

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR: PR-DJPU 11 TAHUN 2026

TENTANG

PEDOMAN TEKNIS OPERASIONAL 19-03 (*ADVISORY CIRCULAR 19-03*)
TENTANG DAFTAR PERISTIWA YANG DAPAT MENIMBULKAN RISIKO
SIGNIFIKAN TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- Menimbang : a. bahwa Pasal 9 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2026 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan telah mengatur bahwa penyedia jasa penerbangan yang diwajibkan sistem manajemen keselamatan penerbangan dan penyedia jasa penerbangan lainnya wajib memberitahukan kecelakaan dan peristiwa yang dapat menimbulkan risiko signifikan terhadap keselamatan penerbangan kepada KNKT serta melaporkannya kepada Direktur Jenderal melalui sistem pelaporan wajib;
- b. bahwa daftar peristiwa yang dapat menimbulkan risiko signifikan terhadap keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional 19-03 (*Advisory Circular 19-03*) tentang Daftar Peristiwa Yang Dapat Menimbulkan Risiko Signifikan Terhadap Keselamatan Penerbangan;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 61 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 225, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6994);

2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) sebagaimana telah diubah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6644);
4. Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 369) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2026 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2026 Nomor 29);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 115);
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2026 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2026 Nomor 76);

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TENTANG PEDOMAN TEKNIS OPERASIONAL 19-03 (ADVISORY CIRCULAR 19-03) TENTANG DAFTAR PERISTIWA YANG DAPAT MENIMBULKAN RISIKO SIGNIFIKAN TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN.

PERTAMA : Menetapkan Pedoman Teknis Operasional 19-03 (*Advisory Circular 19-03*) tentang Daftar Peristiwa Yang Dapat Menimbulkan Risiko Signifikan Terhadap Keselamatan Penerbangan sebagaimana tercantum dalam Lampiran Keputusan yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan ini.

KEDUA : Penyedia jasa penerbangan yang diwajibkan memiliki Sistem Manajemen Keselamatan dan penyedia jasa penerbangan lainnya wajib memberitahukan kecelakaan dan peristiwa yang dapat menimbulkan risiko signifikan terhadap keselamatan penerbangan yang terjadi di dalam atau di luar wilayah negara Indonesia kepada KNKT.

- KETIGA : Peristiwa yang dapat menimbulkan risiko signifikan terhadap keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud pada Diktum KEDUA terdiri dari:
- a. peristiwa terkait pengoperasian pesawat udara;
 - b. peristiwa terkait kondisi teknis, pemeliharaan dan perbaikan pesawat udara;
 - c. peristiwa terkait layanan dan fasilitas navigasi penerbangan; dan
 - d. peristiwa terkait bandar udara dan penanganan pesawat udara di darat.
- KEEMPAT : Direktur Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara, Direktur Bandar Udara dan Direktur Navigasi Penerbangan melakukan pengawasan dan evaluasi terhadap pelaksanaan Keputusan ini.
- KELIMA : Keputusan Direktur Jenderal ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 01 September 2026
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

ttd.

LUKMAN F. LAISA

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Bagian Hukum dan Kerja Sama,

Gab. Sarjono K.



LAMPIRAN
KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL
PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR : PR-DJPU 11 TAHUN 2026
TENTANG
PEDOMAN TEKNIS OPERASIONAL 19-
03 (*ADVISORY CIRCULAR 19-03*)
DAFTAR PERISTIWA YANG DAPAT
MENIMBULKAN RISIKO SIGNIFIKAN
TERHADAP KESELAMATAN
PENERBANGAN

PEDOMAN TEKNIS OPERASIONAL

AC 19 - 03

DAFTAR PERISTIWA YANG DAPAT MENIMBULKAN RISIKO SIGNIFIKAN TERHADAP KESELAMATAN PENERBANGAN

Amandemen :
Tanggal :

**REPUBLIK INDONESIA - KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
JAKARTA - INDONESIA**

DAFTAR PENCATATAN AMANDEMEN

Perubahan Nomor	Diterbitkan pada Tanggal	Referensi
0		

DAFTAR ISI

DAFTAR PENCATATAN AMANDEMEN	5
DAFTAR ISI	6
PENDAHULUAN	7
BAB I KETENTUAN UMUM	8
1.1 Pendahuluan	8
1.2 Tujuan	8
1.3 Definisi	8
BAB II SISTEM PELAPORAN WAJIB	11
2.1 Pemberitahuan Kecelakaan dan Peristiwa Yang Dapat Menimbulkan Risiko Signifikan Terhadap Keselamatan Penerbangan	11
2.2 Pelaporan Kecelakaan dan Peristiwa Yang Dapat Menimbulkan Risiko Signifikan Terhadap Keselamatan Penerbangan	11
2.3 Daftar Peristiwa Yang Dapat Menimbulkan Risiko Signifikan Terhadap Keselamatan Penerbangan	11

PENDAHULUAN

1. MAKSUD

:

Pedoman Teknis Operasional ini disusun untuk menetapkan peristiwa yang dapat menimbulkan risiko signifikan terhadap keselamatan penerbangan yang wajib dilaporkan sebagaimana diwajibkan oleh PKPS Bagian 19. Pedoman Teknis Operasional ini harus disampaikan kepada penyedia jasa penerbangan yang diwajibkan memiliki sistem manajemen keselamatan dan penyedia jasa penerbangan lainnya.

2. ACUAN

:

Pedoman Teknis Operasional ini harus digunakan sesuai dengan PKPS Bagian 19.

3. PENGHAPUSAN

:

-

4. AMANDEMEN

:

Amandemen Pedoman Teknis Operasional ini harus memperoleh persetujuan Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN
UDARA

ttd.

LUKMAN F. LAISA

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Bagian Hukum dan Kerja Sama,

Gal Sarjono K.



