



**MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA**

**NOMOR : PM 140 TAHUN 2015**

**TENTANG**

**PROGRAM PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT  
KEAMANAN PENERBANGAN NASIONAL**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

**MENTERI PERHUBUNGAN,**

- Menimbang : a. bahwa dalam Pasal 347 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, telah diatur mengenai Tata Cara dan Prosedur Penanggulangan Tindakan Melawan Hukum Serta Penyerahan Tugas dan Komando Penanggulangan;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Program Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan Nasional;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
2. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
3. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 68 Tahun 2013;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 127 Tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional;

## MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PROGRAM PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT KEAMANAN PENERBANGAN NASIONAL.

### BAB I

#### KETENTUAN UMUM

##### Pasal 1

Dalam Peraturan ini yang dimaksud dengan:

1. Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan (*Contingency Plan*) adalah rencana proaktif yang terdiri dari langkah-langkah dan prosedur untuk menanggulangi berbagai macam ancaman, penilaian resiko dan langkah-langkah terkait lainnya yang harus diterapkan, direncanakan untuk mengantisipasi dan memitigasi kejadian serta mempersiapkan setiap instansi terkait yang memiliki peran dan tanggung jawab dalam menanggulangi tindakan melawan hukum.
2. Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur.
3. Pesawat Udara Dalam Penerbangan (*aircraft in flight*) adalah pesawat udara yang digunakan untuk penerbangan dimulai dari waktu pergerakan ketika pintunya ditutup di embarkasi sampai pada waktu pintunya dibuka di debarkasi, dalam hal terjadi pendaratan darurat, penerbangan dianggap terus berlangsung sampai saat penguasa yang berwenang mengambil alih tanggung jawab atas pesawat udara, orang dan barang yang ada di dalamnya.
4. Pesawat Udara Sedang Terbang adalah keadaan pesawat udara dalam kondisi *airborne* sampai saat pesawat udara mendarat di bandar udara.
5. Tindakan Melawan Hukum (*Acts of Unlawful Interference*) adalah tindakan-tindakan atau percobaan yang membahayakan keselamatan penerbangan dan angkutan udara, berupa:
  - a. menguasai pesawat udara secara melawan hukum;
  - b. melakukan pengerusakan/penghancuran pesawat udara di darat (*in service*);
  - c. menyandera orang di dalam pesawat udara atau di bandar udara;
  - d. masuk ke dalam pesawat udara, bandar udara atau tempat-tempat aeronautika secara paksa;

- e. membawa senjata, peralatan berbahaya atau bahan-bahan yang dapat digunakan untuk tindakan melawan hukum secara tidak sah;
  - f. menggunakan pesawat udara di darat (*in service*) untuk tindakan yang menyebabkan mati, cederanya seseorang, rusaknya harta benda atau lingkungan sekitar; dan
  - g. memberikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan maupun di darat, penumpang, awak pesawat udara, personel darat atau masyarakat umum pada bandar udara atau tempat-tempat fasilitas penerbangan lainnya.
6. Ancaman Bom adalah suatu ancaman lisan atau tulisan dari seseorang yang tidak diketahui atau sebaliknya, yang menyarankan atau menyatakan, apakah benar atau tidak, bahwa keselamatan dari sebuah pesawat udara yang dalam penerbangan atau di darat, atau bandar udara atau fasilitas penerbangan, atau seseorang mungkin dalam bahaya karena suatu bahan peledak.
  7. Sabotase adalah suatu tindakan pengrusakan atau penghilangan terhadap harta benda, yang dapat mengancam atau menyebabkan terjadinya tindakan melawan hukum pada penerbangan dan fasilitasnya.
  8. Pembajakan adalah tindakan mengambil alih pesawat udara dan atau bandar udara dengan paksa atau tanpa izin termasuk tindakan pencurian pesawat dengan maksud tertentu.
  9. Penyanderaan adalah tindakan mengancam penumpang, penerbang dan/atau personel kabin yang digunakan sebagai sarana/alat untuk mencapai tujuan penyandera.
  10. Pengendalian Keamanan (*Security Control*) adalah penerapan suatu teknik atau tindakan untuk mencegah disusupkannya/terbawanya Barang Dilarang (*Prohibited Items*) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum.
  11. Komite Nasional Keamanan Penerbangan (KNKP), adalah Komite yang mengkoordinasikan pelaksanaan Program Keamanan Penerbangan Nasional.
  12. Komite Keamanan Bandar Udara (KKBU) adalah Komite yang mengkoordinasi pelaksanaan Program Keamanan Bandar Udara.
  13. Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command and Control Centre / NCCC*), adalah Sistem Komando dan Pengendalian Nasional yang melibatkan para pimpinan beberapa instansi terkait dan anggota KNKP dalam mengkoordinasikan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan.

14. Pusat Pengendalian Insiden Nasional (*National Incident Crisis Centre / NICC*), adalah tempat komando dan pengendalian para anggota Pusat Komando dan Pengendalian Nasional untuk penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan.
15. Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/CMT*), adalah Tim yang beranggotakan anggota komite keamanan bandar udara dan instansi lain yang dibutuhkan yang bertugas untuk penanggulangan keadaan darurat keamanan di bandar udara.
16. Pusat Operasi Darurat (*Emergency Operation Centre / EOC*), adalah tempat komando dan pengendalian para anggota Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/CMT*) untuk penanggulangan keadaan darurat keamanan di bandar udara.
17. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan.

## BAB II

### TUJUAN DAN RUANG LINGKUP

#### Pasal 2

Program Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan Nasional mempunyai tujuan :

- a. mengidentifikasi tindakan melawan hukum yang terjadi;
- b. merencanakan tindakan yang akan diambil untuk menanggulangi tindakan melawan hukum;
- c. mencari penyelesaian terhadap kejadian tindakan melawan hukum;
- d. memberikan langkah-langkah dan prosedur yang digunakan untuk pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan;
- e. mengurangi dampak resiko terhadap kejadian tindakan melawan hukum;
- f. menjadi pedoman bagi instansi yang terlibat dalam penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan; dan
- g. memberikan pedoman dalam penyusunan pelaporan, evaluasi dan analisa serta pelaporan kejadian.

#### Pasal 3

Ruang lingkup Program Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan Nasional meliputi:

- a. tindakan melawan hukum yang terjadi terhadap pesawat udara sedang terbang;

- b. tindakan melawan hukum yang terjadi di bandar udara dan terhadap pelayanan navigasi penerbangan;
- c. semua instansi/institusi yang terlibat dalam penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan;
- d. semua pesawat udara sipil yang melakukan kegiatan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia;
- e. semua pesawat udara sipil selain yang dimaksud pada huruf d, yang mengalami tindakan melawan hukum dalam penerbangan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia; dan
- f. semua kejadian akibat tindakan melawan hukum yang terjadi di luar bandara.

### BAB III

#### KEADAAN DARURAT KEAMANAN PENERBANGAN

##### Pasal 4

Keadaan darurat keamanan penerbangan meliputi:

- a. kondisi rawan (kondisi kuning); dan
- b. kondisi darurat (kondisi merah).

##### Pasal 5

Kondisi rawan (kondisi kuning), sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 huruf a, merupakan kondisi keamanan penerbangan dimana diperlukan peningkatan keamanan, kewaspadaan atau kesiagaan pada saat:

- a. terdapat informasi ancaman tindakan melawan hukum dari sumber yang perlu dilakukan penilaian ancaman lebih lanjut; atau
- b. terjadinya gangguan keamanan atau tindakan melawan hukum yang berpotensi mengganggu keamanan penerbangan.

##### Pasal 6

Kondisi darurat (kondisi merah), sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 huruf b, merupakan kondisi keamanan penerbangan pada saat:

- a. ancaman yang membahayakan keamanan penerbangan, berdasarkan penilaian, positif terjadi terhadap pesawat udara, bandar udara dan pelayanan navigasi penerbangan; atau
- b. terjadinya tindakan melawan hukum berupa ancaman bom, pembajakan, penyanderaan, sabotase dan penyerangan yang membahayakan keamanan terhadap pesawat udara, bandar udara dan pelayanan navigasi penerbangan.

## BAB IV

### PUSAT KOMANDO DAN PENGENDALIAN NASIONAL (*NATIONAL COMMAND AND CONTROL CENTER/NCCC*)

#### Bagian Kesatu Organisasi

#### Pasal 7

- (1) Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) memiliki fungsi sebagai berikut :
  - a. menerima informasi ancaman yang membahayakan keamanan penerbangan;
  - b. berkoordinasi dalam rangka penilaian ancaman yang membahayakan keamanan penerbangan;
  - c. berkoordinasi dalam menetapkan langkah-langkah yang akan diambil bilamana ancaman membahayakan keamanan penerbangan; dan
  - d. memonitor penanggulangan terhadap ancaman yang membahayakan keamanan penerbangan.
- (2) Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diketuai oleh Direktur Jenderal.

#### Pasal 8

- (1) Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) memiliki keanggotaan yang terdiri dari :
  - a. anggota utama; dan
  - b. anggota Komite Nasional Keamanan Penerbangan.
- (2) Anggota utama Pusat Komando dan Pengendalian Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri dari :
  - a. Direktur Jenderal Perhubungan Udara;
  - b. Panglima Tentara Nasional Indonesia;
  - c. Kepala Kepolisian Republik Indonesia;
  - d. Kepala Badan Intelijen Negara; dan
  - e. Direktur Keamanan Penerbangan - Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- (3) Anggota Komite Nasional Keamanan Penerbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b terdiri dari:
  - a. Badan Usaha Bandar Udara;
  - b. Unit Penyelenggara Bandar Udara;
  - c. Badan Usaha Angkutan Udara;
  - d. Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan; dan
  - e. Anggota Komite Nasional Keamanan Penerbangan lainnya.

- (4) Anggota Komite Nasional Keamanan Penerbangan lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf e antara lain terdiri dari:
- a. Kementerian Koordinator POLHUKAM;
  - b. Kementerian Keuangan;
  - c. Kementerian Kesehatan;
  - d. Kementerian Pertanian;
  - e. Kementerian Luar Negeri;
  - f. Kementerian Hukum dan HAM;
  - g. Kementerian Pertahanan;
  - h. Kementerian Kelautan dan Perikanan
  - i. Kementerian Komunikasi dan Informatika;
  - j. Badan Pengawas Tenaga Nuklir;
  - k. Badan Nasional Penanggulangan Terorisme;
  - l. Kantor Otoritas Bandar Udara;
  - m. Asosiasi Perusahaan Angkutan Udara;
  - n. Asosiasi Perusahaan Pemeriksaan Keamanan Kargo Dan Pos; dan
  - o. Asosiasi Lembaga Penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan Keamanan Penerbangan.
- (5) Penugasan anggota sebagaimana dimaksud pada ayat (3), bekerja sesuai dengan kondisi keadaan darurat keamanan yang terjadi dan ditunjuk oleh Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional.

