

**LAMPIRAN I PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR PM 31 TAHUN 2013
TENTANG PROGRAM KEAMANAN PENERBANGAN NASIONAL**

BAB I

TUJUAN PROGRAM.

- 1.1 Tujuan Program Keamanan Penerbangan Nasional adalah untuk melindungi keselamatan, keteraturan dan efisiensi penerbangan di Indonesia melalui pemberian regulasi, standar dan prosedur serta perlindungan yang diperlukan bagi penumpang, awak pesawat udara, personel di darat dan masyarakat dari tindakan melawan hukum.
- 1.2 Program Keamanan Penerbangan Nasional memiliki sasaran untuk mempertahankan tingkat keamanan bandar udara dan angkutan udara yang memberikan pelayanan penerbangan di Indonesia.

BAB 2**KETENTUAN UMUM**

Dalam Peraturan Menteri ini, yang dimaksud dengan:

1. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas Keselamatan dan Keamanan Penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.
2. Pesawat Udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.
3. Program Keamanan Penerbangan Nasional (PKPN) adalah dokumen tertulis yang memuat peraturan, prosedur dan langkah-langkah pengamanan yang diambil untuk melindungi penerbangan dari tindakan melawan hukum.
4. Program Keamanan Bandar Udara (Airport Security Programme) adalah dokumen tertulis yang memuat prosedur dan langkah-langkah serta persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara untuk memenuhi ketentuan yang terkait dengan operasi penerbangan di Indonesia.
5. Program Keamanan Angkutan Udara (Aircraft Operator Security Programme) adalah dokumen tertulis yang memuat prosedur dan langkah-langkah serta persyaratan yang wajib dilaksanakan oleh Badan Usaha Angkutan Udara untuk memenuhi ketentuan yang terkait dengan operasi penerbangan di Indonesia.
6. Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur.
7. Tindakan Melawan Hukum (Acts of Unlawful Interference) adalah tindakan-tindakan atau percobaan yang membahayakan keselamatan penerbangan dan angkutan udara, berupa:
 - a. menguasai pesawat udara secara melawan hukum;
 - b. melakukan pengrusakan/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.
8. 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.
 9. Sabotase adalah suatu tindakan pengrusakan atau penghilangan terhadap harta benda, yang dapat mengancam atau menyebabkan terjadinya tindakan melawan hukum pada penerbangan dan fasilitasnya.
 10. 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.
 11. 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.
 12. Pemeriksaan Keamanan (Security Screening) adalah penerapan suatu teknik atau cara lain untuk mengenali atau mendeteksi Barang Dilarang (Prohibited Items) yang dapat digunakan untuk melakukan tindakan melawan hukum.
 13. Pemeriksaan Keamanan Pesawat Udara (Aircraft Security Check) adalah pemeriksaan di bagian dalam pesawat udara yang dapat dicapai oleh penumpang dan pemeriksaan tempat penyimpanan untuk menemukan barang yang mencurigakan dan Barang Dilarang (Prohibited Items).
 14. Penyisiran Keamanan Pesawat Udara (Aircraft Security Search) adalah pemeriksaan menyeluruh pada bagian luar dan dalam pesawat udara dengan maksud untuk menemukan barang yang mencurigakan dan Barang Dilarang (Prohibited Items).
 15. Penumpang Transit adalah penumpang yang berhenti/turun sementara di suatu bandar udara dalam satu penerbangan tanpa berganti pesawat udara.
 16. Penumpang Transfer adalah penumpang yang membuat koneksi perjalanan secara langsung dengan 2 (dua) penerbangan yang berbeda.
 17. Bagasi Tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama.
 18. Bagasi Kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang itu sendiri.
 19. Barang Bawaan adalah barang yang dibawa oleh orang atau penumpang yang memasuki Daerah Keamanan Terbatas dan/atau yang akan diangkut dengan pesawat udara.
 20. Kargo adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara selain benda pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan yang habis pakai, dan bagasi yang tidak ada pemiliknya atau bagasi yang salah penanganan.

21. **Alat Peledak (Explosive Device)** adalah alat yang dapat dipicu untuk meledak.
22. **Barang Berbahaya (Dangerous Goods)** adalah barang atau bahan yang dapat membahayakan kesehatan, keselamatan, harta benda dan lingkungan.
23. **Barang Dilarang (Prohibited Items)** adalah barang yang dapat digunakan untuk melumpuhkan, melukai dan menghilangkan nyawa orang lain serta untuk melakukan tindakan melawan hukum yang meliputi alat peledak, barang berbahaya, alat-alat berbahaya dan senjata.
24. **Senjata (Weapon)** adalah suatu benda atau alat yang dirancang untuk membunuh, melukai, melumpuhkan, dan membuat orang tidak berdaya.
25. **Security Items** adalah senjata atau alat berbahaya yang dilarang dibawa ke dalam kabin pesawat udara dan hanya diijinkan sebagai bagasi tercatat atau disimpan dalam kotak khusus (security item box) yang cukup kuat dan terkunci.
26. **Alat-alat Berbahaya (Dangerous Articles)** adalah alat, atau benda tumpul yang dapat dipergunakan untuk mengancam, mencederai, melumpuhkan, membuat orang tidak berdaya.
27. **Daerah Keamanan Terbatas (Security Restricted Area)** adalah daerah-daerah tertentu di dalam bandar udara maupun di luar bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah berisiko tinggi untuk digunakan kepentingan Penerbangan, penyelenggara bandar udara, dan kepentingan lain dimana daerah tersebut dilakukan pengawasan dan untuk masuk dilakukan pemeriksaan keamanan.
28. **Daerah Steril (Sterile Area)** adalah daerah tertentu di dalam Daerah Keamanan Terbatas yang merupakan daerah pergerakan penumpang sampai dengan naik ke pesawat udara dan di daerah tersebut selalu dalam pengendalian dan pengawasan.
29. **Daerah Terbatas (Restricted Area)** adalah daerah tertentu di bandar udara dimana penumpang dan/atau non-penumpang memiliki akses masuk dengan persyaratan tertentu.
30. **Daerah Publik (Public Area)** adalah daerah-daerah pada bandar udara yang terbuka untuk umum/publik.
31. **Personel Keamanan Penerbangan** adalah personel yang mempunyai lisensi yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang Keamanan Penerbangan.
32. **Personel Fasilitas Keamanan Penerbangan** adalah personel yang mempunyai lisensi dan rating yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang pemeliharaan fasilitas Keamanan Penerbangan.
33. **Lisensi** adalah surat izin yang diberikan kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan tertentu untuk melakukan pekerjaan di bidangnya dalam jangka waktu tertentu.
- 34.
35. **Rating** adalah tanda bukti kewenangan Personel Fasilitas Keamanan Penerbangan untuk melakukan penilaian dalam pemeliharaan dan pengujian fungsi jenis peralatan Keamanan Penerbangan.
36. **Unit Penyelenggara Bandar Udara** adalah lembaga pemerintah di bandar udara yang bertindak sebagai penyelenggara bandar udara, yang memberikan jasa pelayanan kebandarudaraan untuk bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.

37. **Badan Usaha Bandar Udara** adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi yang kegiatan utamanya mengoperasikan bandar udara untuk pelayanan umum.
38. **Badan Usaha Angkutan Udara** adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran.
39. **Perusahaan Angkutan Udara Asing** adalah perusahaan angkutan udara niaga yang telah ditunjuk oleh negara mitrawicara berdasarkan perjanjian bilateral dan/atau multilateral dan disetujui oleh Pemerintah Republik Indonesia.
40. **Pegawai/Karyawan** adalah personel yang melakukan kegiatan di bandar udara.
41. **Setiap Orang** adalah orang perseorangan atau korporasi.
42. **Menteri** adalah Menteri yang membidangi urusan penerbangan.
43. **Direktur Jenderal** adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
44. **Direktorat Jenderal** adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
45. **Direktur** adalah Direktur yang membidangi Keamanan Penerbangan.
46. **Direktorat** adalah Direktorat yang membidangi Keamanan Penerbangan.
47. **Kepala Kantor** adalah Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara.
48. **Kepala Bandar udara** adalah Pimpinan Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Pimpinan Badan Usaha Bandar Udara atau Pimpinan Bandar Udara Khusus yang bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan operasional bandar udara.
49. **Otoritas Bandar Udara** adalah lembaga pemerintah yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan.

BAB 3

PEMBAGIAN TANGGUNG JAWAB KEAMANAN PENERBANGAN

3.1 Direktur Jenderal.

3.1.1 bertanggung jawab atas Keamanan Penerbangan di Indonesia.

3.1.2 dalam melaksanakan tanggung jawab Keamanan Penerbangan di Indonesia sebagaimana dimaksud butir 3.1.1 berwenang untuk:

- a. menyusun, menetapkan, melaksanakan, mempertahankan dan mengevaluasi Program Keamanan Penerbangan Nasional;
- b. menentukan dan membagi tugas-tugas pelaksanaan Program Keamanan Penerbangan Nasional;
- c. membuat tata cara koordinasi antar instansi terkait dengan pelaksanaan, pemeliharaan dan pengembangan Program Keamanan Penerbangan Nasional;
- d. menjaga efektifitas Program Keamanan Penerbangan Nasional, (meninjau atau mengevaluasi prosedur pengamanan sesuai tindak gangguan melawan hukum dan mengambil langkah-langkah perbaikan sehingga kelemahan yang muncul tidak terulang kembali);
- e. menetapkan pedoman penyusunan Program Keamanan Bandar Udara dan Program Keamanan Angkutan Udara yang merupakan bagian dari Program Keamanan Penerbangan Nasional;
- f. meneliti, mengesahkan, dan mengawasi Program Keamanan Bandar Udara dan Program Keamanan Angkutan Udara;
- g. memberikan penilaian keamanan (*security declaration*) terhadap pelaksanaan Program Keamanan Bandar Udara dan Program Keamanan Angkutan Udara;
- h. menjamin tersedianya pelayanan pengamanan bandar udara yang meliputi perkantoran, peralatan telekomunikasi, peralatan keamanan, dan peralatan fasilitas pendukung yang diperlukan serta fasilitas pelatihan;
- i. menjamin persyaratan arsitektur dan infrastuktur untuk pelaksanaan prosedur Keamanan Penerbangan secara optimal dan terpadu dalam perancangan dan pembangunan fasilitas baru serta peningkatan fasilitas yang tersedia;
- j. mengembangkan dan melaksanakan Program Pelatihan Keamanan Penerbangan Nasional serta mengkoordinasikan atau memberi izin pelatihan Keamanan Penerbangan; dan
- k. menyempurnakan dan menetapkan peraturan-peraturan yang berkaitan dengan Keamanan Penerbangan.

3.2 Kepala Kantor

3.2.1 mempunyai tugas dan tanggung jawab menjamin terlaksana dan terpenuhinya ketentuan keamanan dan menyelesaikan masalah-masalah yang dapat mengganggu operasional penerbangan di wilayah kerjanya.

3.2.2 dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab Keamanan Penerbangan sebagaimana dimaksud butir 3.2.1, berwenang untuk :

- a. mengkoordinasikan kegiatan pemerintahan di bandar udara;
- b. mengatur, mengendalikan, dan mengawasi pelaksanaan ketentuan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara;
- c. meninjau ulang Program Keamanan Bandar Udara dan Program Keamanan Angkutan Udara di bandar udara;
- d. memberikan penilaian keamanan (*security declaration*) terhadap pelaksanaan Program Keamanan Bandar Udara dan Program Keamanan Angkutan Udara di bandar udara di wilayah kerjanya;
- e. menjamin terlaksananya ketersediaan pelayanan pengamanan bandar udara yang meliputi perkantoran, peralatan telekomunikasi, peralatan keamanan, dan peralatan fasilitas pendukung yang diperlukan serta fasilitas pelatihan;
- f. menjamin terlaksananya persyaratan arsitektur dan infrastuktur untuk pelaksanaan prosedur Keamanan Penerbangan secara optimal dan terpadu dalam perancangan dan pembangunan fasilitas baru serta peningkatan fasilitas yang tersedia;
- g. mengatur, mengendalikan, dan mengawasi pelaksanaan standar kinerja operasional Keamanan Penerbangan di bandar udara;
- h. menyusun, menetapkan prosedur dan menerbitkan izin masuk Daerah Keamanan Terbatas di tempat kedudukan kantor otoritas bandar udara;
- i. membentuk komite keamanan bandar udara;
- j. memberikan tindakan korektif dan sanksi administratif kepada Badan Usaha Bandar Udara, Unit Penyelenggara Bandar Udara, atau Badan Usaha Angkutan Udara yang tidak memenuhi ketentuan Keamanan Penerbangan sesuai dengan peraturan perundang-undangan; dan
- k. melaporkan kegiatan pengawasan dan pengendalian terhadap pelaksanaan Keamanan Penerbangan di wilayah kerjanya kepada Direktur Jenderal setiap 1 (satu) bulan.

3.3 Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara.

3.3.1 melaksanakan Program Keamanan Penerbangan Nasional sesuai bidangnya.

3.3.2 bertanggung jawab terhadap keamanan bandar udara yang dioperasikan.

- 3.3.3** dalam melaksanakan tanggung jawab keamanan bandar udara yang dioperasikan sebagaimana dimaksud pada butir 3.3.2, berwenang :
- a. menyusun, melaksanakan dan mempertahankan efektifitas Program Keamanan Bandar Udara yang disahkan oleh Direktur Jenderal dan berkoordinasi dengan Otoritas Bandar Udara;
 - b. menunjuk pejabat/personel keamanan bandar udara yang bertanggung jawab untuk mengkoordinasikan pelaksanaan ketentuan-ketentuan khusus dari Program Keamanan Bandar Udara;
 - c. menyusun, menetapkan prosedur dan menerbitkan izin masuk Daerah Keamanan Terbatas di bandar udara yang bukan tempat kedudukan kantor otoritas;
 - d. menyusun komite keamanan bandar udara; dan
 - e. memadukan kebutuhan-kebutuhan Keamanan Penerbangan ke dalam perancangan dan pembangunan fasilitas baru serta peningkatan fasilitas yang telah teredia.
- 3.3.4** dalam rangka mempertahankan efektifitas Program Keamanan Bandar Udara melaksanakan kegiatan :
- a. simulasi Program Keamanan Bandar Udara;
 - b. pemeliharaan, kalibrasi, pengujian dan/atau modernisasi kehandalan fasilitas keamanan penerbangan sesuai peraturan yang berlaku;
 - c. pengembangan Program Keamanan Bandar Udara dengan berpedoman pada Program Keamanan Penerbangan Nasional; dan
 - d. evaluasi Program Keamanan Bandar Udara.
- 3.3.5** Memfasilitasi survey keamanan di Bandar Udara bagi Badan Usaha Angkutan Udara dalam melaksanakan rute barunya.
- 3.3.6** menyusun Program Keamanan Bandar Udara sesuai lampiran II huruf A.
- 3.4** Badan Hukum yang Melakukan Kegiatan Usaha di Bandar Udara.
- 3.4.1** melakukan kegiatan usaha di Daerah Keamanan Terbatas atau memiliki jalur untuk masuk atau berbatasan langsung dengan Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara harus menyusun, melaksanakan, mempertahankan dan mengevaluasi program keamanan sesuai dengan Program Keamanan Bandar Udara.
- 3.4.2** menunjuk personel keamanan yang bertanggung jawab untuk mengkoordinasikan pelaksanaan ketentuan-ketentuan dalam program keamanan.
- 3.4.3** melampirkan program keamanan sebagaimana dimaksud butir 3.4.1. menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Program Keamanan Bandar Udara.