BAB I KETENTUAN UMUM

1.1. Pendahuluan

- a. Pedoman Teknis Operasional 19-03 (*Advisory Circular 19-03*) tentang Daftar Peristiwa Yang Dapat Menimbulkan Risiko Signifikan Terhadap Keselamatan Penerbangan ini menetapkan daftar peristiwa yang dapat menimbulkan risiko signifikan terhadap keselamatan penerbangan yang wajib dilaporkan oleh Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya sebagaimana diwajibkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan mengenai Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 19 terkait Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan.
- b. Daftar peristiwa yang dapat menimbulkan risiko signifikan terhadap keselamatan penerbangan yang wajib dilaporkan sebagaimana dimaksud pada huruf a tidak untuk menggantikan ketentuan pelaporan lainnya yang telah dipersyaratkan bagi Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan selain Peraturan Menteri Perhubungan mengenai Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 19 terkait Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan.
- c. Jika terdapat peristiwa serupa yang juga disyaratkan oleh PKPS terkait lainnya, Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya harus memenuhi persyaratan tersebut juga.

1.2. Tujuan

Tujuan ditetapkannya Pedoman Teknis Operasional ini, untuk memberikan panduan bagi Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya terhadap persyaratan mengenai peristiwa yang wajib diberitahukan dan dilaporkan sebagaimana dipersyaratkan oleh Peraturan Menteri Perhubungan mengenai Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 19 terkait Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan.

1.3. Definisi

Dalam Pedoman Teknis Operasional ini, yang dimaksud dengan:

1. 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.
2. *Aircraft proximity* adalah suatu keadaan yang menurut pendapat penerbang atau personel pelayanan lalu lintas penerbangan, jarak antar pesawat udara serta posisi dan kecepatan relatifnya sedemikian rupa sehingga keselamatan pesawat udara yang terlibat mungkin telah terganggu. Kejadian kedekatan antar pesawat udara (*aircraft proximity*) diklasifikasikan sebagai berikut:

- a. Kategori A: Risiko tabrakan (*Risk of collision*). Klasifikasi tingkat risiko terhadap suatu kejadian kedekatan antar pesawat udara yang menunjukkan bahwa terdapat risiko tabrakan yang serius.
 - b. Kategori B: Keselamatan tidak terjamin (*Safety not assured*). Klasifikasi tingkat risiko terhadap suatu kejadian kedekatan antar pesawat udara yang menunjukkan bahwa keselamatan pesawat udara mungkin telah terganggu.
 - c. Kategori C: Tidak terdapat risiko tabrakan (*No risk of collision*). Klasifikasi tingkat risiko terhadap suatu kejadian kedekatan antar pesawat udara yang menunjukkan bahwa tidak terdapat risiko tabrakan.
 - d. Kategori D: Risiko tidak dapat ditentukan (*Risk not determined*). Klasifikasi tingkat risiko terhadap suatu kejadian kedekatan antar pesawat udara yang menunjukkan bahwa informasi yang tersedia tidak memadai untuk menentukan tingkat risiko yang terlibat, atau terdapat bukti yang tidak meyakinkan maupun saling bertentangan sehingga penentuan tingkat risiko tidak dapat dilakukan.
3. *Obstacle* adalah semua benda baik terpasang (sementara atau permanen) atau bergerak, atau bagian dari benda tersebut, yang:
- a. terdapat di daerah yang diperuntukkan untuk pergerakan permukaan Pesawat Udara;
 - b. berada di atas permukaan yang diperuntukkan untuk melindungi Pesawat Udara dalam penerbangan; atau
 - c. berada di luar dari permukaan yang ditentukan dan telah dinilai sebagai sebuah bahaya bagi navigasi penerbangan.
4. Penyedia Jasa Penerbangan adalah:
- a. Badan Usaha Angkutan Udara;
 - b. Badan Usaha Bandar Udara dan Unit Penyelenggara Bandar Udara;
 - c. penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan;
 - d. badan usaha pemeliharaan pesawat udara yang memberikan layanan kepada Badan Usaha Angkutan Udara dan/atau pemegang sertifikat pengoperasian pesawat udara tanpa awak;
 - e. penyelenggara pendidikan dan pelatihan penerbangan yang mengoperasikan pesawat udara dalam rangka pendidikan dan pelatihan;
 - f. badan usaha rancang bangun dan pabrik pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang, dan komponen pesawat udara;
 - g. pemegang perizinan angkutan udara bukan niaga yang mengoperasikan pesawat udara dengan berat tinggal landas lebih dari 5.700 kg (lima ribu tujuh ratus kilogram) atau pesawat terbang bermesin turbojet satu atau lebih;
 - h. pemegang sertifikat pengoperasian pesawat udara tanpa awak; dan
 - i. penyelenggara *heliport* yang melayani kepentingan umum.
5. Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya adalah:
- a. pemegang perizinan angkutan udara bukan niaga yang mengoperasikan pesawat udara dengan berat tinggal landas kurang dari 5.700 kg dan bukan turbojet;