Bagian Kedua  
Tanggung Jawab Anggota Utama

Pasal 9

Direktur Jenderal Perhubungan Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat 2 huruf a, mempunyai tanggung jawab sebagai berikut:

- a. menetapkan kondisi keamanan penerbangan nasional;
- b. mengaktifkan Pusat Pengendalian Insiden Nasional (*National Incident Control Center/NICC*);
- c. menonaktifkan Pusat Pengendalian Insiden Nasional (*National Incident Control Center/NICC*) setelah tindakan pemulihan;
- d. mengkoordinasikan tindakan penanggulangan;
- e. memberikan pengarahan terhadap pelaksanaan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*); dan
- f. memegang komando penanggulangan keadaan darurat pada kondisi rawan (kuning).

#### Pasal 10

Panglima Tentara Nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) huruf b mempunyai tanggung jawab sebagai berikut:

- a. mengaktifkan/melaksanakan prosedur *contingency plans* internal;
- b. memonitor perkembangan ancaman dalam keadaan darurat keamanan penerbangan;
- c. menyiapkan sumber daya di dalam lingkungan kerjanya untuk menghadapi keadaan darurat keamanan penerbangan; dan
- d. memegang komando penanggulangan keadaan darurat pada keadaan darurat (merah).

#### Pasal 11

Kepala Kepolisian Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) huruf c mempunyai tanggung jawab sebagai berikut:

- a. mengaktifkan/melaksanakan prosedur *contingency plans* internal; dan
- b. menyiapkan sumber daya di dalam lingkungan kerjanya untuk menghadapi keadaan darurat keamanan penerbangan.

#### Pasal 12

Kepala Badan Intelijen Negara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) huruf d mempunyai tanggung jawab sebagai berikut:

- a. menjalankan operasi intelijen sesuai *standard operation procedure* (internal) yang berlaku; dan
- b. mengumpulkan informasi intelijen terkait adanya indikasi keadaan darurat keamanan penerbangan.

#### Pasal 13

Direktur Keamanan Penerbangan - Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) huruf e mempunyai tanggung jawab sebagai berikut:

- a. membantu tugas-tugas yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara; dan
- b. menyediakan tenaga spesialis/ahli apabila diperlukan.



Bagian Ketiga  
Tanggung Jawab Anggota Komite Nasional Keamanan  
Penerbangan (KNKP)

Pasal 14

Badan Usaha Bandara udara, Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Angkutan Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (3) huruf a, b, dan c mempunyai tanggung jawab sebagai berikut:

- a. melakukan penilaian terhadap ancaman terjadinya tindakan melawan hukum dan melaporkan kepada Direktur Jenderal;
- b. memberikan informasi yang diperlukan terkait dengan tindakan melawan hukum; dan
- c. memberikan dukungan dan menyiapkan sumber daya untuk pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan sesuai dengan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plan*).

Pasal 15

Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (3) huruf d mempunyai tanggung jawab sebagai berikut:

- a. memandu dan memberikan prioritas pelayanan navigasi penerbangan (bantuan navigasi, ATS, prioritas pendaratan) pada pesawat yang menjadi objek tindakan melawan hukum;
- b. memonitor, berkomunikasi dan memberikan informasi perkembangan ancaman tindakan melawan hukum; dan
- c. memberikan dukungan dan menyiapkan sumber daya untuk pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan (*contingency plan*).

Pasal 16

Anggota Komite Nasional Keamanan Penerbangan lainnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (3) huruf e mempunyai tanggung jawab sebagai berikut:

- a. memberikan dukungan terhadap pelaksanaan Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan sesuai dengan kebutuhan dan kondisi tingkat ancaman dalam penerbangan;
- b. menyiagakan sumber daya di dalam lingkungan kerjanya untuk menghadapi keadaan darurat keamanan; dan
- c. melaksanakan penanggulangan keadaan darurat keamanan sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing instansi/unit kerja.

Bagian Keempat  
Koordinasi, Informasi, dan Komando

Pasal 17

- (1) Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) sesegera mungkin mengaktifkan Pusat Pengendalian Insiden Nasional (*National Incident Control Center/NICC*), setelah menerima informasi keadaan rawan atau perlu dilakukan peningkatan kewaspadaan atau kesiagaan dan/atau menerima ancaman yang membahayakan keamanan penerbangan.
- (2) Setelah mengaktifkan Pusat Pengendalian Insiden Nasional (*National Incident Control Center/NICC*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) melakukan koordinasi dan mengumpulkan informasi, sebagai berikut:
  - a. berkomunikasi dengan anggota utama dengan menggunakan peralatan komunikasi dan/atau berkumpul di Pusat Pengendalian Insiden Nasional (*National Incident Control Center/NICC*); dan
  - b. mengumpulkan data dan informasi terkait pesawat udara dan/atau fasilitas navigasi penerbangan yang menjadi objek tindakan melawan hukum, antara lain :
    - 1) bandar udara keberangkatan, bandar udara tujuan dan bandar udara dalam jangkauan pendaratan pesawat;
    - 2) tipe/jenis pesawat, stok bahan bakar, jangkauan dan waktu terbang;
    - 3) jumlah personel penerbangan, manifes penumpang, bagasi dan kargo;
    - 4) keberadaan *In Flight Security Officer* dalam penerbangan;
    - 5) pengetahuan dan kemampuan penerbang dan personel kabin;
    - 6) jumlah jam terbang penerbang dan personel kabin;
    - 7) dokumen navigasi dan dokumen terkait dalam pesawat; dan
    - 8) data lain yang mendukung apabila dimungkinkan antara lain:
      - a) jumlah dan kondisi orang yang terluka;
      - b) jumlah dan jenis senjata pelaku; dan
      - c) kondisi Personel Penerbangan dan *In Flight Security Officer* serta penumpang.
    - 9) Data dan dokumen alat bantu pelayanan navigasi penerbangan beserta alat pendukungnya.
  - c. mengumpulkan informasi dari Anggota Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*), antara lain :
    - 1) informasi dari *Air Traffic Service (ATS)* di sepanjang rute penerbangan;

- 2) mengumpulkan informasi dan mengirimkan ke unit ATS lain yang terkait, semua informasi diperlukan untuk pelayanan lalu lintas udara dengan tujuan pencarian penyelamatan;
  - 3) informasi dari Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Republik Indonesia;
  - 4) mengumpulkan dan mengirimkan informasi kesiapsiagaan penanganan keadaan rawan (kuning) dan darurat (merah);
  - 5) informasi Intelijen yang mengindikasikan bandar udara dan/atau pesawat udara tertentu yang mengalami tindakan melawan hukum harus diberitahukan secepatnya kepada Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional;
  - 6) informasi dari Bandar Udara dan/atau Angkutan Udara dan/atau Penyelenggara Navigasi Penerbangan terkait data dan informasi yang diperlukan untuk penilaian.
- d. melakukan penilaian data dan informasi sebagaimana dimaksud pada huruf b, dengan melakukan:
- 1) penilaian kebenaran informasi, melalui :
    - a) *check* dan *cross check*;
    - b) verifikasi ke sumber informasi; dan
    - c) verifikasi ke instansi/entitas terkait.
  - 2) melakukan analisa dan evaluasi terhadap data dan informasi dengan menggunakan metodologi penilaian ancaman.
- e. Dalam hal tindakan melawan hukum terjadi pada pesawat udara sedang terbang, informasi disebarluaskan kepada :
- 1) bandar udara keberangkatan;
  - 2) bandar udara persinggahan (transit);
  - 3) bandar udara *alternate*;
  - 4) bandar udara dalam jangkauan pendaratan pesawat;
  - 5) bandar udara tujuan; dan
  - 6) anggota Pusat Komando dan Pengendalian Nasional *Ad hoc* terkait.

(3) Metodologi penilaian ancaman sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d angka 2) diatur lebih lanjut dalam Peraturan Direktur Jenderal.

#### Pasal 18

Penilaian data dan informasi sebagaimana dimaksud dalam pasal 17 ayat (2) huruf d, disimpulkan dan ditetapkan sebagai :

- a. palsu (*hoax*), bilamana informasi keadaan rawan atau perlu dilakukan peningkatan kewaspadaan atau kesiagaan dan/atau menerima ancaman yang membahayakan keamanan penerbangan disimpulkan tidak akan terjadi; atau
- b. benar (*genuine*), bilamana informasi keadaan rawan atau perlu dilakukan peningkatan kewaspadaan atau kesiagaan dan/atau menerima ancaman yang membahayakan keamanan penerbangan disimpulkan akan terjadi.

## Pasal 19

Apabila informasi menurut penilaian dinyatakan palsu (*hoax*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 huruf a, maka Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) menyebarkan informasi penilaian tersebut kepada :

- a. bandar udara tujuan;
- b. bandar udara dalam jangkauan pendaratan pesawat;
- c. anggota Pusat Komando dan Pengendalian Nasional Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*);
- d. bandar udara keberangkatan;
- e. bandar udara persinggahan (transit); dan
- f. bandar udara alternate;

## Pasal 20

Apabila informasi menurut penilaian dinyatakan benar (*genuine*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 huruf b, maka Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) melakukan langkah langkah sebagai berikut :

- a. menyatakan kondisi merah/darurat;
- b. mengumpulkan anggota Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) di Pusat Pengendalian Insiden Nasional (*National Incident Control Center/NICC*);
- c. menyampaikan informasi untuk mengaktifkan Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/CMT*) bandar udara, kepada :
  - 1) bandar udara keberangkatan;
  - 2) bandar udara persinggahan (transit);
  - 3) bandar udara *alternate*;
  - 4) bandar udara dalam jangkauan pendaratan pesawat; dan
  - 5) bandar udara tujuan.
- d. memberitahukan informasi kejadian (*incident*) kepada antara lain:
  - 1) Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organisation/ICAO*);
  - 2) negara operator pesawat udara;
  - 3) negara pesawat udara terdaftar;
  - 4) negara yang warga negaranya sebagai penumpang; dan
  - 5) negara yang warga negaranya meninggal, luka, atau disandera.

