015 Tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2009 tentang Pendelegasian Kewenangan Menteri Perhubungan Kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara di Bidang Penerbangan;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2013;
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Penerbangan;
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2015 tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan Di Bidang Penerbangan;
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.55 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Civil Aviation Safety Regulations Part 139) tentang Bandar Udara (Aerodrome);
12. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 17 Tahun 2015 tentang Standar Waktu Proses Pelayanan, Masa Berlaku, dan Kewenangan Penerbitan Perizinan Di Bidang Perhubungan Udara;

## MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TENTANG PETUNJUK DAN TATA CARA PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 139 - 10 (*ADVISORY CIRCULAR CASR PART 139-10*), RENCANA PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT BANDAR UDARA.

### BAB I KETENTUAN UMUM

#### Pasal 1

Dalam Peraturan ini yang dimaksud dengan:

1. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.
2. Penyelenggara Bandar Udara adalah Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara dan/atau Badan Hukum Indonesia yang mengoperasikan bandar udara khusus.
3. Kepala Bandar Udara adalah Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara, Kepala Badan Usaha Bandar Udara atau Kepala Cabang Badan Usaha Bandar Udara dan Kepala satuan kerja yang bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan atau operasional bandar udara.
4. Otoritas Bandar Udara adalah lembaga pemerintah yang diangkat oleh Menteri Perhubungan dan memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan.
5. Penanggulangan Keadaan Darurat (*Airport Emergency Plan/AEP*) adalah pelayanan untuk menyelamatkan jiwa dan harta dari kejadian dan/atau kecelakaan pesawat udara di bandar udara dan sekitarnya sampai radius 5 miles ( $\pm$  8 Km) dari titik referensi bandar udara, serta menyelamatkan jiwa dan harta dari kejadian, kecelakaan dan/atau kebakaran fasilitas di bandar udara.
6. Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat (*Airport Emergency Plan/AEP doc*) adalah dokumen yang berisi koordinasi, komando dan komunikasi antara unit/instansi untuk penanggulangan keadaan darurat yang terjadi di bandar udara dan sekitarnya sampai radius 5 miles ( $\pm$  8 Km) dari titik referensi bandar udara yang telah disahkan oleh Direktur.
7. Komite Penanggulangan Keadaan Darurat (*Airport Emergency Committee*) adalah komite yang dibentuk dari perwakilan masing-masing instansi/unit kerja di bandar udara maupun di sekitarnya yang terkait dengan penanggulangan keadaan darurat.

8. 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.
9. Kecelakaan Pesawat Udara adalah kejadian atau peristiwa yang terjadi pada pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan pada pesawat udara dan/atau korban jiwa atau luka serius, serta harta benda.
10. Fasilitas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) adalah semua kendaraan PKP-PK, peralatan operasional PKP-PK dan bahan pendukungnya serta personil yang disediakan di setiap bandar udara untuk memberikan pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran.
11. Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran yang selanjutnya disebut PKP-PK adalah unit bagian dari penanggulangan keadaan darurat.
12. Pos Komando Bergerak (*Mobile Command Post*) adalah tempat berkumpulnya perwakilan dari unit/instansi yang berperan dalam penanggulangan keadaan darurat untuk menerima dan mendistribusikan informasi dan membuat keputusan yang berhubungan dengan operasi penyelamatan dengan fitur utamanya yakni :
  - a) merupakan fasilitas bergerak yang dapat diluncurkan dengan cepat;
  - b) berfungsi sebagai pusat komando, koordinasi, dan komunikasi untuk insiden / kecelakaan pesawat udara;
  - c) beroperasi pada saat insiden / kecelakaan pesawat udara; dan
  - d) berlokasi dengan mempertimbangkan arah angin dan medan.
13. Latihan Tabletop (*Tabletop Exercise*) adalah jenis latihan simulasi strategi yang dilakukan didalam ruangan untuk menguji kemampuan personel dalam mengambil keputusan sehubungan dengan kegiatan pertolongan dan pemadaman kebakaran yang mungkin dilakukan sebelum mencoba latihan dilapangan.
14. Latihan Skala Khusus (*Partial Exercise*) adalah suatu bentuk latihan/uji coba dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat yang melibatkan anggota komite yang berada di bandar udara, dan dilaksanakan dalam rangka menguji seluruh fasilitas, prosedur dan kompetensi personel terkait untuk menghadapi keadaan darurat/siaga yang sebenarnya.
15. Latihan modular (*Modular Exercise*) adalah suatu bentuk latihan/uji coba dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat berdasarkan modul latihan yang telah ditentukan serta melibatkan sebagian dari anggota komite baik di bandar udara atau sekitar bandar udara.
16. Latihan Skala Penuh (*Full-Scale Exercises*) adalah suatu bentuk latihan/uji coba dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat yang melibatkan semua anggota komite, dan dilaksanakan dalam rangka menguji seluruh fasilitas, prosedur dan kompetensi personel terkait untuk menghadapi keadaan darurat/siaga yang sebenarnya.

17. Jalur Komunikasi adalah jalur pelaporan dan informasi kecelakaan penerbangan di bandar udara dan/atau di sekitarnya kepada pimpinan di lingkungan Kementerian Perhubungan dan instansi/unit lain yang akan terlibat dalam penanggulangan keadaan darurat sesuai dokumen AEP tersebut.
18. Grid Map adalah peta yang menggambarkan bandar udara dan daerah sekitarnya sampai radius 5 miles ( $\pm$  8 Km) dari titik referensi bandar udara untuk penanggulangan keadaan darurat.
19. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
20. Direktorat Jenderal adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
21. Direktur adalah Direktur yang membidangi pelayanan darurat.
22. Direktorat adalah Direktorat yang membidangi pelayanan darurat.

## BAB II DOKUMEN RENCANA PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT

### Pasal 2

- (1) Setiap bandar udara wajib memiliki dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat.
- (2) Dalam pembuatan dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara bandar udara wajib berkoordinasi dengan komite penanggulangan keadaan darurat (*airport emergency committee*).

### Pasal 3

- (1) Dokumen sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2), terdiri dari dokumen asli dan salinan dokumen asli.
- (2) Dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat sekurang-kurangnya memuat informasi sesuai ketentuan yang telah diatur dalam Lampiran I Peraturan ini.
- (3) Dokumen sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disesuaikan dengan klasifikasi dan kondisi bandar udara bersangkutan.

### Pasal 4

- (1) Dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat wajib memperhatikan prinsip-prinsip faktor kemanusiaan (*human factor principles*) untuk memastikan respon optimal dari semua pihak terkait.
- (2) Prinsip-prinsip faktor kemanusiaan (*human factor principles*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1), adalah sebagai berikut :

- a. hubungan perangkat lunak (*software*) dengan manusia (*liveware*);
  - b. hubungan peralatan kerja (*hardware*) dengan manusia (*liveware*);
  - c. hubungan lingkungan kerja (*environment*) dengan manusia (*liveware*);  
dan
  - d. hubungan manusia (*liveware*) dengan manusia (*liveware*) lainnya.
- (3) Hubungan perangkat lunak (*software*) dengan manusia (*liveware*) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a., memperhatikan interaksi manusia dan aspek non fisik seperti prosedur, tata letak, simbologi, sebagai contoh timbulnya masalah dikarenakan salah tafsir dan ketidaksesuaian dengan prosedur.
- (4) Hubungan peralatan kerja (*hardware*) dengan manusia (*liveware*) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b., memperhatikan interaksi manusia dengan peralatan kerjanya, misalnya seorang pemadam kebakaran memfungsikan kendaraan pemadam dan peralatannya.
- (5) Hubungan lingkungan kerja (*environment*) dengan manusia (*liveware*) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c, memperhatikan interaksi manusia dengan lingkungan kerjanya seperti tingkat kerja yang tinggi dan kerja shift.
- (6) Hubungan manusia (*liveware*) dengan manusia (*liveware*) lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d., memperhatikan interaksi antara manusia dengan manusia lainnya, misalkan terjadinya insiden akibat kerja tim yang buruk.

### BAB III KOMITE PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT

#### Pasal 5

- (1) Kepala bandar udara wajib membentuk komite penanggulangan keadaan darurat bandar udara.
- (2) Tugas dan tanggung jawab komite sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi :
- a. menyusun dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat bersama penyelenggara bandar udara;
  - b. menyusun uraian tugas dan tanggung jawab susunan anggota komite yang menjadi bagian dari dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat;
  - c. melakukan pertemuan komite sekurang-kurangnya satu kali dalam satu tahun;
  - d. meningkatkan komando, koordinasi dan komunikasi antara anggota komite;
  - e. persiapan pelaksanaan latihan penanggulangan keadaan darurat;
  - f. melaksanakan, memelihara, mengevaluasi dan mempertahankan efektifitas dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat;
  - g. bila diperlukan melakukan amandemen/perubahan sebagian/seluruh isi dokumen bersama penyelenggara bandar udara; dan
  - h. melaksanakan penanggulangan keadaan darurat.

## Pasal 6

- (1) Susunan keanggotaan komite sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 paling sedikit terdiri dari pembina, seorang ketua merangkap anggota, seorang wakil ketua merangkap anggota, seorang sekretaris merangkap anggota dan anggota sesuai unit/instansi yang akan terlibat dalam penanggulangan keadaan darurat.
- (2) Pembina sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Otoritas Bandar Udara yang bertanggung jawab melakukan pembinaan di wilayah kerjanya.
- (3) Ketua komite sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah Kepala Bandar Udara.
- (4) Wakil ketua komite sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah pimpinan yang membidangi operasi bandar udara.
- (5) Sekretaris komite sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah seseorang yang ditunjuk oleh ketua komite.
- (6) Keanggotaan komite sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah perwakilan dari unit/instansi di bandar udara dan/atau di sekitarnya sampai radius 5 miles ( $\pm$  8 Km) dari titik referensi bandar udara.
- (7) Keanggotaan komite sebagaimana dimaksud pada ayat (5), sekurang-kurangnya memiliki akses untuk mengkoordinasikan sumber daya manusia dan peralatan pendukung ditempat kerja untuk dapat segera melaksanakan tugas dan tanggung jawab dalam penanggulangan keadaan darurat.

## Pasal 7

Keanggotaan komite sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (6) merupakan perwakilan unit/instansi sebagai berikut :

a. unit/instansi yang berada di bandar udara, antara lain :

- 1) Instansi bea cukai (bagi bandar udara yang melayani penerbangan internasional);
- 2) Instansi Imigrasi (bagi bandar udara yang melayani penerbangan internasional);
- 3) Instansi Karantina (bagi bandar udara yang melayani penerbangan internasional);
- 4) Instansi Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika;
- 5) Unit pelayanan lalu lintas penerbangan;
- 6) Unit Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran;
- 7) Unit pengamanan bandar udara;
- 8) Instansi kantor kesehatan pelabuhan;
- 9) Unit poliklinik bandar udara;
- 10) Unit bidang transportasi;
- 11) Perwakilan badan usaha angkutan udara/operator pesawat udara; dan
- 12) Instansi polisi bandar udara.

b. instansi disekitar bandar udara sampai radius 5 miles ( $\pm$  8 Km) dari titik referensi bandar udara, antara lain :

- 1) Tentara Nasional Indonesia;
- 2) Polisi Republik Indonesia;
- 3) Dinas Pemadam Kebakaran Pemerintah Daerah setempat;
- 4) Dinas Kesehatan Pemerintah Daerah setempat;
- 5) Dinas Perhubungan Pemerintah Daerah setempat;
- 6) Kantor Search and Rescue;
- 7) Rumah Sakit/Puskesmas;
- 8) Palang Merah Indonesia; dan
- 9) Unit/Instansi penanggulangan keadaan darurat lainnya yang berkaitan dengan lokasi bandar udara, yang paling memungkinkan untuk diminta bantuannya.

