



# BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA

No.1103, 2017

KEMENHUB. Pengecualian dari Kewajiban Pemenuhan Standar Keselamatan Penerbangan Sipil. Pencabutan.

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR PM 67 TAHUN 2017

TENTANG

PENGECUALIAN DARI KEWAJIBAN

PEMENUHAN STANDAR KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL (*EXEMPTION*)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa setiap penyedia jasa penerbangan wajib mematuhi seluruh standar keselamatan penerbangan sipil;

b. bahwa dalam keadaan tertentu kewajiban sebagaimana dimaksud dalam huruf a tidak dapat dilaksanakan oleh penyedia jasa penerbangan, dan dapat diberikan pengecualian dari kewajiban pemenuhan standar keselamatan penerbangan sipil (*exemption*);

c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengecualian dari Kewajiban Pemenuhan Standar Keselamatan Penerbangan Sipil (*Exemption*);

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 Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1844), sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2017 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 816);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1071);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PENGECUALIAN DARI KEWAJIBAN PEMENUHAN STANDAR KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL (*EXEMPTION*).

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini, yang dimaksud dengan:

1. Penyedia jasa penerbangan adalah orang perseorangan, badan usaha angkutan udara, badan usaha bandar udara dan unit penyelenggara bandar udara, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, badan usaha pemeliharaan pesawat udara, penyelenggara pendidikan dan pelatihan penerbangan, dan badan usaha

rancang bangun dan pabrik pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang, dan komponen pesawat udara.

2. Pengecualian dari kewajiban pemenuhan standar keselamatan penerbangan sipil (*exemption*), untuk selanjutnya disebut dengan *exemption* adalah keadaan penyedia jasa penerbangan tidak memenuhi ketentuan standar keselamatan penerbangan sipil.
3. Direktorat Jenderal adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
4. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

#### Pasal 2

Penyedia jasa penerbangan wajib mematuhi seluruh standar keselamatan penerbangan sipil.

#### Pasal 3

- (1) Dalam hal kondisi tertentu yang tidak lazim (*extraordinary circumstances*) yang menyebabkan tidak terpenuhinya standar keselamatan, penyedia jasa penerbangan dapat diberikan *exemption*.
- (2) Standar keselamatan penerbangan sipil yang dapat dikecualikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak termasuk standar keselamatan penerbangan di bidang investigasi kejadian dan kecelakaan pesawat udara.
- (3) *Exemption* dapat diberikan kepada penyedia jasa penerbangan terkait dengan pemenuhan standar keselamatan di bidang:
  - a. kelaikudaraan;
  - b. pelayanan navigasi penerbangan;
  - c. pengoperasian pesawat udara;
  - d. bandar udara; dan
  - e. lisensi personel penerbangan.
- (4) *Exemption* sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diberikan secara tertulis oleh Direktur Jenderal.

- (5) Penyedia jasa penerbangan yang diberikan *exemption* sebagaimana dimaksud pada ayat (2), wajib memutamakan aspek keselamatan penerbangan.

#### Pasal 4

*Exemption* sebagaimana dimaksud pada Pasal 3 terdiri atas:

- a. *Exemption* standar; dan
- b. *Exemption* karena keadaan kahar (*force majeure*).

## BAB II

### EXEMPTION STANDAR

#### Pasal 5

- (1) Penyedia jasa penerbangan mengajukan permohonan *exemption* standar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf a kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara, dengan persyaratan:
  - a. mengajukan surat permohonan secara tertulis; dan
  - b. melampirkan data dukung.
- (2) Permohonan harus diterima oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara paling lambat 60 (enam puluh) hari sebelum tanggal pengecualian dibutuhkan.
- (3) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mempertimbangkan bahwa *exemption* terhadap peraturan perundang-undangan merupakan satu-satunya jalan, dan jangka waktu 60 (enam puluh) hari ini dimaksudkan untuk:
  - a. memastikan bahwa permohonan pengecualian dapat dikaji secara tepat dalam waktu yang cukup;
  - b. mendorong penyedia jasa penerbangan agar menerapkan sistem perencanaan dan strategi penilaian hal-hal yang dapat menyebabkan tidak tercapainya keselamatan penerbangan (*fall back management*); dan
  - c. memastikan bahwa pengecualian dari kewajiban (*exemption*) tersebut sangat dibutuhkan.
- (4) Apabila suatu *exemption* standar dibutuhkan segera, Direktorat Jenderal dapat menerima permohonan yang

diajukan kurang dari 60 (enam puluh) hari sebelum *exemption* standar tersebut dibutuhkan, dengan mempertimbangkan:

- a. maksud dan tujuan dari permohonan *exemption* standar yang diajukan;
- b. alasan permohonan tidak disampaikan 60 (enam puluh) hari sebelum *exemption* standar dibutuhkan; dan
- c. kecukupan waktu Direktorat Jenderal dalam melakukan evaluasi.