## Pasal 21

- (1) Jalur komunikasi dan informasi dengan Pesawat Udara Sedang Terbang yang mengalami tindakan melawan hukum dilakukan oleh Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) melalui *Air Traffic Control / Flight Service Officer*.
- (2) Persyaratan jalur komunikasi dan informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah:
  - a. menggunakan jalur yang aman; dan/atau
  - b. menggunakan sistem internal yang ada di Pusat Pengendalian Insiden.
- (3) Apabila Pesawat Udara sedang terbang yang menjadi objek tindakan melawan hukum telah mendarat di bandar udara, Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) terus melakukan komunikasi dan koordinasi dengan Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/CMT*) melalui jalur komunikasi langsung sesuai dengan persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2).

## Pasal 22

Dalam kondisi rawan (kuning), sebagaimana dimaksud dalam pasal 5, komando penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan berada pada Direktur Jenderal selaku Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*).

## Pasal 23

- (1) Dalam kondisi darurat (merah), sebagaimana dimaksud dalam pasal 6, Direktur Jenderal selaku Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) menyerahkan komando penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan kepada Panglima TNI.
- (2) Penyerahan komando sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disampaikan secara lisan atau langsung.

## Pasal 24

- (1) Dalam hal kondisi darurat telah dapat ditanggulangi, Panglima TNI selaku pemegang komando pada kondisi darurat (merah) mengembalikan komando kepada Direktur Jenderal.

- (2) Direktur Jenderal selaku Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) setelah menerima komando, menyatakan keamanan penerbangan nasional dalam kondisi normal (hijau) dan me-non aktifkan Pusat Pengendalian Insiden Nasional (*National Incident Control Center/NICC*).

## BAB V

### LANGKAH-LANGKAH PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT PADA TINGKAT NASIONAL

#### Bagian Kesatu

#### Langkah Penanggulangan Kondisi Rawan (Kuning)

#### Pasal 25

Dalam melakukan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan pada kondisi rawan (kuning), Direktur Jenderal mempunyai tugas :

- a. menginformasikan kepada Badan Usaha Angkutan Udara yang pesawat udaranya menjadi objek tindakan melawan hukum;
- b. mengaktifkan Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) dan Pusat Pengendalian Insiden Nasional (*National Incident Control Center/NICC*) setelah mendapatkan informasi terjadinya tindakan melawan hukum;
- c. menginformasikan kepada semua anggota Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*);
- d. memerintahkan kepada Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, Badan Usaha Angkutan Udara yang pesawat udaranya menjadi objek tindakan melawan hukum, Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara keberangkatan, persinggahan (transit), *alternate*, dalam jangkauan dan tempat pendaratan akhir (tujuan) untuk mengaktifkan program penanggulangan keadaan darurat keamanan masing-masing; dan
- e. mengumpulkan informasi terkait ancaman tindakan melawan hukum melalui, antara lain :
  - 1) sumber informasi;
  - 2) Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan terkait posisi pesawat udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum dan/atau kondisi fasilitas pelayanan navigasi penerbangan;
  - 3) Badan Usaha Angkutan Udara yang mengoperasikan pesawat udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum;
  - 4) bandar udara keberangkatan pesawat udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum; dan
  - 5) anggota Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command and Control Centre/NCCC*).

- f. mengaktifkan komunikasi dan penyampaian informasi secara tertutup;
- g. bertanggung jawab dan sebagai komando dalam melakukan penilaian terhadap ancaman tindakan melawan hukum; dan
- h. menetapkan kondisi ancaman tindakan melawan hukum:
  - 1) informasi Ancaman tindakan melawan hukum penerbangan sipil dinyatakan palsu (*hoax*), kondisi keamanan dinyatakan normal (hijau) dan melaksanakan langkah-langkah :
    - a) melakukan publikasi; dan
    - b) melaporkan kepada :
      - i. Presiden RI; dan
      - ii. Menteri Perhubungan.
  - 2) informasi ancaman tindakan melawan hukum penerbangan sipil dinyatakan benar (*genuine*), kondisi keamanan dinyatakan darurat (merah), dan melaksanakan langkah-langkah :
    - a) menyerahkan komando penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan sipil kepada Panglima TNI;
    - b) menginformasikan posisi penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan sipil kepada :
      - i. Presiden;
      - ii. Menteri Perhubungan; dan
      - iii. Negara-negara tetangga yang dimungkinkan untuk menjadi tujuan pendaratan.
- i. menginformasikan kejadian tindakan melawan hukum yang melibatkan pesawat udara asing kepada otoritas penerbangan dimana pesawat udara tersebut didaftarkan; dan
- j. memberikan informasi publik terkait dengan keadaan darurat keamanan penerbangan.

#### Pasal 26

Dalam melakukan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan pada kondisi rawan (kuning), Panglima Tentara Nasional Indonesia:

- a. menerima informasi ancaman tindakan melawan hukum;
- b. mengaktifkan/melaksanakan prosedur tetap (PROTAP) internal instansi;
- c. bergabung ke Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command and Control Centre/NCCC*) dan melakukan penilaian terhadap ancaman tindakan melawan hukum;
- d. mengumpulkan, memonitor dan menyampaikan informasi terkait ancaman tindakan melawan hukum; dan
- e. menyiagakan sumber daya yang tersedia di dalam lingkungan kerjanya untuk menghadapi kemungkinan terjadinya tindakan melawan hukum.

## Pasal 27

Dalam melakukan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan pada kondisi rawan (kuning) Kepala Kepolisian Republik Indonesia :

- a. menerima informasi ancaman terjadinya tindakan melawan hukum;
- b. mengaktifkan/melaksanakan prosedur tetap (PROTAP) internal instansi.
- c. bergabung ke Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command and Control Centre/NCCC*) serta Pusat Pengendalian Insiden Nasional (*National Incident Control Center/NICC*) dan melakukan penilaian terhadap ancaman tindakan melawan hukum;
- d. mengumpulkan, memonitor dan menyampaikan informasi terkait ancaman tindakan melawan hukum; dan
- e. menyiagakan sumber daya di dalam lingkungan kerjanya untuk menghadapi kemungkinan terjadinya tindakan melawan hukum.

## Pasal 28

Dalam melakukan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan pada kondisi rawan (kuning), Kepala Badan Intelijen Negara :

- a. menerima informasi ancaman terjadinya tindakan melawan hukum;
- b. mengaktifkan/melaksanakan prosedur tetap (PROTAP) internal instansi;
- c. bergabung ke Pusat Pengendalian Insiden Nasional (*National Incident Control Center/NICC*), melakukan penilaian terhadap ancaman tindakan melawan hukum; dan
- d. mengumpulkan, memonitor dan menyampaikan informasi terkait ancaman tindakan melawan hukum.

## Pasal 29

Dalam melakukan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan pada kondisi rawan (kuning) Direktur Keamanan Penerbangan - Direktorat Jenderal Perhubungan Udara :

- a. bergabung ke Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command and Control Centre/NCCC*) dan bersama anggota Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command and Control Centre/NCCC*) melakukan penilaian terhadap ancaman tindakan melawan hukum;
- b. mengumpulkan dan menyiapkan data-data terkait dengan:
  1. pesawat udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum;
  2. prosedur yang telah dilakukan terhadap penanganan penumpang, bagasi dan kargo pesawat udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum;



3. kesiapan bandar udara tempat persinggahan (transit) dan tempat pendaratan akhir (tujuan);
  4. data/informasi lain yang diperlukan dalam rangka penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan.
- c. menghubungi tenaga spesialis/ahli apabila diperlukan.

#### Pasal 30

Dalam melakukan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan pada kondisi rawan (kuning), Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Direktur Utama Badan Usaha Bandar Udara :

- a. menerima informasi ancaman terjadinya tindakan melawan hukum;
- b. mengaktifkan/melaksanakan prosedur *contingency plan* internal institusi;
- c. bergabung ke Pusat Pengendalian Insiden Nasional (*National Incident Control Center/NICC*) dan melakukan penilaian terhadap ancaman tindakan melawan hukum apabila diperlukan;
- d. mengumpulkan, memonitor dan menyampaikan informasi terkait ancaman tindakan melawan hukum;
- e. menyiagakan sumber daya di dalam lingkungan kerjanya untuk menghadapi kemungkinan terjadinya tindakan melawan hukum; dan
- f. menyampaikan informasi tentang prosedur yang telah dilakukan terhadap pemeriksaan penumpang, bagasi dan kargo pesawat udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum di bandar udara keberangkatan.

#### Pasal 31

Dalam melakukan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan pada kondisi rawan (kuning), Direktur Utama Badan Usaha Angkutan Udara:

- a. menerima informasi ancaman terjadinya tindakan melawan hukum;
- b. mengaktifkan/melaksanakan prosedur *contingency plan* internal institusi;
- c. melakukan penilaian terhadap ancaman terjadinya tindakan melawan hukum terhadap pesawat udara;
- d. menyampaikan hasil penilaian terhadap ancaman tindakan melawan hukum;
- e. bergabung ke Pusat Pengendalian Insiden Nasional (*National Incident Control Center/NICC*) dan melakukan penilaian terhadap ancaman tindakan melawan hukum;
- f. mengumpulkan, memonitor dan menyampaikan informasi terkait ancaman tindakan melawan hukum;
- g. menyiagakan sumber daya di dalam lingkungan kerjanya untuk menghadapi kemungkinan terjadinya tindakan melawan hukum;

- h. mengumpulkan informasi terkait dengan :
1. pesawat udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum, yang meliputi :
    - a) rute penerbangan atau rute alternatifnya;
    - b) keberangkatan, tujuan dan perkiraan waktu kedatangan;
    - c) data tambahan mengenai penerbangan pesawat seperti persediaan bahan bakar (dinyatakan dalam jam dan menit), jumlah awak dan penumpang;
    - d) komposisi pengetahuan dan pengalaman awak pesawat mengenai rute yang diantisipasi;
    - e) ketersediaan grafik navigasi dan dokumen terkait;
    - f) keterbatasan waktu penerbangan dari awak pesawat dengan mempertimbangkan jumlah jam dalam penerbangan;
    - g) jumlah, nama, dan kebangsaan penumpang, awak, dan pelaku;
    - h) jumlah dan kondisi orang terluka di pesawat; dan
    - i) jumlah, jenis dan informasi lainnya mengenai senjata, bahan peledak dan bahan mudah terbakar, perangkat atau bahan lainnya yang diketahui dan diyakini dimiliki oleh pelaku.
  2. prosedur yang telah dilakukan terhadap penanganan penumpang, bagasi dan kargo pesawat udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum di bandar udara keberangkatan.