#### Pasal 8

- (1) Laporan perihal terjadinya keadaan darurat di bandar udara dan sekitarnya oleh ketua komite wajib dilaporkan kepada :
  - a. Direktur Jenderal Perhubungan Udara;
  - b. Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi;
  - c. Direktur Bandar Udara;
  - d. Direktur Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara;
  - e. Direktur Navigasi Penerbangan;
  - f. Direktur Keamanan Penerbangan;
  - g. Direktur Angkutan Udara;
  - h. Kepala Otoritas Bandar Udara;
  - i. Kepala Pemerintahan Daerah setempat;
  - j. Pimpinan unit/instansi lainnya yang perlu diberikan laporan perihal keadaan darurat.
- (2) Pada kondisi keadaan darurat, komite sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 wajib sesegera mungkin untuk berkumpul di pusat penanggulangan keadaan darurat (*Emergency Operation Centre*) dan melakukan pertemuan/rapat sekurang-kurangnya 1 (satu) kali dalam satu hari dan/atau lebih sesuai kondisi untuk evaluasi dan mempercepat penanggulangan keadaan darurat.

### BAB IV PENGESAHAN, DISTRIBUSI, DAN PENINJAUAN DOKUMEN RENCANA PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT

#### Bagian Pertama Pengesahan dan Distribusi Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat

#### Pasal 9

- (1) Dalam pembuatan dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) yang menjadi fasilitator adalah penyelenggara bandar udara.

- (2) Dokumen sebagaimana dimaksud pada ayat (1), selanjutnya diajukan kepada Direktur oleh Kepala Bandar Udara untuk dilakukan evaluasi.
- (3) Untuk keperluan evaluasi dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) maka :
  - a. Kepala Bandar Udara dan/atau pejabat yang ditunjuk mempresentasikan dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat dihadapan Direktur; dan/atau
  - b. Direktur dan/atau pejabat yang ditunjuk dapat melakukan verifikasi ke bandar udara.
- (4) Hasil evaluasi dan/atau verifikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (3), dinyatakan masih belum memenuhi ketentuan, maka penyelenggara bandar udara wajib memperbaiki dan mengajukan kembali ke Direktur.
- (5) Dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang telah memenuhi ketentuan, disahkan oleh Direktur atas nama Direktur Jenderal untuk menjadi dokumen asli selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari kerja.
- (6) Dokumen asli sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dan rekaman dokumen asli, harus dibuat dalam bentuk dokumen dinamis.
- (7) Alur pengesahan dan distribusi serta peninjauan dokumen sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran II Peraturan ini.

#### Pasal 10

- (1) Dokumen asli sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (5) harus berada di kantor Kepala Bandar Udara.
- (2) Penyelenggara bandar udara wajib mendistribusikan rekaman dokumen asli kepada semua anggota komite dan Direktorat terkait sebagai dokumen arsip.
- (3) Penyelenggara bandar udara wajib mensosialisasikan isi dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat kepada semua anggota komite.

#### Bagian Kedua

#### Evaluasi Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat

#### Pasal 11

- (1) Komite penanggulangan keadaan darurat bersama penyelenggara bandar udara wajib meninjau dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat selambat-lambatnya 1 (satu) kali dalam setahun, dan bila ada perubahan, wajib dilakukan amandemen dan sosialisasi untuk menjamin dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat sesuai kondisi terakhir.

- (2) Setiap perubahan dokumen yang akan menjadi amandemen sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib disampaikan kepada Direktur untuk dilakukan evaluasi.
- (3) Dokumen perubahan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) yang telah memenuhi ketentuan, maka diberikan persetujuan oleh Direktur.

#### Pasal 12

- (1) Setiap lembaran dokumen asli yang diamandemen sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (3) wajib digandakan untuk disampaikan kepada semua anggota komite dan Direktorat terkait sebagai dokumen arsip.
- (2) Direktorat Jenderal sewaktu-waktu dapat melakukan evaluasi, terhadap isi dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat bila diperlukan.
- (3) Hasil temuan evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat merekomendasikan untuk dilakukan amandemen/perubahan terhadap isi sebagian dan/seluruh dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat.

### BAB V

#### PUSAT KOMANDO PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT DAN POS KOMANDO BERGERAK

##### Bagian Pertama

##### Pusat Operasi Penanggulangan Keadaan Darurat (*Emergency Operation Centre/EOC*)

#### Pasal 13

- (1) Setiap penyelenggara bandar udara wajib menyediakan Pusat Operasi Penanggulangan Keadaan Darurat (*Emergency Operation Centre*).
- (2) Pusat Operasi Penanggulangan Keadaan Darurat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib diaktifkan bila terjadi keadaan darurat di bandar udara dan sekitarnya.
- (3) Persyaratan bangunan lokasi Pusat Operasi Penanggulangan Keadaan Darurat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah sebagai berikut :
  - a. terletak di daerah antara daerah sisi udara dan sisi darat yang dapat memandang pergerakan pesawat udara;
  - b. khusus ruang komando dan ruang negoisasi menghadap ke sisi udara dan posisi parkir isolasi pesawat udara bila dimungkinkan;
  - c. ruangan komando terletak pada bangunan lantai pertama;
  - d. secara operasional dapat mendukung pos komando bergerak; dan
  - e. bangunan harus permanen.

#### Pasal 14

- (1) Pusat Operasi Penanggulangan Keadaan Darurat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (2), harus mampu mendukung dan mengkoordinasikan operasional bila terjadi:
  - a. insiden di bandar udara baik yang berhubungan dengan pesawat udara atau bangunan di bandar udara;
  - b. kecelakaan pesawat udara di bandar udara dan sekitarnya;
  - c. peristiwa pembajakan pesawat udara di bandar udara;
  - d. ancaman bom pada pesawat udara di bandar udara;
  - e. ancaman bom di gedung di bandar udara.
  - f. bencana alam di bandar udara;
  - g. kejadian darurat berkaitan dengan barang berbahaya (*dangerous goods*); dan
  - h. keadaan darurat medis di bandar udara.
- (2) Pusat Operasi Penanggulangan Keadaan Darurat wajib beroperasi sesuai jam operasi bandar udara dan/atau pada saat terjadi keadaan darurat di luar jam operasi bandar udara.

#### Pasal 15

- (1) Bangunan lokasi pusat penanggulangan keadaan darurat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (3) dilengkapi dengan :
  - a. ruangan komando (*command room*);
  - b. ruangan tim negoisasi/perunding (*negotiation room*);
  - c. tempat briefing (*briefing room*);
  - d. peralatan komunikasi (*communication equipment*);
  - e. dapur (*pantry*);
  - f. toilet (*restroom*);
  - g. tulisan penamaan Pusat Komando Penanggulangan Keadaan Darurat (*Emergency Operation Centre*) yang tertera di depan gedung harus dapat terlihat jelas pada siang dan malam hari; dan
  - h. setiap ruangan dilengkapi penamaan ruangan serta wajib di buat dalam bahasa Indonesia dan bahasa Inggris diantaranya meliputi :
    - 1) ruang komando (*command room*);
    - 2) ruang tim negoisasi/perundingan (*negotiation room*);
    - 3) ruang briefing (*briefing room*);
    - 4) ruang komunikasi (*communication room*); dan
    - 5) dapur (*pantry*).
- (2) Pada ruangan komando sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, harus terdapat petugas yang selalu siap bekerja sesuai jam operasi bandar udara dan/atau pada saat terjadi keadaan darurat di luar jam operasi bandar udara untuk menghubungi unit/instansi anggota komite, termasuk pos komando bergerak bila sudah diaktifkan apabila terjadi keadaan darurat.

- (3) Petugas sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memiliki kompetensi untuk mengoperasikan peralatan yang ada di ruangan pusat komando dan atau sekurang-kurangnya peralatan komunikasi.
- (4) Ruang komando sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, sekurang-kurangnya dilengkapi komputer dan printer, rekaman dokumen asli, grid map, jadwal penerbangan yang beroperasi di bandar udara, rencana/gambaran kegiatan anggota komite untuk satu tahun, peralatan komunikasi, nomor telepon anggota komite lengkap dengan nama unit/instansi, nomor telepon kedutaan besar, televisi, jam menunjukkan lokal dan UTC, whiteboard, alat tulis, ruang kerja ketua, wakil ketua, sekretaris, meja dan kursi secukupnya.
- (5) Ruang tim negoisasi/perunding sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b. sekurang-kurangnya dilengkapi komputer dan printer, salinan dokumen asli, grid map, alat perekam, alat pemutar rekaman, peralatan komunikasi, interkom, jam menunjukkan lokal dan UTC, meja dan kursi.
- (6) Ruang briefing sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c. sekurang-kurangnya dilengkapi komputer dan printer, peralatan komunikasi, alat perekam, alat pemutar rekaman, jam menunjukkan lokal dan UTC, whiteboard, alat tulis, multimedia proyektor, teropong, megaphone, tape recorder, grid map dan salinan dokumen asli.
- (7) Peralatan komunikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d., ayat (4), ayat (5) dan ayat (6) lebih terinci dapat dilihat pada Lampiran III Peraturan ini.

Bagian Kedua  
Pos Komando Bergerak (*Mobile Command Post*)

Pasal 16

- (1) Bandar udara dengan kategori PKP-PK 7 (tujuh) sampai dengan 10 (sepuluh) wajib menyediakan Pos Komando Bergerak (*Mobile Command Post*) berupa kendaraan sedangkan untuk bandar udara dengan kategori PKP-PK bandar udara 1 (satu) sampai dengan 6 (enam) bersifat rekomendasi.
- (2) Pos Komando Bergerak (*Mobile Command Post*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berfungsi sebagai pusat komando, komunikasi dan koordinasi dilapangan bila terjadi keadaan darurat dan/atau pada saat dilakukan latihan skala penuh.
- (3) Pos Komando Bergerak (*Mobile Command Post*) hanya diaktifkan selama terjadi keadaan darurat dan/atau latihan skala penuh.

Pasal 17

Pos Komando Bergerak (*Mobile Command Post*) sekurang-kurangnya di lengkapi antara lain :

- a. peralatan penyejuk ruangan;
- b. peralatan komunikasi dengan pusat penanggulangan keadaan darurat dan pelaksana dilapangan;
- c. meja dan kursi secukupnya;
- d. whiteboard dan alat tulis;
- e. penerangan yang cukup;
- f. grid map; dan
- g. salinan dokumen asli rencana penanggulangan keadaan darurat.

#### Pasal 18

- (1) Kendaraan Pos Komando Bergerak (*Mobile Command Post*) harus mudah dikenali dan dilengkapi dengan tanda pengenal yang menyolok seperti mengibarkan bendera berwarna orange atau memasang lampu berputar berwarna biru.
- (2) Bila kejadian dan/atau kecelakaan di bandar udara, pada Pos Komando Bergerak (*Mobile Command Post*) sekurang-kurangnya berkumpul kepala bandar udara atau pejabat yang mewakili, komandan pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran, komandan satuan keamanan (kepolisian dan keamanan bandar udara), koordinator kesehatan, koordinator transportasi dan kepala forensik.
- (3) Bila kejadian dan/atau kecelakaan di sekitar bandar udara, pada Pos Komando Bergerak (*Mobile Command Post*) sekurang-kurangnya berkumpul komandan pemadam kebakaran daerah setempat, perwakilan pemerintah daerah setempat, kepala bandar udara, komandan kepolisian daerah setempat, koordinator transportasi dan kepala forensik.