- b. badan usaha pemeliharaan pesawat udara yang tidak secara langsung menyediakan layanan kepada Badan Usaha Angkutan Udara;
 - c. badan hukum Indonesia yang menyelenggarakan bandar udara khusus;
 - d. penyelenggara *heliport* yang melayani kepentingan sendiri; dan
 - e. penyelenggara *aerodrome* perairan.
6. Investigasi adalah suatu proses yang dilakukan untuk tujuan pencegahan kecelakaan yang mencakup pengumpulan dan analisis informasi, penarikan kesimpulan, termasuk penentuan penyebab dan/atau faktor pendukung dan, bila diperlukan, pembuatan rekomendasi keselamatan.
7. Komite Nasional Keselamatan Transportasi yang selanjutnya disingkat KNKT adalah otoritas pelaksana investigasi kecelakaan Indonesia yang independen dari otoritas penerbangan sipil Indonesia dan entitas lain yang dapat mempengaruhi pelaksanaan atau objektivitas suatu investigasi.
8. Kecelakaan adalah peristiwa yang terkait pengoperasian pesawat udara, pada kasus pesawat udara berawak, terjadi pada waktu seseorang memasuki pesawat udara dengan tujuan untuk terbang sampai orang tersebut keluar dari pesawat udara, atau pada kasus pesawat udara tanpa awak, terjadi pada waktu pesawat udara siap bergerak dengan tujuan untuk terbang sampai akhir penerbangan dan sistem propulsi utama dimatikan, dimana terjadi:
- a. seseorang meninggal atau mengalami luka serius yang disebabkan oleh:
 - (i) berada di pesawat udara;
 - (ii) terjadi kontak langsung dengan bagian pesawat udara, termasuk bagian yang terlepas dari pesawat; atau
 - (iii) paparan langsung dengan semburan ledakan jet, kecuali luka yang bersifat alami, ditimbulkan oleh diri sendiri atau ditimbulkan oleh orang lain, atau luka yang dialami penumpang yang berada di luar area yang diperuntukan bagi penumpang dan awak pesawat udara;
 - b. Pesawat udara mengalami kerusakan berat atau kegagalan struktur yang:
 - (i) berakibat buruk pada kekuatan struktural, kemampuan atau karakteristik terbang dari pesawat udara; dan
 - (ii) umumnya memerlukan perbaikan besar atau penggantian komponen berdampak;
kecuali kegagalan atau kerusakan mesin, jika kerusakan terbatas pada satu mesin, (termasuk *cowlings* atau aksesorinya), untuk *propellers*, *wing tips*, *antennas*, *probes*, *vanes*, *tires*, *brakes*, *wheels*, *fairings*, *wheels*, *panels*, *landing gear doors*, *windcreens*, *aircraft skin* (seperti penyok atau lubang kecil), atau untuk kerusakan ringan pada *main rotor blades*, *tail rotor blades*, *landing gear*, dan yang diakibatkan oleh hujan es atau *bird strike* (termasuk lubang pada *radome*); atau
 - c. Pesawat Udara dinyatakan hilang atau tidak dapat dijangkau sama sekali.
9. Direktorat Jenderal adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

BAB II SISTEM PELAPORAN WAJIB

- 2.1. Pemberitahuan Kecelakaan dan Peristiwa Yang Dapat Menimbulkan Risiko Signifikan Terhadap Keselamatan Penerbangan
 - a. Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya wajib memberitahukan kecelakaan dan peristiwa yang dapat menimbulkan risiko signifikan terhadap keselamatan penerbangan yang terjadi didalam atau diluar wilayah negara Indonesia kepada KNKT sesegera mungkin dan dengan cara yang paling sesuai dan tercepat yang tersedia.
 - b. Pemberitahuan kecelakaan dan peristiwa tersebut dapat melalui saluran sebagai berikut:
Ponsel/Whatsapp : (62) 81212655155; dan/atau
Email : aviation.knkt@kemenhub.go.id
- 2.2. Pelaporan Kecelakaan dan Peristiwa Yang Dapat Menimbulkan Risiko Signifikan Terhadap Keselamatan Penerbangan
 - a. Sebagai tindak lanjut pemberitahuan sebagaimana dimaksud pada butir 2.1 ditentukan untuk diinvestigasi oleh KNKT, maka Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya wajib menyampaikan laporan tersebut pada Sistem Pelaporan Wajib di laman Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan Direktorat Jenderal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah menerima informasi dari KNKT.
 - b. Apabila tindak lanjut pemberitahuan sebagaimana dimaksud pada butir 2.1 ditentukan untuk tidak diinvestigasi oleh KNKT, maka Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya wajib menyampaikan laporan tersebut pada Sistem Pelaporan Wajib di laman Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan Direktorat Jenderal dalam waktu 72 (tujuh puluh dua) jam setelah menerima informasi dari KNKT.
 - c. Laman Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan Direktorat Jenderal dapat diakses melalui Portal IMSIS untuk *Operator & Stake Holder* pada menu *Mandatory Occurrence Reporting* pada tautan (<https://imsis-djpu.kemenhub.go.id/operator>) menggunakan akun khusus Penyedia Jasa Penerbangan atau Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya.
- 2.3. Daftar Peristiwa Yang Dapat Menimbulkan Risiko Signifikan Terhadap Keselamatan Penerbangan

Daftar Peristiwa yang dapat menimbulkan risiko signifikan terhadap keselamatan penerbangan disusun sedemikian rupa sebagai pedoman untuk membantu Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya dalam memahami dan menafsirkan arti peristiwa wajib yang berkaitan dengan semua sektor kegiatan pelapor yang dapat menimbulkan risiko signifikan terhadap keselamatan penerbangan untuk memfasilitasi ketentuan terkait Sistem Pelaporan Wajib. Detail daftar peristiwa yang dapat menimbulkan risiko signifikan terhadap keselamatan penerbangan dan wajib dilaporkan dalam penerbangan sipil sebagai berikut:

2.3.1 Daftar Peristiwa Terkait Pengoperasian Pesawat Udara

- a. Daftar peristiwa terkait pengoperasian Pesawat Udara wajib dilaporkan oleh Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya sebagai berikut:
 - 1) badan usaha angkutan udara;
 - 2) penyelenggara pendidikan dan pelatihan penerbangan yang mengoperasikan Pesawat Udara dalam rangka pendidikan dan pelatihan;
 - 3) pemegang perizinan angkutan udara bukan niaga yang mengoperasikan Pesawat Udara dengan berat tinggal landas lebih dari 5.700 kg (lima ribu tujuh ratus kilogram) atau pesawat terbang bermesin turbojet satu atau lebih;
 - 4) pemegang sertifikat pengoperasian Pesawat Udara tanpa awak; dan
 - 5) pemegang perizinan angkutan udara bukan niaga yang mengoperasikan Pesawat Udara dengan berat tinggal landas kurang dari 5.700 kg dan bukan turbojet.
- b. Daftar peristiwa terkait pengoperasian Pesawat Udara sebagaimana dimaksud pada huruf a meliputi:
 - 1) Pengoperasian Pesawat Udara
 - a) Persiapan Penerbangan
 - (1) penggunaan data yang salah atau entri yang salah ke dalam peralatan yang digunakan untuk navigasi atau perhitungan performa yang telah atau dapat membahayakan pesawat, penumpangnya, atau orang lain; dan
 - (2) pengangkutan atau percobaan pengangkutan barang berbahaya yang bertentangan dengan undang-undang yang berlaku termasuk barang berbahaya yang tidak dideklarasikan dan/atau salah dideklarasikan.
 - b) Persiapan Pesawat Udara
 - (1) jenis bahan bakar yang salah atau bahan bakar yang terkontaminasi; dan
 - (2) perawatan *de-icing/anti-icing* yang hilang, salah atau tidak memadai.
 - c) Lepas landas dan pendaratan
 - (1) *taxiway or runway excursion*;
 - (2) *taxiway or runway incursion* yang aktual atau potensial;
 - (3) *Final Approach and Take-off Area (FATO) incursion*, yaitu setiap kejadian yang melibatkan keberadaan helikopter, kendaraan, atau orang yang salah di area di mana helikopter menyelesaikan *approach maneuver* sampai dengan *hover* atau mendarat, atau di mana helikopter memulai gerakan penerbangan ke depan dalam manuver lepas landas (FATO);
 - (4) *any rejected take-off*;