#### Pasal 32

Dalam melakukan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan pada kondisi rawan (kuning), Direktur Utama Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan:

- a. menerima informasi ancaman terjadinya tindakan melawan hukum;
- b. mengaktifkan/melaksanakan prosedur *contingency plan* internal institusi;
- c. bergabung ke Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command and Control Centre/NCCC*) serta Pusat Pengendalian Insiden Nasional (*National Incident Control Center/NICC*) dan melakukan penilaian terhadap ancaman tindakan melawan hukum;
- d. mengumpulkan, memonitor dan menyampaikan informasi terkait ancaman tindakan melawan hukum;
- e. menyiagakan sumber daya di dalam lingkungan kerjanya untuk menghadapi kemungkinan terjadinya tindakan melawan hukum; dan
- f. memerintahkan unit kerja *Air Traffic Control /Flight Service Officer* yang memberikan pelayanan navigasi penerbangan pada pesawat udara yang diduga menjadi objek tindakan melawan hukum untuk :
  1. memberikan prioritas dalam pelayanan navigasi penerbangan; dan

2. melakukan komunikasi dengan pilot atau personel penerbangan pesawat udara yang diduga menjadi objek tindakan melawan hukum dalam rangka pengumpulan data dan informasi terkait ancaman tindakan melawan hukum.

### Pasal 33

Dalam melakukan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan pada kondisi rawan (kuning), Anggota Komite Nasional Keamanan Penerbangan (KNKP) lainnya:

- a. menerima informasi ancaman terjadinya tindakan melawan hukum;
- b. mengaktifkan/melaksanakan prosedur *contingency plan* internal instansi;
- c. bergabung ke Pusat Pengendalian Insiden Nasional (*National Incident Control Center/NICC*) dan melakukan penilaian terhadap ancaman tindakan melawan hukum bila diperlukan;
- d. mengumpulkan, memonitor dan menyampaikan informasi terkait ancaman tindakan melawan hukum; dan
- e. menyiagakan sumber daya di dalam lingkungan kerjanya untuk menghadapi kemungkinan terjadinya tindakan melawan hukum.

### Bagian Kedua

#### Langkah Penanggulangan Dalam Kondisi Darurat (Merah)

### Pasal 34

Dalam melakukan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan pada kondisi darurat (merah), Direktur Jenderal Perhubungan Udara mempunyai tugas:

- a. sebagai penanggungjawab dalam penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan;
- b. menyerahkan komando penanggulangan ke Panglima Tentara Nasional Indonesia;
- c. memonitor penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan yang dikomandoi oleh Panglima Tentara Nasional Indonesia;
- d. tetap melakukan komunikasi dan koordinasi dengan pemegang komando penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan;
- e. memberikan informasi atau data yang terkait dengan penanggulangan tindakan melawan hukum baik diminta atau tidak oleh pemegang komando penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan;
- f. mengumpulkan, mengklasifikasikan dan menyimpan seluruh informasi yang diterima di Pusat Pengendalian Insiden Nasional (*National Incident Control Center/NICC*);

- g. memonitor pelaksanaan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*Contigency Plan*) pada penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, badan usaha angkutan udara yang pesawat udaranya menjadi objek tindakan melawan hukum dan bandar udara keberangkatan, persingahan (transit), pendaratan *alternate*, dalam jangkauan dan pendaratan akhir (tujuan);
- h. berkoordinasi dan berbagi informasi terkait tindakan melawan hukum yang sedang terjadi dengan negara – negara tetangga bilamana tujuan pendaratan adalah bandar udara pada negara tetangga tersebut;
- i. memberikan masukan terhadap langkah-langkah yang akan diambil dalam rangka penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan kepada penanggung jawab dan/atau pemegang komando penanggulangan tindakan melawan hukum di bandar udara, dimana pesawat udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum diperkirakan mendarat;
- j. menerima laporan dari pemegang komando penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan setelah penanggulangan selesai diatasi dan penanggungjawab penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan di bandar udara, dimana pesawat udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum mendarat, dan melakukan langkah –langkah :
  - 1. menyatakan kondisi keamanan normal (hijau);
  - 2. melakukan publikasi; dan
  - 3. melaporkan kepada :
    - a) Presiden RI;
    - b) Menteri Perhubungan; dan
    - c) ICAO.
- k. memberikan informasi publik terkait dengan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan.

### Pasal 35

Dalam melakukan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan pada kondisi darurat (merah), Panglima Tentara Nasional Indonesia:

- a. menerima komando penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan dari Direktur Jenderal;
- b. menetapkan langkah-langkah yang diambil dalam rangka penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan;
- c. memerintahkan kepada Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan untuk memberi prioritas pelayanan navigasi penerbangan terhadap pesawat udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum

- d. memerintahkan kepada Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, Badan Usaha Angkutan Udara yang pesawat udaranya menjadi objek tindakan melawan hukum dan bandar udara keberangkatan, persinggahan (*transit*), pendaratan *alternate*, dalam jangkauan dan pendaratan akhir (*tujuan*) untuk mengaktifkan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*Contigency Plan*) pada kondisi darurat (*merah*);
- e. memerintahkan instansi, unit terkait dan/atau satuan-satuan pengamanan/satuan khusus (unit kerja di lingkungan atau di luar lingkungan kerjanya) untuk melaksanakan langkah-langkah yang diambil dalam rangka penanggulangan keadaan darurat keamanan;
- f. melaporkan dan menginformasikan posisi penanggulangan tindakan melawan hukum kepada Direktur Jenderal;
- g. memerintahkan kepada Kepala Polisi Resort atau Komandan Pangkalan untuk pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan lanjutan setelah pesawat udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum mendarat di bandar udara sesuai *contingency plan* bandar udara setempat; dan
- h. memonitor dan memberikan masukan dan perintah terhadap langkah-langkah yang akan diambil dalam rangka penanggulangan tindakan melawan hukum kepada penanggung jawab dan komando penanggulangan keadaan darurat keamanan di bandar udara, dimana pesawat udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum telah mendarat di bandar udara.

#### Pasal 36

Dalam melakukan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan pada kondisi darurat (*merah*), Kepala Kepolisian Republik Indonesia mempunyai tugas:

- a. di bawah pemegang komando penanggulangan keadaan darurat keamanan:
  1. terlibat aktif dalam melaksanakan langkah-langkah yang diambil dalam rangka penanggulangan; dan
  2. menggerakkan satuan-satuan pengamanan di lingkungan Kepolisian untuk membantu atau sebagai pasukan cadangan.
- b. memberikan saran dan masukan kepada pemegang komando terhadap langkah-langkah yang akan diambil dalam rangka penanggulangan keadaan darurat keamanan; dan
- c. memerintahkan Kepala Polisi Resort dimana pesawat udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum diperkirakan melakukan pendaratan untuk siap siaga sesuai *contingency plan* bandar udara setempat.

### Pasal 37

Dalam melakukan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan pada kondisi darurat (merah), Kepala Badan Intelijen Negara mempunyai tugas:

- a. di bawah pemegang komando penanggulangan keadaan darurat keamanan:
  1. terlibat aktif dalam melaksanakan langkah-langkah yang diambil dalam rangka penanggulangan keadaan darurat keamanan; dan
  2. menggerakkan satuan-satuan pengamanan di lingkungan Badan Intelijen Negara untuk membantu atau sebagai cadangan dalam penanggulangan keadaan darurat keamanan.
- b. memberikan saran dan masukan kepada pemegang komando penanggulangan keadaan darurat keamanan terhadap langkah-langkah yang akan diambil dalam rangka penanggulangan keadaan darurat keamanan.

### Pasal 38

Dalam melakukan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan pada kondisi darurat (merah), Direktur Keamanan Penerbangan-Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mempunyai tugas membantu tugas-tugas yang dilakukan oleh Direktur Jenderal.

### Pasal 39

Dalam melakukan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan pada kondisi darurat (merah), Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Direktur Utama Badan Usaha Bandar Udara mempunyai tugas:

- a. di bawah pemegang komando penanggulangan keadaan darurat keamanan:
  1. terlibat aktif dalam melaksanakan langkah-langkah yang diambil dalam rangka penanggulangan;
  2. menggerakkan sumber daya di dalam lingkungan kerjanya untuk membantu penanggulangan keadaan darurat keamanan.
- b. memberikan saran dan masukan kepada pemegang komando penanggulangan keadaan darurat keamanan terhadap langkah-langkah yang akan diambil;
- c. mengalokasikan *isolated parking area* dan menginformasikan kepada Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan untuk diteruskan kepada pilot pesawat udara yang menjadi obyek tindakan melawan hukum;
- d. melaporkan kepada pemegang komando penanggulangan keadaan darurat keamanan terhadap kesiapan dalam pelaksanaan program penanggulangan keadaan darurat keamanan di bandar udara (*Airport Contingency Plan*);

- e. melaksanakan program penanggulangan keadaan darurat keamanan di bandar udara (*Airport Contingency Plan*);
- f. berkoordinasi dengan Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) dalam rangka penanggulangan keadaan darurat keamanan di bandar udara;
- g. melaporkan penanganan penanggulangan keadaan darurat keamanan di Bandar udara secara kontinyu kepada pemegang komando; dan
- h. melaporkan kepada Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*), setelah selesai.

#### Pasal 40

Dalam melakukan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan pada kondisi darurat (merah), Direktur Utama Badan Usaha Angkutan Udara mempunyai tugas:

- a. di bawah pemegang komando penanggulangan keadaan darurat keamanan:
  - 1. terlibat aktif dalam melaksanakan langkah-langkah yang diambil dalam rangka penanggulangan; dan
  - 2. menggerakkan sumber daya di dalam lingkungan kerjanya untuk membantu penanggulangan keadaan darurat keamanan.
- b. memberikan saran dan masukan kepada pemegang komando penanggulangan keadaan darurat keamanan terhadap langkah-langkah yang akan diambil.