- 3.5 Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan.**
- 3.5.1** melakukan kegiatan pelayanan di Daerah Keamanan Terbatas atau memiliki jalur untuk masuk atau berbatasan langsung dengan Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara harus menyusun, melaksanakan, mempertahankan dan mengevaluasi program keamanan sesuai dengan Program Keamanan Bandar Udara.
- 3.5.2** menunjuk Personel Keamanan Penerbangan yang bertanggung jawab untuk mengkoordinasikan pelaksanaan ketentuan-ketentuan dalam program keamanan.
- 3.5.3** melampirkan program keamanan sebagaimana dimaksud butir 3.5.1. menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Program Keamanan Bandar Udara.
- 3.6 Badan Usaha Angkutan Udara**
- 3.6.1** melaksanakan Program Keamanan Penerbangan Nasional sesuai bidangnya.
- 3.6.2** bertanggung jawab terhadap keamanan pesawat udara yang dioperasikan.
- 3.6.3** menyusun, melaksanakan dan mempertahankan efektifitas Program Keamanan Angkutan Udara dengan berpedoman kepada Program Keamanan Penerbangan Nasional, dan disahkan oleh Direktur Jenderal.
- 3.6.4** dalam menyusun Program Keamanan Angkutan Udara harus memuat prosedur, langkah-langkah tindakan untuk melindungi penumpang, awak pesawat, personel darat, pesawat udara dan fasilitas Badan Usaha Angkutan Udara dari tindakan melawan hukum dalam Program Keamanan Angkutan Udara.
- 3.6.5** dalam membuat Program Keamanan Angkutan Udara sebagaimana dimaksud butir 3.6.4 paling sedikit memuat:
- a. tujuan program;
 - b. tanggung jawab pelaksana program;
 - c. pengorganisasian fungsi dan tanggung jawab Program Keamanan Angkutan Udara termasuk penunjukan pimpinan personel keamanan Badan Usaha Angkutan Udara;
 - d. prosedur penerbitan kartu identitas penerbang dan personel kabin (*ID card crew*);
 - e. langkah-langkah pengamanan yang meliputi:
 1. pemeriksaan Keamananan Pesawat Udara sebelum terbang;
 2. prosedur Pemeriksaan Keamanan penumpang dan Bagasi Kabin apabila kegiatan tersebut dilakukan sendiri;

3. prosedur yang menjamin tidak ada Barang Dilarang yang ditinggalkan di dalam Pesawat Udara oleh penumpang di Bandar Udara transit;
 4. pemeriksaan jumlah Bagasi Tercatat dengan penumpang yang naik, termasuk Penumpang Transit dan Penumpang Transfer;
 5. langkah-langkah untuk melindungi Kargo, Bagasi Tercatat, pos, jasa boga dan barang-barang yang digunakan atau diperdagangkan di Pesawat Udara selama penerbangan, termasuk perlindungan terhadap kargo, pos dan bagasi tercatat transfer;
 6. perlakuan terhadap penumpang yang mempunyai permasalahan hukum;
 7. prosedur tentang pengangkutan senjata di kabin atau ruang kargo Pesawat Udara;
 8. prosedur pembuatan, pemeliharaan dan melindungi informasi terkait dengan penerbangan; dan
 9. prosedur yang memastikan terpenuhinya aspek-aspek keamanan untuk mendapatkan penilaian keamanan (*security declaration*).
- f. prosedur penanggulangan keadaan darurat yang meliputi:
1. tindakan dan prosedur dalam hal terjadi pembajakan, Sabotase dan Ancaman Bom;
 2. prosedur apabila ditemukan benda yang dicurigai di Pesawat Udara selama penerbangan;
 3. evakuasi dan pemeriksaan pesawat udara di darat; dan
 4. tindakan pengamanan khusus terhadap meningkatnya ancaman, rute tertentu serta penerbangan rawan.
- g. langkah-langkah untuk menjamin efektifitas program keamanan yang meliputi:
1. pelatihan bagi personel pesawat udara; dan
 2. evaluasi dan pengujian secara berkala Program Keamanan Angkutan Udara.
- 3.6.6 memberikan 1 (satu) salinan (*copy*) Program Keamanan Angkutan Udara kepada penyelenggara bandar udara, di Bandar Udara yang diterbangi dan dicatat dalam register pendistribusian Program Keamanan Angkutan Udara.
- 3.6.7 menyusun Program Keamanan Angkutan Udara sesuai lampiran II huruf B.
- 3.7 Kepolisian Republik Indonesia dan Tentara Nasional Indonesia.
- 3.7.1 memberikan dukungan terhadap pelaksanaan Program Keamanan Penerbangan Nasional sesuai dengan kebutuhan dan kondisi tingkat ancaman di bandar udara.

- 3.7.2 memberikan dukungan terhadap pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency*) sesuai dengan kebutuhan dan kondisi tingkat ancaman.
- 3.7.3 sebagai anggota komite keamanan penerbangan nasional.
- 3.8 Instansi Pemerintah.
- 3.8.1 memberikan dukungan terhadap pelaksanaan Program Keamanan Penerbangan Nasional sesuai dengan kebutuhan dan kondisi tingkat ancaman di bandar udara.
- 3.8.2 meliputi bidang :
- a. keimigrasian;
 - b. kepabeanan;
 - c. karantina;
 - d. kesehatan;
 - e. luar negeri;
 - f. intelijen negara;
 - g. pertahanan negara;
 - h. pos dan telekomunikasi;
 - i. penanggulangan terorisme;
 - j. tenaga nuklir/bahan radioaktif; dan
 - k. bidang lain apabila diperlukan.
- 3.8.3 sebagai anggota komite keamanan penerbangan nasional.

BAB 4**KOORDINASI DAN KOMUNIKASI****4.1 Koordinasi****4.1.1 Tingkat Nasional**

- a. dalam pelaksanaan Program Keamanan Penerbangan Nasional dibentuk suatu komite nasional keamanan penerbangan;
- b. komite nasional keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud huruf a ditetapkan oleh Menteri dengan masa tugas selama 5 (lima) tahun; dan
- c. komite nasional keamanan penerbangan mempunyai tugas sebagai berikut :
 1. memberikan saran tentang pelaksanaan kebijakan keamanan penerbangan nasional dan langkah-langkah keamanan penerbangan untuk mengantisipasi ancaman terhadap penerbangan dan fasilitasnya;
 2. melakukan koordinasi antar instansi terkait dalam pelaksanaan Program Keamanan Penerbangan Nasional dengan memperhatikan jenis dan tingkat ancaman;
 3. memberikan dukungan informasi penilaian tingkat ancaman Keamanan Penerbangan kepada Kepala Kantor, Kepala Bandar Udara atau Pimpinan Badan Usaha Angkutan Udara;
 4. melakukan evaluasi secara berkesinambungan dan memberikan saran dan perbaikan untuk mengantisipasi ancaman baru;
 5. memberikan informasi pengembangan teknologi dan teknik keamanan penerbangan serta faktor-faktor lainnya;
 6. menindaklanjuti laporan permasalahan keamanan penerbangan yang di sampaikan oleh anggota komite nasional keamanan penerbangan dan komite keamanan bandar udara; dan
 7. dalam hal terjadi insiden, komite mempersiapkan dan melaksanakan:
 - a) perundingan, baik dalam pembajakan maupun penyanderaan;
 - b) pengusulan pengiriman suatu naskah khusus dalam hal penanggulangan; dan
 - c) kerjasama antar negara/perwakilan negara asing di Indonesia.

4.1.2 Tingkat Bandar Udara.

- a. dalam pelaksanaan Program Keamanan Bandar Udara dibentuk suatu komite keamanan bandar udara;
- b. komite keamanan bandar udara ditetapkan oleh Direktur Jenderal dengan masa tugas selama 5 (lima) tahun;
- c. komite keamanan bandar udara diketuai oleh Kepala Bandar Udara; dan

- d. komite keamanan bandar udara mempunyai tugas sebagai berikut:
 1. mengkoordinasikan pelaksanaan prosedur dan langkah-langkah keamanan penerbangan di Bandar Udara serta memberikan informasi untuk pengembangan Program Keamanan Bandar Udara;
 2. memberikan saran dalam melaksanakan, mempertahankan dan mengembangkan Program Keamanan Bandar Udara sesuai dengan Program Keamanan Penerbangan Nasional;
 3. memberikan saran dalam melaksanakan prosedur tindak pengamanan di bandar udara untuk mengatasi kemungkinan ancaman terhadap penerbangan;
 4. memberikan saran dalam memelihara dan mengembangkan peta Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara;
 5. memberikan saran dalam pelaksanaan Program Keamanan Bandar Udara kepada semua pihak terkait secara efektif; dan
 6. menyampaikan laporan yang terkait dengan permasalahan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara yang tidak terselesaikan kepada komite nasional keamanan penerbangan.

4.2 Komunikasi

4.2.1 Media Pemberitaan

- a. tingkat nasional oleh Direktur Jenderal atau pejabat yang ditunjuk; dan
- b. tingkat bandar udara oleh Kepala Bandar Udara.

4.2.2 Kerjasama dengan Negara Lain

untuk meningkatkan sistem keamanan penerbangan secara global, yang meliputi kegiatan:

- a. pertukaran informasi, dalam bentuk penyampaian informasi ancaman dan/atau yang terkait dengan Keamanan Penerbangan pada suatu negara tertentu;
- b. pelatihan keamanan penerbangan, dalam bentuk kerja sama dengan negara lain di bidang pelatihan keamanan penerbangan;
- c. peningkatan kualitas keamanan, dalam bentuk kerja sama dengan negara lain berupa penyediaan dokumen Program Keamanan Penerbangan Nasional untuk meningkatkan Keamanan Penerbangan internasional;
- d. permintaan keamanan tambahan, dalam bentuk memberikan bantuan keamanan khusus dan/atau keamanan tambahan kepada negara lain atas permintaan;
- e. perjanjian bilateral, dalam bentuk membuat perjanjian bilateral terkait dengan Keamanan Penerbangan; dan
- f. bantuan terhadap Pesawat Udara, dalam bentuk memberikan bantuan kepada Pesawat Udara yang menjadi target tindakan melawan hukum, antara lain:
 1. bantuan navigasi, pelayanan lalu lintas udara dan izin pendaratan;

2. mengambil langkah-langkah keamanan penerbangan terhadap Pesawat Udara yang menjadi target tindakan melawan hukum dan berkonsultasi dengan negara perusahaan pesawat udara asing dan negara pesawat udara terdaftar; dan
3. menyampaikan informasi kepada negara yang terkena dampak dari tindakan melawan hukum tersebut, termasuk negara perusahaan pesawat udara asing, negara pesawat udara terdaftar, dan negara asal para sandera, korban jiwa dan cedera.

4.2.3 Komunikasi dengan Organisasi Penerbangan Internasional (*International Civil Aviation Organization/ICAO*)

Direktur Jenderal harus menginformasikan atau melaporkan kepada Organisasi Penerbangan Internasional (*ICAO*) tentang:

1. instansi atau organisasi yang bertanggung jawab di bidang keamanan penerbangan Indonesia; dan
2. kejadian tindak gangguan melawan hukum terhadap penerbangan internasional.

BAB 5

**PERLINDUNGAN BANDAR UDARA, PESAWAT UDARA
DAN FASILITAS NAVIGASI PENERBANGAN**

- 5.1 Daerah Keamanan Bandar Udara.**
- 5.1.1 Untuk kepentingan Keamanan Penerbangan, Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara harus mengidentifikasi daerah-daerah yang digunakan untuk kegiatan operasional penerbangan dan ditetapkan sebagai:**
- a. Daerah Keamanan Terbatas;**
 - b. Daerah Steril;**
 - c. Daerah Terbatas; dan/atau**
 - d. Daerah Publik.**
- 5.1.2 Dibuat dalam bentuk peta dengan diberikan pembedaan yang nyata antara masing-masing daerah keamanan tersebut.**
- 5.1.3 Daerah-daerah yang berbatasan langsung dan/atau jalan yang menuju ke Daerah Keamanan Terbatas harus diawasi dan dijaga sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan.**
- 5.1.4 Daerah-daerah tertentu di luar daerah lingkungan kerja bandar udara ditetapkan sebagai Daerah Keamanan Terbatas lainnya yang digunakan untuk fasilitas navigasi penerbangan, pembangkit tenaga listrik, serta obyek vital lainnya dalam menunjang keselamatan penerbangan.**
- 5.1.5 Peta daerah keamanan sebagaimana dimaksud pada butir 5.1.2 merupakan lampiran yang tidak terpisahkan dari Program Keamanan Bandar Udara.**
- 5.2 Perlindungan Daerah Keamanan Terbatas**
- 5.2.1 Daerah Keamanan Terbatas harus dilindungi secara fisik dan/atau dijaga oleh Personel Keamanan Penerbangan untuk mencegah masuknya orang, kendaraan, kargo dan pos, dan hewan yang tidak berkepentingan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.**
- 5.2.2 Setiap Daerah Keamanan Terbatas yang ditetapkan harus dipisahkan dari Daerah Publik dengan batas fisik yang selalu diawasi dan diperiksa pada selang waktu tertentu.**
- 5.2.3 Untuk masuk ke Daerah Keamanan Terbatas harus dikendalikan dengan sistem perizinan yang ditetapkan oleh unit kerja yang ditunjuk untuk melaksanakan sistem perizinan tersebut dan bertanggung jawab terhadap prosedur perizinan serta pengawasan penggunaan izin yang diberikan.**

5.3 Perlindungan Daerah Steril

- 5.3.1 Daerah Steril harus dilindungi, dikendalikan dan diawasi oleh personel keamanan bandar udara.
- 5.3.2 Daerah Steril yang berupa ruangan harus dilindungi dengan pembatas fisik yang nyata untuk mencegah disusupkannya barang dilarang.
- 5.3.3 Untuk masuk ke Daerah Steril, setiap orang harus memiliki izin masuk atau tanda masuk yang sah dan dilakukan Pemeriksaan Keamanan.

5.4 Perlindungan Daerah Terbatas

- 5.4.1 Daerah Terbatas harus dilindungi, dikendalikan dan diawasi serta untuk masuk harus memenuhi persyaratan tertentu.
- 5.4.2 Persyaratan tertentu sebagaimana dimaksud butir 5.4.1 harus dicantumkan dalam Program Keamanan Bandar Udara.

5.5 Perlindungan Daerah Publik

Daerah Publik di Bandar Udara harus dikendalikan dan diawasi oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara.

5.6 Pengendalian Jalan Masuk ke Daerah Keamanan Terbatas - Persyaratan Umum

- 5.6.1 Orang yang dapat masuk ke Daerah Keamanan Terbatas adalah calon penumpang yang memiliki dokumen perjalanan angkutan udara, orang perseorangan, personel pesawat udara dan pegawai/karyawan yang memiliki izin masuk.
- 5.6.2 Izin masuk ke Daerah Keamanan Terbatas sebagaimana dimaksud pada butir 5.6.1 dapat dalam bentuk :
 - a. PAS Orang;
 - b. kartu identitas penerbang dan personel kabin (*ID card crew*); dan
 - c. tanda pengenal inspektur penerbangan Direktorat Jenderal.
- 5.6.3 Izin masuk ke Daerah Keamanan Terbatas sebagaimana dimaksud pada butir 5.6.2. huruf b dan c, apabila dalam bertugas.
- 5.6.4 Kendaraan yang dapat masuk ke Daerah Keamanan Terbatas adalah kendaraan yang digunakan untuk menunjang kegiatan penerbangan dan harus memiliki izin masuk.
- 5.6.5 Unit kerja yang ditunjuk bertanggung jawab untuk memberi izin masuk Daerah Keamanan Terbatas harus menjamin :
 - a. PAS Orang
 - 1. permohonan dibuat secara tertulis dari instansi terkait atas nama pegawai/karyawan;
 - 2. permohonan dilengkapi dengan surat keterangan catatan kepolisian;

3. memahami atau mengetahui tentang Keamanan Penerbangan (*aviation security awareness*); dan
 4. izin masuk diberikan setelah dievaluasi dan diberikan sesuai dengan daerah kerjanya.
- b. PAS Kendaraan yang digunakan untuk menunjang kegiatan penerbangan
1. permohonan dibuat secara tertulis dari instansi terkait atas nama perusahaan yang mengoperasikannya;
 2. permohonan dilengkapi dengan kelaikan kendaraan; dan
 3. izin masuk diberikan setelah dievaluasi dan diberikan sesuai dengan daerah operasinya.
- 5.6.6 Unit kerja yang ditunjuk untuk melaksanakan sistem perizinan harus mengetahui jumlah izin masuk Daerah Keamanan Terbatas dan menetapkan kuota (jumlah maksimum) sesuai kebutuhan operasional.
- 5.6.7 Unit kerja yang ditunjuk untuk melaksanakan sistem perizinan bertanggungjawab mengawasi dan berwenang memberikan sanksi atas penggunaan izin masuk ke Daerah Keamanan Terbatas.
- 5.6.8 Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara bertanggung jawab terhadap pengawasan Daerah Keamanan Terbatas dan harus menjamin batas fisik pemisah dalam kondisi baik.
- 5.6.9 Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara bertanggung jawab menentukan pintu-pintu masuk ke Daerah Keamanan Terbatas dan menjamin bahwa pintu-pintu tersebut memiliki perlindungan fisik memadai yang kualitasnya sekurang-kurangnya sama dengan pembatas fisik.
- 5.6.10 Sistem perizinan untuk masuk Daerah Keamanan Terbatas bagi pegawai atau kendaraan sebagaimana dimaksud butir 5.6.5 diatur dalam Program Keamanan Bandar Udara.
- 5.7 Pengendalian Jalan Masuk – Orang.
- 5.7.1 Setiap orang yang dapat masuk ke Daerah Keamanan Terbatas harus dilakukan pemeriksaan terhadap dokumen perjalanan angkutan udara bagi calon penumpang, dan tanda izin masuk bagi orang perseorangan, personel pesawat udara dan pegawai/karyawan.
- 5.7.2 Prosedur Pemeriksaan Keamanan terhadap orang untuk masuk ke Daerah Keamanan Terbatas diatur dalam Program Keamanan Bandar Udara.
- 5.7.3 Tanda izin masuk bandar udara harus dipakai selama berada di Daerah Keamanan Terbatas dan penempatannya di bagian yang mudah terlihat dan terbaca.
- 5.7.4 Pemeriksaan terhadap dokumen perjalanan angkutan udara bagi calon penumpang :
- a. setiap penumpang yang akan *check-in* harus dilakukan pencocokan kesesuaian antara dokumen perjalanan dengan identitas penumpang oleh personel Badan Usaha Angkutan Udara;