#### Pasal 19

- (1) Kepala/komandan/koordinator dari unit/instansi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (2) dan (3) harus memakai topi helm (*industrial hard hat*) berwarna dan rompi dengan tulisan yang memantulkan cahaya baik dari depan maupun dari belakang.
- (2) Warna topi helm (*industrial hard hat*) dan rompi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah:
  - a. merah : Untuk Komandan Pemadam Kebakaran (PKP-PK atau pemadam kebakaran pemerintah daerah setempat);
  - b. biru : Untuk Komandan Satuan Pengamanan (keamanan bandar udara atau TNI/POLRI);
  - c. putih (tulisan merah) : Untuk Koordinator Kesehatan;
  - d. orange : Untuk Kepala Bandar Udara atau pejabat yang mewakili;
  - e. hijau kekuningan : Untuk Koordinator Transportasi;
  - f. coklat tua : Untuk Kepala Forensik;
  - g. hitam (tulisan kuning) : Untuk Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT).

- (3) Tulisan pada rompi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah
- a. KOMANDAN PEMADAM KEBAKARAN;
  - b. KOMANDAN SATUAN PENGAMANAN;
  - c. KOORDINATOR KESEHATAN;
  - d. KEPALA BANDAR UDARA (bila yang mengenakan adalah Kepala Bandar Udara) atau ADMINISTRATOR BANDAR UDARA (bila yang mengenakan adalah pejabat yang mewakili);
  - e. KOORDINATOR TRANSPORTASI;
  - f. KEPALA FORENSIK; dan
  - g. KNKT.

Bagian ketiga  
Ketua Komite Penanggulangan Keadaan Darurat dan  
Komando Operasi Lapangan

Pasal 20

- (1) Ketua komite sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) wajib mengaktifkan pusat penanggulangan keadaan darurat, pos komando bergerak dan menyatakan pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat selesai.
- (2) Petugas komando lapangan bila terjadi keadaan darurat di bandar udara dan sekitarnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (3) dan (4) adalah :
- a. Kepala Bandar Udara atau pejabat yang mewakili, komandan pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran, kepala bandar udara, komandan keamanan bandar udara, komandan kepolisian daerah setempat dan koordinator kesehatan bila terjadi keadaan darurat di bandar udara;
  - b. komandan dinas pemadam kebakaran pemerintah daerah setempat, perwakilan pemerintah daerah setempat, perwakilan Kantor Search and Rescue, dan komandan kepolisian daerah setempat bila terjadi di sekitar bandar udara.
- (3) Pimpinan komando lapangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dan huruf b disesuaikan dengan kondisi lapangan.

BAB VI  
LATIHAN PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT  
DAN EVALUASI KECELAKAAN DI BANDAR UDARA DAN SEKITARNYA

Bagian Pertama  
Latihan Penanggulangan Keadaan Darurat

Pasal 21

- (1) Setiap bandar udara wajib melaksanakan :
  - a. latihan tabletop (*tabletop exercises*);
  - b. latihan skala khusus (*partial exercises*);
  - c. latihan modular (*modular exercises*); dan
  - d. latihan keadaan darurat skala penuh (*full-scale exercises*).
- (2) Latihan tabletop sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan sekurang-kurangnya satu kali dalam enam bulan untuk meningkatkan komando, koordinasi, komunikasi dan kesiapan fasilitas penanggulangan keadaan darurat yang melibatkan sebagian atau seluruh anggota komite penanggulangan keadaan darurat.
- (3) Latihan keadaan darurat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, c, dan d wajib dilaksanakan untuk meningkatkan komando, koordinasi, komunikasi dan kesiapan fasilitas yang melibatkan semua anggota komite dengan ketentuan sebagai berikut :
  - a. melaksanakan latihan penanggulangan keadaan darurat skala penuh (*full scale exercise*) dengan jarak (*interval*) 2 (dua) tahun dan diantaranya dilaksanakan latihan skala khusus (*partial exercise*) untuk memastikan setiap kekurangan yang dijumpai dalam latihan skala penuh telah diperbaiki; atau
  - b. melaksanakan latihan penanggulangan keadaan darurat skala penuh (*full scale exercise*) dengan jarak (*interval*) 3 (tiga) tahun dan diantaranya melaksanakan serangkaian latihan modular (*modular exercise*).
- (4) Latihan modular (*modular exercise*) sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf b., sebagai berikut:
  - a. Modul 1 – Menyampaikan berita darurat (*raising the alarm*);
  - b. Modul 2 – *Rendezvous Point (RVP)*;
  - c. Modul 3 – Pelayanan Medis (*medical services*);
  - d. Modul 4 – Komando Operasi (*operational command*);
  - e. Modul 5 – Komando Taktis (*tactical command*);
  - f. Modul 6 – Komando Strategis (*strategic command*);
  - g. Modul 7 – Pusat-pusat penerimaan bandara (*airport reception centres*);
  - h. Modul 8 – Pengaturan pasca bencana (*post disaster management*);
  - i. Modul 9 – Pemulihan usaha (*business recovery*); dan
  - j. Modul 10 – Latihan penanggulangan keadaan darurat skala penuh (*live full scale exercise*).

- (5) Rincian pelaksanaan latihan modular (*modular exercises*) sebagaimana dimaksud pada ayat (4) tercantum dalam Lampiran IV Peraturan ini.
- (6) Latihan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib membuat laporan hasil latihan dan didokumentasikan serta wajib disimpan.
- (7) Kepala bandar udara wajib menyampaikan laporan hasil latihan sebagaimana dimaksud pada ayat (5), selambat-lambatnya 10 (sepuluh) hari kerja setelah pelaksanaan latihan kepada Direktur Jenderal.

#### Pasal 22

- (1) Latihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (4) dapat berubah bila dalam jangka waktu satu tahun ada latihan keadaan darurat skala penuh.
- (2) Waktu pelaksanaan latihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (4) dapat berubah bila dalam jangka waktu 2 (dua) tahun terjadi keadaan darurat di bandar udara atau sekitar bandar udara, yang melibatkan seluruh anggota komite atau
- (3) Jika keadaan darurat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terjadi dalam kurun waktu 6 (enam) bulan sebelum latihan skala penuh, kepala bandar udara dapat mengajukan permohonan kepada Direktur Jenderal untuk memperpanjang jangka waktu atau menunda pelaksanaan latihan skala penuh berikutnya.
- (4) Perpanjangan jangka waktu atau penundaan pelaksanaan latihan skala penuh sebagaimana dimaksud pada ayat (3), maksimal 24 bulan kalender dihitung dari saat terjadi keadaan darurat di bandar udara dan sekitar bandar udara.

#### Pasal 23

- (1) Latihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (1), wajib dilakukan secara terprogram dan berkesinambungan tanpa mengganggu operasi penerbangan.
- (2) Latihan keadaan darurat skala penuh (*full scale exercise*) wajib diterbitkan "NOTAM".
- (3) Latihan keadaan darurat skala penuh wajib melibatkan unsur Direktorat untuk melakukan peninjauan selama latihan.

#### Pasal 24

- (1) Persiapan pelaksanaan latihan keadaan darurat skala penuh disarankan untuk dilakukan sekurang-kurangnya 120 hari kerja dan pemberian saran maksimal 30 hari kerja setelah latihan sebagaimana tertuang dalam Lampiran V Peraturan ini.

- (2) Setelah pelaksanaan latihan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib ditindaklanjuti dengan briefing, saran, evaluasi, analisa dan pendapat dari seluruh partisipan yang terlibat, untuk penyempurnaan operasi.

#### Pasal 25

- (1) Saat latihan skala penuh, semua anggota komite wajib terlibat dalam pelaksanaan latihan.
- (2) Dalam skenario latihan skala penuh, total jumlah penumpang yang akan di evakuasi dari pesawat udara yang mengalami kecelakaan harus sama dengan jumlah tempat duduk pesawat udara terbesar yang beroperasi di bandar udara.
- (3) Dalam skenario latihan skala penuh, dilarang menggunakan nama panggilan (call sign) dari perusahaan penerbangan yang beroperasi di seluruh wilayah Indonesia.

#### Pasal 26

- (1) Ketua komite dan penyelenggara bandar udara dapat melakukan latihan dengan skenario yang bersifat rahasia dan insidental dan hanya melibatkan salah satu perusahaan angkutan udara di bandar udara.
- (2) Latihan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya diketahui oleh ketua komite dan kepala bandar udara, seorang petugas unit lalu lintas penerbangan, pilot dan manager operasi perusahaan angkutan udara tersebut.

### Bagian Kedua

#### Evaluasi Kecelakaan di Bandar Udara dan Sekitarnya

#### Pasal 27

Setelah keadaan darurat terjadi di bandar udara dan/atau di sekitarnya ataupun setelah latihan penanggulangan skala penuh yang dilaksanakan, penyelenggara bandar udara harus mengupayakan agar komite melakukan hal-hal sebagai berikut :

- a. peninjauan ulang efektifitas langkah-langkah atau tindakan-tindakan terhadap keadaan darurat di bandar udara;
- b. penilaian terhadap dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat; dan
- c. mengambil langkah-langkah korektif yang diperlukan untuk menjamin penanggulangan keadaan darurat dapat beroperasi dengan efektif.

## Pasal 28

Penyelenggara bandar udara harus menjamin bahwa :

- a. setiap peninjauan ulang terhadap dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat, harus dibuatkan catatan; dan
- b. setiap catatan sebagaimana dimaksud huruf a, wajib disimpan sekurang-kurangnya dalam jangka waktu 3 (tiga) tahun setelah peninjauan ulang terkait dilakukan.

## BAB VII GRID MAP

### Pasal 29

- (1) Setiap bandar udara wajib membuat dan memiliki grid map.
- (2) Grid map sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari 2 (dua) jenis :
  - a. grid map bandar udara; dan
  - b. grid map sekitar bandar udara sampai radius 5 miles ( $\pm$  8 Km) dari titik referensi bandar udara.
- (3) Grid map wajib di sediakan di ruangan pengendalian lalu lintas penerbangan, stasiun pemadam kebakaran (*fire station*), ruang pengawasan (*watch room*), kendaraan utama dan kendaraan pendukung PKP-PK, pusat komando pengendalian keadaan darurat, kantor kepala otoritas bandar udara serta kepala bandar udara.
- (4) Grid map bandar udara dibuat berwarna, berskala dan menggambarkan lokasi jalan masuk/jalan pintas dari dan ke bandar udara, tempat penampungan air, dan gedung pusat pengendalian keadaan darurat, bangunan di sisi udara, sisi darat, stasiun pemadam kebakaran (*fire station*), apron, taxiway, landasan pacu (*runway*), *rendezvous point*, staging area, tempat mensuplai air, batas/pagar bandar udara dan jalan lintas kendaraan PKP-PK yang terbesar dan terberat ke sekitar bandar udara.
- (5) Grid map di sekitar bandar udara wajib dibuat berwarna, berskala dan menggambarkan bandar udara, pagar bandar udara, sungai, jalan, gunung/bukit, rumah sakit/puskesmas, staging area, *rendezvous point*, dan lokasi anggota komite penanggulangan keadaan darurat.

### Pasal 30

- (1) Grid map yang disediakan di ruangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 ayat (3) sekurang-kurangnya memiliki panjang 120 cm dan lebar 70 cm dan masing-masing di bingkai dalam kaca.
- (2) Ukuran grid map yang ditempatkan di kendaraan utama dan kendaraan pendukung sebagaimana dalam Pasal 28 ayat (3) sekurang-kurangnya memiliki panjang 40 cm dan lebar 40 cm dan dilaminating.

- (3) Ukuran yang dicantumkan pada dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat berukuran kertas A3.
- (4) Grid map bandar udara di buat garis kotak-kotak dengan skala tertentu dengan garis vertikal dimulai dengan angka 1 dan seterusnya dari kiri kekanan serta garis horizontal dimulai dengan huruf A dan seterusnya dari atas ke bawah.
- (5) Grid map di sekitar bandar udara sampai radius 5 miles ( $\pm$  8 Km) dari titik referensi bandar udara di buat garis kotak-kotak dengan skala tertentu dengan garis vertikal dimulai dengan angka 15 dan seterusnya dengan interval 5 dari kiri kekanan sedangkan garis horizontal dengan huruf AA dan seterusnya dari atas ke bawah.
- (6) Contoh grid map sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 ayat (2) tertuang sebagaimana dalam Lampiran VI Peraturan ini.