#### Pasal 41

Dalam melakukan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan pada kondisi darurat (merah), Direktur Utama Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan mempunyai tugas:

- a. di bawah pemegang komando penanggulangan keadaan darurat keamanan:
  - 1. terlibat aktif dalam melaksanakan langkah-langkah yang diambil dalam rangka penanggulangan; dan
  - 2. menggerakkan sumber daya di dalam lingkungan kerjanya untuk membantu penanggulangan keadaan darurat keamanan.
- b. memberikan saran dan masukan kepada pemegang komando penanggulangan keadaan darurat keamanan terhadap langkah-langkah yang akan diambil dalam rangka penanggulangan keadaan darurat keamanan;
- c. memerintahkan unit *Air Traffic Control/Flight Service Officer* yang memberikan pelayanan navigasi penerbangan pada pesawat udara yang diduga menjadi objek tindakan melawan hukum untuk :
  - 1. memberikan prioritas dalam pelayanan navigasi penerbangan;

2. melakukan komunikasi dengan pilot atau personel penerbangan pesawat udara yang diduga menjadi objek tindakan melawan hukum dalam rangka pengumpulan data dan informasi terkait; dan
3. melakukan komunikasi dengan bandar udara yang kemungkinan dijadikan tempat pendaratan pesawat udara yang diduga menjadi objek tindakan melawan hukum.

#### Pasal 42

Dalam melakukan penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan pada kondisi darurat (merah), Anggota Komite Nasional Keamanan Penerbangan lainnya mempunyai tugas:

- a. di bawah pemegang komando penanggulangan keadaan darurat keamanan:
  1. terlibat aktif dalam melaksanakan langkah-langkah yang diambil dalam rangka penanggulangan keadaan darurat keamanan; dan
  2. menggerakkan sumber daya di dalam lingkungan kerjanya untuk membantu penanggulangan keadaan darurat keamanan.
- b. memberikan saran dan masukan kepada pemegang komando penanggulangan keadaan darurat keamanan terhadap langkah-langkah yang akan diambil dalam rangka penanggulangan tindakan melawan hukum.

#### Pasal 43

Apabila pesawat udara dalam penerbangan yang menjadi objek tindakan melawan hukum telah mendarat di bandar udara, Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) melakukan langkah-langkah sebagai berikut:

- a. menyerahkan pelaksanaan penanggulangan tindakan melawan hukum kepada ketua Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/CMT*);
- b. memberikan instruksi kepada ketua Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/CMT*) untuk melakukan langkah-langkah antara lain :
  1. menahan pesawat udara tetap di darat selama mungkin;
  2. dalam hal pesawat udara tidak dapat ditahan maka demi keselamatan penumpang pesawat dapat diizinkan terbang;
  3. berkoordinasi dengan negara operator; dan
  4. memberitahukan kepada negara-negara yang diduga menjadi tujuan pesawat tersebut.



## BAB VI

### PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT KEAMANAN DI BANDAR UDARA

#### Bagian Kesatu

#### Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team / CMT*)

##### Pasal 44

- (1) Dalam rangka menanggulangi keadaan darurat keamanan di bandar udara, Penyelenggara Bandar udara harus membentuk Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team / CMT*);
- (2) Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/ CMT*) terdiri dari :
  - a. anggota Komite Keamanan Bandar Udara; dan
  - b. tim lain yang dibutuhkan.
- (3) Anggota Komite Keamanan Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a sesuai dengan yang termuat dalam Program Keamanan Bandar Udara.
- (4) Tim lain yang dibutuhkan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b ditetapkan oleh Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/CMT*) sesuai kebutuhan.
- (5) Kepala Bandar Udara bertindak sebagai Ketua Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/CMT*).

#### Bagian Kedua

#### Langkah-Langkah Penanggulangan

##### Pasal 45

- Dalam hal pesawat udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum telah mendarat di bandar udara, Ketua Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/CMT*):
- a. menerima pelaksanaan penanggulangan tindakan melawan hukum dari Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*);
  - b. melaksanakan langkah-langkah penanggulangan sesuai dengan Program Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Bandar Udara (*Airport Contingency Plan/ACP*); dan
  - c. melaporkan perkembangan penanggulangan tindakan melawan hukum kepada Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*).

#### Pasal 46

Dalam hal terjadi tindakan melawan hukum di bandar udara, Ketua Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/CMT*):

- a. melaksanakan langkah-langkah penanggulangan sesuai dengan Program Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Bandar Udara (*Airport Contingency Plan*); dan
- b. melaporkan perkembangan penanggulangan tindakan melawan hukum kepada Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*).

#### Pasal 47

Dalam hal terjadi tindakan melawan hukum pada alat bantu pelayanan navigasi penerbangan dan alat penunjangnya di luar bandar udara, Ketua Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/CMT*) bandar udara terdekat :

- a. melaksanakan langkah-langkah penanggulangan sesuai dengan program penanggulangan keadaan darurat keamanan bandar udara (*Airport Contingency Plan*); dan
- b. melaporkan perkembangan penanggulangan tindakan melawan hukum kepada Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*).

#### Bagian Ketiga

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

#### Pasal 48

- (1) Setiap penyelenggara Bandar udara harus menyediakan Pusat Operasi Darurat (*Emergency Operation Centre/EOC*) yang digunakan oleh Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/CMT*) dalam menanggulangi tindakan melawan hukum di bandar udara.
- (2) Pusat Operasi Darurat (*Emergency Operation Centre/EOC*) harus:
  - a. berada di daerah yang dikendalikan (daerah terbatas) dan terletak antara sisi udara dan sisi darat;
  - b. memiliki pandangan langsung ke *isolated aircraft parking position*, jika tidak maka dapat dilengkapi dengan kamera CCTV;
  - c. memiliki lahan parkir yang memadai;
  - d. memiliki ruang rapat; dan
  - e. memiliki sarana antara lain :
    1. dokumen program keamanan bandar udara (*airport security programme/ASP*);
    2. dokumen program keamanan angkutan udara (*aircraft operator security programme / AOSP*);

3. dokumen rencana penanggulangan keadaan darurat Bandar udara (*airport emergency plan / AEP*);
4. peralatan komunikasi;
5. *Airport Information Publication* (AIP); dan
6. daftar nomor telepon penting.

BAB VII  
DUKUNGAN PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT  
KEAMANAN PENERBANGAN

Bagian Kesatu  
Pelayanan Navigasi Penerbangan

Pasal 49

- (1) Dalam hal pesawat udara yang menjadi sasaran tindakan melawan hukum berada di ruang udara Indonesia, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan wajib memberi bantuan berupa pemberian pelayanan navigasi penerbangan terhadap penerbangan tersebut, termasukantisipasi kemungkinan pesawat itu melakukan pendaratan darurat (*emergency landing*) dan mengambil tindakan sesuai dengan tingkat pelayanan penerbangan.
- (2) Bantuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilakukan secara khusus sesuai dengan prosedur.

Pasal 50

Pemberian pelayanan navigasi penerbangan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49, dilakukan dengan langkah-langkah antara lain :

- a. *Air Traffic Control / Flight Service Officer* yang menerima kode 7500 dari pesawat udara harus segera ditangani sesuai prosedur penanggulangan tindakan melawan hukum yang berlaku;
- b. apabila pesawat tidak dapat mengirimkan kode 7500 ke semua *Air Traffic Control / Flight Service Officer* yang dilengkapi radar sekunder, maka jika memungkinkan personel penerbangan dapat menggunakan bahasa sederhana atau pesan rahasia kepada *Air Traffic Control*;
- c. *Air Traffic Control / Flight Service Officer* harus dapat mengenali bahasa sederhana atau pesan rahasia yang menunjukkan terjadinya tindakan melawan hukum; dan
- d. *Air Traffic Control / Flight Service Officer* yang menerima informasi tindakan melawan hukum, harus segera memberitahukan kepada :
  1. Bandar Udara setempat;
  2. Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan ; dan
  3. Badan Usaha Angkutan Udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum.

## Pasal 51

Pemberian pelayanan navigasi penerbangan terhadap pesawat udara yang menjadi obyek tindakan melawan hukum harus dilaksanakan dengan memperhatikan:

- a. berhati-hati saat berkomunikasi dengan pilot dan tanggap terhadap permintaan pilot;
- b. memantau jalur penerbangan pesawat dan menggunakan normal *hands-off procedures* tanpa memerlukan transmisi atau tanggapan oleh pilot kecuali pilot yang memulai komunikasi;
- c. memberikan semua bantuan yang dimungkinkan kepada pesawat militer yang dikirim untuk membayang-bayangi (*intercept*) dan mengawal pesawat udara yang menjadi obyek tindakan melawan hukum untuk memberikan bantuan dalam menempatkan pesawat udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum pada posisi strategis; dan
- d. dalam keadaan darurat untuk kepentingan keselamatan, petugas *Air Traffic Control / Flight Service Officer* dapat memberikan prioritas kepada pesawat udara yang menjadi objek tindakan melawan hukum dalam jalur lalu lintas udara untuk mendarat ke Bandar udara tanpa menunggu persetujuan dari Kepala Bandar Udara atau perintah pimpinan dan diberikan segala bantuan yang dibutuhkan.

## Pasal 52

Kepala Bandar Udara dan/atau Direktur Utama Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan yang menerima informasi dari Petugas *Air Traffic Control* sebagaimana dimaksud dalam pasal 50 huruf d harus segera memberitahukan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

## Bagian Kedua Kesiapan Personel dan Bantuan Spesialis/Ahli

### Pasal 53

- (1) Semua instansi/institusi yang terlibat dalam penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan harus memastikan kesiapan personel yang akan dilibatkan dalam penanganan dugaan atau kejadian tindakan melawan hukum terhadap penerbangan di Bandar Udara.
- (2) Personel sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus telah dilatih secara memadai sesuai dengan situasi dan kondisi Bandar udara untuk penanganan dugaan atau kejadian tindakan melawan hukum terhadap penerbangan di Bandar udara.

#### Pasal 54

- (1) Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) dapat meminta bantuan spesialis/ahli sesuai bidang dan kebutuhan.
- (2) Bantuan spesialis/ahli, sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memperhitungkan kebutuhan dan penyediaan sumber daya serta keahlian yang dibutuhkan.
- (3) Tenaga spesialis/ahli yang dibutuhkan dalam penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan, antara lain:
  - a. negosiator;
  - b. juru bahasa;
  - c. satuan penanggulangan bahan peledak;
  - d. satuan penanggulangan teror; dan
  - e. pasukan penyerbu bersenjata dari Kepolisian dan/atau TNI.
- (4) Tenaga ahli sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) harus dilatih untuk penanganan dugaan atau kejadian tindakan melawan hukum terhadap penerbangan di Bandar udara.
- (5) Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) dapat meminta bantuan tenaga ahli dari luar negeri yang dikoordinasikan dengan organisasi penerbangan sipil internasional (ICAO).