- b. tempat lapor diri (*check-in counter*) dibuka selambat-lambatnya 2 jam sebelum jadwal penerbangan dan ditutup 30 menit sebelum jadwal penerbangan;
- c. dalam hal terjadi kepadatan penumpang, kerusakan peralatan keamanan, peningkatan pemeriksaan keamanan atau sebab lain yang memperlambat pelaporan (*check-in*), *check-in counter* dapat dibuka lebih awal;
- d. Badan Usaha Angkutan Udara wajib melaksanakan pengecekan profil (*profililing check*) terhadap penumpang dan Bagasi Tercatat pada saat pelaporan (*check-in*); dan
- e. prosedur pemeriksaan terhadap dokumen perjalanan angkutan udara bagi calon penumpang harus termuat dalam Program Keamanan Angkutan Udara;

5.8 Pengendalian Jalan Masuk – Kendaraan

- 5.8.1 Setiap kendaraan yang masuk ke Daerah Keamanan Terbatas harus dilakukan pemeriksaan terhadap izin masuk.
- 5.8.2 Tanda izin masuk bandar udara harus ditempatkan pada bagian muka di sebelah kiri kendaraan yang mudah terlihat dan terbaca.
- 5.8.3 Prosedur Pemeriksaan Keamanan terhadap kendaraan untuk masuk ke Daerah Keamanan Terbatas diatur dalam Program Keamanan Bandar Udara.
- 5.8.4 Personel yang mengoperasikan kendaraan pada Daerah Keamanan Terbatas, selain memiliki tanda izin masuk, juga diwajibkan memiliki tanda izin mengemudi di sisi udara.
- 5.8.5 Dalam keadaan tertentu kendaraan selain yang disebutkan butir 5.6.4 dapat masuk setelah mendapat izin khusus dari unit kerja yang ditunjuk bertanggung jawab dalam bidang keamanan dan keselamatan penerbangan bandar udara.

5.9 Perlindungan Pesawat Udara

- 5.9.1 Badan Usaha Angkutan Udara yang mengoperasikan pesawat udara bertanggung jawab terhadap keamanan pengoperasian pesawat udara.
- 5.9.2 Pada Kondisi Normal.
 - a. Pesawat Udara yang tidak dioperasikan semua pintu-pintu pesawat udara harus ditutup, tangga atau garbarata harus dilepaskan, memasang tanda/label di pintu pesawat udara dan juga dilakukan upaya tambahan dengan menempatkan Personel Keamanan Penerbangan untuk mengawasi;
 - b. Pesawat Udara yang akan dioperasikan harus dilakukan Pemeriksaan Keamanan Pesawat Udara (*Aircraft Security Check*);
 - c. melakukan pengawasan keamanan selama kegiatan naik-turun penumpang, bongkar muat muatan pesawat udara sampai dengan pesawat udara lepas landas (*take off*);

- d. menjamin ruang kendali pesawat (*cockpit*) tidak dimasuki orang yg tidak berwenang;
- e. Pemeriksaan Keamanan terhadap semua personel yang masuk pesawat udara termasuk izin masuk sesuai wilayah kerja yang masih berlaku;
- f. Pemeriksaan Keamanan terhadap peralatan, barang, makanan, dan minuman yang akan masuk pesawat udara;
- g. memastikan penerbang dan personel kabin yang bertugas harus memiliki dan menggunakan kartu identitas penerbang dan personel kabin (*ID card crew*) serta sesuai dengan deklarasi umum (*general declaration*);
- h. memastikan penumpang yang naik ke Pesawat Udara adalah penumpang yang memiliki pas masuk pesawat udara (*boarding pass*) dan/atau kartu transit;
- i. apabila diketahui keberadaan seseorang tanpa izin sebagaimana dimaksud huruf c, e dan f, Badan Usaha Angkutan Udara harus:
 - 1. menginstruksikan kepada semua penumpang dan bagasinya untuk meninggalkan pesawat udara;
 - 2. melakukan Penyisiran Keamanan Pesawat Udara (*Aircraft Security Search*); dan
 - 3. melaporkan kejadian dimaksud ke Petugas Otoritas Bandar Udara.
- j. mengawasi dan melindungi keamanan dokumen terkait dengan kegiatan angkutan udara.

5.9.3 Pada Kondisi Ancaman Meningkat.

- a. menjamin bahwa penumpang yang turun atau transit di Bandar Udara tidak meninggalkan barang-barang di Pesawat Udara;
- b. apabila terdapat kecurigaan yang kuat Pesawat Udara menjadi obyek tindak melawan hukum, maka:
 - 1. Badan Usaha Angkutan Udara harus diberi tahu; dan
 - 2. dilakukan Penyisiran Keamanan Pesawat Udara (*Aircraft Security Search*) tersebut.
- c. apabila terdapat kecurigaan yang kuat, atau terjadi tindakan melawan hukum terhadap Pesawat Udara, Badan Usaha Angkutan Udara melakukan langkah-langkah, meliputi:
 - 1. melaporkan ke Otoritas Bandar Udara, Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara;
 - 2. melakukan tindakan sesuai dengan program penanggulangan keadaan darurat bandar udara (*airport contingency plan*) dan program penanggulangan keadaan darurat pesawat udara (*aircraft contingency plan*); dan
 - 3. melaporkan kejadian tindakan melawan hukum kepada Direktur Jenderal.

5.9.4 Prosedur Pemeriksaan Keamanan Pesawat Udara (*Aircraft Security Check*) dan Penyisiran Keamanan Pesawat Udara (*Aircraft Security Search*) harus termuat dalam Program Keamanan Angkutan Udara.

- 5.9.5 **Daftar Penyisiran/Pemeriksaan Keamanan Pesawat Udara sebagaimana terlampir dalam lampiran II huruf C peraturan ini.**
- 5.10 **Perlindungan Fasilitas Navigasi dan Fasilitas Penting Lainnya**
- 5.10.1 **Penyelenggara navigasi penerbangan dan penyelenggara fasilitas penting lainnya harus melindungi keamanan fasilitas tersebut dengan langkah-langkah sebagai berikut:**
- a. **membuat daftar fasilitas navigasi dan fasilitas penting lainnya yang ada di Bandar Udara dan di luar kawasan Bandar Udara serta ditetapkan sebagai Daerah Keamanan Terbatas;**
 - b. **melindungi fasilitas navigasi dan fasilitas penting lainnya dengan pembatas fisik untuk mencegah tindakan melawan hukum atau gangguan yang dapat mengancam atau membahayakan keselamatan penerbangan; dan**
 - c. **menetapkan prosedur dan persyaratan izin masuk untuk dapat masuk ke daerah fasilitas navigasi dan fasilitas penting lainnya.**
- 5.10.2 **Prosedur pengamanan fasilitas navigasi dan fasilitas penting lainnya merupakan bagian dari Program Keamanan Bandar Udara.**

BAB 6

PENGENDALIAN DAN PENJAMINAN KEAMANAN TERHADAP ORANG DAN BARANG YANG DIANGKUT PESAWAT UDARA

- 6.1 Pemeriksaan Keamanan Penumpang dan Bagasi Kabin**
- 6.1.1** Semua penumpang dan Bagasi Kabin harus melalui Pemeriksaan Keamanan sebelum masuk ke Daerah Keamanan Terbatas untuk mencegah masuknya Barang Dilarang yang dapat dipakai untuk melakukan tindakan melawan hukum atau mengganggu keamanan penerbangan.
- 6.1.2** Jalan atau pintu yang digunakan penumpang untuk naik ke Pesawat Udara setelah dilakukan Pemeriksaan Keamanan harus diawasi atau dikunci apabila tidak digunakan.
- 6.1.3** Personel Keamanan Penerbangan berwenang dan bertanggung jawab terhadap Pemeriksaan Keamanan penumpang dan Bagasi Kabin sesuai ketentuan.
- 6.1.4** Penggunaan Peralatan Keamanan Penerbangan
- a. apabila di Bandar Udara tersedia peralatan keamanan (*Metal Detector, X-Ray, dan peralatan lainnya*), maka Pemeriksaan Keamanan penumpang dan Bagasi Kabin harus dilakukan dengan peralatan tersebut;
 - b. peralatan yang digunakan untuk Pemeriksaan Keamanan harus diuji kinerjanya sebelum dipakai oleh personel yang berkualifikasi untuk itu; dan
 - c. tata cara Pemeriksaan Keamanan penumpang dan Bagasi Kabin harus dimuat secara jelas dalam Program Keamanan Bandar Udara.
- 6.1.5** Pemeriksaan Keamanan Manual
- a. apabila peralatan di Bandar Udara tidak tersedia atau rusak, maka Pemeriksaan Keamanan terhadap penumpang dan bagasi harus dilakukan secara manual; dan
 - b. apabila peralatan keamanan memberikan tanda atau sinyal yang mencurigakan, maka Pemeriksaan Keamanan harus dilakukan secara manual.
- 6.1.6** Pemeriksaan Keamanan secara acak (*random*);
- a. dalam kondisi normal, 10% dari Pemeriksaan Keamanan penumpang dan Bagasi Kabin yang telah dilakukan dengan peralatan harus dilakukan Pemeriksaan Keamanan secara manual; dan
 - b. dalam kondisi ancaman meningkat persentase Pemeriksaan Keamanan acak (*random check*) ditingkatkan sesuai tingkat ancaman yang dihadapi.

- 6.1.7 Penyitaan Barang Dilarang (*Prohibited Items*)**
Apabila dalam Pemeriksaan Keamanan ditemukan Barang Dilarang (*Prohibited Items*) yang ada pada penumpang dan Bagasi Kabin yang dilarang masuk pesawat udara harus ditahan/disita oleh personel keamanan bandar udara dan selanjutnya diproses sesuai ketentuan yang berlaku.
- 6.1.8 Percampuran Antara Penumpang Yang Sudah Dan Yang Belum Diperiksa**
- a. penumpang yang telah dilakukan Pemeriksaan Keamanan harus terjamin tidak tercampur dengan orang yang belum dilakukan Pemeriksaan Keamanan;
 - b. apabila telah terjadi percampuran penumpang yang telah dilakukan Pemeriksaan Keamanan, maka harus dilakukan tindakan-tindakan sebagai berikut:
 1. penumpang dan Bagasi Kabin yang akan naik pesawat udara harus dilakukan Pemeriksaan Keamanan ulang sesuai ketentuan; dan
 2. apabila penumpang dan Bagasi Kabin yang telah bercampur dengan orang yang belum dilakukan Pemeriksaan Keamanan dan telah masuk ke pesawat udara, maka harus dilakukan Pemeriksaan Keamanan sebagaimana butir 1, dan kabin pesawat udara harus dilakukan Penyisiran Keamanan Pesawat Udara (*Aircraft Security Search*).
- 6.1.8 Kelalaian terhadap pengawasan keamanan.**
Apabila Pesawat Udara yang telah berangkat diketahui terdapat penumpang dan/atau Bagasi Kabin yang belum dilakukan Pemeriksaan Keamanan maka Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara harus memberitahukan kepada kapten penerbang untuk mendarat di Bandar Udara terdekat dan memungkinkan untuk didarati serta melakukan Pemeriksaan Keamanan sesuai ketentuan.
- 6.1.9 Ketentuan lebih lanjut Pemeriksaan Keamanan penumpang dan persyaratan barang bawaan yang dapat dibawa ke Pesawat Udara (Bagasi Kabin) diatur dalam peraturan Direktur Jenderal.**
- 6.1.10 Daftar Barang Dilarang (*Prohibited Items*) sebagaimana terlampir dalam lampiran II huruf D.**
- 6.2 Penumpang Transit dan Transfer**
- Program Keamanan Angkutan Udara harus memuat langkah-langkah pengawasan keamanan terhadap penumpang dan Bagasi Kabin transit dan transfer, meliputi :
- a. pencegahan terangkutnya barang-barang yang tidak sah atau Barang Dilarang (*Prohibited Items*) masuk ke Pesawat Udara; dan
 - b. Pemeriksaan Keamanan ulang terhadap Penumpang Transit dan Penumpang Transfer.

- 6.3 Pemeriksaan Keamanan Personel Pesawat Udara dan Orang Berkerja di Bandar Udara.**
- 6.2.1** Setiap personel pesawat udara dan bagasi kabinnya masuk Daerah Kemanan Terbatas harus dilakukan Pemeriksaan Keamanan.
- 6.2.2** Setiap orang berkerja di Bandar Udara dan barang bawannya masuk Daerah Kemanan Terbatas harus dilakukan Pemeriksaan Keamanan.
- 6.2.3** Personel pesawat udara atau orang berkerja di Bandar Udara yang membawa Barang Berbahaya (*Dangerous Goods*) atau Alat-alat Berbahaya (*Dangerous Articles*) harus memenuhi peraturan perundang-undangan.
- 6.2.4** Setiap Barang Berbahaya (*Dangerous Goods*) atau Alat-alat Berbahaya (*Dangerous Articles*) harus dicatat dan dicocokkan pada saat masuk dan keluar Daerah Keamanan Terbatas.
- 6.2.5** Daftar Barang Berbahaya (*Dangerous Goods*) sebagaimana terlampir dalam lampiran II huruf E.
- 6.3 Prosedur Pemeriksaan Keamanan Khusus**
- 6.3.1** Diplomat dan kantong diplomatik (*diplomatic pouch/consular bag*):
- diplomat harus dilakukan Pemeriksaan Keamanan sebagaimana yang dilakukan terhadap penumpang lain;
 - kantong diplomatik dapat diperiksa atas permintaan dari instansi yang berwenang di bidang hubungan luar negeri dan pertahanan negara; dan
 - apabila kantong diplomatik dicurigai dapat membahayakan keselamatan penerbangan, maka Badan Usaha Angkutan Udara dapat menolak untuk mengangkut.
- 6.3.2** Benda atau Dokumen Khusus dan/atau Rahasia yang Dinyatakan oleh Instansi Pemerintah:
- dilakukan Pemeriksaan Keamanan untuk memastikan tidak ada barang yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan;
 - Pemeriksaan Keamanan dapat dilakukan di tempat tertutup; dan
 - apabila membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan, Badan Usaha Angkutan Udara dapat menolak untuk mengangkut.
- 6.3.3** Pengecualian Pemeriksaan Keamanan
- Presiden dan Wakil Presiden atau yang setingkat, dikecualikan dari Pemeriksaan Keamanan.
- 6.3.4** Penumpang Khusus.
- penumpang berdasarkan kondisi kesehatan, fisik atau permintaan dapat dilakukan Pemeriksaan Keamanan secara khusus sesuai ketentuan;
 - permintaan sebagaimana dimaksud huruf a, antara lain:
 - penumpang yang membawa benda berharga; dan/atau
 - penumpang dengan pakaian berdasarkan keyakinan keagamaan dan kepercayaan.

