

PROGRAM PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT KEAMANAN PENERBANGAN NASIONAL

(Peraturan Menteri Perhubungan R.I Nomor PM 140 Tahun 2015,
tanggal 23 September 2015)

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 langkahh 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 Unlawfull 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 pengerusakan 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 tin-

- dakan 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/NCCCC)

Bagian Kesatu

Organisasi

Pasal 7

- (1) Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (National Command And Control Center/NCCCC) 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 langkahdangkah 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/NCCCC) sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diketuai oleh Direktur Jenderal.

Pasal 8

- (1) Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (National Command And Control Center/NCCCC) 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. menyiagakan 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. menyiagakan 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 op-

- eration 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 Direktur 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 (contin-

gency 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 Navi-

- gasi 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-nonaktifkan 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 hu-

kum; 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 langkahdangkah :
 - 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. menyiapkan 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 penump-

ang, 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. menyiapkan 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 penanggulan-

gan keadaan darurat keamanan (Contingency Plan) pada 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);

- 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 (bijau);
 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 (Contingency 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 penang-

- gulangan; 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 ke ada Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan 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 penanganan 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 penang-

- gulangan 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, termasuk antisipasi 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 dan pesawat udara harus segera ditangani sesuai prosedur penatiggulan 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. 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 prosedur 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;
- d. dalam keadaan daru tuntutan 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 dan 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 dan 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 dan 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 dan Tuar 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 pele-

- dak;
- 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 Pembenitaan
Pasal 58

- (1) Seiaama kejadian tindakan inelawan 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 diTakukan 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 dinencanakan dapat tidak dipublikasikan
- (4) Untuk mencegah agar informasi tidak tersebar tanpa terkecuali, penyampaian informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus dilakukan langkah-langkah:
 - a. setiap siaran pers disampaikan harus di-setujui oleh Ketua Pusat Komando dan Pengendalian Nasional (National Command And Control Center/NCCC) atau Ketua Tim Penanagulangan 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/NCCC) 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/NCCC) dan/atau Ketua Tim Penanggulangan Krisis (Crisis Management Team/CMT) dapat meminta masukan dan saran dan
 - a. anggota;
 - b. tenaga spesialis atau ahli; dan
 - c. pihak lain yang tenjibat dalam penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan.
- (3) Evaluasi dan analisis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat berdasarkan:
 - a. laporan dan semua orang atau institusi yang terlibat sesuai dengan perafinya;
 - 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 Penanggulangan 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 lagi.

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 penanga-

- nan 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 dan 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:

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

Pasal 66

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

- meminta tenaga ahli dan stake holder terkait mengenai penyusunan prioritas;
- mengevaluasi kembali rencana prioritas manajemen pemulihan terkait adanya dampak insiden yang muncul sewaktu-waktu;
- menyiapkan rencana tanggap darurat untuk in-

siden yang dinilai mungkin berkelanjutan;

- menyiapkan program pemulihan kondisi psiko-sosial masyarakat akibat tindakan melawan hukum terhadap penerbangan di daerah masing-masing;
- mempertimbangkan regulasi baru/melakukan revisi peraturan sistem keamanan di daerah masing-masing;
- mengkoordinasikan sumber daya yang dimiliki Pemda untuk melakukan pemulihan;
- membantu individu, bisnis, dan organisasi dalam mengatasi konsekuensi dan pemulihan;
- melakukan koordinasi terkait permintaan bantuan pemerintah pusat saat kemampuan pemerintah daerah diyakini terbatas; dan
- 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:

- mendistribusikan informasi dan berkoordinasi dengan instansi pemerintah, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan dan badan usaha angkutan udara serta bergabung ke dalam kelompok kerja pemulihan;
- memperbaiki akibat dan/atau kerusakan dan tindakan melawan hukum untuk mencegah kejadian serupa terulang kembali;
- menyediakan alat pelindung diri untuk karyawan, terutama ketika bencana melibatkan radiasi, bahaya biologis, atau bahan kimia beracun;
- menentukan prioritas manajemen pemulihan dan banyaknya korban;
- meminta tenaga ahli dan stake holder terkait mengenai penyusunan prioritas;
- mengevaluasi kembali rencana prioritas manajemen pemulihan terkait adanya dampak insiden yang muncul sewaktu-waktu;
- menyiapkan rencana tanggap darurat untuk insiden yang dinilai mungkin berkelanjutan;
- mengkoordinasikan sumber daya medis untuk melakukan pemulihan;
- bekerjasama dengan stake holder 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 lapangan 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,

Kementrian Kesehatan mempunyai tugas sebagai berikut:

- a. memegang kendali operasi manajemen pemulihan korban manusia;
- b. memastikan prosedur pascakejadian 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;
- 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 Infrastruktur 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, infrastruktur 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 infrastruktur; dan
- e. melakukan penilaian fasilitas infrastruktur 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 pengundangan Peraturan Menteri ini dengan dalam Berita Negara Republik Indonesia memerintahkan 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

Catatan Redaksi :

- Karena alasan teknis, Lampiran tidak dimuat.

(BN)