- (5) ketidakmampuan untuk mencapai performa yang diperlukan atau diharapkan selama lepas landas, *initial climb*, *go-around* atau pendaratan;
 - (6) lepas landas, *approach*, atau pendaratan yang aktual atau percobaan dengan pengaturan konfigurasi yang salah;
 - (7) *tail, blade, wingtip, nacelle or other part of aircraft strike during take-off or landing*;
 - (8) *unstable approaches that continued to land*;
 - (9) *approach continued against air operator stabilised approach criteria*;
 - (10) *continuation of an instrument approach below published minimums with inadequate visual references*;
 - (11) *precautionary or forced landing*:
 - (a) *forced landing is an immediate landing, on or off an airport, necessitated by the inability to continue further flight*;
 - (b) *precautionary landing is a premeditated landing, on or off an airport, when further flight is possible but inadvisable*;
 - (12) *short and long landing*; dan
 - (13) *hard landing*.
- d) Setiap fase penerbangan
- (1) *loss of control*;
 - (2) *aircraft upset, exceeding normal pitch attitude, bank angle or airspeed inappropriate for the conditions*;
 - (3) *level bust*;
Category Level bust (Large Height Deviation / LHD) is vertical deviation of 300 ft or more from ATC assigned or coordinated flight level;
 - (4) *activation of any flight envelope protection, including stall warning, stick shaker, stick pusher and automatic protections*;
 - (5) *unintentional deviation from intended or assigned track of the lowest of twice the required navigation performance or 10 nautical miles*;
 - (6) melebihi limitasi dari *aircraft flight manual*;
 - (7) pengoperasian dengan pengaturan *altimeter* yang salah;
 - (8) kejadian *jet blast or rotor and prop wash* yang telah atau dapat membahayakan Pesawat Udara, penumpangnya, atau orang lain; dan
 - (9) *misinterpretation of automation mode or of any flight deck information provided to the flight crew which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person*.

- e) Jenis peristiwa lainnya
 - (1) *unintentional release of cargo or other externally carried equipment;*
 - (2) *loss of situational awareness (including enviromental, mode and system awareness, spatial dis orientation, and time horizon);*
 - (3) setiap peristiwa di mana performa manusia secara langsung berkontribusi pada atau dapat berkontribusi pada kecelakaan atau insiden serius;
 - (4) *wildlife sighting at aerodrome maneuvering area, not including bird sighting; dan*
 - (5) *GNSS Radio Frequency Interference.*

2) Peristiwa Terkait Teknis Pesawat Udara

- a) kebakaran selama penerbangan dengan sistem peringatan kebakaran berfungsi dengan baik;
- b) kebakaran selama penerbangan yang tidak dilindungi oleh sistem peringatan kebakaran;
- c) *false fire warning during flight;*
- d) *an engine exhaust system that causes damage during flight to the engine, adjacent structure, equipment, or components;*
- e) *an aircraft component that causes accumulation or circulation of smoke, vapor, or toxic or noxious fumes in the crew compartment or passenger cabin during flight or on the ground;*
- f) *engine shutdown during flight because of flameout or significant power loss;*
- g) *engine shutdown during flight when external damage to the engine or airplane structure occurs;*
- h) *engine shutdown during flight due to foreign object ingestion or icing;*
- i) *engine shutdown during flight of more than one engine;*
- j) *a propeller feathering system or ability of the system to control overspeed during flight, uncontrollable operation of propellers, main rotors, or tail rotors.*
- k) *a fuel or fuel dumping system that affects fuel flow or causes hazardous leakage during flight;*
- l) *an unwanted landing gear extension or retraction, or an unwanted opening or closing of landing gear doors during flight;*
- m) *brake system components that result in loss of brake actuating force when the airplane is in motion on the ground failure of wheels, brakes or tires;*
- n) *failure, malfunction, or defect to aircraft structure that requires major repair;*

- o) *cracks, permanent deformation, or corrosion of aircraft structures, if more than the maximum acceptable to the manufacturer atau Direktorat Jenderal;*
 - p) *aircraft components or systems that result in taking emergency actions during flight or emergency procedures as listed in the approved aircraft flight manual (except action to shut down an engine);*
 - q) *emergency evacuation systems or components including all exit doors, elt, passenger emergency evacuation lighting systems, or evacuation equipment that are found defective, or that fail to perform the intended functions during an actual emergency or during training, testing, maintenance, demonstrations, or inadvertent deployments.*
 - r) *uncontrollable operation of propellers, main rotors, or tail rotors;*
 - s) *malfunction of any flight control or engine control system;*
 - t) *failure or malfunction of an electrical, hydraulic, or pneumatic system resulting in loss of that system to the aircraft;*
 - u) *kehilangan kendali terhadap tekanan kabin;*
 - v) *asymmetrical or uncommanded thrust reversal;*
 - w) *multiple or serious malfunctioning of avionics, indicating, warning, radio or navigation system resulting in hazardous flight information, e.g. false fire warning, or excessive errors of instruments;*
 - x) *kebocoran atau gangguan aliran yang signifikan/kehabisan bahan bakar, cairan hidrolik, atau oli;*
 - y) *servicing with incorrect fluids;*
 - z) *return to base due to technical reason;*
 - aa) *loss of any part of the aircraft structure in flight; dan*
 - bb) *malfunction or defect of any indication system when this results in misleading indications to the crew.*
- 3) *Interaksi dengan Pelayanan Navigasi Penerbangan dan Manajemen Lalu Lintas Udara*
- a) *unsafe ATC (Air Traffic Control) clearance;*
 - b) *prolonged loss of communication with ATS (Air Traffic Service) or ATM Unit;*
 - c) *conflicting instructions from different ATS Units potentially leading to a loss of separation;*
 - d) *misinterpretation of radio-communication which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person; dan*
 - e) *intentional deviation from ATC instruction which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person.*