- 6.4 Penanganan Penumpang yang Membawa Senjata dan Alat-Alat Berbahaya.
- 6.4.1 Penumpang dilarang membawa Barang Dilarang (*Prohibited Items*) ke dalam kabin pesawat udara.
- 6.4.2 Penanganan penumpang pesawat udara yang membawa senjata api beserta peluru dilakukan sesuai ketentuan.
- 6.4.3 Penanganan penumpang pesawat udara yang membawa Barang Dilarang (*Prohibited Items*) berupa Senjata (*Weapons*) atau Alat-alat Berbahaya (*Dangerous Articles*) harus diproses sebagai Bagasi Tercatat atau *Security Item* sesuai ketentuan.
- 6.4.4 Penumpang yang membawa Barang Dilarang (*Prohibited Items*) berupa Barang Berbahaya (*Dangerous Goods*) diperlakukan sesuai ketentuan penanganan pengangkutan barang berbahaya.
- 6.4.5 Penumpang yang membawa Barang Dilarang (*Prohibited Items*) berupa Alat Peledak (*Explosive Devices*) harus diamankan dan dilaporkan kepada kepolisian.
- 6.4.6 Personel keamanan dalam penerbangan (*Inflight Security Officer*) yang membawa Barang Dilarang (*Prohibited Items*) berupa senjata api ke pesawat udara niaga berjadwal asing diberlakukan sesuai dengan perjanjian bilateral.
- 6.4.7 Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara dan Badan Usaha Angkutan Udara harus membuat prosedur penanganan senjata api dan Barang Dilarang (*Prohibited Items*) lainnya dan mencantumkannya pada program keamanannya.
- 6.4.8 Ketentuan lebih lanjut mengenai penanganan Barang Dilarang (*Prohibited Items*) berupa senjata api serta personel keamanan dalam penerbangan (*Inflight Security Officer*) diatur dalam peraturan Direktur Jenderal.
- 6.4.9 Format tanda bukti penerimaan senjata api dan peluru sebagaimana tercantum dalam lampiran II huruf F.
- 6.5 Penumpang dalam Status Tahanan atau Dalam Pengawasan.
- 6.5.1 Penanganan penumpang dalam status tahanan atau dalam pengawasan dilakukan sesuai ketentuan.
- 6.5.2 Badan Usaha Angkutan Udara wajib membuat prosedur penanganan penumpang dalam status tahanan atau dalam pengawasan dalam Program Keamanan Angkutan Udara.
- 6.5.3 Ketentuan lebih lanjut mengenai penanganan penumpang dalam status tahanan diatur dalam peraturan Direktur Jenderal.
- 6.5.4 Form izin membawa tahanan pada penerbangan sebagaimana tercantum dalam lampiran II huruf G.
- 6.6 Penanganan Penumpang Yang Melanggar Ketentuan Keimigrasian.
- 6.6.1 Penumpang dalam status pengawasan keimigrasian (*deportee*) diberlakukan sesuai dengan ketentuan keimigrasian.

- 6.6.2 Badan Usaha Angkutan Udara wajib membuat dalam Program Keamanan Angkutan Udara mengenai penanganan penumpang dalam status pengawasan keimigrasian (*deportee*).
- 6.6.3 Ketentuan lebih lanjut mengenai penanganan penumpang dalam status pengawasan keimigrasian (*deportee*) diatur dalam peraturan Direktur Jenderal.
- 6.7 Penanganan Penumpang Yang Mengalami Gangguan Kejiwaan.
- 6.7.1 Badan Usaha Angkutan Udara wajib membuat ketentuan tentang penanganan penumpang yang mengalami gangguan kejiwaan dalam Program Keamanan Angkutan Udara.
- 6.7.2 Ketentuan lebih lanjut mengenai penanganan penumpang yang mengalami gangguan kejiwaan diatur dalam peraturan Direktur Jenderal.
- 6.8 Bagasi Tercatat
- 6.8.1 Setiap Bagasi Tercatat yang akan masuk Daerah Keamanan Terbatas wajib dilakukan Pemeriksaan Keamanan.
- 6.8.2 Bagasi Tercatat yang telah dilakukan Pemeriksaan Keamanan harus ditandai *label security check* dalam bentuk stiker yang mudah rusak ketika bagasi dibuka kecuali di Bandar Udara yang telah menggunakan sistem pemeriksaan keamanan bagasi tercatat terpadu.
- 6.8.3 Prosedur Pemeriksaan Keamanan Bagasi Tercatat masuk Daerah Keamanan Terbatas harus tercantum dalam Program Keamanan Bandar Udara.
- 6.8.4 Badan Usaha Angkutan Udara hanya menerima Bagasi Tercatat dari penumpang yang memiliki dokumen perjalanan angkutan udara.
- 6.8.5 Badan Usaha Angkutan Udara bertanggung jawab terhadap keamanan Bagasi Tercatat sejak diterima sampai diserahkan kepada penumpang.
- 6.8.6 Badan Usaha Angkutan Udara wajib mengamankan daerah bagasi ke dan dari Pesawat Udara (*baggage make up area and break down area*).
- 6.8.7 Badan Usaha Angkutan Udara harus memastikan bahwa Bagasi Tercatat tidak dinaikkan ke Pesawat Udara apabila pemiliknya tidak ikut naik Pesawat Udara yang sama kecuali penumpang yang memiliki Bagasi Tercatat tersebut telah melaporkan tidak berangkat, dan Bagasi Tercatat tersebut dapat tetap diangkut setelah dilakukan Pemeriksaan Keamanan tambahan.
- 6.8.8 Terhadap Bagasi Tercatat yang dicurigai Badan Usaha Angkutan Udara harus melakukan Pemeriksaan Keamanan ulang dengan menggunakan alat dan/atau secara manual.
- 6.8.9 Badan Usaha Angkutan Udara wajib menyediakan tempat penyimpanan bagasi tercatat yang tidak diambil oleh pemiliknya, sebelum diteruskan ke pemiliknya atau dihapuskan sesuai prosedur yang berlaku.

- 6.8.10 Bagasi tercatat penumpang transfer harus dilakukan Pemeriksaan Keamanan sesuai dengan butir 6.8.1.
- 6.8.11 Pemeriksaan Keamanan Bagasi Tercatat dilakukan untuk mengidentifikasi dan mendeteksi Barang Berbahaya (*Dangerous Goods*) dan Alat Peledak (*Explosive Devices*).
- 6.8.12 Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara harus melakukan pemeriksaan keamanan terhadap semua bagasi tercatat sebelum memasuki Daerah Keamanan Terbatas.
- 6.8.13 Prosedur pemeriksaan keamanan bagasi tercatat yang diangkut Pesawat Udara harus dicantumkan dalam Program Keamanan Angkutan Udara.
- 6.8.14 Ketentuan lebih lanjut mengenai pemeriksaan keamanan bagasi tercatat diatur dalam peraturan Direktur Jenderal.
- 6.9 Kargo dan Pos
- 6.9.1 Badan Usaha Angkutan Udara bertanggung jawab terhadap kamanan kargo dan pos yang akan diangkut dengan Pesawat Udara.
- 6.9.2 Semua Kargo, kiriman melalui jasa kurir, kiriman ekspres atau pos harus melalui pemeriksaan keamanan dan administrasi.
- 6.9.3 Pemeriksaan Keamanan terhadap Kargo, kiriman melalui jasa kurir, kiriman ekspres atau pos, harus dibedakan pada keadaan normal dan pada keadaan ancaman meningkat.
- 6.9.4 Pergerakan Kargo, kiriman melalui jasa kurir, kiriman ekspres atau pos untuk naik ke Pesawat Udara harus diawasi untuk menghindari penyusupan senjata api, Barang Berbahaya (*Dangerous Goods*) dan Alat Peledak (*Explosive Devices*).
- 6.9.5 Badan Usaha Angkutan Udara dapat menunjuk atau mendelegasikan kegiatan Pemeriksaan Keamanan dan administrasi kargo dan pos kepada badan hukum yang telah memiliki :
- izin *regulated agent* untuk badan hukum yang bergerak di bidang bandar udara, agen pengirim kargo dan pos dengan pesawat udara atau badan hukum yang bergerak di bidang pemeriksaan kargo dan pos yang diangkut dengan Pesawat Udara; dan/atau
 - sertifikat sebagai pengirim pabrikan (*known shipper/known consignor*) untuk badan hukum yang bergerak di bidang produksi barang yang bersifat reguler.
- 6.9.6 Badan Usaha Angkutan Udara menjamin kargo dan pos transfer dilakukan Pengendalian Keamanan (*Security Control*) dan pengawasan sebelum diangkut pesawat udara.
- 6.9.7 Prosedur penanganan Kargo, kiriman melalui jasa kurir, kiriman ekspres atau pos, prosedur pemeriksaan keamanan dan administrasi kargo dan pos, dan prosedur pengawasan pergerakan kargo dan pos untuk naik ke Pesawat Udara harus dicantumkan dalam Program Keamanan Angkutan Udara.

- 6.9.8 Pemeriksaan Keamanan terhadap kargo dan pos, izin *regulated agent* dan sertifikat sebagai pengirim pabrikan (*known shipper/known consignor*) diatur lebih lanjut dalam peraturan Direktur Jenderal.
- 6.10 Jasa Boga (*Catering*) dan Barang Persediaan/Perbekalan di Dalam Pesawat Udara (*Aircraft/Airline Store*)
- 6.10.1 Badan Usaha Angkutan Udara harus menjamin tidak terbawanya Barang Dilarang (*Prohibited Items*) di dalam jasa boga atau barang persediaan/perbekalan yang akan diangkut dengan Pesawat Udara.
- 6.10.2 Perusahaan jasa boga penerbangan wajib memiliki prosedur keamanan yang memuat tentang langkah-langkah pencegahan disusupkannya Barang Dilarang (*Prohibited Items*), baik saat di dalam maupun di luar daerah bandar udara.
- 6.10.3 Prosedur penanganan jasa boga atau barang persediaan/perbekalan harus dicantumkan dalam Program Keamanan Angkutan Udara.

BAB 7

FASILITAS KEAMANAN PENERBANGAN

- 7.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara atau Badan Usaha Angkutan Udara dalam melakukan Pemeriksaan Keamanan dengan menggunakan peralatan harus memenuhi kebutuhan fasilitas keamanan sesuai ketentuan.
- 7.2 Fasilitas keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud pada butir 7.1 harus disesuaikan dengan kebutuhan operasional dan kemajuan teknologi dengan mempertimbangkan:
- a. efektifitas peralatan;
 - b. klasifikasi bandar udara; dan
 - c. tingkat ancaman dan gangguan.
- 7.3 Direktur Jenderal menetapkan ketentuan tentang penyediaan, sertifikasi dan kalibrasi, pengoperasian dan pemeliharaan fasilitas keamanan penerbangan:
- a. Penyediaan
Ketentuan tentang penyediaan fasilitas keamanan sekurang-kurangnya memuat tentang jenis peralatan, prosedur/tata cara penyediaan, standar teknis fasilitas keamanan, paket pemeliharaan, pendidikan dan pelatihan yang mengacu pada standar minimal yang dipersyaratkan oleh Organisasi Penerbangan Internasional (ICAO).
 - b. Sertifikasi dan Kalibrasi
Ketentuan tentang sertifikasi dan kalibrasi fasilitas keamanan sekurang-kurangnya memuat tentang:
 1. fasilitas keamanan yang dioperasikan sesuai dengan standar yang ditentukan;
 2. fasilitas keamanan yang diutamakan untuk dikalibrasi adalah peralatan pemeriksaan penumpang dan barang sebelum masuk ke Pesawat Udara.
 - c. Pengoperasian dan Pemeliharaan
Ketentuan tentang pengoperasian, pemeliharaan dan pelaporan sekurang-kurangnya memuat tentang:
 1. standar pengoperasian fasilitas keamanan sesuai dengan manual pabrikan (*manual book*);
 2. standar pemeliharaan fasilitas keamanan sesuai dengan manual pabrik (*manual book*);
 3. pelaporan fasilitas keamanan;
 4. persyaratan Personel Fasilitas Keamanan Penerbangan; dan
 5. tata cara pengoperasian dan pemeliharaan peralatan keamanan harus termuat dalam Program Keamanan Bandar Udara dan Program Keamanan Angkutan Udara.

BAB 8 PERSONEL

8.1 Kriteria

Kriteria Personel meliputi:

- a. pendidikan normal minimal lulusan sekolah menengah;
- b. memenuhi persyaratan kesehatan (jasmani dan rohani);
- c. tingkat emosi stabil;
- d. berkelakuan baik;
- e. tidak pernah terlibat tindak pidana; dan
- f. memiliki sertifikat kompetensi pendidikan dan latihan di bidang keamanan.

8.1 Pendidikan dan Pelatihan

8.2.1 Direktur Jenderal bertanggung jawab membuat program pendidikan dan pelatihan keamanan penerbangan nasional, yang sekurang-kurangnya memuat tentang:

- a. tujuan pendidikan dan pelatihan;
- b. tanggung jawab penyelenggaraan dalam pendidikan dan pelatihan;
- c. informasi administrasi berkaitan dengan seleksi, laporan dan testing calon personel keamanan;
- d. kurikulum/silabus;
- e. penggunaan alat bantu dan referensi;
- f. pengujian; dan
- g. sertifikasi dan lisensi.

8.2.2 Setiap organisasi yang terlibat dalam keamanan penerbangan wajib mengembangkan dan melaksanakan program pendidikan dan pelatihan keamanan penerbangan nasional.

8.2.3 Penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan keamanan penerbangan dapat dilaksanakan oleh instansi/unit kerja yang melakukan kegiatan di bidang penerbangan dan badan hukum Indonesia setelah mendapat izin dari Direktur Jenderal.

8.2.4 Pendidikan dan Pelatihan Personel Keamanan Penerbangan meliputi:

- a. Pengamanan Penerbangan (*Basic/Guard Aviation Security*), adalah pendidikan dan pelatihan yang bertujuan untuk membentuk kesamaptaan terhadap Personel Keamanan Penerbangan;
- b. Pemeriksa Keamanan Penerbangan (*Junior/Screening Aviation Security*), adalah pendidikan dan pelatihan yang bertujuan agar Personel Keamanan Penerbangan dapat melakukan pemeriksaan terhadap penumpang, barang, kargo dan pos yang diangkut Pesawat Udara; dan
- c. Pengawas Keamanan Penerbangan (*Senior/Supervisor Aviation Security*), adalah pendidikan dan pelatihan yang bertujuan agar

Personel Keamanan Penerbangan dapat melaksanakan kepemimpinan dalam kegiatan pengamanan penerbangan dan pemeriksaan terhadap penumpang, barang, kargo dan pos yang diangkut Pesawat Udara.

- 8.2.5 Pendidikan dan Pelatihan Personel Fasilitas Keamanan Penerbangan meliputi:**
- a. Personel Fasilitas Keamanan Penerbangan terampil (*skillful licence*) adalah pendidikan dan pelatihan yang bertujuan agar personel dapat melakukan pemeliharaan preventif dan perbaikan tingkat ringan fasilitas penerbangan; dan
 - b. Personel Fasilitas Keamanan Penerbangan ahli (*expert licence*) adalah pendidikan dan pelatihan yang bertujuan agar personil dapat melakukan pemeliharaan preventif, perbaikan tingkat ringan sampai dengan berat, perencanaan, analisis dan modifikasi fasilitas keamanan penerbangan.
- 8.2.6** Setiap Personel Keamanan Penerbangan dan Personel Fasilitas Keamanan Penerbangan wajib memiliki lisensi yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal.
- 8.2.7** Setiap pegawai/karyawan yang terlibat dalam kegiatan penerbangan harus mengikuti sosialisasi kepedulian terhadap pengamanan penerbangan (*security awareness*).
- 8.2.8** Penyelenggara pendidikan dan pelatihan Keamanan Penerbangan yang melaksanakan pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada butir 8.2.3 wajib memiliki pengajar (*instructor*) yang bersertifikat kompetensi di bidang pendidikan dan pelatihan di bidang Keamanan Penerbangan.

BAB 9

PENANGGULANGAN TINDAKAN MELAWAN HUKUM

9.1 Pendahuluan

9.1.1 Dalam rangka penanggulangan tindakan melawan hukum yang membahayakan penerbangan di Indonesia, setiap Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara dan Badan Usaha Angkutan Udara harus mempunyai program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*).

9.1.2 Program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*) merupakan bagian dari Program Keamanan Bandar Udara dan Program Keamanan Angkutan Udara.

9.1.3 Keadaan darurat keamanan (*contingency*), dibedakan atas :

- a. Kondisi rawan, yaitu kondisi Keamanan Penerbangan dalam keadaan rawan (kuning) atau perlu dilakukan peningkatan keamanan, keadaan rawan (kuning) pada saat:
 1. adanya informasi ancaman dari sumber yang perlu dilakukan penilaian ancaman lebih lanjut;
 2. terjadinya gangguan keamanan secara nasional yang berpotensi mengganggu Keamanan Penerbangan;
 3. terjadinya tindakan melawan hukum secara nasional dan Internasional yang berpotensi mengganggu Keamanan Penerbangan; dan
 4. terjadinya huru hara, demonstrasi massal dan pemogokan yang berpotensi mengganggu Keamanan Penerbangan.
- b. Kondisi darurat, yaitu kondisi Keamanan Penerbangan dalam keadaan darurat (merah) pada saat:
 1. kondisi berdasarkan penilaian ancaman yang membahayakan Keamanan Penerbangan kemungkinan terjadi; dan
 2. terjadinya tindakan melawan hukum berupa terjadi ancaman bom, pembajakan, penyanderaan, sabotase dan penyerangan yang membahayakan Keamanan Penerbangan.

9.1.4 Program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*) sebagaimana dimaksud di atas sekurang-kurangnya memuat tentang :

- a. tanggung jawab;
- b. tindakan awal;
- c. komando;
- d. pengendalian;
- e. pemberian pelayanan navigasi penerbangan;
- f. bantuan spesialis/ahli;
- g. media pemberitaan;
- h. pelaporan; dan
- i. pelatihan.