#### Pasal 6

- (1) Surat permohonan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf a, paling sedikit memuat data pemohon sebagai berikut:
  - a. nama;
  - b. alamat;
  - c. nomor fax;
  - d. nomor telepon; dan
  - e. alamat email.
- (2) Informasi nama dan alamat pemohon sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan huruf b harus memenuhi ketentuan berikut:
  - a. apabila permohonan pengecualian diajukan oleh sebuah organisasi, maka permohonan harus memuat nama dan detail orang yang bertindak sebagai kontak utama dalam organisasi tersebut dalam permohonan ini;
  - b. apabila nama dagang dan nama badan hukum pemohon berbeda, permohonan harus mencantumkan nama badan hukum yang akan menerima *exemption* standar yang diterbitkan;
  - c. untuk permohonan dari badan hukum harus mencantumkan Nomor Pokok Wajib Pajak; dan
  - d. Jika *exemption* standar terkait dengan fasilitas, permohonan harus menjelaskan lokasi fasilitas tersebut.

## Pasal 7

Data dukung sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf b, paling sedikit memuat:

- a. kutipan ketentuan standar keselamatan penerbangan dari peraturan perundang-undangan yang dimohonkan mendapat *exemption*, termasuk nama peraturan perundang-undangan serta detil Pasal atau ayat yang mengatur standar keselamatan tersebut;
- b. jenis pengoperasian yang akan dilaksanakan berdasarkan *exemption* standar yang dimohonkan;
- c. tanggal pemberlakuan dan masa berlaku *exemption* standar yang dimohonkan;
- d. alasan pengajuan *exemption* standar;
- e. penjelasan mengenai bagaimana *exemption* standar ini akan berpengaruh terhadap kepentingan publik, serta keuntungan bagi publik dengan adanya *exemption* standar ini;
- f. penjelasan secara rincicara alternatif (*alternative means*) untuk memastikan bahwa level keselamatan yang sesuai dengan standar keselamatan penerbangan dapat tercapai, dengan memperhatikan pencapaian faktor resiko serendah mungkin sebagaimana ditetapkan dalam program keselamatan penerbangan nasional;
- g. penjelasan hal-hal lain terkait keselamatan penerbangan, termasuk informasi apapun mengenai kecelakaan atau kejadian, berkaitan dengan standar keselamatan penerbangan yang ingin dikecualikan,
- h. penilaian resiko (*risk assesment*) dan mitigasi resiko (*risk mitigation*); dan
- i. jika pemohon ingin melakukan operasi penerbangan di luar ruang udara Indonesia berdasarkan *exemption* standar yang diajukan, permohonan harus menyebutkan apakah *exemption* itu akan bertentangan dengan Standar dan Praktik yang Direkomendasikan dari *International Civil Aviation Organisation* (ICAO SARPs).

Pasal 8

- (1) Permohonan *exemption* standar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, dievaluasi oleh Direktorat teknis sebelum dinyatakan ditolak atau disetujui.
- (2) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mempertimbangkan:
  - a. kepentingan publik (*public interest*) ;
  - b. penilaian resiko (*risk assessment*) dan mitigasi resiko (*risk mitigation*);
  - c. level keselamatan yang dapat diterima (*acceptable level of safety*);
  - d. untuk penyedia jasa penerbangan yang akan melakukan kegiatan penerbangan di luar wilayah Indonesia, harus sesuai dengan dokumen dari *International Civil Aviation Organisation* (ICAO) atau dokumen lain yang disetujui oleh Otoritas Penerbangan di negara tersebut;
  - e. tanggapan dari pihak terkait mengenai pengecualian yang diajukan, apabila ada; dan
  - f. informasi lain yang diperlukan.
- (3) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan dalam bentuk:
  - a. evaluasi administratif terhadap surat permohonan dan data dukung sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 dan Pasal 8;
  - b. pengujian (*test*);
  - c. wawancara;
  - d. verifikasi lapangan; dan/atau
  - e. demonstrasi.
- (4) Direktorat teknis menyampaikan rekomendasi kepada Direktur Jenderal.