## BAB VIII BIAYA

### Pasal 31

Biaya yang diperlukan untuk penyusunan, amandemen dan pengesahan, sosialisasi dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat, serta perencanaan, pelaksanaan dan evaluasi latihan kecelakan penanggulangan keadaan darurat menjadi tanggung jawab penyelenggara bandar udara.

## BAB IX SANKSI

### Pasal 32

- (1) Bandar Udara yang tidak memiliki dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat, diberi sanksi sesuai ketentuan perundang-undangan.
- (2) Bandar Udara yang tidak melakukan latihan keadaan darurat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (1), diberi sanksi sesuai ketentuan perundang-undangan.

## BAB X KETENTUAN PERALIHAN

### Pasal 33

Bandar udara wajib menyesuaikan ketentuan dalam peraturan ini paling lambat 3 (tiga) tahun sejak peraturan ini berlaku.

BAB XI  
PENUTUP

Pasal 34

Pada saat Peraturan ini mulai berlaku, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/301/V/2011 tentang Petunjuk dan Tata Cara Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-10 (*Advisory Circular CASR Part 139-10*), Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 35

Direktur melaksanakan pengawasan pelaksanaan Peraturan ini.

Pasal 36

Peraturan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : JAKARTA  
Pada tanggal : 13 JULI 2015

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

ttd

SUPRASETYO

SALINAN Peraturan ini disampaikan kepada :

1. Menteri Perhubungan Republik Indonesia;
2. Sekretaris Jenderal, Kementerian Perhubungan;
3. Inspektur Jenderal, Kementerian Perhubungan;
4. Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia, Kementerian Perhubungan;
5. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
6. Para Direktur di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
7. Kepala Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Udara;
8. Para Kepala Otoritas Bandar Udara;
9. Para Kepala Bandar Udara UPT Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
10. Ketua Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia;
11. Direktur Utama PT. Angkasa Pura I (persero);
12. Direktur Utama PT. Angkasa Pura II (persero); dan
13. Para Kepala Bandar Udara Khusus yang melayani penerbangan sipil.

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BAGIAN HUKUM DAN HUMAS,



HEMI PAMURAHARJO  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19660508 199003 1 001

Lampiran I Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara  
 Nomor : KP 479 TAHUN 2015  
 Tanggal : 13 JULI 2015

**PETUNJUK PENYUSUNAN RENCANA PENANGGULANGAN  
 KEADAAN DARURAT**

NO	MATERI	PENJELASAN TENTANG
1.	Lembar Pengesahan Penerimaan	Pengesahan Dokumen AEP oleh Direktur atas nama Dirjen Perhubungan Udara
2.	Catatan Amandemen	Berisi alasan dokumen amandemen
3.	Daftar Distribusi Dok. AEP	Pihak-pihak yang mendapat salinan dok. AEP sesuai dengan daftar distribusi dok. AEP
4.	Daftar Isi	Urutan halaman berdasarkan urutan bab pada dokumen AEP
5.	Daftar Appendix	Berisi daftar lampiran dokumen AEP, yakni: App. 1. Data Bandara App. 2. Surat Dukungan App. 3. 3.1. Grid map bandara 3.2. Batas pagar bandara 3.3. Denah gedung dan fas. penting di bandara 3.4. Gridmap sekitar bandara sampai dengan radius 5 miles ( $\pm 8$ km) dari titik referensi bandar udara 3.5. Informasi tipe pesawat udara yg beroperasi di bandara 3.6. Batas daerah tanggung jawab PKP-PK; 3.7. Lokasi pusat informasi tiap terminal 3.8. Lokasi isolated parking area dan daerah apron App. 4. Formulir registrasi operator pswt udara bagi penumpang kecelakaan pesawat udara App. 5. Formulir saran untuk latihan penanguulangan keadaan darurat (critique form) App. 6. Tag Korban Kecelakaan Pesawat Udara App. 7. Lokasi kecelakaan, collection area, triage area, dan care area, App. 8. Lokasi triage area and medical care area bila terjadi kecelakaan di darat; App. 9. Lokasi triage area and medical care area bila kecelakaan pesawat udara di perairan; App. 10. 10.1. Data fasilitas PKP-PK 10.2. Data fasilitas bantuan medis 10.3. Data bantuan lainnya App. 11. Lembar catatan perubahan dokumen

		rencana penanggulangan keadaan darurat
6.	<i>Daftar Singkatan</i>	<i>Singkatan-singkatan yang dipergunakan dalam dokumen AEP</i>
7.	<i>Kata Pengantar</i>	<i>Kata pengantar dokumen AEP</i>
8.	<i>BAB I: PENDAHULUAN</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.1. Umum</li> <li>1.2. Tujuan dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat</li> <li>1.3. Ruang Lingkup</li> <li>1.4. Standar dan referensi</li> <li>1.5. Terminologi</li> </ul>
9.	<i>BAB II: KEADAAN DARURAT DAN SIAGA</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.1. Keadaan darurat (melibatkan pesawat udara);</li> <li>2.2. Ancaman bom di bandar udara</li> <li>2.3. Kebakaran gedung di bandar udara</li> <li>2.4. Tingkatan siaga</li> <li>2.5. Format berita kegiatan darurat</li> </ul>
10.	<i>BAB III: PENGATURAN MANAJEMEN</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.1. Komite penanggulangan keadaan darurat bandar udara;</li> <li>3.2. Tugas-tugas komite penanggulangan keadaan darurat bandar udara;</li> <li>3.3. Bagan organisasi komite penanggulangan keadaan darurat bandar udara;</li> <li>3.4. Peninjauan dokumen (review)</li> <li>3.5. Latihan penanggulangan keadaan darurat</li> <li>3.6. Pengujian peralatan penanggulangan keadaan darurat;</li> </ul>
11.	<i>BAB IV: PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.1. Pusat penanggulangan keadaan darurat (EOC)</li> <li>4.2. Pusat komando lapangan (on scene commander)</li> <li>4.3. Staging Area</li> <li>4.4. Triage area</li> <li>4.5. Pengangkutan korban meninggal</li> <li>4.6. Pusat informasi</li> <li>4.7. Pusat penerimaan penumpang</li> <li>4.8. Tempat penampungan awak pesawat udara</li> <li>4.9. Ruangan wawancara (conference room)</li> <li>4.10. Greeters and meteers area</li> <li>4.11. Isolated area</li> </ul>
12.	<i>BAB V: PERAN DAN TANGGUNG JAWAB DALAM KEADAAN DARURAT</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.1. Komando dan kendali</li> <li>5.2. Daerah-daerah pertemuan</li> <li>5.3. Jalur penanggulangan keadaan darurat</li> </ul>
13.	<i>BAB VI: IDENTITAS DAN JALUR KOMUNIKASI SAAT TERJADI KEADAAN DARURAT</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6.1. Umum</li> <li>6.2. Identitas petugas komando lapangan</li> <li>6.3. Pimpinan pos komando di lapangan (on scene commander)</li> <li>6.4. Alur komunikasi pada saat kecelakaan pesawat udara di bandar udara</li> <li>6.5. Alur komunikasi pada saat kecelakaan</li> </ul>

		<i>pesawat udara di sekitar bandar udara</i>
14.	<i>BAB VII: TINDAKAN MASING- MASING KOMITE PADA KEADAAN DARURAT</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>7.1. Kecelakaan pesawat udara di bandar udara</li> <li>7.2. Kecelakaan pesawat udara di sekitar bandar udara</li> <li>7.3. Keadaan darurat penuh (full emergency) pesawat udara yang sedang terbang;</li> <li>7.4. Gangguan tindakan melawan hukum;</li> <li>7.5. Ancaman bom terhadap pesawat udara;</li> <li>7.6. Ancaman bom terhadap gedung atau fasilitas di bandar udara;</li> <li>7.7. Keadaan darurat di darat;</li> <li>7.8. Kebakaran gedung atau fasilitas di bandar udara;</li> <li>7.9. Status waspada local (local standby)</li> <li>7.10. Kecelakaan pesawat udara di perairan</li> <li>7.11. Bencana alam</li> <li>7.12. Keadaan darurat melibatkan barang berbahaya (dangerous goods)</li> <li>7.13. Keadaan darurat medis di Bandar Udara</li> </ul>
15.	<i>BAB VIII: TINDAKAN SETELAH KEADAAN DARURAT</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.1. Pemandangan pesawat udara yang rusak</li> <li>8.2. Tanggung jawab pemindahan</li> <li>8.3. Sumber daya personil dan peralatan pemindahan pesawat udara yang rusak;</li> <li>8.4. Standar Operasi Prosedur Pemindahan Pesawat Udara Yang Rusak di Bandar Udara</li> <li>8.5. Evaluasi</li> </ul>
16	<i>BAB IX : FAKTOR KEMANUSIAAN (HUMAN FACTOR) DALAM PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>9.1. Umum</li> <li>9.2. Tujuan penerapan faktor kemanusiaan (human factor) dalam penanggulangan keadaan darurat</li> <li>9.3. Penerapan faktor kemanusiaan (human factor) dalam penanggulangan keadaan darurat</li> </ul>
17.	<i>APPENDIX</i>	<i>Sesuai dengan daftar appendix dokumen AEP.</i>

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

ttd

SUPRASETYO

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BAGIAN HUKUM DAN HUMAS,



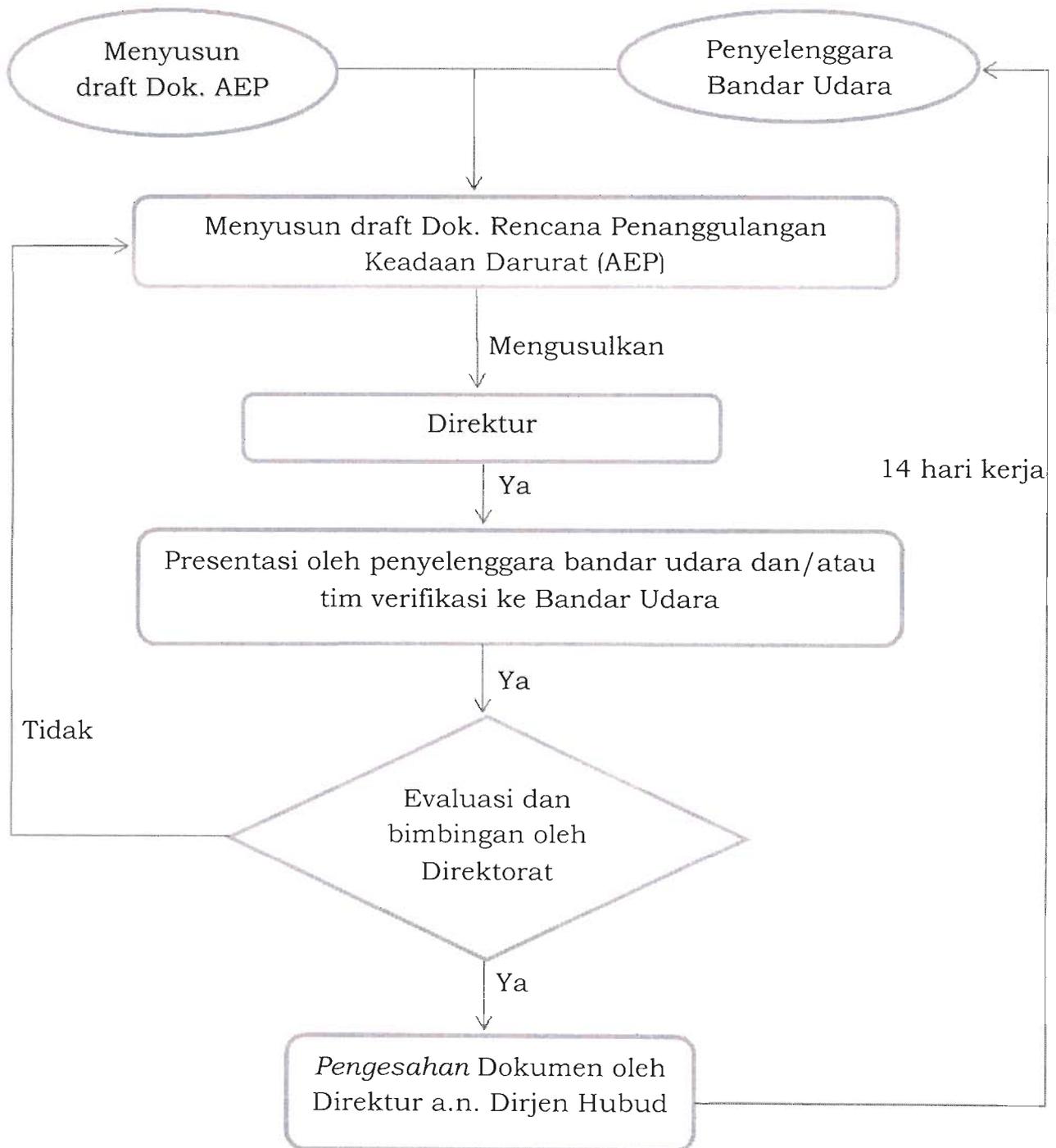
HEMI PAMURAHARJO

Pembina Tk. I (IV/b)