- 9.1.5 Prosedur penerimaan dan pelaporan kejadian ancaman bom sebagaimana terlampir dalam Lampiran II huruf H dan lampiran II huruf I.
- 9.2 Tanggung Jawab.
- 9.2.1 Keadaan darurat keamanan (*contingency*) pada kondisi rawan (kuning):
- a. Tingkat Nasional adalah Direktur Jenderal dan melakukan kegiatan:
 1. koordinasi dengan instansi terkait terhadap ancaman Keamanan Penerbangan nasional;
 2. menetapkan secara nasional kondisi keamanan di bandar udara berdasarkan tingkat ancaman;
 3. mengaktifkan pusat pengendalian operasi darurat (*emergency operation centre*);
 4. memantau pelaksanaan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*);
 5. memberikan pengarahan terhadap pelaksanaan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*); dan
 6. melaporkan pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency*) kepada Menteri.
 - b. Di bandar udara adalah Kepala Bandar Udara melakukan kegiatan:
 1. koordinasi dengan instansi terkait terhadap ancaman keamanan di bandar udara;
 2. menetapkan kondisi keamanan di bandar udara berdasarkan tingkat ancaman;
 3. mengaktifkan pusat pengendalian operasi darurat (*emergency operation centre*);
 4. melaksanakan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*); dan
 5. melaporkan pelaksanaan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*) kepada Direktur Jenderal.
 - c. penyelenggara navigasi penerbangan membantu pelaksanaan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*); dan
 - d. Badan Usaha Angkutan Udara membantu pelaksanaan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*).
- 9.2.2 Keadaan darurat keamanan (*contingency*) pada kondisi gawat (merah).
- a. tingkat nasional adalah Direktur Jenderal;
 - b. di bandar udara sipil adalah Kepala Polisi Resort yang terdekat dengan bandar udara, sedangkan pada bandar udara dan pangkalan udara yang digunakan secara bersama adalah Komandan Pangkalan;
 - c. penyelenggara navigasi penerbangan membantu pelaksanaan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*); dan

- d. Badan Usaha Angkutan Udara membantu pelaksanaan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*).

9.3 Tindakan Awal

- 9.3.1 Setiap orang yang mengetahui dan/atau mendapat informasi adanya tindakan melawan hukum harus menyampaikan kepada Kepala Bandar Udara atau Pimpinan Badan Usaha Angkutan Udara sesuai bentuk ancaman yang diketahui.
- 9.3.2 Kepala Bandar Udara atau Pimpinan Badan Usaha Angkutan Udara yang menerima informasi tindakan melawan hukum wajib mengambil tindakan:
- a. menyebarluaskan informasi pada pihak-pihak terkait;
 - b. memberikan penilaian terhadap informasi yang diterima; dan
 - c. menyiapkan rencana tindakan yang akan dilakukan.
- 9.3.3 Kepala Bandar Udara atau Pimpinan Badan Usaha Angkutan Udara yang menerima informasi tindakan melawan hukum wajib mengumpulkan data selengkap-lengkapnyanya untuk dijadikan bahan penilaian terhadap informasi tersebut.
- 9.3.4 Kepala Bandar Udara melakukan penilaian informasi ancaman dan menentukan langkah sebagai berikut:
- a. menyebarluaskan hasil penilaian informasi ancaman terhadap pihak terkait; dan
 - b. melaksanakan langkah-langkah sesuai tingkat ancaman.

9.4 Komando

- 9.4.1 Keadaan darurat keamanan (*contingency*) pada kondisi rawan (kuning).
- a. tingkat nasional adalah Direktur Jenderal.
 1. keadaan darurat keamanan (*contingency*) yang terjadi selama pesawat udara terbang di dalam ruang udara Indonesia;
 2. berkoordinasi dengan instansi terkait dalam melaksanakan langkah-langkah penanganan ancaman Keamanan Penerbangan secara nasional; dan
 3. memantau dan memberikan pengarahan terhadap langkah-langkah dalam melaksanakan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*) di Bandar Udara.
 - b. tingkat Bandar Udara adalah Kepala Bandar Udara.
 1. keadaan darurat keamanan (*contingency*) yang terjadi sejak pesawat udara mendarat di bandar udara atau di bandar udara sampai terbang (*take off*);
 2. melaksanakan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*); dan
 3. melaporkan pelaksanaan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*) kepada Direktur Jenderal.

- 9.4.2 Penyelenggara navigasi penerbangan membantu pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency*).
- 9.4.3 Badan Usaha Angkutan Udara membantu pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency*).
- 9.4.4 Keadaan darurat keamanan (*contingency*) pada kondisi gawat (merah).
- a. tingkat nasional adalah Tentara Nasional Indonesia
 1. keadaan darurat keamanan (*contingency*) yang terjadi selama pesawat udara terbang di dalam ruang udara Indonesia;
 2. berkoordinasi dengan instansi terkait dalam melaksanakan langkah-langkah penanganan ancaman Keamanan Penerbangan secara nasional; dan
 3. memantau dan memberikan pengarahan terhadap langkah-langkah dalam melaksanakan penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency*) di Bandar Udara.
 - b. tingkat Bandar Udara adalah Kepala Polisi Resort yang terdekat dengan bandar udara, sedangkan pada Bandar udara dan pangkalan udara yang digunakan secara bersama adalah Komandan Pangkalan.
 1. keadaan darurat keamanan (*contingency*) yang terjadi sejak pesawat udara mendarat di bandar udara atau di bandar udara sampai terbang (*take off*);
 2. melaksanakan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*); dan
 3. melaporkan pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency*) kepada Kepala Polisi Republik Indonesia atau Panglima TNI untuk bandar udara dan pangkalan udara yang digunakan secara bersama.
- 9.4.5 Penyelenggara navigasi penerbangan membantu pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency*).
- 9.4.6 Badan Usaha Angkutan Udara membantu pelaksanaan penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency*).
- 9.5 Pengendalian
- 9.5.1 Dalam terjadinya keadaan darurat keamanan (*contingency*) pada penerbangan, Komite Nasional Keamanan Penerbangan bertindak sebagai pusat pengendalian insiden untuk tingkat nasional dan Komite Keamanan Bandar Udara bertindak sebagai pusat operasi darurat untuk tingkat bandar udara, setelah keadaan darurat keamanan (*contingency*) telah dinyatakan sebagai kondisi rawan (kuning) atau kondisi gawat (merah).
- 9.5.2 Pusat pengendalian insiden dan pusat operasi darurat berfungsi menetapkan langkah-langkah yang akan diambil dan tempat melaporkan kegiatan-kegiatan atau langkah-langkah yang dilakukan oleh personel yang beraksi dengan adanya insiden sesuai dengan rencana kontijensi bersangkutan.

9.5.3 Instansi yang bertanggung jawab mengaktifkan pusat pengendalian insiden dan pusat operasi darurat harus memastikan bahwa pusat pengendalian insiden dan pusat operasi darurat tersebut tetap terpelihara dan selalu dites, serta semua peralatan komunikasinya dalam kondisi bekerja baik.

9.6 Pemberian Pelayanan Navigasi Penerbangan

9.6.1 Dalam hal pesawat udara yang menjadi sasaran tindak melawan hukum memasuki ruang udara Indonesia dan ingin mendarat di Bandar Udara Indonesia, penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan wajib memberi bantuan perlindungan terhadap penerbangan tersebut, termasuk antisipasi kemungkinan pesawat itu melakukan pendaratan darurat (*emergency landing*), dan mengambil tindakan sesuai dengan tingkat pelayanan penerbangan.

9.6.2 Pesawat Udara yang menjadi sasaran tindak melawan hukum sebagaimana dimaksud butir 9.6.1 melakukan pendaratan, maka penempatan/parkir pesawat udara tersebut langsung ke tempat parkir khusus (*isolated parking area*).

9.6.3 Setiap upaya harus dilakukan guna menjamin bahwa Pesawat Udara tersebut tetap ditahan di darat, kecuali terpaksa diberangkatkan dengan pertimbangan melindungi jiwa manusia.

9.6.4 Menginformasikan terjadinya tindakan melawan hukum terhadap pesawat udara kepada penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan negara lain termasuk bandar udara yang diperkirakan menjadi tujuan, agar tindakan perlindungan tetap diberikan terhadap Pesawat Udara yang menjadi sasaran tindakan melawan hukum tersebut.

9.7 Bantuan Spesialis/Ahli

Tenaga spesialis/ahli dapat dilibatkan dalam penanganan tindakan melawan hukum penerbangan seperti negosiator, juru bahasa, satuan penanggulangan bahan peledak, Badan Nasional Penanggulangan Terorisme dan pasukan penyerbu bersenjata dari Kepolisian atau TNI, serta tenaga bantuan dari Luar Negeri yang dikoordinasikan dengan Organisasi Penerbangan Internasional (*ICAO*) dapat dihubungi melalui Direktorat Jenderal.

9.8 Media Pemberitaan

Informasi tentang tindakan melawan hukum penerbangan kepada media pemberitaan dilakukan di ruang *briefing* tertentu dan hanya dapat diberikan oleh:

- a. Ketua Komite Nasional Keamanan penerbangan untuk tingkat nasional; dan

- b. Ketua komite Keamanan Bandar Udara sesuai batas kewenangannya.

9.9 Pelaporan

- 9.9.1 Dalam hal terjadi tindakan melawan hukum di Indonesia, semua informasi sesuai tingkat kebutuhan dikirimkan kepada :
 - a. negara dimana pesawat udara tersebut didaftarkan;
 - b. negara dari perusahaan pesawat udara asing; dan
 - c. negara yang warga negaranya menjadi korban dari peristiwa tersebut.
- 9.9.2 Informasi tindakan melawan hukum penerbangan harus disampaikan kepada Organisasi Penerbangan Internasional (*ICAO*) oleh Direktorat Jenderal dengan cara:
 - a. laporan awal, yaitu laporan yang dibuat dalam bahasa inggris dan dikirimkan selambat-lambatnya 30 hari terhitung sejak kejadian; dan
 - b. laporan akhir, yaitu laporan yang dibuat dalam bahasa inggris dan dikirimkan selambat-lambatnya 60 hari terhitung sejak kejadian.

9.10 Pelatihan

Setiap Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara wajib melaksanakan latihan keadaan darurat keamanan (*contingency exercise*) skala besar (*full scale*) paling sedikit 1 (satu) kali dalam 2 (dua) tahun dan skala kecil (*table top*) paling sedikit 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun, dalam rangka menjaga dan meningkatkan kinerja fasilitas, prosedur dan personel keamanan.

BAB 10
PENGAWASAN KEAMANAN PENERBANGAN
(AVIATION SECURITY QUALITY CONTROL)

- 10.1 Pengawasan keamanan penerbangan merupakan kegiatan pengawasan berkelanjutan untuk melihat pemenuhan peraturan Keamanan Penerbangan yang dilaksanakan oleh penyedia jasa penerbangan atau instansi lain yang terkait dengan Keamanan Penerbangan.
- 10.2 Direktur Jenderal bertanggung jawab menyusun, menetapkan, melaksanakan, dan mempertahankan efektifitas serta mengevaluasi program pengawasan keamanan penerbangan nasional.
- 10.3 Program pengawasan keamanan penerbangan nasional sekurang-kurangnya memuat struktur, tanggung jawab, proses dan prosedur untuk menetapkan, mempertahankan, lingkungan dan budaya perbaikan serta peningkatan keamanan penerbangan secara terus-menerus.
- 10.4 Program pengawasan keamanan penerbangan nasional sebagaimana dimaksud butir 10.3 meliputi:
- a. struktur organisasi dan tanggung jawab terkait Keamanan Penerbangan;
 - b. ruang lingkup;
 - c. uraian tugas dan kualifikasi dalam struktur organisasi;
 - d. sumber daya manusia dan kualifikasi;
 - e. perencanaan kegiatan monitoring dan tindak lanjut;
 - f. langkah-langkah penegakan peraturan;
 - g. komunikasi dan pelaporan kegiatan; dan
 - h. proses perbaikan.
- 10.5 Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara dan Badan Usaha Angkutan Udara harus membentuk unit kerja mandiri (*independent*) yang bertanggung jawab dalam pengawasan keamanan penerbangan dan terpisah dari unit yang bertanggung jawab melaksanakan operasional keamanan penerbangan.
- 10.6 Kegiatan pengawasan bertujuan untuk melakukan verifikasi tingkat pemenuhan terhadap pelaksanaan Program Keamanan Penerbangan Nasional yang meliputi :
- a. audit adalah pemeriksaan yang terjadwal, sistematis dan mendalam terhadap prosedur, fasilitas, personel dan dokumentasi organisasi penyedia jasa penerbangan untuk mengetahui tingkat kepatuhan terhadap peraturan;
 - b. inspeksi pemeriksaan penerapan satu atau lebih langkah-langkah dan prosedur keamanan untuk menentukan efektifitas keamanan penerbangan;
 - c. survei adalah evaluasi kebutuhan keamanan termasuk identifikasi terhadap kerentanan yang dapat dimanfaatkan untuk melakukan tindakan melawan hukum, dan rekomendasi terhadap tindakan korektif; dan

- d. pengujian (*test*) adalah pengujian terhadap kemampuan dari kinerja personel, prosedur, fasilitas keamanan dan daerah yang diidentifikasi rawan dengan simulasi tindakan melawan hukum.
- 10.7 Direktur Jenderal melaksanakan investigasi terhadap setiap tindakan atau percobaan tindakan melawan hukum dan/atau setiap dugaan kejadian akibat dari ketidakpatuhan terhadap ketentuan Program Keamanan Penerbangan Nasional dan mengevaluasi sistem dan prosedur keamanan untuk mencegah terulangnya kejadian serupa.
- 10.8 Direktur Jenderal melaksanakan kegiatan pengawasan keamanan penerbangan terhadap :
- a. Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, instansi atau badan usaha lain yang terkait pelaksanaan tugas dan fungsi keamanan penerbangan;
 - b. perusahaan angkutan udara asing yang beroperasi di Indonesia berdasarkan penilaian keamanan; dan
 - c. bandar udara terakhir di luar wilayah Indonesia yang dipergunakan pesawat udara sebelum menuju ke bandar udara Indonesia berdasarkan penilaian keamanan.
- 10.9 Pelaksanaan kegiatan pengawasan keamanan penerbangan, dilaksanakan oleh inspektur keamanan penerbangan.
- 10.10 Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara dan badan usaha lain terkait dengan penerbangan wajib melakukan pengawasan internal secara reguler dan hasil serta tindak lanjut pelaksanaan pengawasan internal harus dibuat, disusun, didokumentasikan dan dilaporkan kepada Direktur Jenderal.
- 10.11 Direktur Jenderal melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum terhadap hasil pengawasan yang dilaksanakan.
- 10.12 Tindakan korektif dilakukan untuk melaksanakan, memperbaiki, meningkatkan pemenuhan terhadap peraturan Keamanan Penerbangan oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara dan badan usaha lain terkait dengan penerbangan.
- 10.13 Penegakan hukum dikenakan kepada Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara dan Badan Usaha Angkutan Udara yang beroperasi di Indonesia dan badan usaha lain terkait dengan penerbangan yang mengabaikan pemenuhan tindakan korektif.
- 10.14 Penegakan hukum terhadap pelanggaran administrasi dikenakan sanksi sesuai peraturan perundang-undangan.
- 10.15 Direktur Jenderal menetapkan ketentuan lebih lanjut mengenai program pengawasan keamanan penerbangan, kriteria inspektur keamanan penerbangan, tindakan korektif dan penegakan hukum.

BAB 11

PENYESUAIAN PROGRAM KEAMANAN PENERBANGAN NASIONAL DAN
PROSEDUR KEJADIAN TIDAK TERDUGA

Penyesuaian Program Keamanan Penerbangan Nasional disusun dalam rangka melaksanakan, mempertahankan, dan pengembangan prosedur kejadian tidak terduga untuk menangani keamanan penerbangan berdasarkan tingkat ancaman.

Penyusunan penyesuaian Program Keamanan Penerbangan Nasional dilakukan melalui pengumpulan dan penilaian informasi ancaman keamanan penerbangan yang dilakukan secara berkesinambungan dan tepat waktu serta disampaikan kepada yang berwenang untuk menjaga, mempertahankan dan mengembangkan Program Keamanan Penerbangan Nasional yang efektif.