#### Bagian Ketiga Fasilitas

#### Pasal 55

- (1) Koordinasi dan komunikasi Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) dalam penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan tingkat nasional dapat dilaksanakan di Pusat Pengendalian Insiden Nasional (*National Incident Control Center/NICC*).
- (2) Direktorat Jenderal bertanggung jawab terhadap tersedianya Pusat Pengendalian Insiden Nasional (*National Incident Control Center/NICC*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

#### Pasal 56

- Penyelenggara Bandar Udara, dalam mendukung pelaksanaan program penanggulangan keadaan darurat Bandar Udara wajib menyediakan fasilitas sekurang-kurangnya berupa :
- a. Pusat Operasi Darurat (*Emergency Operation Centre/EOC*);
  - b. area atau alat untuk memusnahkan bahan peledak;

- c. *isolated aircraft parking position* yang dapat dipantau secara langsung dari Pusat Operasi Darurat (*Emergency Operation Centre/EOC*) atau dilengkapi dengan kamera CCTV.

Bagian Keempat  
Pembiayaan

Pasal 57

Pembiayaan terhadap penanganan keadaan darurat keamanan penerbangan pada tingkat nasional dan tingkat Bandar udara menjadi tanggung jawab masing-masing instansi/unit kerja sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Bagian Kelima  
Media Pemberitaan

Pasal 58

- (1) Selama kejadian tindakan melawan hukum berlangsung, pers dan media harus ditangani dengan adil dan tegas.
- (2) Penyampaian informasi kepada pers dan media dilakukan di ruang pers dan pemberian informasi dilakukan dalam periode tertentu sesuai kesepakatan dengan media.
- (3) Penyampaian informasi kepada pers dan media sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan dengan ketentuan sebagai berikut:
  - a. diberikan pemberitahuan dan informasi serta bantuan sepanjang dimungkinkan tanpa mengorbankan keselamatan penumpang dan personel yang terlibat dalam penanganan insiden; dan
  - b. informasi tindakan/penanganan yang mungkin direncanakan dapat tidak dipublikasikan
- (4) Untuk mencegah agar informasi tidak tersebar tanpa terkendali, penyampaian informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus dilakukan langkah-langkah :
  - a. setiap siaran pers disampaikan harus disetujui oleh Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) atau Ketua Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/CMT*);
  - b. informasi kejadian harus dikendalikan;
  - c. memastikan komunikasi tidak disadap;
  - d. pengisolasian daerah kejadian; dan
  - e. pemberian informasi kepada pers dan media hanya dilakukan oleh Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*), Ketua Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/CMT*) atau pejabat yang ditunjuk.

## BAB VIII

### EVALUASI, ANALISA DAN PELAPORAN

#### Bagian Kesatu Evaluasi dan Analisis Kejadian

##### Pasal 59

- (1) Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCCC*) dan/atau Ketua Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/CMT*) harus melakukan evaluasi dan analisis terhadap semua kejadian tindakan melawan hukum yang telah ditangani.
- (2) Dalam melakukan evaluasi dan analisa sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCCC*) dan/atau Ketua Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/CMT*) dapat meminta masukan dan saran dari :
  - a. anggota;
  - b. tenaga spesialis atau ahli; dan
  - c. pihak lain yang terlibat dalam penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan.
- (3) Evaluasi dan analisis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat berdasarkan :
  - a. laporan dari semua orang atau institusi yang terlibat sesuai dengan perannya;
  - b. masalah dalam penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan;
  - c. keberhasilan dalam penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan;
  - d. hubungan dengan pihak atau instansi lain yang terlibat dalam penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan;
  - e. efektivitas komunikasi; dan
  - f. hasil observasi terhadap kebutuhan perubahan prosedur penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan dan program keamanan penerbangan nasional.

##### Pasal 60

- (1) Hasil evaluasi dan analisis sebagaimana dimaksud dalam pasal 59, beserta dengan rekomendasi kebijakan disampaikan kepada :
  - a. anggota;
  - b. Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization/ICAO*); dan
  - c. pihak-pihak lain yang terlibat dalam penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan.

- (2) Hasil evaluasi dan analisis dapat digunakan untuk perbaikan regulasi, program penanggulangan keadaan darurat keamanan nasional dan tindakan koreksi serta perbaikan dari setiap kekurangan yang diidentifikasi untuk mencegah agar kejadian tidak terulang kembali.

Bagian Kedua  
Pelaporan

Pasal 61

- (1) Direktur Jenderal Perhubungan Udara harus membuat laporan kejadian tindakan melawan hukum sesegera mungkin setelah kejadian diatasi.
- (2) Laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya memuat:
  - a. laporan terhadap aspek-aspek insiden;
  - b. hasil *review* dan analisa terhadap insiden;
  - c. kekurangan Program Keamanan Penerbangan Nasional;
  - d. rencana perbaikan metode atau prosedur yang gagal.

Pasal 62

- (1) Tahapan penyampaian laporan kejadian tindakan melawan hukum, meliputi:
  - a. laporan awal; dan
  - b. laporan akhir.
- (2) Laporan awal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dengan ketentuan:
  - a. apabila pesawat udara yang mengalami gangguan tindakan melawan hukum terdaftar (register) Indonesia; dan
  - b. laporan disampaikan paling lama 30 hari setelah kejadian.
- (3) Laporan akhir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dengan ketentuan:
  - a. disiapkan dan disampaikan setelah tindakan melawan hukum selesai dilakukan investigasi;
  - b. apabila pesawat terdaftar di Indonesia atau sebagai tempat atau terlibat dalam penanganan tindakan melawan hukum; dan
  - c. laporan disampaikan paling lama 60 hari setelah kejadian.
- (4) Laporan kejadian tindakan melawan hukum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan kepada antara lain:
  - a. anggota Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) atau Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/CMT*) yang terkait;



- b. Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organisation/ICAO*);
  - c. negara yang mendelegasikan tanggung jawab penyelidikan/investigasi.
  - d. negara operator pesawat udara;
  - e. negara pesawat terdaftar;
  - f. negara yang warganya meninggal, luka, atau ditahan; dan
  - g. negara yang memberikan bantuan informasi, memberikan fasilitas, tenaga ahli atau bantuan lain.
- (5) Laporan kepada ICAO sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf b menggunakan format sebagaimana termuat dalam lampiran peraturan ini.

## BAB IX

### LATIHAN

#### Pasal 63

- (1) Program Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan harus dilakukan pengujian dengan melakukan latihan (*exercise*).
- (2) Latihan (*exercise*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari:
  - a. skala kecil (*Table Top*) paling sedikit 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun; dan
  - b. skala besar (*Full Scale*) paling sedikit 1 (satu) kali dalam 2 (dua) tahun.
- (3) Latihan (*exercise*) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan untuk:
  - a. mengidentifikasi kelemahan;
  - b. mengidentifikasi kekurangan dan kebutuhan,
  - c. memperkenalkan modifikasi yang diperlukan; dan
  - d. memastikan keandalan dalam kompatibilitas operasional semua peralatan.
- (4) Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (*National Command And Control Center/NCCC*) dan Tim Penanggulangan Krisis (*Crisis Management Team/CMT*) harus merencanakan dan melaksanakan latihan (*exercise*) sebagaimana dimaksud pada ayat (2);
- (5) Hasil dari semua latihan (*exercise*) disampaikan kepada anggota komite dan pihak terkait yang terlibat dalam latihan untuk mengevaluasi kembali langkah-langkah keamanan dan prosedur untuk penyesuaian rencana *contingency* yang diperlukan untuk memperbaiki kelemahan.

## BAB X

### MANAJEMEN PEMULIHAN

#### Bagian Kesatu Pemulihan Psiko Sosial Masyarakat

##### Pasal 64

- (1) Pemulihan psiko sosial masyarakat dilakukan untuk menstabilkan dan mengembalikan kondisi sosial sebagaimana sebelum terjadinya tindakan melawan hukum.
- (2) Pemulihan psiko sosial sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Komite Nasional Keamanan Penerbangan, Komite Keamanan Bandar Udara dan instansi lain yang berkaitan.

##### Pasal 65

Dalam pemulihan psiko sosial masyarakat, Direktur Jenderal mempunyai tugas sebagai berikut:

- a. menentukan prioritas manajemen pemulihan dari kepercayaan terhadap transportasi udara;
- b. memastikan sistem penerbangan dapat berjalan dan normal kembali secepat mungkin;
- c. melakukan evaluasi sistem keamanan penerbangan untuk mencegah kejadian dengan sebab yang sama terulang kembali;
- d. mengevaluasi Program Keamanan Penerbangan Nasional dan Program Penanggulangan Keadaan Darurat Keamanan Penerbangan Nasional; dan
- e. melakukan revisi regulasi (bila diperlukan).

##### Pasal 66

Dalam pemulihan psiko sosial masyarakat, Pemerintah Daerah mempunyai tugas sebagai berikut :

- a. meminta tenaga ahli dari *stakeholder* terkait mengenai penyusunan prioritas;
- b. mengevaluasi kembali rencana prioritas manajemen pemulihan terkait adanya dampak insiden yang muncul sewaktu-waktu;
- c. menyiapkan rencana tanggap darurat untuk insiden yang dinilai mungkin berkelanjutan;
- d. menyiapkan program pemulihan kondisi psiko-sosial masyarakat akibat tindakan melawan hukum terhadap penerbangan di daerah masing-masing;
- e. mempertimbangkan regulasi baru/melakukan revisi peraturan sistem keamanan di daerah masing-masing;
- f. mengkoordinasikan sumber daya yang dimiliki Pemda untuk melakukan pemulihan;

- g. membantu individu, bisnis, dan organisasi dalam mengatasi konsekuensi dari pemulihan;
- h. melakukan koordinasi terkait permintaan bantuan pemerintah pusat saat kemampuan pemerintah daerah diyakini terbatas; dan
- i. membantu dalam melakukan identifikasi dan menyediakan sumber daya dan fasilitas penting seperti rumah sakit dalam fase pemulihan, dan kebutuhan lainnya yang mungkin tidak terduga sifatnya.