Pasal 9

- (1) Mekanisme penilaian resiko (*risk assessment*) dan mitigasi resiko (*risk mitigation*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) huruf c, tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

- (2) Dalam memproses permohonan *exemption* standar, Direktorat Jenderal akan mempertimbangkan seluruh informasi yang disampaikan oleh pemohon dan catatan yang dimiliki oleh Direktorat Jenderal.
- (3) Apabila sebelumnya pemohon memiliki *exemption* standaryang telah dicabut, Direktorat Jenderal akan memperhatikan pencabutan itu sebagai pertimbangan mengenai kemampuan pemohon dalam melakukan fungsi yang diperlukan saat mendapatkan *exemption* standar.

#### Pasal 10

- (1) Untuk permohonan perpanjangan terhadap *exemption* standaryang sudah dimiliki, permohonan yang diajukan tersebut tidak perlu melampirkan informasi yang sudah disampaikan sebelumnya terkait dengan *exemption* standar yang disebutkan. Namun permohonan harus wajib dilampirkan *risk assessment* dan *risk mitigation* yang telah dievaluasi.
- (2) Apabila diperlukan, Direktorat Jenderal dapat meminta data dukung tambahan selain yang dipersyaratkan pada ayat (1) sebagai bahan pertimbangan dalam menentukan penerbitan perpanjangan *exemption* standar.

#### Pasal 11

- (1) Direktur Jenderal menerbitkan persetujuan atau penolakan terhadap permohonan *exemption* standar.
- (2) Direktur Jenderal menyampaikan surat persetujuan atau penolakan terhadap permohonan *exemption* standar kepada pemohon, disertai dengan hasil evaluasi yang menjadi dasar permohonan disetujui atau ditolak.

#### Pasal 12

- (1) Untuk *exemption* standar yang melekat pada sertifikat yang memiliki masa berlaku maka masa berlaku *exemption*

standar tersebut paling lama mengikuti masa berlaku sertifikat.

- (2) Untuk *exemption* standar yang melekat pada sertifikat yang masa berlakunya sepanjang masih beroperasi, maka masa berlaku pengecualian paling lama 3 (tiga) tahun terhitung sejak tanggal mulai berlaku.

#### Pasal 13

Persetujuan *exemption* standar yang sudah diterbitkan tidak dapat dipindahtangankan.

#### Pasal 14

- (1) Surat persetujuan *exemption* standar yang diterbitkan harus dilampirkan dalam dokumen yang memuat kewenangan dari pemohon terkait dengan standar keselamatan penerbangan yang mendapatkan *exemption* standar.
- (2) Dokumen sebagaimana dimaksud pada ayat (1) antara lain dapat berupa:
  - a. Sertifikat pengoperasian pesawat udara;
  - b. Sertifikat bandar udara; atau
  - c. Manual pengoperasian.

#### Pasal 15

- (1) Penyedia jasa penerbangan dapat mengajukan permohonan ulang, apabila permohonan *exemption* standar ditolak.
- (2) Permohonan ulang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus disertai dengan:
  - a. perbaikan terhadap temuan yang salah;
  - b. pertimbangan hukum yang menguatkan pemohon terhadap peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan termasuk dokumen ICAO; dan
  - c. bukti tambahan terkait yang belum disampaikan pada permohonan pengecualian yang sebelumnya.
- (3) Evaluasi permohonan ulang akan dilakukan oleh Direktorat teknis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8.

## Pasal 16

- (1) Direktur Jenderal dapat menerbitkan *exemption* standaratas inisiatif sendiri dalam halterdapat kekurangan pada standar keselamatan penerbangan dimana penerbitan *exemption* standar merupakan satu-satunya cara untuk mengatasinya dalam jangka pendek.
- (2) Pengecualian yang diterbitkan atas inisiatif Direktur Jenderal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diikuti dengan perubahan peraturan perundang-undangan yang menetapkan standar keselamatan dan keamanan tersebut.

## BAB III

*EXEMPTION KARENA KEADAAN KAHAR (FORCE MAJEUR)*

## Pasal 17

- (1) *Exemption* karena keadaan kahar (*force majeure*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf b diterbitkan dalam hal terjadi kejadian kahar (*force majeure*).
- (2) Keadaan kahar (*force majeure*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi perang, kerusuhan sipil, gempa bumi, banjir, kebakaran dan bencana alam lain di luar kemampuan manusia.

## Pasal 18

- (1) *Exemption* karena keadaan kahar (*force majeure*) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17diterbitkanoleh Direktur Jenderal dalam bentuk panggilan telepon, surat elektronik, SMS (*short message service*) atau bentuk lain yang memungkinkan dilakukan secepatnya.
- (2) Surat persetujuan resmi untuk *exemption* sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diterbitkan paling lambat 5 (lima) hari kerja setelah tanggal persetujuan pengecualian melalui telepon, email, SMS (*short message service*) atau bentuk lain diberikan.