11.1 Tanggung Jawab.**11.1.1 Pengumpulan dan Pencocokan Informasi:**

Direktorat Jenderal, Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara dan instansi terkait dalam pelaksanaan Program Keamanan Penerbangan Nasional bertanggung jawab untuk mengumpulkan dan menilai informasi ancaman yang terkait dengan penerbangan, termasuk informasi tentang kelompok yang membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

11.1.2 Penilaian informasi ancaman:

Direktorat Jenderal, Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara dan Instansi terkait sebagaimana dimaksud pada butir 11.1.1, bertanggung jawab untuk melakukan penilaian informasi ancaman yang potensial membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

11.1.3 Penyebaran informasi ancaman:

Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara dan instansi terkait sebagaimana dimaksud pada butir 11.1.1, wajib menyampaikan informasi ancaman yang relevan secara tepat waktu kepada yang berwenang terhadap penerbangan sesuai dengan tingkat kewenangan yang ada. Penyebaran informasi dilakukan melalui media telekomunikasi dan/atau korespondensi yang bersifat rahasia.

11.1.4 Tanggapan terhadap informasi ancaman / *adjustment of programme*.

Direktorat Jenderal dalam menindaklanjuti ancaman yang diterima adalah positif membahayakan keamanan penerbangan, bertanggung jawab menilai dan memastikan tindakan yang diambil oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan

Usaha Angkutan Udara dan Instansi terkait telah melaksanakan tindakan yang memadai.

- 11.1.5 Direktorat Jenderal dalam menindaklanjuti ancaman keamanan yang positif membahayakan keamanan penerbangan, bertanggung jawab menilai dan memastikan tindakan yang diambil oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara dan badan usaha lain yang terkait dengan penerbangan telah sesuai dengan prosedur.

11.2 Evaluasi Kejadian

- 11.2.1 Evaluasi dan analisa dilakukan setelah terjadi tindakan melawan hukum terhadap penerbangan dalam menentukan efektifitas prosedur dan tindakan keamanan dalam Program Keamanan Penerbangan Nasional dan untuk melakukan penyesuaian bila diperlukan.
- 11.2.2 Direktur Jenderal bertanggung jawab untuk melakukan evaluasi dan analisa serta penyesuaian Program Keamanan Penerbangan Nasional dan dikoordinasikan dengan semua instansi yang terkait melalui Komite Nasional Keamanan Penerbangan dan Komite Keamanan Bandar Udara.
- 11.2.3 Hasil evaluasi dan analisa harus ditindaklanjuti oleh semua pihak yang terkait dan dijadikan sebagai bahan informasi dan pengalaman dalam menghadapi kejadian-kejadian di masa yang akan datang.

BAB 12
PENDANAAN KEGIATAN KEAMANAN PENERBANGAN

Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, dan badan hukum terkait penerbangan bertanggung jawab terhadap pembiayaan dalam rangka pemenuhan kebutuhan prosedur, sumber daya manusia, dan fasilitas yang memadai serta kebutuhan lain di bidang keamanan penerbangan.

**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,**

E. E. MANGINDAAN

LAMPIRAN II PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR PM 31 TAHUN 2013
TENTANG PROGRAM KEAMANAN PENERBANGAN NASIONAL

A. PETUNJUK PENYUSUNAN PROGRAM KEAMANAN BANDAR UDARA
(*AIRPORT SECURITY PROGRAMME*)

- Lembar Pengesahan
- Pembukaan
- Akronim
- Catatan Perubahan (Amandemen)
- Daftar Pemegang Salinan Program Keamanan Bandar Udara

BAB I – ORGANISASI

1.1. Pendahuluan

Tujuan penyusunan program keamanan bandar udara

1.2. Definisi

Istilah-istilah yang digunakan dalam program keamanan bandar udara

1.3. Dasar Hukum (Referensi)

1.3.1. Dasar Hukum Nasional

1.3.2. Dasar Hukum Internasional

1.4. Pembagian Tanggung Jawab

1.4.1. manajemen bandar udara

1.4.2. operator pesawat udara

1.4.3. pemerintah daerah

1.4.4. *ATS provider*

1.4.5. Karantina

1.4.6. Imigrasi

1.4.7. Bea dan Cukai

1.4.8. TNI/Polri

1.4.9. catering

1.4.10. *handling agen*

1.4.11. konsesional

1.4.12. instansi terkait lainnya terhadap keamanan bandar udara

- 1.5. Komite Keamanan Bandara (*Airport Security Committee*)
 - 1.5.1. Susunan anggota komite keamanan bandara
 - 1.5.2. tugas dan tanggung jawab
 - 1.5.3. Alamat dan nomor telepon sekretariat komite
 - 1.5.4. Administrasi komite
 - 1.5.5. Pertemuan rutin komite
 - 1.5.6. Prosedur koordinasi dan komunikasi

BAB II – PROFIL BANDAR UDARA

- 2.1. Nama Bandar udara
- 2.2. Alamat bandar udara
- 2.3. Koordinat bandar udara
- 2.4. Nomor telepon bandar udara
- 2.5. Fax dan e-mail bandar udara
- 2.6. Jam operasional bandar udara
- 2.7. Jenis pesawat reguler yang beroperasi di bandar udara

BAB III – LANGKAH-LANGKAH KEAMANAN

- 3.1. Langkah-langkah Keamanan
 - 3.1.1. Gambaran umum

Gambaran umum kegiatan keamanan bandar udara
 - 3.1.2. Perlindungan keamanan bandar udara
 - 3.1.2.1. Penentuan daerah keamanan bandar udara
 - 3.1.2.2. Perlindungan-perlindungan daerah keamanan bandar udara
 - 3.1.2.3. Sistem izin masuk yang berlaku di bandara
 - 3.1.2.4. Prosedur pendampingan dan pengawalan
 - 3.1.2.5. Keamanan perimeter dan pagar daerah keamanan terbatas dan bandar udara
 - 3.1.2.6. Keamanan jalan-jalan masuk/akses masuk daerah keamanan terbatas
 - 3.1.2.7. Kegiatan patroli dan pos penjagaan
 - 3.1.2.8. Keamanan fasilitas navigasi
 - 3.1.3. Perlindungan keamanan pesawat udara
 - 3.1.3.1. Tanggung jawab keamanan
 - 3.1.3.2. Prosedur perlindungan pesawat udara dalam kondisi normal
 - 3.1.3.3. Prosedur perlindungan pesawat udara dalam kondisi ancaman meningkat
 - 3.1.3.4. Penyisiran keamanan pesawat udara
 - 3.1.3.5. Pemeriksaan keamanan pesawat udara

- 3.1.4. Pengendalian keamanan penumpang dan bagasi
 - 3.1.4.1. Pemeriksaan izin masuk dan dokumen perjalanan
 - 3.1.4.2. Prosedur pemeriksaan penumpang
 - 3.1.4.3. Prosedur pemeriksaan bagasi tercatat
 - 3.1.4.4. Prosedur pemeriksaan bagasi kabin
 - 3.1.4.5. Penanganan dan pencocokan jumlah bagasi tercatat dan penumpang
 - 3.1.4.6. Prosedur pemeriksaan random
 - 3.1.4.7. Penanganan penumpang transit dan transfer
 - 3.1.4.8. Penanganan bagasi tercatat transit dan transfer
 - 3.1.4.9. Prosedur pemeriksaan diplomatik dan kantong diplomatik
 - 3.1.4.10. Prosedur pemeriksaan penumpang tertentu
 - 3.1.4.11. Pengecualian pemeriksaan keamanan
 - 3.1.4.12. Prosedur penanganan dan pemeriksaan *liquid*, *aerosol* dan *gel (LAG)* pada penerbangan internasional
 - 3.1.4.13. Prosedur penanganan dan pemeriksaan penumpang yang membawa senjata api
 - 3.1.4.14. Prosedur penanganan keamanan penumpang dalam kategori tahanan dan pelanggar imigrasi
 - 3.1.4.15. Penanganan bagasi tercatat yang tidak diambil oleh pemiliknya
 - 3.1.4.16. Penanganan barang tidak bertuan
- 3.1.5. Pengendalian keamanan pekerja, penerbang dan personel kabin dan barang bawaannya
 - 3.1.5.1. Pemeriksaan izin masuk
 - 3.1.5.2. Prosedur pemeriksaan pekerja, penerbang dan personel kabin
 - 3.1.5.3. Prosedur pemeriksaan barang bawaan pekerja, penerbang dan personel kabin
- 3.1.6. Pengendalian keamanan kendaraan
 - 3.1.6.1. Pemeriksaan izin masuk
 - 3.1.6.2. Prosedur pemeriksaan keamanan bagian luar kendaraan
 - 3.1.6.3. Prosedur pemeriksaan keamanan bagian dalam kendaraan
 - 3.1.6.4. Prosedur pemeriksaan keamanan barang bawaan dalam kendaraan
- 3.1.7. Pengendalian Keamanan Kargo dan Pos
 - 3.1.7.1. Kebijakan keamanan pengangkutan kargo dan pos
 - 3.1.7.2. Penanggung jawab keamanan kargo dan pos
 - 3.1.7.3. Prosedur pemeriksaan keamanan kargo dan pos
 - 3.1.7.4. Prosedur penanganan dan pengendalian keamanan kargo dan pos transit
 - 3.1.7.5. Penanganan kargo dalam kategori barang berbahaya
- 3.1.8. Pengamanan catering dan barang persediaan / pembekalan
 - 3.1.8.1. Penanggung jawab pengamanan Catering dan barang persediaan/pembekalan

3.1.8.2. Prosedur pengamanan dan pemeriksaan catering dan barang persediaan / pembekalan

3.2. Fasilitas Keamanan Penerbangan

3.2.1. Penyediaan peralatan keamanan penerbangan

3.2.2. Inventarisasi peralatan keamanan

3.2.3. Standar pengoperasian peralatan keamanan

3.2.4. Prosedur pemerliiharaan rutin dan/atau kalibrasi peralatan keamanan

3.2.5. Pemuktahiran/pembaharuan peralatan keamanan

BAB IV – PENANGGULANGAN TINDAKAN MELAWAN HUKUM

4.1. Tanggung jawab penanggulangan

4.2. Tindakan awal penanggulangan

4.3. Komando penanggulangan

4.4. Pengendalian penanggulangan

4.5. Bantuan pelayanan navigasi

4.6. Bantuan spesialis/ahli

4.7. Media pemberitaan terkait penanggulangan

4.8. Pelaporan hasil penanggulangan

4.9. Pelatihan penanggulangan

BAB V – PENDIDIKAN DAN PELATIHAN

5.1. Kebijakan program pendidikan dan pelatihan keamanan penerbangan

5.2. Sertifikasi personel keamanan penerbangan

5.3. Kebijakan pendidikan dan pelatihan penyegaran personel keamanan penerbangan

5.4. Kebijakan pendidikan dan pelatihan kepedulian keamanan penerbangan

BAB VI – PENGAWASAN

6.1. Program pengawasan internal (*Internal Quality Control*)

6.2. Prosedur pelaksanaan pengawasan internal

6.3. Pelaporan pengawasan internal

6.4. Dokumentasi hasil pengawasan internal

LAMPIRAN

- a. Peta bandar udara,
- b. Peta daerah keamanan dan *aircraft isolated parking area*
- c. Surat keputusan pembentukan komite keamanan bandar udara
- d. Program Penanggulangan keadaan darurat keamanan bandar udara
- e. Format laporan *incident/accident*
- f. Form Ancaman Bom
- g. Prosedur penerbitan Pas Bandara
- h. Tanda terima penitipan barang/penyitaan barang berharga
- i. *Standard Operating Procedure (SOP)* di bidang keamanan penerbangan

B. PETUNJUK PENYUSUNAN PROGRAM KEAMANAN ANGKUTAN UDARA
(*AIRCRAFT OPERATOR SECURITY PROGRAMME*)

- Lembar Pengesahan
- Kata Pengantar
- Akronim
- Rekaman Perubahan (Amandemen)
- Daftar Distribusi Program Keamanan Bandar Udara
- Daftar Isi

BAB I – ORGANISASI

1.1. Pendahuluan

Tujuan penyusunan program keamanan angkutan udara

1.2. Definisi

Istilah-istilah yang digunakan dalam program keamanan angkutan udara.

1.3. Dasar Hukum

1.3.1. Nasional

1.3.2. Internasional

1.4. Pembagian Tanggung Jawab

1.4.1. Management badan usaha angkutan udara

1.4.2. Penanggung jawab Keamanan Penerbangan

1.4.3. Unit keamanan penerbangan

1.4.4. Handling agen

1.5. Kebijakan Keamanan

Kebijakan badan usaha angkutan udara terhadap keamanan penerbangan.

BAB II – PROFIL BADAN USAHA ANGKUTAN UDARA

2.1. Gambaran Umum Badan Usaha Angkutan Udara

2.2. Alamat Kantor Pusat Badan Usaha Angkutan Udara

2.3. Kantor Cabang Dan Station Badan Usaha Angkutan Udara

2.4. Rute Berjadwal Yang Diterbangi

2.5. Jenis Pesawat Yang Dioperasikan

BAB III – LANGKAH-LANGKAH KEAMANAN

3.1. Langkah-langkah Keamanan.

3.1.1. Gambaran umum

kegiatan keamanan kegiatan pengangkutan dan aset badan usaha angkutan udara.

- 3.1.2. Perlindungan keamanan pesawat udara
 - 3.1.2.1. Tanggung jawab keamanan.
 - 3.1.2.2. Prosedur perlindungan pesawat udara dalam kondisi normal;
 - 3.1.2.3. Prosedur perlindungan pesawat udara dalam kondisi ancaman meningkat
 - 3.1.2.4. Penyisiran keamanan pesawat udara; (*aircraft security search*)
 - 3.1.2.5. Pemeriksaan keamanan pesawat udara; (*aircraft security check*)
 - 3.1.2.6. Pengendalian jalur masuk ke pesawat udara (*control of access to aircraft*)
 - 3.1.2.7. Pengamanan pesawat parkir bermalam/*Remain On Night (RON)*
 - 3.1.2.8. Perlindungan pesawat udara yang tidak dioperasikan
- 3.1.3. Penanganan dan pengendalian keamanan penumpang dan bagasi kabin
 - 3.1.3.1. Prosedur pemeriksaan penumpang pada lapor diri (*check-in*)
 - 3.1.3.2. pemeriksaan dokumen perjalanan
 - 3.1.3.3. Pengawasan pergerakan penumpang (*control of movement of passengers*)
 - 3.1.3.4. Prosedur penanganan penumpang transit dan transfer
 - 3.1.3.5. Prosedur penanganan bagasi kabin
 - 3.1.3.6. Penanganan penumpang dan bagasi kabin yang dicurigai
 - 3.1.3.7. Penanganan penumpang yang membawa senjata api
 - 3.1.3.8. Penanganan penumpang tertentu (*measures for special category passengers*)
 - 3.1.3.9. Penanganan tahanan dan pelanggar imigrasi (*prisoners and deportess*)
 - 3.1.3.10. Penanganan penumpang yang tidak patuh (*unruly passengers*)
- 3.1.4. Pemeriksaan keamanan dan Penanganan bagasi tercatat
 - 3.1.4.1. Prosedur Pemeriksaan keamanan bagasi tercatat
 - 3.1.4.2. Prosedur penyiapan bagasi tercatat
 - 3.1.4.3. Pengawasan penyiapan bagasi tercatat
 - 3.1.4.4. Prosedur pemuatan (*loading*) dan penurunan (*unloading*) bagasi tercatat
 - 3.1.4.5. Pengawasan pemuatan (*loading*) dan penurunan (*unloading*) bagasi tercatat
 - 3.1.4.6. Prosedur penanganan bagasi tercatat transit dan transfer
 - 3.1.4.7. Pengawasan bagasi tercatat transit dan transfer
 - 3.1.4.8. Prosedur rekonsiliasi bagasi tercatat dan penumpang
 - 3.1.4.9. Prosedur penanganan bagasi tercatat tak bertuan
 - 3.1.4.10. Prosedur penanganan bagasi tercatat tak terklaim (*unclaimed hold baggage*)

- 3.1.5. Pemeriksaan petugas pembersih pesawat udara
 - Prosedur pemeriksaan petugas pembersih pesawat udara
- 3.1.6. Penanganan keamanan kargo dan pos
 - 3.1.6.1. Kebijakan keamanan pengangkutan kargo dan pos
 - 3.1.6.2. Penanggung jawab pemeriksaan keamanan kargo dan pos
 - 3.1.6.3. Prosedur pemeriksaan keamanan kargo dan pos
 - 3.1.6.4. Prosedur penanganan, pemuatan (*loading*) dan penurunan (*unloading*) kargo dan pos
 - 3.1.6.5. Prosedur penanganan dan pengendalian keamanan kargo dan pos transit
 - 3.1.6.6. Penanganan kargo dan pos dalam kategori barang berbahaya
- 3.1.7. Penanganan barang tertentu
 - 3.1.7.1. Penanganan kantong diplomat (*diplomatic pouches*)
 - 3.1.7.2. Prosedur penanganan *liquid, aerosol* dan *gel (LAG)* pada penerbangan internasional
 - 3.1.7.3. Penanganan pengangkutan senjata api
 - 3.1.7.4. Penanganan *catering* dan barang persediaan
- 3.2. Langkah-langkah Keamanan Aset
 - 3.2.1. Prosedur pengendalian keamanan kantor *station* badan usaha angkutan udara
 - 3.2.2. Prosedur pengendalian keamanan aset badan usaha angkutan udara