#### Pasal 67

Dalam pemulihan psiko sosial masyarakat, Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara mempunyai tugas sebagai berikut:

- a. mendistribusikan informasi dan berkoordinasi dengan instansi pemerintah, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan dan badan usaha angkutan udara serta bergabung ke dalam kelompok kerja pemulihan;
- b. memperbaiki akibat dan/atau kerusakan dari tindakan melawan hukum untuk mencegah kejadian serupa terulang kembali;
- c. menyediakan alat pelindung diri untuk karyawan, terutama ketika bencana melibatkan radiasi, bahaya biologis, atau bahan kimia beracun;
- d. menentukan prioritas manajemen pemulihan dari banyaknya korban;
- e. meminta tenaga ahli dari *stakeholder* terkait mengenai penyusunan prioritas;
- f. mengevaluasi kembali rencana prioritas manajemen pemulihan terkait adanya dampak insiden yang muncul sewaktu-waktu;
- g. menyiapkan rencana tanggap darurat untuk insiden yang dinilai mungkin berkelanjutan;
- h. mengkoordinasikan sumber daya medis untuk melakukan pemulihan;
- i. bekerjasama dengan *stakeholder* terkait, melakukan koordinasi agar pelaksanaan pemulihan dapat dilakukan tanpa mengganggu upaya penegakan hukum;
- j. membuat, mengubah, dan membatalkan prosedur dalam kondisi darurat tertentu dalam mendukung upaya pemulihan yang sesuai tugas pokok dan fungsinya;
- k. mengkoordinasikan penyediaan sumber daya manusia yang diminta; dan
- l. melakukan evaluasi Program Keamanan Bandar Udara dan Program Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara.

#### Pasal 68

Dalam pemulihan psiko sosial masyarakat, Badan Usaha Angkutan Udara mempunyai tugas sebagai berikut :

- a. menjalankan SOP pemulihan yang dimiliki;

- b. membagi informasi dan berkoordinasi dengan instansi pemerintah, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha bandar udara, dan badan usaha angkutan udara lainnya dan bergabung ke dalam kelompok kerja pemulihan;
- c. membantu identifikasi, menyediakan sumber daya dan fasilitas penting seperti *family assistance center* dan *family reception team*;
- d. menyediakan tenaga ahli untuk membantu pemerintah dalam mengambil keputusan;
- e. menyediakan fasilitas lanjutan bagi korban, serta pelaksanaan kewajiban penyelenggaraan angkutan udara terhadap korban; dan
- f. menyediakan alat pelindung diri untuk karyawan, terutama ketika bencana melibatkan radiasi, bahaya biologis atau bahan kimia beracun.

#### Pasal 69

Dalam pemulihan psiko sosial masyarakat, Badan Nasional Penanggulangan Terorisme mempunyai tugas sebagai berikut :

- a. terlibat aktif dalam pemulihan psiko sosial akibat serangan terorisme; dan
- b. melakukan koordinasi dengan instansi pemerintah, unit penyelenggara bandar udara, badan usaha bandar udara dan badan usaha angkutan udara terkait jika tindakan melawan hukum yang terjadi adalah terorisme.

#### Pasal 70

Dalam pemulihan psiko sosial masyarakat, Kementerian Kesehatan mempunyai tugas sebagai berikut :

- a. memegang kendali operasi manajemen pemulihan korban manusia;
- b. memastikan prosedur pasca kejadian sesuai dengan pedoman yang dimiliki;
- c. menjamin ketersediaan sumber daya medis untuk pemulihan keadaan terutama terkait penanganan korban; dan
- d. membagi informasi dan berkoordinasi dengan instansi lain.

#### Pasal 71

Dalam pemulihan psiko sosial masyarakat, Badan Pengawas Tenaga Nuklir mempunyai tugas sebagai berikut :

- a. menyediakan tenaga lapangan untuk membantu penilaian kerusakan dan prioritas pemulihan;
- b. menetapkan zona keselamatan dan zona keamanan di bandar udara;
- c. membantu identifikasi dan menyediakan sumber daya dan fasilitas penting dalam fase pemulihan, dan kebutuhan lainnya yang mungkin tidak terduga sifatnya;

p

- d. menyediakan tenaga ahli untuk membantu pemerintah dalam mengambil keputusan di bidang terkait; dan
- e. bekerjasama dengan instansi yang berkompeten untuk menyediakan alat pelindung diri, terutama ketika bencana melibatkan radiasi, bahaya biologis atau bahan kimia/racun.

#### Pasal 72

Dalam pemulihan psiko sosial masyarakat, Direktur Pengamanan Objek Vital-POLRI mempunyai tugas menjamin kondisi keamanan dalam masa pemulihan.

### Bagian Kedua Pemulihan Insfrastruktur Bandar Udara

#### Pasal 73

Dalam pemulihan infrastruktur bandar udara, Komite Keamanan Bandar Udara mempunyai tugas sebagai berikut:

- a. memastikan operasional bandar udara tetap berlangsung;
- b. melakukan penilaian kerusakan sistem transportasi, insfrastruktur dan dampak terhadap jaringan penerbangan secara keseluruhan;
- c. berkoordinasi dengan pemerintah daerah setempat;
- d. menyediakan tenaga ahli untuk membantu pemerintah dalam mengambil keputusan di bidang perbaikan insfrastruktur; dan
- e. melakukan penilaian fasilitas insfrastruktur agar kejadian serupa tidak terulang.

### Bagian Ketiga Pemulihan Sarana Angkutan Udara

#### Pasal 74

Dalam Pemulihan Sarana Angkutan Udara, Badan Usaha Angkutan Udara berkoordinasi dengan Komite Keamanan Bandar Udara mempunyai tugas sebagai berikut :

- a. menjalankan SOP badan usaha angkutan udara terkait;
- b. melakukan penilaian kerusakan sarana angkutan udara dan dampak terhadap operasional penerbangan;
- c. mempersiapkan personel, peralatan dan sumber daya pendukung lainnya sesuai dengan permintaan lapangan; dan
- d. memberitahukan pihak-pihak yang terkait apabila terdapat perubahan operasional penerbangan.

Bagian Keempat  
Pemulihan Operasional Bandar Udara

Pasal 75

Dalam pemulihan operasional bandar udara, Komite Keamanan Bandar Udara mempunyai tugas memastikan keselamatan dan keamanan sebelum jalur penerbangan dibuka lagi.

Pasal 76

Dalam pemulihan operasional bandar udara, Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara dan Badan Usaha Angkutan Udara mempunyai tugas sebagai berikut :

- a. menetapkan zona keselamatan dan zona keamanan bila diperlukan; dan
- b. menerbitkan NOTAM.

Pasal 77

Dalam pemulihan operasional bandar udara, Badan Usaha Angkutan Udara mempunyai tugas memberitahukan pihak pihak yang terkait apabila terdapat perubahan jadwal penerbangan.

Bagian Kelima  
Pemulihan Lingkungan

Pasal 78

- (1) Dalam pemulihan lingkungan, Direktur Jenderal Perhubungan Udara bertugas mengkoordinasikan pemulihan lingkungan sarana dan prasarana yang rusak selama insiden terjadi.
- (2) Apabila kondisi darurat yang terjadi terkait dengan bahan biologis, kimia, radioaktif dan/ atau nuklir, pemulihan lingkungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikoordinasikan dan bekerjasama dengan Kementerian Kesehatan dan Badan Pengawas Tenaga Nuklir.

BAB XI

PENUTUP

Pasal 79

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

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

Ditetapkan di Jakarta  
Pada tanggal 23 September 2015

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

IGNASIUS JONAN

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 28 September 2015

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

YASONNA H. LAOLY

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2015 NOMOR 1431

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan

Nomor : PM 140 TAHUN 2015

Tanggal : 23 September 2015

---

Laporan Awal Tindakan Melawan Hukum Ke  
Internasional Civil Aviation Organisation (ICAO)

**PRELIMINARY REPORT ON AN ACT OF  
UNLAWFUL INTERFERENCE**

INFORMATION PROVIDED IN  
THIS REPORT IS  
RESTRICTED  
AND WILL ONLY BE  
DISCLOSED  
TO AUTHORIZED PERSONS

**PRELIMINARY  
REPORT ON ACT OF UNLAWFUL INTERFERENCE**

File Number : .....

Date of report : .....

(Day/Month/year)

TO BE COMPLETED AND FORWARDED TO ICAO WITHIN THIRTY DAYS OF THE  
OCCURRENCE BY EACH STATE WITH RELEVANT INFORMATION

---

Reporting requirements under Annex 17, Article 11 of The Hague Convention or  
Article 13 of the Montreal Convention

---

	Check H
a) Act of Unlawful Seizure of Aircraft	<input type="checkbox"/>
b) Attempted Act of Unlawful Seizure of Aircraft	<input type="checkbox"/>
c) Unlawful Act Against the Safety of Civil Aviation	<input type="checkbox"/>
d) Attempted Unlawful Act Against the Safety of Civil Aviation	<input type="checkbox"/>
e) Other Act of Unlawful Interference	<input type="checkbox"/>



**A. GENERAL INFORMATION**

- 1. State providing the Report : .....
- 2. Date of Occurrence : .....  
(Day/month/year)
- 3. Time of Occurrence : .....  
(Local Time= 24 H)
- 4. Duration of Occurrence : .....

**B. PARTICULARS OF AN ACT OF UNLAWFUL INTERFERENCE**

- 1. Flight information
  - Flight departure date : .....  
(Day/month/year)
  - Flight Departure time : .....  
(Local Time=24 H)
  - Flight Identification : .....
  - Type of Aircraft : .....
  - Operator : .....
  - Number of Passenger : .....
  - Number of Crew : .....
  - In Flight security guards (if any) : .....
  - Number of perpetrator(s) : .....
  - Type of operation (scheduled, chartered, etc) : .....
  - Airport of departure : .....  
Name state
  - Intended Destination : .....  
Name State
  - Diversion(s) (including final destination)  
.....  
Name State  
.....  
Name State
- 2. Airport where the sabotage device/substance was (believed) loaded on the aircraft :  
.....
- 3. Airport buildings or facilities affected :  
.....
- 4. Brief summary of occurrence (include locations of events, dates and times)  
.....
- 5. Action to ensure the release of passengers and crew, including measures taken to facilitate the continuation of their journey, if applicable.  
.....
- 6. Action to return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession, if applicable.  
.....
- 7. Did the perpetrator(s) circumvent the security measures in place by use of:  
Force  Other   
Describe briefly : .....