- 4) Keadaan Darurat dan Situasi Kritis Lainnya
 - a) *any event leading to the declaration of an emergency ('Mayday' or 'PAN call');*
 - b) *any burning, melting, smoke, fumes, arcing, overheating, fire or explosion;*
 - c) udara yang terkontaminasi di kokpit atau di kompartemen penumpang yang telah atau dapat membahayakan pesawat, penumpangnya, atau orang lain;
 - d) *failure to apply the correct non-normal or emergency procedure by the flight or cabin crew to deal with an emergency;*
 - e) *use of any emergency equipment or non-normal procedure affecting in-flight or landing performance;*
 - f) *failure of any emergency or rescue system or equipment which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person;*
 - g) tekanan kabin yang tidak terkendali;
 - h) *critically low fuel quantity or fuel quantity at destination below required final reserve fuel;*
 - i) setiap awak pesawat menggunakan sistem oksigen awak pesawat selama penerbangan.
 - j) *incapacitation of any member of the flight or cabin crew that results in the reduction below the minimum certified crew complement;* dan
 - k) *crew fatigue* yang berdampak atau berpotensi memengaruhi kemampuan awak pesawat untuk melakukan tugas penerbangan dengan aman.
- 5) Lingkungan Eksternal dan Meteorologi
 - a) *a collision or a near collision on the ground or in the air, with another aircraft, terrain or obstacle;*
 - b) *Traffic Collision Avoidance System, Resolution Advisory (TCAS RA);*
 - c) *activation of genuine ground collision system such as Ground Proximity Warning System (GPWS)/Terrain Awareness and Warning System (TAWS) 'warning';*
 - d) *wildlife strike including bird strike;*
 - e) *foreign object damage/debris (FOD);*
 - f) *unexpected encounter of poor runway surface conditions;*
 - g) *wake-turbulence encounters;*
 - h) *interference with the aircraft by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high powered lights, lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means;*
 - i) *a lightning strike which resulted in damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system;*
 - j) *a hail encounter which resulted in damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system;*

- k) *severe turbulence encounter or any encounter resulting in injury to occupants or deemed to require a 'turbulence check' of the aircraft;*
 - l) *a significant wind shear or thunderstorm encounter which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person;*
 - m) *icing encounter resulting in handling difficulties, damage to the aircraft or loss or malfunction of any aircraft system; dan*
 - n) *volcanic ash encounter.*
- 6) **Peristiwa Khusus Terkait Ground Handling**
- a) *incorrect handling or loading of passengers, baggage, mail or cargo, likely to have a significant effect on aircraft mass and/or balance (including significant errors in loadsheets calculations);*
 - b) *boarding equipment removed leading to endangerment of aircraft occupants;*
 - c) *penyimpanan atau pengamanan bagasi, surat, atau kargo yang salah dengan cara apa pun yang dapat membahayakan Pesawat Udara, peralatannya, atau penumpangnya atau menghambat evakuasi darurat;*
 - d) *pengangkutan, percobaan pengangkutan, atau penanganan barang berbahaya yang mengakibatkan atau dapat mengakibatkan keselamatan operasi terancam atau menyebabkan kondisi yang tidak aman;*
 - e) *non-compliance on baggage or passenger reconciliation;*
 - f) *non-compliance with required aircraft ground handling and servicing procedures, especially in de-icing, refuelling or loading procedures, including incorrect positioning or removal of equipment;*
 - g) *tumpahan yang signifikan selama operasi pengisian bahan bakar;*
 - h) *pemuatan jumlah bahan bakar yang salah yang akan berdampak signifikan pada daya tahan, performa, keseimbangan, atau kekuatan struktural pesawat;*
 - i) *pemuatan jenis bahan bakar atau cairan esensial lainnya (termasuk oksigen, nitrogen, minyak, dan air minum) yang terkontaminasi atau salah;*
 - j) *failure, malfunction or defect of ground equipment used for ground handling, resulting into damage or potential damage to the aircraft (for example: tow bar or Ground Power Unit (GPU));*
 - k) *missing, incorrect or inadequate de-icing/anti-icing treatment;*
 - l) *kerusakan Pesawat Udara oleh peralatan penanganan darat atau kendaraan, termasuk kerusakan yang sebelumnya tidak dilaporkan; dan*

- m) setiap kejadian di mana performa manusia secara langsung berkontribusi pada atau dapat berkontribusi pada kecelakaan atau insiden serius.

7) Keamanan

- a) ancaman bom atau pembajakan;
- b) kesulitan dalam mengendalikan penumpang yang mabuk, kasar atau sulit diatur; dan
- c) penemuan penumpang gelap.