BAB IV – PENDIDIKAN DAN PELATIHAN PERSONEL

- 4.1. Kebijakan program pendidikan dan pelatihan keamanan penerbangan
- 4.2. Sertifikasi personel keamanan penerbangan
- 4.3. Kebijakan pendidikan dan pelatihan penyegaran personel keamanan penerbangan
- 4.4. Kebijakan pendidikan dan pelatihan kepedulian keamanan penerbangan

BAB V - PENANGGULANGAN TINDAKAN MELAWAN HUKUM

- 5.1. Tindakan Awal Dan Penyampaian Informasi
- 5.2. Pelaporan
- 5.3. Komunikasi Pemberitaan
- 5.4. Pelatihan Penanggulangan

BAB VI – PENGAWASAN

- 6.1. Program Pengawasan Internal (*Internal Quality Control*)
- 6.2. Prosedur Pelaksanaan Pengawasan Internal
- 6.3. Pelaporan Pengawasan Internal
- 6.4. Dokumentasi Hasil Pengawasan Internal

LAMPIRAN

- a. *Checklist aircraft security check* (tiap jenis pesawat)
- b. *Checklist Aircraft security search* (Tiap jenis pesawat)
- c. *Checklist penerimaan Ancaman Bom*
- d. **Form Laporan Ancaman Bom**
- e. **Form ijin membawa senjata api**
- f. **Form ijin membawa tahanan dalam penerbangan**
- g. **Tempat Penempatan bom yang berisiko kecil (*Risk Least Bomb Location*)**
- h. ***Standard Operating Procedure (SOP)* di bidang keamanan penerbangan**

C. DAFTAR PENYISIRAN/PEMERIKSAAN KEAMANAN PESAWAT UDARA

1. Banyaknya jenis pesawat udara yang beroperasi di Indonesia menyebabkan tidak mungkin untuk menyiapkan suatu pedoman khusus. Badan usaha angkutan udara Wajib membuat *checklist* pemeriksaan dan penyisiran keamanan pesawat bagi tiap jenis pesawat.
2. *Checklist* Penyisiran keamanan pesawat harus memuat seluruh bagian dari pesawat, antara lain :

Bagian dalam Pesawat udara

- Kursi-kursi termasuk kantung, alas dan bagian bawah dari kursi
- Penyimpanan buku catatan dan pedoman penerbangan
- Penyimpanan masker oksigen awak pesawat
- Seluruh lantai, termasuk daerah di depan pedal kemudi dan di bawah semua kursi di kokpit
- Langit-langit, dinding samping dan belakang
- Penyimpanan pelampung
- Tempat penyimpanan pakaian dan bagasi awak pesawat
- Meja dan laci posisi dari awak pesawat ketiga
- Daerah sekitar pedal kemudi dan rem
- Di dalam alat P3K

Pintu masuk depan

- Jalan tangga termasuk bagian bawahnya
- Sambungan dari tangga dan badan pesawat
- Penyimpanan peluncur darurat
- Kursi awak kabin, penyimpanan pelampung dan bagian belakang tempat duduk
- Kaca depan dan unit penyimpanan, termasuk bagian-bagian
- Tempat kedok oksigen
- Langit-langit dan dinding
- Penyimpanan pemadam kebakaran

Tangga kebawah-Kokpit

- Dinding, langit-langit dan lantai
- Kamar jas
- Tempat bagasi diatas kepala-semua daerah dengan bagasi dipindahkan
- Bagian atas rak bagasi dan kamar jas
- Kran minum, tempat cangkir, tempat buang cangkir dan jalur katup buangan air
- Daerah diatas dan sepanjang dinding samping tempat penyimpanan, bagian depan dari toilet depan

Bagian ruangan depan

- Kamar jas dan penyimpanan kedok oksigen dan pelampung tambahan
- Kursi awak kabin dan penumpang termasuk bagian bawah dari kursi
- Tempat tidur penumpang
- Langit-langit, lantai dan dinding-dinding
- Penyimpanan pelampung awak pesawat dan penumpang
- Lemari penyimpanan *portable oxygen*
- Kursi-kursi (kantong kursi dan bagian penyimpanan kedok oksigen)
- Meja antara kursi panjang belakang dan kompartemennya
- Penyimpanan peluncur darurat
- Tempat penyimpanan bacaan

Dapur depan

- Pindahkan semua wadah, kotak makanan dan kompor, bila belum dilakukan
- Buka dan periksa semua bagian dapur, bar dan lemari pendingin
- Periksa wadah-wadah yang dipindahkan dari dapur dan bar
- Penyimpanan kedok Oksigen (bar)
- Pintu khusus dapur (*tape stowage; hinge recess*)
- Penyimpanan peluncur darurat
- Bagian atas pintu kerja

Toilet-toilet depan

- Pindahkan barang kotor dan sampah yang belum dipindahkan
- Pindahkan wadah dibawah bak cuci, periksa isi dan daerah sekitar bak cuci
- Periksa ruangan handuk
- Alat mengeluarkan lap kertas
- Toilet
- Cermin dan bagian-bagian
- Dinding, langit-langit dan lantai
- Pintu
- Penyimpanan kedok oksigen
- Jalur ke kran air minum
- Wadah air kotor

Kabin Utama

- Kursi-kursi (kantong kursi, penyimpanan kedok oksigen, penutup dan alas kursi)
- Rak bantal, selimut dan pegangan tangan
- Lantai-jangan memindahkan karpet kecuali ada benda asing yang dicurigai
- Dinding samping, termasuk jendela dan tirai
- Sekat dan tempat istirahat kaki dan penyimpanan kedok oksigen
- Langit-langit
- Tempat lampu

- Kompartemen di ujung belakang dari pegangan tangan
- Kompartemen di belakang dari kursi-kursi kabin belakang
- Penyimpanan peralatan usungan diatas rak topi
- Penyimpanan pelampung untuk demo
- Kompartemen tali penyelamat darurat
- Penyimpanan peluncur darurat
- Pintu utama dan lekukan dengan pintu ditutup
- Rak majalah
- Penyimpanan pelampung
- Kantong pelampung
- Tempat tidur penumpang
- Lemari oksigen
- Penyimpanan kargo yang diikat
- Tempat bacaan
- Alat P3K (hanya jika tidak disegel)
- Unit pelayanan oksigen penumpang-turunkan dan periksa
- Laci penyimpanan tabung oksigen dan CO₂, bagian depan dari dapur 1 dan 3 dan toilet belakang
- *Overwing emergency exit release covers*
- Kursi awak kabin pintu masuk belakang
- Kran minum, kompartemen cangkir dan jalur katup buangan di lantai
- Lampu portabel pintu darurat–pindahkan lampu dan periksa

Dapur ditengah dan Bar

- Pindahkan semua wadah, kotak makanan dan kompor, jika belum dilakukan
- Buka dan periksa semua bagian dapur, bar dan lemari pendingin
- Periksa semua wadah yang dipindahkan dari pesawat udara
- Dinding, langit-langit dan lantai
- Penyimpanan gelas di sekat depan dari bar
- Alat P3K dalam kompartemen di bagian belakang – jika tidak disegel
- Bagian atas pintu kerja
- Pintu kerja dan lekukan pintu
- Penyimpanan peluncur darurat
- Kursi awak kabin di gang dapur No.2
- Tempat kedok zat asam di langit-langit
- Lampu portabel pintu darurat, pindahkan lampu dan periksa

Daerah dapur belakang dan Bar

- Kursi awak pesawat
- Dapur–pindahkan semua wadah
- Buka dan periksa semua kompartemen
- Dinding, langit-langit dan lantai
- Kompartemen di sekat depan
- Periksa wadah-wadah yang dipindahkan dari pesawat
- Lemari penyimpanan pos diplomatik

- Lekukan engsel pintu kerja dapur
- Penyimpanan peluncur darurat (tiap pintu)
- Lekukan engsel pintu masuk belakang
- Penyimpanan pelampung
- Penyimpanan botol zat asam

Toilet belakang

- Pindahkan barang kotor dan sampah yang belum dipindahkan
- Pindahkan dan periksa wadah dibawah bak cuci
- Periksa bak cuci dan daerah sekitar bak cuci
- Wadah handuk
- Alat mengeluarkan lap kertas
- Dudukan dan penutup Toilet
- Cermin dan bagian-bagian
- Kursi awak pesawat
- Pintu
- Dinding, langit-langit dan lantai
- Penyimpanan kedok oksigen
- Jalur ke kran air minum
- Wadah air kotor

Lemari pakaian dan kamar jas belakang

- Pindahkan jas dan jinjingan
- Periksa seluruh daerah
- Tempat tidur
- Penyimpanan kedok zat asam
- Alat P3K, hanya jika tidak disegel
- Penyimpanan pelampung

Bagian luar pesawat

- Badan pesawat (daerah belakang pintu dan bukaannya agar diperiksa)
- *Random*
- *Ground pneumatic connector panel*
- *Cabin compressor air-inlets*
- *Cabin compressor access panels*
- *Doppler navigation antenna door*
- *Cabin compressor air out-lets*
- *Heat exchanger control access panels*
- *Heat exchanger outlet guide vanes*
- *Radio rack air-outlet*
- *Beacon holder (beacon removed)*
- *Security locker and contents*
- *Flashlights (check batteries)*
- *Seals of first aid kits for proper condition*
- *Seals of life raft panels for proper condition*
- *Accessory compartment door*

- *Auxiliary tank fuel sump doors*
- *Cabin pressure safety valves*
- *Aft waste water service panel*
- *Cabin pressure regulator valve*
- *Aft waste system service panels*
- *Access door to stabiliser mechanism*
- *Tail cone access door*
- *Aft potable water service panel*
- **Pintu kargo belakang**
- **Pintu kargo depan**
- *Forward potable water service panel*
- *Ground air conditioning connector door*
- *External power fuser door*
- *External power receptacle*

Cabin Compressor Compartment

- *Entire compartment, especially area of hollow spaces and cavities*

Accessory Compartment

- *Entire compartment as well as all installations*

Kompartemen Kargo

- **Kompartemen depan kargo, terutama daerah dibagian bawah hinge snap-panel dari penutup lantai pintu kargo**
- **Kompartemen tangki air kotor**
- **Kotak alat penerbangan**
- **Kompartemen belakang kargo, khususnya daerah sambungan engsel pintu kargo**
- **Daerah dekat kompartemen kargo**

Tempat roda pendaratan dan roda-roda

- *Nose wheel well-area behind access and zip-fastener panels*
- *Entire main wheel wells and zone of wing roots LH+RH*
- *Gears, wheels-tyres, rims, brakes and parts such as struts, drag braces, beams, arms, actuators, frames and trucks*

Sayap-sayap

- *Trailing edge flap sections*
- *Snap covers to fuel X-feed tube*
- *Snap covers to fire extinguisher bottles*
- *Pressure refuelling adaptors*
- *Inspection snap covers*
- *Fuel vent openings*

Engines and Pylons

- *Engine air intake, exhaust and fan duct*
- *Engine oil and pneumatic heat exchanger air-inlet scoop*

- *Engine oil refill cover*
- *Engine heat exchanger air-outlet door*
- *Constant speed drive oil refill cover*
- *Open engine cowl doors and fan cascade vanes. Entire engine installation and all openings on the cowl doors and pylons to be checked.*

D. DAFTAR BARANG DILARANG (*PROHIBITED ITEMS*)

(A) Alat Peledak (*Explosives Device*)

1. Amunisi
2. Blasting caps
3. Detonator dan sekering
4. Replika atau imitasi alat peledak
5. Ranjau, granat dan lain alat/bahan peledak yang digunakan militer
6. Petasan, Kembang api dan sejenisnya
7. Tabung atau alat yang dapat mengeluarkan asap
8. Dinamit, mesiu dan bahan peledak plastik.
9. dll

(B) Senjata (*Weapon*)

1. Semua jenis senjata api, seperti: pistol, revolver, senapan, *shotguns*, pistol suar, pistol sarter.
2. Semua jenis senjata tajam (tradisional) seperti: samurai, keris, golok, anak panah senjata tombak, pisau, parang dan lain lain.
3. Senjata yang menggunakan tekanan angin, seperti: pistol angin, senapan pelet, senapan angin dan senapan pelontar bola.
4. item yang dirancang untuk memotong, seperti: kapak dan parang

(C) Alat-alat Berbahaya (*Dangerous Articles*)

1. Senjata mainan, replika senjata dan senjata api tiruan yang dapat disalah gunakan untuk mengelabui sebagai senjata nyata, antara lain:
 - komponen senjata api
 - termasuk teleskopis.
2. Perangkat yang dirancang khusus untuk membuat pingsan/melumpuhkan, antara lain:
 - perangkat yang melumpuhkan antara lain, senjata bius, pistol setrum (*tasers*) dan peralatan setrum.
 - perangkat pelumpuh hewan (*stunner*) dan perangkat pembunuh hewan.
 - bahan kimia, gas dan semprotan yang dapat melumpuhkan antara lain, semprotan merica, semprotan capsicum, gas air mata, semprotan asam dan semprotan pembasmi hewan.
3. Objek dengan ujung atau sisi yang tajam yang mampu digunakan untuk menyebabkan cedera serius, antara lain:
 - kapak es dan pengait es
 - silet
 - pisau lipat, pisau cutter
 - pisau dengan panjang lebih dari 5 (lima) cm dari titik tumpu/pegangan
 - gunting

- peralatan seni bela diri dengan ujung atau sisi yang tajam
 - pembuka tutup botol.
4. Alat kerja yang dapat digunakan untuk menyebabkan cedera serius atau mengancam keamanan pesawat udara, antara lain:
- linggis, pencong, cangkul
 - mata bor, paku, gergaji
 - elektroda las listrik
 - obeng, palu, betel, pahat kayu, dll
5. Alat lainnya yang dapat digunakan untuk menyebabkan cedera serius atau mengancam keamanan pesawat udara, antara lain:
- alat tumpul yang mampu digunakan untuk menyebabkan cedera serius ketika digunakan untuk memukul, antara lain pemukul baseball, kriket dan softball
 - kelompok tongkat, seperti: tongkat tempat koran, tongkat pemukul, pemukul blackjacks dan tongkat keamanan, hokkey, golf, biliard, pancing.
 - raket yang digunakan untuk badminton, tennis, squash.
 - peralatan seni bela diri, dll

(D) Barang Berbahaya (*Dangerous Goods*)

1. Class 1 – bahan peledak (*explosives*);
2. Class 2 – gas yang dimampatkan, dicairkan, atau dilarutkan dengan tekanan (*compressed gases, liquefied or dissolved under pressure*);
3. Class 3 – cairan mudah menyala atau terbakar (*flammable liquids*);
4. Class 4 – bahan atau barang padat mudah menyala atau terbakar (*flammable solids*);
5. Class 5 - bahan atau barang pengoksidasi (*oxidizing substances*);
6. Class 6 - bahan atau barang beracun dan mudah menular (*toxic and infectious substances*);
7. Class 7 - bahan atau barang radioaktif (*radioactive material*);
8. Class 8 – bahan atau barang perusak (*corrosives*);
9. Class 9 – bahan atau zat berbahaya lainnya (*miscellaneous dangerous substances*).