## Pasal 19

Masa berlaku persetujuan *Exemption* karena keadaan kahar (*force majeure*) paling lama 12 (dua belas) bulan.

BAB IV  
KETENTUAN LAIN-LAIN

Pasal 20

Penyedia jasa penerbangan yang memperoleh persetujuan *exemption* wajib mengevaluasi keefektifitasan pelaksanaan *risk mitigation* secara berkala sepanjang masa berlaku pengecualian dan melaporkan hasilnya ke Direktur Jenderal.

Pasal 21

Direktorat Jenderal melakukan pengawasan secara berkala terhadap persetujuan pengecualian yang telah diberikan.

Pasal 22

- (1) Persetujuan *exemption* dapat dicabut secara sepihak oleh Direktorat Jenderal apabila berdasarkan hasil pengawasan berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21, pemegang persetujuan *exemption* tidak dapat memenuhi ketentuan yang dipersyaratkan pada saat *exemption* diberikan, dengan pertimbangan keselamatan penerbangan.
- (2) Direktorat Jenderal menyampaikan surat pemberitahuan pencabutan pengecualian kepada pemegang pengecualian, dengan disertai alasan pencabutan.

Pasal 23

Persetujuan *exemption* dapat dicabut berdasarkan permintaan dari pemegang persetujuan.

Pasal 24

- (1) *Exemption* yang sudah diterbitkan disimpan dalam sistem *database* masing-masing Direktorat teknis yang melakukan evaluasi.
- (2) *Exemption* yang memiliki dampak luas terhadap penerbangan dipublikasikan melalui Publikasi Informasi Aeronautika (AIP).

BAB V  
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 25

Ketentuan lebih lanjut mengenai *exemption* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Pasal 26

Direktur Jenderal Perhubungan Udara mengawasi pelaksanaan Peraturan Menteri ini.

Pasal 27

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku, Peraturan Menteri Nomor PM 82 Tahun 2015 tentang Pengecualian (*Exemption*) dari Kewajiban Pemenuhan Standar Keselamatan, Keamanan dan Pelayanan Penerbangan Sipil (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 687), dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 28

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

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

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 4 Agustus 2017

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 8 Agustus 2017

DIREKTUR JENDERAL  
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN  
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

WIDODO EKATJAHJANA

## LAMPIRAN

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR PM 67 TAHUN 2017

TENTANG

PENGECUALIAN DARI KEWAJIBAN PEMENUHAN STANDAR  
KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL (*EXEMPTION*)

## PENILAIAN RISIKO

*(RISK ASSESSMENT)*

Penilaian risiko merupakan proses identifikasi, analisa, dan eliminasi dan/atau miitgasi pada tingkat yang dapat diterima terhadap risiko yang mengancam keselamatan dan keamanan penerbangan.

Penilaian risiko bertujuan untuk mencari keseimbangan alokasi sumber daya terhadap segala risiko dan pengendalian serta mitigasinya.

Dalam manajemen risiko ditentukan terlebih dahulu probabilitas risiko dan keparahan/konsekuensi risiko.

## PROBABILITAS RISIKO

Probabilitas adalah kemungkinan terjadinya situasi yang membahayakan.

Pertanyaan yang dapat kita gunakan untuk menilai probabilitas terjadinya sesuatu antara lain:

- Apakah ada sejarah terjadinya peristiwa yang sama/serupa di masa lalu?
- Apakah ada peralatan atau komponen sejenis yang mungkin mengalami kerusakan serupa?

Probabilitas Kejadian		
Definisi kualitatif	Arti	Nilai
<i>Frequent</i>	Mungkin terjadi berkali-kali (telah berulang kali terjadi)	5
<i>Occasional</i>	Mungkin terjadi beberapa kali (telah beberapa kali terjadi)	4
<i>Remote</i>	Kemungkinan kecil, tetapi bisa terjadi (telah terjadi tapi jarang)	3
<i>Improbable</i>	Sangat kecil kemungkinannya terjadi (belum pernah diketahui terjadi)	2
<i>Extremely improbable</i>	Hampir tidak mungkin terjadi	1

#### KEPARAHAN/KONSEKUENSI RISIKO

Yang dimaksud dengan keparahan adalah kemungkina konsekuensi dari situasi bahaya, dimana sebagai patokan adalah situasi terburuk yang mungkin terjadi.

Dalam menentukan keparahan dari suatu risiko dapat digunakan pertanyaan antara lain:

- Adakah ada kemungkinan korban jiwa dari pihak manapun (penumpang, pegawai atau masyarakat)?