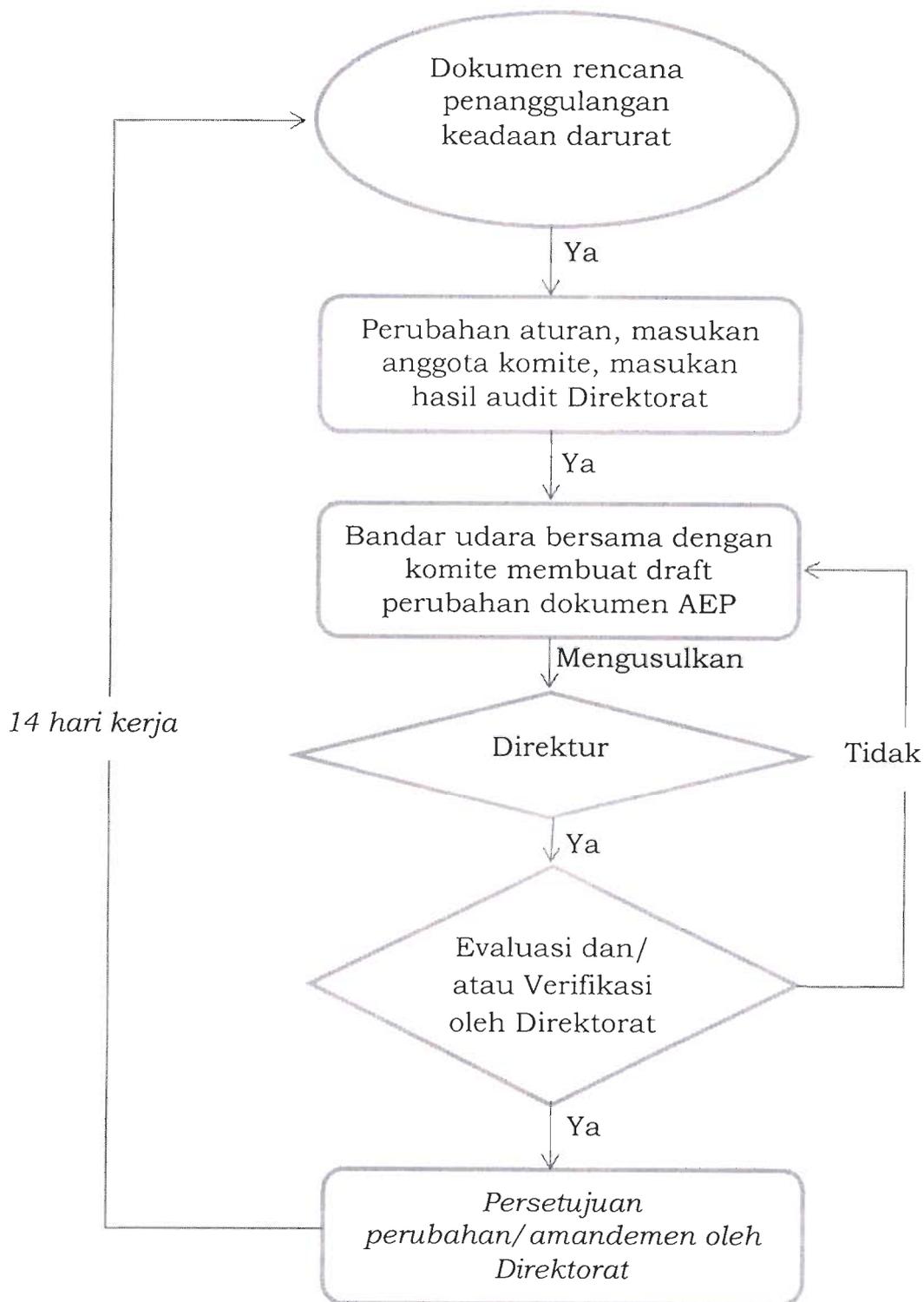
NIP. 19660508 199003 1 001

**ALUR PENGESAHAN DAN DISTRIBUSI SERTA PENINJAUAN DOKUMEN  
RENCANA PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT**

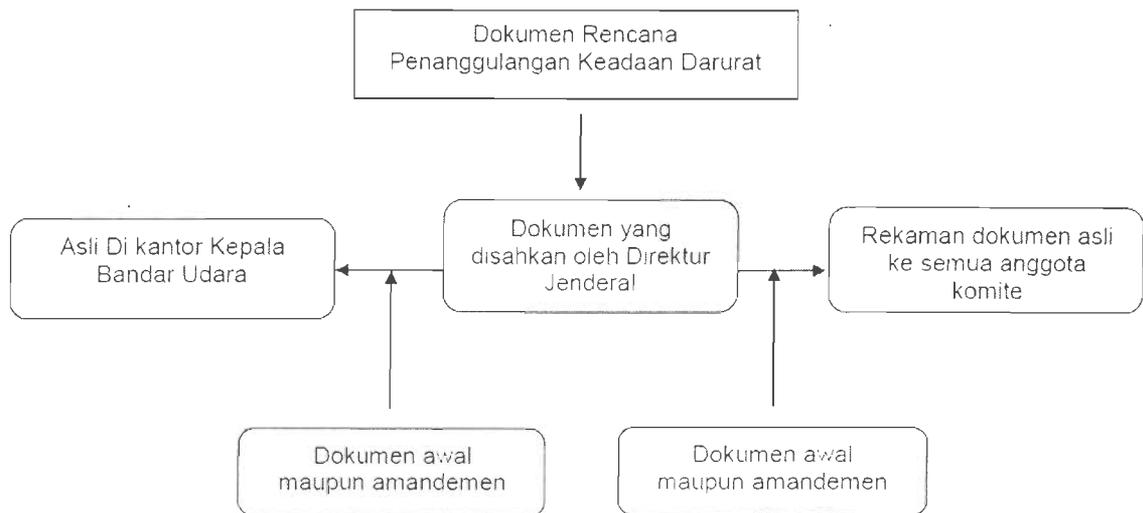
1. Alur Pengesahan Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat



2. Alur Amandemen/Perubahan Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat



3. Alur Distribusi Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat



DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

ttd

SUPRASETYO

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BAGIAN HUKUM DAN HUMAS,



HEMI PAMURAHARJO  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19660508 199003 1 001

Lampiran III Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara  
Nomor : KP 479 TAHUN 2015  
Tanggal : 13 JULI 2015

---

**PERALATAN KOMUNIKASI  
PADA PUSAT KOMANDO PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT**

Peralatan Komunikasi Pada Pusat Komando Penanggulangan Keadaan Darurat:

1. Peralatan komunikasi yang menggunakan frekuensi untuk keamanan penerbangan dan PKP-PK diatur sebagai berikut:
  - a. frekuensi 434.65 MHz untuk unit PKP-PK dan Tower;
  - b. frekuensi 434.75 MHz untuk unit Keamanan Bandar Udara;
  - c. frekuensi 434.85 MHz khusus untuk Emergency bagi semua unit/instansi;
  - d. frekuensi 434.95 MHz untuk cadangan.
2. Telepon, mesin faksimili.
3. Peralatan komunikasi yang dapat merekam dan memutar kembali komunikasi yang telah dilakukan selama penanggulangan keadaan darurat.
4. Peralatan komunikasi yang dapat merekam dan memutar kembali komunikasi dengan pilot atau kabin pesawat udara kalau tersedia.
5. Teleprinter yang dapat tersambung dengan AFTN (*aeronautical fixed telecommunications network*) bila tersedia.

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

ttd

SUPRASETYO

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BAGIAN HUKUM DAN HUMAS,



**HEMI PAMURAHARJO**  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19660508 199003 1 001

**LATIHAN MODULAR (MODULAR EXERCISES)**

**1. Modul 1 – Menyampaikan Berita Keadaan Darurat (*Raising The Alarm*)**

Modul latihan ini menitikberatkan pada sistem pemberitahuan, meliputi periode pengaktifan pada saat terjadi keadaan darurat sampai dengan seluruh unit/instansi yang terlibat terinformasikan. Pelaksanaan modul ini disarankan menggunakan prosedur, sumber daya, dan perlengkapan sebenarnya.

<b>Tujuan kegiatan :</b> Menguji sistem informasi keadaan darurat	
<b>Kegiatan</b>	<b>Yang Menjadi Perhatian Dalam Modul Latihan</b>
1.1. Melakukan aktivasi pemberitahuan keadaan darurat	1) Di aktivasi oleh ATC 2) Prosedur aktivasi pemberitahuan menggunakan “crash bell/alarm” dan sambungan telepon. 3) Komunikasi dengan PKP-PK dan anggota komite di dalam dan di sekitar bandar udara. <b>Catatan:</b> - Pastikan anggota komite mengetahui bahwa akan dilakukan latihan. - Gunakan awalan “HANYA UNTUK LATIHAN”
1.2. Membedakan tingkatan/ jenis keadaan darurat	1) Kecelakaan pesawat udara di bandar udara 2) Kecelakaan pesawat udara di sekitar bandar udara 3) Keadaan darurat penuh (full emergency) pesawat udara yang sedang terbang; 4) Gangguan tindakan melawan hukum; 5) Ancaman bom terhadap pesawat udara; 6) Ancaman bom terhadap gedung atau fasilitas di bandar udara; 7) Keadaan darurat di darat; 8) Kebakaran gedung di bandar udara; 9) Status waspada local (local standby) 10) Kecelakaan pesawat udara di perairan 11) Bencana alam

	<p>12) Kejadian melibatkan barang berbahaya (dangerous goods)</p> <p>13) Keadaan darurat medis di bandar udara.</p>
1.3. Penggunaan terminologi / singkatan	<p>1) Penggunaan bahasa untuk menyampaikan berita kepada unit/instansi terkait dengan jelas dan tepat;</p> <p>2) Penggunaan terminologi / singkatan di mengerti dan di pahami penerima berita</p>
1.4. Metode penyampaian berita dan kontijensinya	<p>1) Metode penyampaian berita secara normal misalkan menggunakan telepon;</p> <p>2) Metode penyampaian berita bila metode penyampaian berita secara normal tidak dapat dilakukan (rencana kontijensi), misalkan dengan menggunakan handphone, radio, dst.</p>
1.5. Latihan komunikasi	Penggunaan alat komunikasi dalam penyampaian berita seperti handy talkie, telepon, dst.
1.6. Unit / Instansi yang terlibat	Anggota komite penanggulangan keadaan darurat bandar udara ( <i>airport emergency committee</i> ).
1.7. Latihan ( <i>training</i> )	Kompetensi personel yang melakukan penanganan keadaan darurat apakah telah memadai atau belum.
1.8. Evaluasi dan Penilaian	<p>1) Melakukan evaluasi dan penilaian setelah pelaksanaan latihan;</p> <p>2) Hasil evaluasi dan review digunakan seoptimal mungkin untuk mencegah kesalahan yang sama terjadi pada keadaan darurat sesungguhnya.</p>
1.9. Dokumentasi dan pelaporan	<p>1) Agar bandar udara melakukan penyimpanan terhadap dokumen-dokumen latihan penanggulangan keadaan darurat;</p> <p>2) Agar bandar udara menyampaikan laporan pelaksanaan kegiatan latihan berikut dengan dokumentasi dan hasil evaluasi ke Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.</p>

## 2. Modul 2 – Rendezvous Point (RVP)

Modul latihan ini menitikberatkan pada penerapan *rendezvous point* (RVP) saat penanggulangan keadaan darurat dilakukan. Modul latihan difokuskan sejak informasi keadaan darurat diterima oleh unit/instansi di dalam dan sekitar bandar udara. Modul ini, mensyaratkan untuk mendemostrasikan pengawalan kendaraan dan personel bantuan dari RVP ke lokasi keadaan darurat. Disarankan, agar dalam pelaksanaan modul ini agar dilakukan sesuai dengan prosedur, perlengkapan, dan sumber daya dari bandar udara ketika terjadi insiden/kecelakaan sesungguhnya.