8. What new measures and procedures have been taken or are contemplated to prevent recurrence of a similar event?  
.....

9. Action by the competent authorities to take the perpetrator(s) into custody or other measures taken to ensure his/her/their presence :  
.....

**C. ANY ADDITIONAL RELEVANT INFORMATION**

.....  
.....  
.....

.....  
Name

.....  
Title

.....  
Department

Laporan Akhir Tindakan Melawan Hukum Ke  
Internasional Civil Aviation Organisation (ICAO)

**FINAL REPORT ON AN ACT OF  
UNLAWFUL INTERFERENCE**

INFORMATION PROVIDED IN  
THIS REPORT IS RESTRICTED  
AND WILL ONLY BE DISCLOSED  
TO AUTHORIZED PERSONS

**FINAL  
REPORT ON ACT OF UNLAWFUL INTERFERENCE**

File Number : .....

Date of Report : .....  
(Day/Month/Year)

TO BE COMPLETED AND FORWARDED TO ICAO WITHIN SIXTY DAYS OF THE  
OCCURRENCE BY EACH STATE WITH RELEVANT INFORMATION

Reporting requirements under Annex 17, Article 11 of The Hague Convention or  
Article 13 of the Montreal Convention

	Check
a) Act of Unlawful Seizure of Aircraft	<input type="checkbox"/>
b) Attempted Act of Unlawful Seizure of Aircraft	<input type="checkbox"/>
c) Unlawful Act Against the Safety of Civil Aviation	<input type="checkbox"/>
d) Attempted Unlawful Act Against the Safety of Civil Aviation	<input type="checkbox"/>
e) Other Act of Unlawful Interference	<input type="checkbox"/>

**PART I : INFORMATION CONCERNING THE OCCURRENCE**

**A. GENERAL INFORMATION**

1. State providing the Report : .....
2. Date of the Occurrence : .....  
[Day/month/year]
3. Time of the Occurrence : .....  
[Local time – 24-hour clock]
4. Duration of the Occurrence : .....

**B. PARTICULARS OF AN ACT OF UNLAWFUL INTERFERENCE**

1. Flight information

Flight departure date : .....

[Day/month/year]

Flight departure time : .....

[Local time – 24-hour clock]

Flight identification : .....

Type of aircraft : .....

Operator : .....

Number of passengers : .....

Number of crew : .....

In-flight security guards (if any) : .....

Number of perpetrator(s) : .....

Type of operation (scheduled, chartered, etc.) : .....

Airport of departure : .....

Name

State

2. Aircraft

State of registry : .....

Registration number : .....

Aircraft type : .....

Airport where the sabotage device/substance was (believed) loaded on the aircraft :

.....

3. Airport buildings or facilities affected :

.....

.....

**C. THE OCCURENCE**

**1. Location of the aircraft:**

**2. Ground facility:**

On the ground  On airport

During flight  Off airport

3. Weapons/devices	Describe	Real	Fake
Weapon No. 1:	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weapon No. 2:	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weapon No. 3:	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weapon No. 4:	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Weapon No. 5:	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Explosives:	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Incendiary:	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Other (describe):	.....		
	.....		
	.....		

**4. Communications**

4.1 Source of threat:

Written message	<input type="checkbox"/>
Telephone call	<input type="checkbox"/>
Other (describe):	.....
	.....

4.2 Who received the threat:

Flight crew	<input type="checkbox"/>
Cabin crew	<input type="checkbox"/>
Airline ground staff	<input type="checkbox"/>
Passenger	<input type="checkbox"/>
Other (describe) :	.....

	Yes	No
4.3 Were there specific demands made? (if yes, please explain)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Yes	No
4.4 Who transmitted the demands to authorities on the ground :		
The pilot?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The perpetrator?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Other (describe) :		

5. Counter measures		Yes	No
5.1 Was there any attempt to stop the action of the perpetrator(s)?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.2 If so, by what means?			
Negotiations	<input type="checkbox"/>	Force	<input type="checkbox"/>
Other	<input type="checkbox"/>		
5.3 Results:			
Successful	<input type="checkbox"/>	Unsuccessful	<input type="checkbox"/>
5.4 Did the perpetrator(s) enter the cockpit?		Yes	No
If yes, describe :		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Yes	No
5.5 Were crew members in possession of a bomb threat search list?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.6 Were crew members familiar with least risk bomb location?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.7 Did the perpetrator(s) have :			
Technical knowledge of the aircraft's operation?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Familiarity with the design of the aircraft?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Knowledge of the airport or essential navigation facilities?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
If yes, please explain: .....			

6. Diversion of the aircraft (Please answer only if aircraft was diverted)

6.1 List airports in chronological order

	Airport	State	Arrival Date and time	Departure Date and time	Landing permitted	
					Yes	No
a)	.....	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	.....	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	.....	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	.....	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	.....	.....	.....	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6.2 Was there sufficient fuel to reach all of the destinations ordered? List below. Yes No

- a) .....  Yes  No
- b) .....  Yes  No
- c) .....  Yes  No
- d) .....  Yes  No
- e) .....  Yes  No

If yes, describe : .....

6.3 Did the crew have the necessary charts available for the destinations? List below. Yes No

- a) .....  Yes  No
- b) .....  Yes  No
- c) .....  Yes  No
- d) .....  Yes  No
- e) .....  Yes  No

If yes, describe : .....

.....

6.4 Were any of the passengers allowed to leave the aircraft at any of the airports? List airports in chronological order :

- |    | Airport | Yes                      | No                       |
|----|---------|--------------------------|--------------------------|
| a) | .....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) | .....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) | .....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) | .....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| e) | .....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

If yes, describe : .....

.....

6.5 Was action taken at any of the airports to resolve the occurrence? List below.

	Airport	Yes	No
a)	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

If yes, describe : .....

.....

6.6 Was maintenance undertaken at any of the airports? List below.

	Airport	Yes	No
a)	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b)	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c)	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d)	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e)	.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

If yes, describe : .....

.....

**D. THE PERPETRATOR** (use additional sheets if more than 3)

Total number of perpetrators : .....

1. Name .....(male/female)

Alias : .....

Date of birth : ..... Place of birth : ..... Nationality : .....

(Day/Month/year)

Airport of embarkation : .....

Name

Save

How did the perpetrator(s) gain access to the aircraft/building facility?

.....



2. Name .....(male/female)  
 Alias : .....  
 Date of birth : ..... Place of birth : ..... Nationality : .....  
 (Day/Month/year)  
 Airport of embarkation : .....  
 Name Save  
 How did the perpetrator(s) gain access to the aircraft/building facility?  
 .....

3. Name .....(male/female)  
 Alias : .....  
 Date of birth : ..... Place of birth : ..... Nationality : .....  
 (Day/Month/year)  
 Airport of embarkation : .....  
 Name Save  
 How did the perpetrator(s) gain access to the aircraft/building facility?  
 .....

**E. AIRPORT SECURITY**

	Yes	No
1. Is there an airport security programme where the perpetrator(s) boarded the aircraft?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Does the security programme provide for protection of the air side (fences, guards, locked gates, patrols, identification system, etc.)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Are the identification cards issued to ground personnel and auxiliary services reviewed regularly?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Inspection/screening of passengers, crew and cabin baggage:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a) Are all passengers and cabin baggage subjected to inspection/screening for all international flights?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Are all passengers and cabin baggage subjected to inspection/screening for all domestic flights?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Are all crew members subjected to security control?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Are all passengers and their cabin baggage which have been subjected to inspection/screening re-screened before boarding the aircraft if they mix or have contact with persons who have not been subjected to inspection/screening?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Inspection/screening system used:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Gate plan (direct access to aircraft)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Sterile hold area plan (pre-boarding lounge)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Sterile concourse plan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. System of security control in use:
- Metal Detection device :
  - Walk-through
  - Hand-held
  - X-ray unit
  - Physical inspection
  - Other

7. Was the operation of the metal detection devices and X-ray units recently examined using test objects?

8. Has training regularly been provided to security personnel who operate metal detectors and X-ray units?

9. Matching baggage:

a) Is a reconciliation made of the number of checked-in passengers with the pieces of baggage loaded on the aircraft?

b) Does the procedure in a) above include transfer passengers and their inter-line checked baggage?

10. Did the perpetrator(s) circumvent the security measures in place by use of:

Force

Other

Describe briefly : .....

.....

11. What new measures and procedures have been taken or are contemplated to prevent recurrence of a similar event? .....

.....

#### F. TERMINATION OF THE OCCURRENCE

1. Position of the negotiator (explain if the negotiator had decision-making authority or acted only as an intermediary) : .....

.....

2. Airport/aircraft

Number of persons affected:

	Killed	Injured
Crew	.....	.....
Passengers	.....	.....
Perpetrator(s)	.....	.....
Others	.....	.....

3. Circumstances surrounding death or injuries:

.....  
.....

4. Damage to the aircraft/airport facilities (short description

to include cost of damage, time loss and flights affected) : .....

.....

5. Furnish any additional information relevant to circumvention of security procedures during this Occurrence :

.....  
.....

**PART II : INFORMATION CONCERNING THE ACTION TAKEN FOR THE RELEASE OF PASSENGERS AND CREW AND THE RETURN OF THE AIRCRAFT, IF APPLICABLE**

1. Action taken for the release of passengers and crew :

.....  
.....  
.....

2. Action taken to facilitate the continuation of the journey of the passengers and crew as soon as practicable :

.....  
.....

3. Action taken to return the aircraft and its cargo, without delay, to the persons lawfully entitled to possession :

.....  
.....

**PART III : INFORMATION CONCERNING THE MEASURES TAKEN IN RELATION TO THE PERPETRATOR(S)**

1. Action by the competent authorities to take the perpetrator(s) into custody or other measures taken to ensure his/her/their presence :

.....  
.....

2. Action taken to institute extradition proceedings or to submit the case to the competent authorities for the purpose of prosecution; advise of the results of such proceedings, if available (otherwise provide such information separately as soon as practicable).

.....  
.....

**PART IV : ANY ADDITIONAL RELEVANT INFORMATION**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

.....  
Name

.....  
Title

.....  
Department

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA

ttd

IGNASIUS JONAN

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,