- Apakah ada kemungkinan kerugian properti atau finansial dari pihak manapun? Seperti kerugian properti secara langsung atau kerusakan sarana prasarana atau kerusakan pihak ketiga atau adanya akibat finansial dan ekonomi?
- Apakah ada kemungkinan kerusakan lingkungan? Seperti tumpahan bahan bakar atau produk berbahaya lainnya atau gangguan fisik terhadap habitat alamiah.
- Apakah ada implikasi politik dan/atau ketertarikan media?

Keparahan Risiko Suatu Peristiwa		
Definisi penerbangan	Arti	Nilai
<i>Catastrophic</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peralatan hancur</li> <li>• Banyak kematian</li> </ul>	A
<i>Hazardous</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penurunan besar dari batas keselamatan, tekanan fisik atau beban kerja sedemikian rupa sehingga penyelenggara tidak dapat diandalkan untuk dapat melaksanakan tugas dengan akurat atau paripurna</li> <li>• Cedera serius atau kematian bagi sejumlah orang</li> <li>• Kerusakan besar pada peralatan</li> </ul>	
<i>Major</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penurunan signifikan dari batas keselamatan, berkurangnya kemampuan penyelenggaraan dalam menghadapi kondisi operasi yang sulit sebagai akibat dari peningkatan beban kerja, atau sebagai akibat dari kondisi yang mempengaruhi efisiensi penyelenggara tersebut</li> <li>• Insiden serius</li> <li>• Cidera serius</li> </ul>	C
<i>Minor</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gangguan</li> <li>• Keterbatasan operasi</li> <li>• Penggunaan prosedur darurat</li> <li>• Insiden kecil</li> </ul>	D
<i>Negligible</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsekuensi kecil</li> </ul>	E

TOLERABILITAS RISIKO

Setelah dilakukan penilaian terhadap probabilitas dan keparahan suatu risiko, maka penilaian tersebut dimasukkan ke dalam matrik penilaian risiko. Masing-masing warna menyatakan toleransi keberadaan suatu risiko.

PROBABILITAS RISIKO	RISK SEVERITY (RISIKO KEPARAHAN)				
	Catastrophic A	Hazardous B	Major C	Minor D	Negligible E
Frequent 5	<b>5A</b>	<b>5B</b>	<b>5C</b>	<b>5D</b>	<b>5E</b>
Occasional 4	<b>4A</b>	<b>4B</b>	<b>4C</b>	<b>4D</b>	<b>4E</b>
Remote 3	<b>3A</b>	<b>3B</b>	<b>3C</b>	<b>3D</b>	<b>3E</b>
Improbable 2	<b>2A</b>	<b>2B</b>	<b>2C</b>	<b>2D</b>	<b>2E</b>
Extremely Improbable 1	<b>1A</b>	<b>1B</b>	<b>1C</b>	<b>1D</b>	<b>1E</b>

Setelah diperoleh indeks dari matriks penilaian risiko, hasilnya dimasukkan dalam matrik toleransi sebagai berikut:

5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Tidak dapat diterima pada kondisi yang ada
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2A, 2B, 2C, 1A, 1B	Pengendalian risiko/mitigasi memerlukan keputusan manajemen.  Dapat diterima setelah mengkaji pelaksanaan operasi
3E, 2D, 2E, 1C, 1D, 1E	Dapat diterima

#### KONTROL/MITIGASI RISIKO

Setelah diperoleh indeks dan usulan kriteria, maka dilakukan langkah kontrol/mitigasi terhadap risiko tersebut. Mitigasi merupakan tindakan untuk menghilangkan potensi bahaya atau mengurangi probabilitas atau tingkat risiko. Mitigasi risiko tersebut harus menyeimbangkan antara:

- Waktu;
- Biaya; dan
- Tingkat kesulitan dalam mengurangi atau menghilangkan risiko (pengelolaan risiko)

Dalam mitigasi terdapat 3 (tiga) defences yang dapat diterapkan:

- Teknologi;
- Training; dan
- Regulasi/prosedur.

Manajemen risiko yang efektif berupaya untuk memaksimalkan keuntungan menerima sebuah risiko (pengurangan waktu dan biaya) dengan tetap meminimalisir risiko itu sendiri.

## MONITOR DAN REVIEW

Ketika perubahan dilakukan dengan menempatkan defences tersebut, maka harus dipastikan bahwa perubahan tersebut tidak membawa hazard baru, dan defences bekerja sebagaimana semestinya.

Review dilakukan untuk melihat apakah defences sudah benar-benar dapat berjalan sehingga probabilitas menjadi berkurang.

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

BUDI KARYA SUMADI