<b>Tujuan kegiatan :</b> Menguji aktivasi rendezvous point (RVP)	
<b>Kegiatan</b>	<b>Yang Menjadi Perhatian Dalam Modul Latihan</b>
2.1. Tentukan dan aktivasi RVP yang telah ditentukan	1) Penentuan aktivasi rendezvous point; 2) Prosedur dan komunikasi dari bandar udara kepada anggota Komite.
2.2. Penandaan lokasi pada dan menuju RVP	1) Penandaan arah menuju dan pada lokasi RVP jelas dan tepat 2) Penandaan arah menuju dan pada lokasi RVP tersosialisasikan kepada setiap anggota Komite.
2.3. Pengamanan lokasi RVP	1) Terdapat jumlah personel pengamanan yang cukup dalam mengamankan lokasi RVP; 2) Terdapat prosedur dalam pengamanan RVP.
2.4. Kelengkapan yang memadai	1) Area parkir kendaraan 2) Lampu; 3) Peta; dst.
2.5. Pengawalan menuju staging area dan daerah insiden / kecelakaan.	Jumlah personel dan kendaraan yang memadai.
2.6. Pengaturan lalu lintas	1) Petugas dari unit/instansi yang terlibat seperti kepolisian, AVSEC, TNI, dan pemerintah daerah setempat yang memadai. 2) Prosedur pengaturan lalu lintas yang memadai.
2.7. Latihan (training)	Kompetensi personel yang melakukan penanganan keadaan darurat apakah telah memadai atau belum.
2.8. Evaluasi dan Penilaian	1) Pastikan untuk melakukan evaluasi dan review setelah pelaksanaan latihan; 2) Hasil evaluasi dan review agar digunakan seoptimal mungkin untuk mencegah kesalahan yang sama terjadi pada keadaan

	darurat sesungguhnya, contoh kurangnya latihan, dst.
2.9. Dokumentasi dan pelaporan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Agar bandar udara melakukan penyimpanan terhadap dokumen- dokumen latihan penanggulangan keadaan darurat;</li> <li>2) Agar bandar udara menyampaikan laporan pelaksanaan kegiatan latihan berikut dengan dokumentasi dan hasil evaluasi ke Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.</li> </ol>

### 3. Modul 3 – Komando Operasi (*Operational Command*)

Modul ini menitikberatkan pada komando operasi (*operational command*) pada saat penanganan keadaan darurat. Modul ini difokuskan pada operasi penanggulangan keadaan darurat khususnya pada fungsi komando. Pelaksanaan latihan dapat dilakukan dengan menggunakan simulasi seperti *tabletop exercise*. Pelaksanaan latihan ini melibatkan unit/instansi yang tergabung dalam Komite Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (*Airport Emergency Committee*).

<b>Tujuan kegiatan :</b> Menguji komando operasi saat penanggulangan keadaan darurat	
<b>Kegiatan</b>	<b>Yang Menjadi Perhatian Dalam Modul Latihan</b>
3.1. Struktur organisasi	Identifikasi komandan pelaksana penanggulangan keadaan darurat di lapangan misalkan: komandan PKP-PK, Komandan AVSEC, dst.
3.2. Pengambilan keputusan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat sesuai dengan prosedur, misalnya pelaksanaan pemadaman kecelakaan pesawat, pengamanan lokasi kecelakaan, dst;</li> <li>2) Keputusan yang tepat diambil oleh komandan pelaksana lapangan.</li> </ol>
3.3. Komunikasi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Komunikasi antara unit / instansi di dalam dan di luar bandar udara pada penanganan keadaan darurat telah berjalan efektif, misalkan komunikasi antar unit PKP-PK dengan Dinas Kebakaran Pemda setempat;</li> <li>2) Komunikasi antara pos komando lapangan (<i>forward command post</i>) dengan</li> </ol>

	komandan lapangan berjalan efektif.
3.4. Pusat Komando Lapangan ( <i>forward command post</i> )	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ketersediaan pos komando bergerak (<i>mobile command post</i>).</li> <li>2) Bila tidak tersedia pos komando bergerak (<i>mobile command post</i>) maka fasilitas apakah yang dipergunakan sebagai pengganti?</li> <li>3) Efektivitas pusat komando lapangan.</li> </ol>
3.5. Pembagian wilayah ( <i>cordons</i> )	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Apakah tersedia fasilitas, prosedur, dan personel yang memadai untuk melakukan penandaan pemisahan wilayah (<i>cordon</i>), dan pengamanan wilayah.</li> <li>2) Efektivitas penandaan pemisahan wilayah (<i>cordon</i>), dan pengamanan wilayah.</li> </ol>
3.6. Latihan ( <i>training</i> )	Kompetensi personel yang melakukan penanganan keadaan darurat apakah telah memadai atau belum.
3.7. Evaluasi dan Penilaian	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Pastikan untuk melakukan evaluasi dan review setelah pelaksanaan latihan;</li> <li>2) Hasil evaluasi dan review agar digunakan seoptimal mungkin untuk mencegah kesalahan yang sama terjadi pada keadaan darurat sesungguhnya, contoh kurangnya latihan, dst.</li> </ol>
3.8. Dokumentasi dan pelaporan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Agar bandar udara melakukan penyimpanan terhadap dokumen-dokumen latihan penanggulangan keadaan darurat;</li> <li>2) Agar bandar udara menyampaikan laporan pelaksanaan kegiatan latihan berikut dengan dokumentasi dan hasil evaluasi ke Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.</li> </ol>

#### 4. Modul 4 – Pelayanan Medis (*medical services*)

Modul ini berkaitan dengan pelayanan medis di lokasi keadaan darurat dan difokuskan pada aspek-aspek praktis perawatan medis dan evakuasi korban. Modul latihan ini dapat dilakukan dengan skenario keadaan darurat di dalam dan di luar bandar udara, dengan melibatkan unit/instansi dari dalam dan luar bandar udara bersama-sama dengan Kantor Kesehatan Pelabuhan, Rumah Sakit Umum Daerah Setempat, Dinas Kesehatan Pemerintah Daerah Setempat atau Rumah Sakit setempat yang mungkin menangani keadaan darurat. Metode pelaksanaan kegiatan ini dapat dilakukan dengan *table top exercise* atau menggunakan simulasi lapangan.

<b>Tujuan kegiatan :</b> Menguji pelayanan medis ( <i>medical services</i> ) saat penanggulangan keadaan darurat	
<b>Kegiatan</b>	<b>Yang Menjadi Perhatian Dalam Modul Latihan</b>
4.1. Struktur organisasi	Identifikasi komandan dalam penanggulangan keadaan darurat, contoh koordinator medis, koordinator transportasi, petugas medis, dst.
4.2. Triage	Tata cara penandaan korban dan prosedur triage pada penanganan insiden/ kecelakaan.
4.3. Komunikasi	Komunikasi antara unit / instansi di dalam dan di luar bandar udara pada penanganan keadaan darurat telah berjalan efektif.
4.4. Tenda penanganan medis darurat ( <i>Emergency shelters</i> )	1) Ketersediaan tenda penanganan medis darurat ( <i>Emergency shelters</i> ); 2) Fasilitas pada tenda penanganan medis darurat memadai; 3) Prosedur penanganan medis darurat.
4.5. Transportasi korban	1) Ketersediaan ambulance dan personel medis untuk pemindahan korban dari lokasi menuju rumah sakit; 2) Ambulance telah memiliki fasilitas yang memadai dan personel medis telah memiliki kompetensi yang diperlukan.
4.6. Rute evakuasi	Rute evakuasi telah disesuaikan dan merupakan rute 1 (satu) arah ( <i>one way route</i> ). Arah atau jalur evakuasi telah diketahui oleh anggota komite.

4.7. Rumah sakit setempat	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Rumah sakit memiliki fasilitas penanganan medis yang memadai dan staf medis yang mencukupi;</li> <li>2) Rencana kontijensi rumah sakit dalam menghadapi tambahan pasien dalam jumlah besar.</li> </ol>
4.8. Latihan (training)	Kompetensi personel yang melakukan penanganan keadaan darurat apakah telah memadai atau belum.
4.9. Evaluasi dan Penilaian	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Pastikan untuk melakukan evaluasi dan review setelah pelaksanaan latihan;</li> <li>2) Hasil evaluasi dan review agar digunakan seoptimal mungkin untuk mencegah kesalahan yang sama terjadi pada keadaan darurat sesungguhnya, contoh kurangnya latihan, dst.</li> </ol>
4.10. Dokumentasi dan pelaporan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Agar bandar udara melakukan penyimpanan terhadap dokumen-dokumen latihan penanggulangan keadaan darurat;</li> <li>2) Agar bandar udara menyampaikan laporan pelaksanaan kegiatan latihan berikut dengan dokumentasi dan hasil evaluasi ke Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.</li> </ol>

## 5. Modul 5 – Komando Taktis (*tactical command*)

Modul ini berkaitan dengan komando taktis pada saat penanganan keadaan darurat, berfokus pada aspek taktis kejadian dari satu titik pada insiden/kecelakaan ketika sumber daya yang cukup telah tiba di lokasi untuk melakukan komando taktis (*tactical command*). Pelaksanaan modul ini harus melibatkan organisasi dari luar dan dalam bandar udara yang menanggulangi keadaan darurat. Modul ini dapat dilakukan dengan *tabletop exercise* atau menggunakan simulasi lapangan.