8) Pengoperasian Pesawat Udara Tanpa Awak

- a) *C2 Link Loss. Total loss of the Command and Control link (often triggering "Return to Home");*
- b) *Fly-away. Uncommanded flight where the pilot loses the ability to control the aircraft's trajectory;*
- c) *Airspace Violation. Unintentional entry into restricted, prohibited, or controlled airspace without authorization;*
- d) *Loss of Separation. Conflict or "near-miss" with another aircraft (manned or unmanned);*
- e) *Technical Failure. Critical failure of the propulsion system, battery, or flight controller during flight;*
- f) *Human Interface. Significant errors at the Remote Pilot Station (RPS) that endangered the flight; dan*
- g) *External Damage. Any injury to third parties or damage to property on the ground.*

2.3.2 Daftar Peristiwa Terkait Kondisi Teknis, Pemeliharaan dan Perbaikan Pesawat Udara

- a. Daftar peristiwa terkait kondisi teknis, pemeliharaan dan perbaikan Pesawat Udara wajib dilaporkan oleh Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya sebagai berikut:
 - 1. badan usaha rancang bangun dan pabrik Pesawat Udara, mesin Pesawat Udara, baling-baling pesawat terbang, dan komponen Pesawat Udara;
 - 2. badan usaha pemeliharaan Pesawat Udara yang memberikan layanan kepada badan usaha angkutan udara dan/atau pemegang sertifikat pengoperasian Pesawat Udara tanpa awak; dan
 - 3. badan usaha pemeliharaan Pesawat Udara yang tidak secara langsung menyediakan layanan kepada badan usaha angkutan udara.
- b. Badan Usaha Pabrik Pesawat Udara, Mesin Pesawat Udara, Baling-Baling Pesawat Terbang, Dan Komponen Pesawat Udara wajib melaporkan peristiwa sebagai berikut:
Products, parts or appliances released from the production organisation with deviations from applicable design data that could lead to a potential unsafe condition as identified with the holder of the type-certificate or design approval.

- c. Badan Usaha Rancang Bangun Pesawat Udara, Mesin Pesawat Udara, Baling-Baling Pesawat Terbang, Dan Komponen Pesawat Udara wajib melaporkan peristiwa sebagai berikut:

Any failure, malfunction, defect or other occurrence related to a product, part, or article which has resulted in or may result in an unsafe condition as listed in CASR 21.3.

Remark: This list is applicable to occurrences occurring on a product, part, or article covered by the type-certificate, restricted type-certificate, supplemental type-certificate, TSO authorization, major repair design approval or any other relevant approval deemed to have.

- d. Badan Usaha Pemeliharaan Pesawat Udara wajib melaporkan peristiwa sebagai berikut:

- 1) *serious structural damage (for example: cracks, permanent deformation, delamination, debonding, burning, excessive wear, or corrosion) found during maintenance of the aircraft or component;*
- 2) *serious leakage or contamination of fluids (for example: hydraulic, fuel, oil, gas or other fluids);*
- 3) *failure or malfunction of any part of an engine or powerplant and/or transmission resulting in any one or more of the following:*
 - a) *non-containment of components/debris;*
 - b) *failure of the engine mount structure;*
- 4) *damage, failure or defect of propeller, which could lead to in-flight separation of the propeller or any major portion of the propeller and/or malfunctions of the propeller control;*
- 5) *damage, failure or defect of main rotor gearbox/attachment, which could lead to in-flight separation of the rotor assembly and/or malfunctions of the rotor control;*
- 6) *significant malfunction of a safety-critical system or equipment including emergency system or equipment during maintenance testing or failure to activate these systems after maintenance;*
- 7) *incorrect assembly or installation of components of the aircraft found during an inspection or test procedure not intended for that specific purpose;*
- 8) *wrong assessment of a serious defect, or serious non-compliance with MEL and technical logbook procedures;*
- 9) *serious damage to Electrical Wiring Interconnection System (EWIS).*
- 10) *any defect in a life-limit part causing retirement before completion of its full life;*
- 11) *the use of products, components or materials, from unknown, suspect origin, or unserviceable critical components;*

- 12) *misleading, incorrect or insufficient applicable maintenance data or procedures that could lead to significant maintenance errors, including language issue.*
- 13) *incorrect control or application of aircraft maintenance limitations or scheduled maintenance;*
- 14) *releasing an aircraft to service from maintenance in case of any non-compliance which endangers the flight safety;*
- 15) *serious damage caused to an aircraft during maintenance activities due to incorrect maintenance or use of inappropriate or unserviceable ground support equipment that requires additional maintenance actions;*
- 16) *identified burning, melting, smoke, arcing, overheating or fire occurrences;*
- 17) setiap kejadian di mana kinerja manusia, termasuk kelelahan personel, secara langsung berkontribusi atau dapat berkontribusi pada kecelakaan atau insiden serius;
- 18) *Significant malfunction, reliability issue, or recurrent recording quality issue affecting a flight recorder system (such as a flight data recorder system, a data link recording system or a cockpit voice recorder system) or lack of information needed to ensure the serviceability of a flight recorder system.*
- 19) Setiap kejadian sebagaimana tercantum di bagian Peristiwa terkait Teknis Pesawat Udara dalam butir 2.3.1.b.2) pada pedoman teknis operasional ini.

2.3.3 Daftar Peristiwa Terkait Pelayanan dan Fasilitas Navigasi Penerbangan

- a. Daftar peristiwa terkait pelayanan dan fasilitas navigasi penerbangan wajib dilaporkan oleh penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan.
- b. Peristiwa terkait pelayanan dan fasilitas navigasi penerbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a meliputi:
 - 1) Peristiwa Terkait Pesawat Udara
 - a) kejadian di darat atau di udara yang meliputi:
 - (1) kegagalan untuk mengikuti *clearance* atau pembatasan saat beroperasi di darat termasuk lepas landas, lepas landas yang dibatalkan (*aborted take-off*), atau pendaratan di *taxiway*, *unassigned runway*, atau *closed runway*; dan
 - (2) menyimpang dari *ATC clearance* atau prosedur yang telah dipublikasikan (*Standard Instrument Departure (SID)/Departure Procedure (DP)*), prosedur pendekatan (*approach procedure*) dan prosedur visual yang dipublikasikan dalam peta penerbangan (*charted visual procedure*);