<b>Tujuan kegiatan :</b> Menguji komando taktis ( <i>tactical command</i> ) saat penanggulangan keadaan darurat	
<b>Kegiatan</b>	<b>Yang Menjadi Perhatian Dalam Modul Latihan</b>
5.1. Struktur organisasi	Identifikasi komandan pelaksana penanggulangan keadaan darurat di lapangan misalkan: koordinator pengamanan, koordinator pemadaman dan pertolongan.
5.2. Pengambilan keputusan	1) Penentuan prioritas untuk mengalokasikan sumber daya yang tersedia 2) Perencanaan dan koordinasi atas bagaimana dan kapan suatu tugas/keputusan akan dilaksanakan
5.3. Lokasi	Penentuan lokasi pos komando lapangan ( <i>forward command post</i> ) yang efektif.
5.4. Komunikasi	1) Komunikasi yang efektif antar anggota komite di lapangan; 2) Komunikasi yang efektif dengan pos komando lapangan ( <i>forward command post</i> ) dengan pusat operasi penanggulangan keadaan darurat ( <i>emergency operation centre</i> ). 3) Komunikasi antara pos komando lapangan ( <i>forward command post</i> ) dengan komandan pelaksana lapangan.
5.5. Sumber daya	Fasilitas pada pos komando lapangan ( <i>forward command post</i> ) dalam rangka penanggulangan keadaan darurat telah memadai, contoh radio komunikasi, AEP Document, Gridmap, dst.
5.6. Latihan (training)	Kompetensi personel yang melakukan penanganan keadaan darurat apakah telah memadai atau belum.
5.7. Evaluasi dan Penilaian	1) Pastikan untuk melakukan evaluasi dan review setelah pelaksanaan latihan;

	2) Hasil evaluasi dan review agar digunakan seoptimal mungkin untuk mencegah kesalahan yang sama terjadi pada keadaan darurat sesungguhnya, contoh kurangnya latihan, dst.
5.8. Dokumentasi dan pelaporan	<p>1) Agar bandar udara melakukan penyimpanan terhadap dokumen-dokumen latihan penanggulangan keadaan darurat;</p> <p>2) Agar bandar udara menyampaikan laporan pelaksanaan kegiatan latihan berikut dengan dokumentasi dan hasil evaluasi ke Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.</p>

## 6. Modul 6 – Komando Strategis (*strategic command*)

Modul ini berkaitan dengan komando strategis penanggulangan keadaan darurat dan berfokus pada aspek-aspek strategis kejadian dari titik dalam insiden ketika sumber daya yang cukup telah tiba untuk melaksanakan Komando Strategis. Modul ini harus melibatkan pejabat senior dari komite penanggulangan keadaan darurat yang mungkin terlibat dalam penanganan keadaan darurat. Modul latihan ini dapat berupa *tabletop exercise* dan/atau simulasi lapangan.

<b>Tujuan kegiatan :</b> Menguji komando strategis ( <i>strategic command</i> ) saat penanggulangan keadaan darurat	
<b>Kegiatan</b>	<b>Yang Menjadi Perhatian Dalam Modul Latihan</b>
6.1. Struktur organisasi	Identifikasi komandan dalam penanggulangan keadaan darurat, contoh ketua EOC, wakil ketua, sekretaris, dst.
6.2. Pengambilan keputusan	Kesesuaian perintah yang diberikan oleh <i>on scene commander</i> dengan pelaksanaan dilapangan.
6.3. Lokasi	Lokasi pusat komando penanggulangan keadaan darurat sesuai dengan dokumen AEP telah efektif dan sesuai.
6.4. Komunikasi	<p>1) Komunikasi yang efektif antar anggota komite</p> <p>2) Komunikasi yang efektif dengan pos komando lapangan (forward command post)</p> <p>3) Alur komunikasi telah sesuai dan dalam kondisi terkini.</p>
6.5. Evaluasi dan Penilaian	1) Pastikan untuk melakukan evaluasi dan review setelah

	<p>pelaksanaan latihan;</p> <p>2) Hasil evaluasi dan review agar digunakan seoptimal mungkin untuk mencegah kesalahan yang sama terjadi pada keadaan darurat sesungguhnya, contoh kurangnya latihan, dst.</p>
6.6. Dokumentasi dan pelaporan	<p>1) Agar bandar udara melakukan penyimpanan terhadap dokumen- dokumen latihan penanggulangan keadaan darurat;</p> <p>2) Agar bandar udara menyampaikan laporan pelaksanaan kegiatan latihan berikut dengan dokumentasi dan hasil evaluasi ke Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.</p>

## 7. Modul 7 - Airport Reception Centres

Modul ini berkaitan dengan bantuan yang diberikan oleh unit/instansi dan berfokus pada penanganan insiden/kecelakaan dari titik ketika korban dipindahkan dari lokasi insiden/kecelakaan dan upaya yang dilakukan untuk menyatukan kembali mereka dengan keluarga dan kerabat mereka. Pelaksanaan modul latihan ini melibatkan unit/instansi baik dari dalam dan luar bandara yang terlibat dalam komite penanganan keadaan darurat. Dalam pelaksanaannya modul latihan ini berbentuk latihan simulasi lapangan (*practical exercise*) di bangunan/lokasi di Bandar Udara yang telah ditetapkan untuk tujuan tersebut.

<b>Tujuan kegiatan :</b>	
Menguji Pusat Penerimaan Bandar Udara (Airport Reception Centres) saat penanggulangan keadaan darurat	
<b>Kegiatan</b>	<b>Yang Menjadi Perhatian Dalam Modul Latihan</b>
7.1. Tugas dan Tanggung Jawab	<p>1) Prosedur,</p> <p>2) Tugas dan tanggung jawab dari badan usaha angkutan udara, bandar udara, dan unit/instansi lainnya yang berkaitan.</p>
7.2. Pusat penampungan korban (passengers reception area)	<p>1) Lakukan penilaian terhadap lokasi yang telah ditentukan, apakah telah memadai atau tidak dan apakah mampu menampung seluruh korban.</p> <p>2) Kelengkapan pendukung di lokasi <i>passengers reception area</i>.</p> <p>3) Pengamanan lokasi</p>
7.3. Pusat penampungan crew pesawat udara (crew	1) Lakukan penilaian terhadap lokasi yang telah ditentukan,

reception area/isolated room)	<p>apakah telah memadai atau tidak dan apakah mampu menampung crew pesawat udara</p> <p>2) Kelengkapan pendukung di lokasi crew reception area.</p> <p>3) Pengamanan lokasi</p>
7.4. Conference room/media centre	<p>1) Lakukan penilaian terhadap lokasi yang telah ditentukan, apakah telah memadai atau tidak dan apakah mampu menampung seluruh crew media/pers.</p> <p>2) Kelengkapan pendukung di lokasi conference room/media centre.</p> <p>3) Pengamanan lokasi</p>
7.5. Pusat informasi	<p>1) Peranan badan usaha angkutan udara bersangkutan;</p> <p>2) Pengamanan lokasi.</p>
7.6. Evaluasi dan Penilaian	<p>1) Pastikan untuk melakukan evaluasi dan review setelah pelaksanaan latihan;</p> <p>2) Hasil evaluasi dan review agar digunakan seoptimal mungkin untuk mencegah kesalahan yang sama terjadi pada keadaan darurat sesungguhnya, contoh kurangnya latihan, dst.</p>
7.7. Dokumentasi dan pelaporan	<p>1) Agar bandar udara melakukan penyimpanan terhadap dokumen-dokumen latihan penanggulangan keadaan darurat;</p> <p>2) Agar bandar udara menyampaikan laporan pelaksanaan kegiatan latihan berikut dengan dokumentasi dan hasil evaluasi ke Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.</p>

## 8. Modul 8 – Pengaturan Pasca Keadaan Darurat (*Post Disaster Management*)

Modul ini berkaitan dengan pengaturan setelah keadaan darurat (*post disaster management*) dan berfokus pada tahap terakhir dari penanganan insiden/kecelakaan, yakni dari titik dimana semua korban baik yang selamat ataupun yang terluka telah dipindahkan dan pekerjaan pengumpulan jenazah oleh penyidik POLRI (DVI) dan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dimulai. Kegiatan pengaturan setelah keadaan darurat akan melibatkan kepolisian, operator bandar udara, dan KNKT. Pelaksanaan latihan modul ini dapat berbentuk *tabletop exercise*, atau sebagai simulasi baik di dalam atau di luar bandara.

<b>Tujuan kegiatan :</b>	
Menguji pengaturan pasca bencana ( <i>post disaster management</i> ) saat penanggulangan keadaan darurat	
<b>Kegiatan</b>	<b>Yang Menjadi Perhatian Dalam Modul Latihan</b>
8.1. Penyidikan kecelakaan pesawat udara	Tugas dan tanggung jawab dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT).
8.2. Pengumpulan jenazah / identifikasi jenazah	Tugas dan tanggung jawab dari kepolisian (DVI).
8.3. Lokasi penampungan jenazah korban kecelakaan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Lakukan penilaian terhadap lokasi yang telah ditentukan, apakah telah memadai atau tidak dan apakah mampu menampung jenazah sementara di bandar udara</li> <li>2) Kemampuan rumah sakit untuk menampung jenazah;</li> <li>3) Pengamanan lokasi</li> </ol>
8.4. Evaluasi dan Penilaian	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Pastikan untuk melakukan evaluasi dan review setelah pelaksanaan latihan;</li> <li>2) Hasil evaluasi dan review agar digunakan seoptimal mungkin untuk mencegah kesalahan yang sama terjadi pada keadaan darurat sesungguhnya, contoh kurangnya latihan, dst.</li> </ol>
8.5. Dokumentasi dan pelaporan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Agar bandar udara melakukan penyimpanan terhadap dokumen- dokumen latihan penanggulangan keadaan darurat;</li> <li>2) Agar bandar udara menyampaikan laporan pelaksanaan kegiatan latihan berikut dengan dokumentasi dan hasil evaluasi ke Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.</li> </ol>

## 9. Modul 9 – Pemulihan Usaha (*Business Recovery*)

Modul ini terkait dengan pemulihan usaha bandar udara dan difokuskan pada bagian akhir dari insiden/kecelakaan, yakni pada titik ketika semua korban yang selamat/terluka dan meninggal telah dipindahkan, investigator telah menyelesaikan investigasinya dan bandar udara saat ini tengah berusaha beroperasi kembali. Pelaksanaan modul latihan ini akan melibatkan kepolisian bekerjasama dengan operator bandar udara, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dan KNKT. Bentuk pelaksanaan kegiatan dapat berbentuk tabletop exercise atau simulasi di dalam dan di luar bandar udara.

<b>Tujuan kegiatan :</b> Menguji pemulihan usaha (business recovery)	
<b>Kegiatan</b>	<b>Yang Menjadi Perhatian Dalam Modul Latihan</b>
9.1. Pemandahan pesawat udara yang rusak	<ol style="list-style-type: none"><li>1) Penyediaan fasilitas dan personel pemandahan pesawat udara yang rusak oleh badan usaha angkutan udara yang bersangkutan;</li><li>2) Pengalihan tanggung jawab dari badan usaha angkutan udara ke bandar udara bila badan usaha angkutan udara bersangkutan tidak sanggup.</li><li>3) Penyediaan fasilitas dan personel pemandahan pesawat udara yang rusak oleh bandar udara;</li><li>4) Pelaksanaan pemandahan pesawat udara yang rusak.</li></ol>
9.2. Akomodasi	Penyediaan makanan dan tenda/ perlindungan ( <i>shelters</i> ) ketika operasi pemandahan pesawat udara yang rusak.
9.3. Rencana kontijensi bandar udara	Rencana kontijensi ( <i>contingency plan</i> ) terkait dengan pelaksanaan pemandahan pesawat udara.
9.4. Evaluasi dan Penilaian	<ol style="list-style-type: none"><li>1) Pastikan untuk melakukan evaluasi dan review setelah pelaksanaan latihan;</li><li>2) Hasil evaluasi dan review agar digunakan seoptimal mungkin untuk mencegah kesalahan yang sama terjadi pada keadaan darurat sesungguhnya, contoh kurangnya latihan, dst.</li></ol>
9.5. Dokumentasi dan pelaporan	<ol style="list-style-type: none"><li>1) Agar bandar udara melakukan penyimpanan terhadap dokumen- dokumen latihan penanggulangan keadaan darurat;</li></ol>

	2) Agar bandar udara menyampaikan laporan pelaksanaan kegiatan latihan berikut dengan dokumentasi dan hasil evaluasi ke Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
--	--

**10. Modul 10 – Latihan Penanggulangan Keadaan Darurat Skala Penuh (*live full scale exercise*)**

Modul Latihan Skala Penuh (*full-scale exercises*) adalah suatu bentuk latihan/uji coba dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat yang melibatkan semua anggota komite, dan dilaksanakan dalam rangka menguji seluruh fasilitas, prosedur dan kompetensi personel terkait untuk menghadapi keadaan darurat/siaga yang sebenarnya.

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

ttd

SUPRASETYO

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BAGIAN HUKUM DAN HUMAS,



HEMI PAMURAHARJO  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19660508 199003 1 001

Lampiran V Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara  
Nomor : KP 479 TAHUN 2015  
Tanggal : 13 JULI 2015

---

**JADWAL WAKTU SEBELUM DAN SESUDAH  
LATIHAN PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT SKALA PENUH**

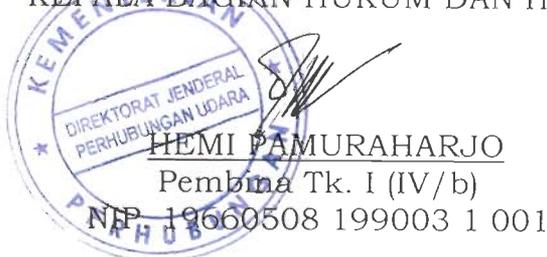
- H-120 Hari : Rapat koordinasi antara petugas yang terlibat untuk membicarakan garis besar latihan, skenario, tugas kerja yang dilakukan dan seleksi koordinator
- H-90 Hari : Laporan perkembangan pertama
- H-70 Hari : Pertemuan pertama dengan seluruh perwakilan unit/instansi terkait yang turut serta dalam pelaksanaan *full scale exercise*.
- H-60 Hari : Pengaturan daerah latihan penanggulangan keadaan darurat skala penuh telah selesai. Skenario tertulis latihan telah selesai.
- H-50 Hari : Latihan untuk tim pembuat luka buatan (*moulage team*) dimulai. Pertemuan kedua dengan seluruh perwakilan unit/intansi terkait yang turut serta dalam pelaksanaan *full scale exercise*. Ketua tim luka buatan (*moulage team*) dapat berasal dari rumah sakit, PKP-PK, dan lain-lain.
- H-40 Hari : Pengaturan transportasi, makanan, tandu-tandu, dan tenaga sukarela telah selesai.
- H-30 Hari : Pertemuan ketiga dengan seluruh perwakilan unit/instansi terkait dan dilakukan latihan pendahuluan komunikasi .
- H-21 Hari : Pertemuan keempat masing-masing unit/instansi terkait. Penyempurnaan tim dan pengaturan korban luka pura-pura dari tenaga sukarela telah selesai.
- H-14 Hari : Pertemuan terakhir dan briefing kepada seluruh unit/instansi terkait, termasuk tim penilai
- H-7 Hari : Pertemuan terakhir membahas persiapan yang sudah disusun
- H-0 Hari : *Pelaksanaan latihan*
- H+1 Hari : Evaluasi dan saran dari seluruh unit/instansi terkait yang dicatat oleh pejabat yang ditunjuk
- H+7
- H+30 Hari : *Penyelenggara Bandar Udara* mengadakan pertemuan untuk membahas seluruh saran yang masuk, dan dirumuskan untuk penyempurnaan.

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

ttd

SUPRASETYO

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BAGIAN HUKUM DAN HUMAS,



### CONTOH GRID MAP

#### 1. Grid Map Bandar Udara

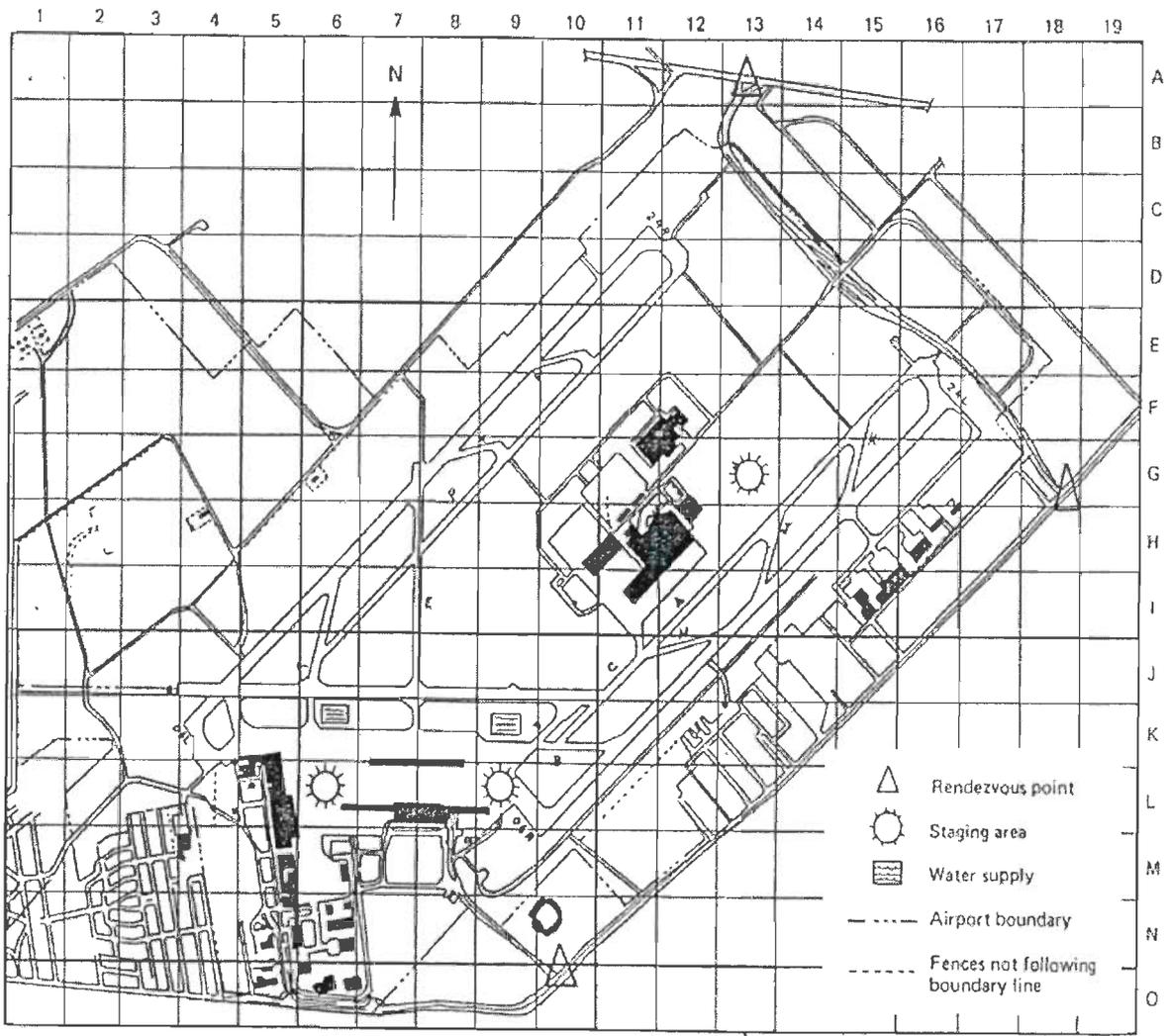
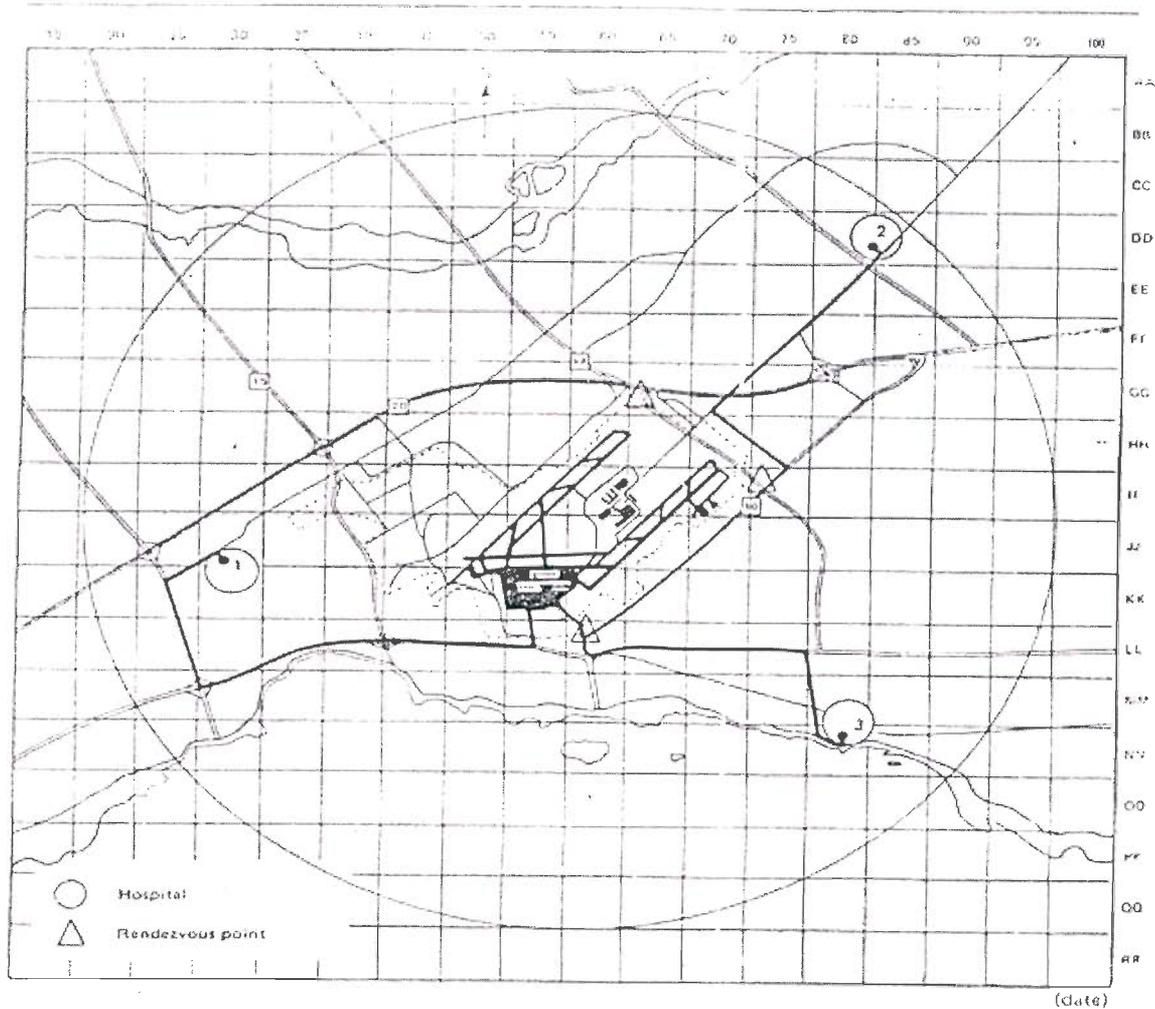


Figure 7-1. Sample grid map – airport

(date)

Grid map bandar udara dibuat berwarna, berskala dan menggambarkan lokasi jalan masuk/jalan pintas dari dan ke bandar udara, tempat penampungan air, dan gedung pusat pengendalian keadaan darurat, bangunan di sisi udara, sisi darat, stasiun pemadam kebakaran (fire station), apron, taxiway, landasan pacu (runway), rendezvous point, staging area, tempat mensuplai air, batas/pagar bandar udara dan jalan lintas kendaraan PKP-PK yang terbesar dan terberat ke sekitar bandar udara.

2. Grid Map Sekitar Bandar Udara



Grid map di sekitar bandar udara wajib dibuat berwarna, berskala dan menggambarkan bandar udara, pagar bandar udara, sungai, jalan, gunung/bukit, rumah sakit/puskesmas, staging area, rendezvous point, dan lokasi anggota komite penanggulangan keadaan darurat.

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

ttd

SUPRASETYO

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BAGIAN HUKUM DAN HUMAS,

  
**HEMI PAMURAHARJO**  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19660508 199003 1 001