- b) kejadian yang terkait *Aircraft Proximity*, peringatan terhadap *Traffic Collision Avoidance System (TCAS)/Airborne Collision Avoidance System (ACAS)*, *loss of separation* serta kondisi hampir bertabrakan (*near collisions*) atau tabrakan antar Pesawat Udara dalam penerbangan (*collision between aircraft in flight*);
- c) tabrakan dengan *Obstacle* selama fase lepas landas atau pendaratan ketika Pesawat Udara masih dalam kondisi mengudara;
- d) tabrakan atau kondisi hampir bertabrakan dalam penerbangan dengan pegunungan (*terrain*), air (*water*), atau *Obstacle*;
- e) tabrakan saat sedang *taxi* dari atau menuju ke *runway in use (RIU)*;
- f) tabrakan atau risiko tabrakan dengan satwa liar, atau tindakan menghindar yang dilakukan oleh Pesawat Udara untuk menghindari satwa liar di *movement area* pada suatu bandar udara atau pada *helipad/helideck* yang sedang digunakan;
- g) peristiwa yang melibatkan tabrakan dengan burung atau kondisi nyaris bertabrakan dengan burung;
- h) kejadian Pesawat Udara keluar dari sisi permukaan landas pacu (*runway veer-off*) atau melampaui ujung permukaan landas pacu (*runway overrun*);
- i) *touchdown* yang terjadi di luar permukaan landas pacu/*helipad/helideck*, atau di luar titik *touchdown* yang telah ditetapkan;
- j) setiap peristiwa di bandar udara yang melibatkan keberadaan Pesawat Udara, kendaraan, atau orang tanpa izin pada *protected area* atau permukaan yang ditetapkan untuk lepas landas dan pendaratan Pesawat Udara;
- k) benturan pada ekor, baling-baling/*rotor*, *wingtip*, *nacelle*, atau bagian lain dari Pesawat Udara selama lepas landas atau pendaratan;
- l) *ATC Coordination Error* terkait dengan koordinasi antara sektor atau unit yang bersebelahan;
- m) isu *Readback-Hearback*;
- n) *Large Height Deviation (LHD)*, yaitu penyimpangan vertikal sebesar 300 kaki atau lebih dari *flight level* yang telah ditetapkan atau dikoordinasikan oleh ATC;
- o) informasi yang tersedia tidak memadai untuk mengategorikan peristiwa;
 - (1) mencakup kasus ketika Pesawat Udara dinyatakan hilang; dan
 - (2) mencakup peristiwa yang informasinya belum memadai untuk dilakukan klasifikasi atau yang masih menunggu informasi tambahan agar dapat diklasifikasikan secara lebih tepat.

- 2) Degradasi Atau Hilangnya Total Layanan Atau Fungsi Navigasi
 - a) ketidakmampuan untuk memberikan pelayanan lalu lintas penerbangan;
 - b) kegagalan layanan komunikasi;
 - c) kegagalan layanan *surveillance*;
 - d) kegagalan layanan pemrosesan data/otomasi;
 - e) kegagalan layanan navigasi;
 - f) kegagalan keamanan sistem *Air Traffic Services* (ATS) yang telah atau berpotensi memberikan dampak negatif secara langsung terhadap penyelenggaraan pelayanan yang *safe*;
 - g) kelebihan beban yang signifikan pada sektor atau posisi *Air Traffic Services* (ATS) yang berpotensi menyebabkan penurunan kualitas penyelenggaraan pelayanan;
 - h) penerimaan atau penafsiran yang tidak tepat terhadap komunikasi penting, termasuk akibat tidak memahami bahasa yang digunakan, yang telah atau berpotensi secara langsung berdampak negatif terhadap penyelenggaraan pelayanan lalu lintas penerbangan yang *safe*; dan
 - i) terputusnya komunikasi dalam jangka waktu yang lama dengan Pesawat Udara atau dengan unit *Air Traffic Services* (ATS) lainnya.
- 3) Peristiwa Lain
 - a) deklarasi keadaan darurat, termasuk penyampaian panggilan "*Mayday*" atau "*PAN*";
 - b) gangguan eksternal yang signifikan terhadap layanan telekomunikasi penerbangan, seperti stasiun penyiaran radio pada pita frekuensi FM yang mengganggu ILS (*Instrument Landing System*), VOR (VHF *Omnidirectional Radio Range*), dan sistem komunikasi penerbangan;
 - c) gangguan terhadap Pesawat Udara, unit *Air Traffic Services* (ATS), atau transmisi komunikasi radio yang disebabkan oleh senjata api, kembang api, layang-layang, laser, lampu berdaya tinggi, *Remotely Piloted Aircraft Systems* (RPAS), Pesawat Udara model, atau sarana lain yang sejenis;
 - d) pembuangan bahan bakar dari Pesawat Udara (*fuel dumping*);
 - e) ancaman bom atau tindakan pembajakan Pesawat Udara;
 - f) kelelahan (*fatigue*) yang memengaruhi atau berpotensi memengaruhi kemampuan untuk melaksanakan tugas navigasi penerbangan atau pelayanan lalu lintas penerbangan secara *safe*;
 - g) setiap peristiwa yang melibatkan faktor kinerja manusia (*human performance*) yang secara langsung telah atau berpotensi menjadi penyebab terjadinya kecelakaan atau insiden serius;

- h) keberadaan satwa liar di area manuver bandar udara, tidak termasuk keberadaan burung; dan
- i) interferensi frekuensi radio terhadap *Global Navigation Satellite System* (GNSS).

2.3.4 Daftar Peristiwa Terkait Bandar Udara dan Penanganan Pesawat Udara di Darat

- a. Daftar peristiwa terkait bandar udara dan penanganan Pesawat Udara di darat wajib dilaporkan oleh Penyedia Jasa Penerbangan dan Penyedia Jasa Penerbangan Lainnya berikut:
 - 1) Badan Usaha Bandar Udara dan Unit Penyelenggara Bandar Udara;
 - 2) Penyelenggara *heliport* yang melayani kepentingan umum.
 - 3) Badan hukum Indonesia yang menyelenggarakan bandar udara khusus;
 - 4) Penyelenggara *heliport* yang melayani kepentingan sendiri; dan
 - 5) Penyelenggara *aerodrome* perairan.
- b. Peristiwa terkait bandar udara dan penanganan Pesawat Udara di darat sebagaimana dimaksud pada huruf a meliputi:
 - 1) Bandar Udara / *Heliport* / *Aerodrome* Perairan
 - a) Peristiwa terkait Pesawat Udara dan *Obstacle*
 - (1) *a collision or near collision, on the ground or in the air, between an aircraft and another aircraft, terrain or obstacle;*
 - (2) *wildlife strike including bird strike;*
 - (3) *taxiway or runway excursion;*
 - (4) *actual or potential taxiway or runway incursion;*
 - (5) *Final Approach and Take-off Area (FATO) incursion or excursion;*
 - (6) *aircraft or vehicle failure to follow clearance, instruction or restriction while operating on the movement area of an aerodrome (for example: wrong runway, taxiway or restricted part of an aerodrome);*
 - (7) *foreign object on the aerodrome movement area which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person;*
 - (8) *presence of obstacles on the aerodrome or in the vicinity of the aerodrome which are not published in the AIP (Aeronautical Information Publication) or by NOTAM (Notice to Airmen) and/or that are not marked or lighted properly.*
 - (9) *push-back, power-back or taxi interference by vehicle, equipment or person;*
 - (10) *passengers or unauthorised person left unsupervised on apron;*
 - (11) *jet blast, rotor down wash or propeller blast effect;* dan

- (12) *declaration of an emergency ('Mayday' or 'PAN' call).*
 - b) Degradasi atau Hilangnya Total Layanan atau Fungsi
 - (1) *loss or failure of communication between:*
 - (a) *aerodrome, vehicle or other ground personnel and air traffic services unit or apron management service unit; dan*
 - (b) *apron management service unit and aircraft, vehicle or air traffic services unit;*
 - (2) *significant failure, malfunction or defect of aerodrome equipment or system which has or could have endangered the aircraft or its occupants;*
 - (3) *significant deficiencies in aerodrome lighting, marking or signs;*
 - (4) *failure of the aerodrome emergency alerting system; dan*
 - (5) *rescue and firefighting services not available according to applicable requirements.*
 - c) Peristiwa lain
 - (1) *fire, smoke, explosions in aerodrome facilities, vicinities and equipment which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person;*
 - (2) *aerodrome security related occurrences (for example: unlawful entry, sabotage, bomb threat);*
 - (3) *absence of reporting of a significant change in aerodrome operating conditions which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person;*
 - (4) *missing, incorrect or inadequate de-icing/ anti-icing treatment.*
 - (5) *significant spillage during fuelling operations;*
 - (6) *loading of contaminated or incorrect type of fuel or other essential fluids (including oxygen, nitrogen, oil and potable water);*
 - (7) *failure to handle poor runway surface conditions;*
 - (8) *any occurrence where the human performance has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident; dan*
 - (9) *wildlife sighting at aerodrome maneuvering area, not including bird sighting.*
- 2) Penanganan Pesawat Udara Di Darat (*Ground Handling Of An Aircraft*)
- a) Peristiwa terkait pesawat terbang dan bandar udara/ *heliport/ aerodrome perairan*
 - (1) *a collision or near collision, on the ground or in the air, between an aircraft and another aircraft, terrain or obstacle (includes vehicle);*

- (2) *runway or taxiway incursion;*
 - (3) *runway or taxiway excursion;*
 - (4) *significant contamination of aircraft structure, systems and equipment arising from the carriage of baggage, mail or cargo;*
 - (5) *push-back, power-back or taxi interference by vehicle, equipment or person;*
 - (6) *foreign object on the aerodrome movement area which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person;*
 - (7) *passengers or unauthorised person left unsupervised on apron;*
 - (8) *fire, smoke, explosions in aerodrome facilities, vicinities and equipment which has or could have endangered the aircraft, its occupants or any other person; dan*
 - (9) *aerodrome security-related occurrences (for example: unlawful entry, sabotage, bomb threat).*
- b) Degradasi atau Hilangnya Total Layanan atau Fungsi
- (1) *loss or failure of communication with aircraft, vehicle, air traffic services unit or apron management service unit;*
 - (2) *significant failure, malfunction or defect of aerodrome equipment or system which has or could have endangered the aircraft or its occupants; dan*
 - (3) *significant deficiencies in aerodrome lighting, marking or signs.*
- c) Peristiwa khusus terkait Ground Handling
- (1) *incorrect handling or loading of passengers, baggage, mail or cargo, likely to have a significant effect on aircraft mass and/or balance (including significant errors in loadsheets calculations);*
 - (2) *boarding equipment removed leading to endangerment of aircraft occupants;*
 - (3) *incorrect stowage or securing of baggage, mail or cargo likely in any way to endanger the aircraft, its equipment or occupants or to impede emergency evacuation;*
 - (4) *transport, attempted transport or handling of dangerous goods which resulted or could have resulted in the safety of the operation being endangered or led to an unsafe condition;*
 - (5) *non-compliance on baggage or passenger reconciliation;*
 - (6) *non-compliance with required aircraft ground handling and servicing procedures, especially in de-icing, refuelling or loading procedures, including incorrect positioning or removal of equipment;*

- (7) *significant spillage during fuelling operations;*
- (8) *loading of incorrect fuel quantities likely to have a significant effect on aircraft endurance, performance, balance or structural strength;*
- (9) *loading of contaminated or incorrect type of fuel or other essential fluids (including oxygen, nitrogen, oil and potable water);*
- (10) *failure, malfunction or defect of ground equipment used for ground handling, resulting into damage or potential damage to the aircraft (for example: tow bar or Ground Power Unit (GPU));*
- (11) *missing, incorrect or inadequate de-icing/anti-icing treatment;*
- (12) *Damage to aircraft by ground handling equipment or vehicles including previously unreported damage; dan*
- (13) *Any occurrence where the human performance has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.*

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

ttd.

LUKMAN F. LAISA

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Bagian Hukum dan Kerja Sama,

Gal Sarjono K.