E. DAFTAR BARANG BERBAHAYA (DANGEROUS GOODS)

Jenis Barang	Yang Diijinkan	Yang Dilarang	(Instruksi Teknis ICAO)
Minuman beralkohol	Minuman beralkohol hingga 5L dengan kandungan alkohol lebih dari 24% tapi tidak lebih dari 70% dalam botol eceran.	Minuman beralkohol dengan kandungan alkohol lebih dari 70% (140% proof), termasuk alkohol 95% dan rum 150% proof.	<p>apabila dalam kemasan eceran, minuman alkohol yang mengandung alkohol lebih dari 24 per sen tapi tidak lebih dari 70 per sen per volume, dalam wadah tidak lebih dari 5L, dengan total kuantitas bersih 5L per orang untuk minuman tersebut.</p> <p><i>Catatan.- Minuman alkohol dengan kandungan alkohol tidak lebih dari 24 per sen menurut volume tidak termasuk pada pembatasan ini.</i></p>
Obat non-radioaktif atau barang-barang toilet, termasuk aerosol.	Maksimal 500ml per kontainer, sebagai contoh <i>rubbing alcohol</i> , hidrogen peroksida 3%, <i>Solarcaine</i> , parfum, cologne, hair spray, krim cukur, hair mousse, dll.	Semua contoh lain, termasuk penolak serangga (aerosol), kondisioner kulit (aerosol), cat semprot dan merica semprot.	<p>Obat non-radioaktif atau barang-barang toilet (termasuk aerosol). Juga aerosol pada tanpa resiko tambahan, untuk olahraga dan pemakaian rumah tangga hanya dalam bagasi tercatat. Total kuantitas bersih barang-barang tersebut yang dibawa setiap orang tidak boleh melebihi 2 kg atau 2 L dan kuantitas bersih setiap barang tidak boleh melebihi 0.5 kg atau 0.5 L.</p> <p>Istilah "obat non-radioaktif atau</p>

Jenis Barang	Yang Diiijinkan	Yang Dilarang	(Instruksi Teknis ICAO)
			barang-barang toilet (termasuk kuantitas bersih setiap aerosol)” maksudnya termasuk barang-barang seperti hair spray, parfum, cologne, dan obat yang mengandung alkohol.
Tabung oksigen	Dengan persetujuan operator pesawat udara, tabung kecil gas oksigen atau udara untuk keperluan medis.	Semua contoh lain, termasuk pembangkit oksigen, oksigen cair dan tabung selam.	dengan persetujuan operator, tabung kecil gas oksigen atau udara untuk keperluan medis.
Tabung karbondioksida untuk kaki mekanik	Tabung kecil karbondioksida dan tabung cadangan dengan ukuran serupa yang diperlukan selama perjalanan untuk operasional kaki mekanik.	Semua contoh lain kecuali diperbolehkan dalam tabel ini.	tabung kecil gas karbondioksida untuk keperluan operasional kaki mekanik, juga tabung cadangan dengan ukuran serupa jika diperlukan untuk memastikan suplai yang cukup selama perjalanan.
Tabung karbondioksida untuk jaket penyelamat dengan pemompaan otomatis	Dengan persetujuan operator pesawat udara, jika dipasang pada jaket penyelamat dengan pemompaan otomatis, tabung kecil karbondioksida atau gas lain dan tidak lebih dari 2 tabung cadangan.	Semua contoh lain kecuali diijinkan dalam tabel ini.	dengan persetujuan operator, tidak lebih dari dua tabung kecil karbondioksida atau gas lain yang dipasang pada jaket penyelamat untuk keperluan pemompaan otomatis, ditambah tidak lebih dari dua cartridge cadangan.
Selongsong peluru	Dengan persetujuan operator pesawat udara, selongsong peluru dengan berat kotor maksimal 5kg per orang untuk	Semua contoh lain, termasuk amunisi, selongsong peluru, flare, alat pemberi tanda, dan kembang api.	dengan persetujuan operator, hanya sebagai bagasi tercatat, selongsong dikemas dalam kotak dengan aman, pada

Jenis Barang	Yang Diiijinkan	Yang Dilarang	(Instruksi Teknis ICAO)
	keperluan olahraga, hanya dalam bagasi tercatat.		<p>Divisi 1.4S, dalam kuantitas tidak melebihi 5 kg berat kotor per orang untuk kebutuhannya, tidak termasuk amunisi dengan peledak atau proyektil pembakar.</p> <p>Pemberian ijin untuk lebih dari satu orang tidak boleh digabung menjadi satu kemasan atau lebih.</p>
Es kering	Maksimal 2 kg es kering per orang digunakan untuk mengemas barang/bahan yang mudah rusak dalam bawaan kabin, atau dengan persetujuan operator pesawat udara dalam bagasi tercatat.	Semua contoh lain.	es kering dalam jumlah tidak melebihi 2 kg per orang, jika digunakan untuk mengemas barang/bahan mudah rusak tidak tunduk pada Instruksi ini, dengan syarat kemasan memungkinkan keluarnya gas karbondioksida: Dalam bagasi kabin; atau dengan persetujuan operator, dalam bagasi tercatat.
Korek api batang atau korek api gas	Satu korek api kecil atau satu korek api gas yang melekat pada setiap orang yang tidak mengandung bahan bakar cair yang tidak terserap.	Korek api batang yang dapat dinyalakan pada setiap permukaan apapun, bahan bakar dan isi ulang korek api gas.	korek api yang bahan bakarnya berada dalam tempat dengan bahan penyerap didalamnya untuk digunakan oleh perorangan jika dibawa pada saku orang bersangkutan. Tapi, korek api gas yang mengandung bahan bakar cair yang tak terserap (selain gas cair), bahan

Jenis Barang	Yang Diiijinkan	Yang Dilarang	(Instruksi Teknis ICAO)
			bakarnya dan isi ulang korek api gas tidak diperbolehkan dibawa pada orang atau dalam bagasi tercatat atau bagasi kabin.
Alat pacu jantung radioisotopik atau alat lain dan radiofarmasi didalam tubuh.	Alat pacu jantung atau peralatan serupa termasuk yang dioperasikan dengan baterai litium, dan radiofarmasi dalam tubuh.	Semua contoh lain.	alat pacu jantung radioisotopik atau peralatan lain, termasuk yang dioperasikan dengan baterai litium, ditanam pada tubuh seseorang, atau radiofarmasi dalam tubuh seseorang sebagai akibat perawatan medis.
Kursi roda dan alat bantu gerak bertenaga baterai.	Dengan persetujuan operator pesawat udara, kursi roda atau alat bantu gerak bertenaga baterai lainnya yang dilengkapi dengan baterai spillable maupun non-spillabe.		<p>dengan persetujuan operator, kursi roda atau alat bantu gerak bertenaga baterai lainnya dengan baterai <i>non-spillable</i> (lihat Instruksi Pengemasan 806 dan Ketentuan Khusus A67), sebagai bagasi tercatat dengan syarat terminal baterai dilindungi dari hubung singkat dan baterai direkatkan dengan aman pada kursi roda atau alat bantu gerak tersebut;</p> <p>dengan persetujuan operator, kursi roda atau alat bantu gerak bertenaga baterai lainnya dengan baterai <i>spillable</i> sebagai bagasi tercatat,</p>

Jenis Barang	Yang Diijinkan	Yang Dilarang	(Instruksi Teknis ICAO)
			<p>dengan syarat kursi roda atau alat bantu gerak tersebut dapat dimuat, disimpan, diamankan dan dibongkar selalu pada posisi menghadap ke atas dan baterai tidak dihubungkan, terminal baterai dilindungi dari hubung singkat dan baterai direkatkan dengan aman pada kursi roda atau alat bantu gerak tersebut. Jika kursi roda atau alat bantu gerak tersebut tidak dapat dimuat, disimpan, diamankan dan dibongkar selalu dalam posisi menghadap ke atas, baterai harus dilepas dan kursi roda atau alat bantu gerak tersebut dibawa sebagai bagasi tercatat tanpa batasan/larangan. Baterai yang dilepas harus dibawa dalam kemasan yang kuat dan kaku seperti berikut:</p> <p>kemasan ini harus anti bocor, tahan terhadap cairan baterai dan dijaga supaya tidak terbalik dengan cara mengamankannya pada palet atau dalam kompartemen kargo menggunakan alat yang sesuai (bukan</p>

Jenis Barang	Yang Diijinkan	Yang Dilarang	(Instruksi Teknis ICAO)
			<p>ditopangkan pada muatan atau bagasi) seperti dengan menggunakan tali penahan atau penyangga;</p> <p>baterai harus dilindungi dari hubung singkat, dijaga pada posisi menghadap ke atas dalam kemasan ini dan dikelilingi dengan bahan penyerap yang sesuai dan cukup untuk menyerap seluruh kandungan cairan; dan kemasan ini harus diberi tanda 'Baterai basah, dengan alat bantu gerak' dan diberi label 'Korosif' dan dengan label arah kemasan</p> <p>Pilot yang bertugas harus diinformasikan tentang lokasi kursi roda atau alat bantu gerak dengan baterai terpasang atau lokasi baterai yang dikemas.</p> <p>Dianjurkan bahwa penumpang membuat perjanjian terlebih dahulu dengan tiap operator; juga apabila baterai tidak <i>non-spillable</i> maka jika memungkinkan dilengkapi dengan <i>vent cap</i> yang anti tumpah”</p>

Jenis Barang	Yang Diiijinkan	Yang Dilarang	(Instruksi Teknis ICAO)
Pengeriting rambut	Satu pengeriting rambut yang bertenaga gas per orang dengan tutup pengaman terpasang.	Isi ulangnya.	"pengeriting rambut yang mengandung gas hidrokarbon, tidak lebih dari satu per orang, dengan syarat tutup pengaman dipasang dengan aman menutupi elemen pemanas. Isi ulang gas untuk pengeriting tersebut tidak boleh dibawa;"
Barometer atau termometer air raksa	Dengan persetujuan operator pesawat udara dan dalam pengawasan atau tanggung jawab biro cuaca pemerintah atau badan yang serupa.	Semua contoh lain.	dengan persetujuan operator, hanya sebagai bagasi kabin, sebuah barometer atau termometer air raksa yang dibawa oleh perwakilan biro cuaca pemerintah atau badan resmi yang serupa. Barometer atau termometer tersebut harus dikemas dalam kemasan luar yang kuat, memiliki segel di dalamnya atau dalam tas anti bocor yang kuat dan terbuat dari bahan yang tidak bisa ditembus air raksa, yang akan mencegah keluarnya air raksa dari kemasan bagaimanapun posisinya. Pilot yang bertugas harus diinformasikan mengenai barometer atau termometer tersebut.
Peralatan yang menghasilkan panas	Dengan persetujuan operator pesawat udara, peralatan	Semua contoh lain.	dengan persetujuan operator, peralatan yang menghasilkan

Jenis Barang	Yang Diiijinkan	Yang Dilarang	(Instruksi Teknis ICAO)
	bertenaga baterai (misal lampu obor untuk di dalam air, peralatan solder) jika komponen penghasil panas atau sumber tenaga (baterai) dilepas.		panas (misal peralatan bertenaga baterai seperti lampu obor untuk di dalam air dan peralatan solder, yang jika tidak sengaja menyala akan menghasilkan panas yang ekstrem dan dapat menyebabkan kebakaran) dapat dibawa hanya dalam bagasi kabin. Komponen penghasil panas, atau catu daya, harus dilepas untuk mencegah penyalaan secara tidak disengaja selama perjalanan;"
Termometer medis atau klinis	Satu termometer merkuri untuk keperluan medis atau klinis dalam wadah pengaman per orang.	Semua contoh lain.	"satu termometer kecil medis atau klinis yang mengandung air raksa, untuk pemakaian pribadi, jika dibawa dalam wadah pengamannya."

F. CONTOH FORMAT TANDA BUKTI PENERIMAAN SENJATA API DAN PELURU

TANDA BUKTI PENERIMAAN SENJATA API DAN PELURU

Para penumpang yang terhormat, sesuai Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pasal 60 Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan & Keselamatan Penerbangan, dan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor Tahun Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, serta peraturan-peraturan yang mengatur tentang Pengangkutan Bahan dan/atau Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara Sipil, *ICAO Annex 18* tentang *The safe Transport of Dangerous Goods by Air*. Dalam hal ini penumpang hanya diizinkan membawa 1 (satu) senjata api dan pelurunya maksimal sebanyak 12 (dua belas) butir per penumpang yang selanjutnya diperlakukan sebagai *security items*. Untuk perihal tersebut, mohon mengisi data-data dibawah ini :

Nomor Tiket	:	
No. Penerbangan/Tujuan	:	
Berangkat/Kembali Tanggal	:	
Nama Penumpang	:	
Pekerjaan	:	
Alamat dan Nomor Telp Kantor	:	
Alamat dan Nomor Telp Rumah	:	
Nomor Senjata Api	:	
Nomor Kepemilikan/instansi yang mengeluarkan izin	Izin :	
Jenis Senjata Api	:	
Jumlah Senjata	:	
Kaliber dan Jumlah Peluru	:	
Nomor Surat Dinas	:	

Kelebihan dari Jumlah peluru yang diizinkan dapat dititipkan kepada kami dengan mengisi Form Penitipan Peluru. Apabila dalam kurun waktu 3 (tiga) bulan, dihitung sejak batasan akhir regulasi 7 (tujuh) hari setelah kedatangan/diterima oleh petugas kami dan peluru tidak diambil oleh pemilik maka (Nama badan usaha angkutan udara) berhak untuk memusnahkannya sesuai ketentuan yang berlaku atau keputusan lain dari pengadilan, serta biaya-biaya yang timbul menjadi beban dan tanggung jawab pemilik sepenuhnya.

Pemilik :20....
(.....)	Yang Menerima :
(.....)	(.....)

Distribusi :

1. Asli : Untuk Pemilik
2. Copy 1 : Stasiun Keberangkatan
3. Copy 2 : Stasiun Kedatangan
4. Copy 3 : File *Lost & Found*

G. FORM IZIN MEMBAWA TAHANAN PADA PENERBANGAN

**IZIN MEMBAWA TAHANAN
PADA PENERBANGAN**

FORM No :	<input type="text"/>
Tanggal :	<input type="text"/>

Registrasi dan Nomor Penerbangan :

Tujuan dari dan ke :

Instansi yang berwenang mengawal :

Nama Personil Pengawalan :

Nama/NIP	1.	<input type="text"/>
	2.	<input type="text"/>
Pangkat/Jabatan	1.	<input type="text"/>
	2.	<input type="text"/>

Kategori Tahanan : Berbahaya

Tidak Berbahaya

Tahanan yang diangkut dalam penerbangan sipil hanya 3 (tiga) orang dengan Status Tidak Berbahaya dan 1 (satu) orang dengan Status Berbahaya dalam satu penerbangan.

Nama Tahanan	:	<input type="text"/>
Tempat dan Tanggal Lahir	:	<input type="text"/>
Kebangsaan	:	<input type="text"/>
Berat Badan	:	<input type="text"/>
Tinggi Badan	:	<input type="text"/>
Identitas diri	:	<input type="text"/>

Alasan dilakukan deportasi/pemindahan :	
Jenis kejahatan yang dilakukan :	
Mentalitas Tahanan :	
Pembayaran biaya perjalanan oleh :	
Rute Perjalanan :	

Diketahui dan Disetujui diangkut oleh :

(Badan Usaha Angkutan Udara) Stasiun Manager : (.....)	(Badan Usaha Angkutan Udara) Security Manager : (.....)	(Badan Usaha Angkutan Udara) Pilot In Charge : (.....)
--	---	--

Note : Isilah kolom pada ini menggunakan tanda ✓

Distribusi

Asli : Warna putih untuk petugas pengawal;

Copy 1 : warna merah muda untuk file *Stasiun Manager*;

Copy 2 : Warna hijau muda untuk file *Security Manager*;

Copy 3 : warna biru muda untuk file *Flight Services Manager*;

Copy 4 : warna kuning muda untuk file stasiun tujuan.

H. PROSEDUR PENERIMAAN KEJADIAN ANCAMAN BOM

1. KARAKTERISTIK ANCAMAN BOM

ancaman bom biasanya ditujukan terhadap :

- pesawat udara;
- instalasi, fasilitas dan gedung bandar udara; alat bantu navigasi di dalam atau di luar bandar udara;
- kargo udara yang dimaksudkan untuk dikirimkan melalui udara; atau instalasi, fasilitas dan gedung kargo.

2. PENERIMAAN ANCAMAN BOM

- a. Ancaman bom melalui telepon mungkin diterima oleh bandar udara, maskapai penerbangan dan agen kargo baik secara langsung oleh orang yang mengeluarkan ancaman maupun dari perantara, sebagai contoh, media atau kantor berita. Dalam kedua kasus, penerima harus berusaha untuk memperoleh sebanyak mungkin informasi mengenai ancaman tersebut dalam rangka memudahkan penilaiannya dan mengidentifikasi orang yang memberikan ancaman tersebut.
- b. Untuk mempermudah pengumpulan informasi, operator pesawat udara dan bandar udara harus memasang fasilitas alat perekam pada operator atau telepon yang sesuai. Peralatan yang beroperasi secara terus-menerus, yang harus tetap dijaga beroperasi secara terus-menerus, lebih baik daripada peralatan rekam konvensional yang harus dihidupkan ketika akan merekam. Apabila sebuah ancaman bom telah direkam, rekaman ini harus disimpan sebagai bukti.

3. INSTRUKSI STAF DAN PELATIHAN

- a. Staf seperti operator telepon dan bagian penjualan tiket pesawat yang kemungkinan besar menerima telepon ancaman bom, sebelum melaksanakan tugasnya harus diberi arahan singkat mengenai tindakan yang harus mereka ambil, dan respon yang dituntut dari mereka harus tercantum dalam instruksi staf yang sesuai.
- b. Mereka harus dilengkapi dengan daftar/*checklist* untuk memudahkan reaksinya. Pengawas juga harus sadar akan respon yang diperlukan dan kebutuhan untuk meneruskan informasi mengenai ancaman bom kepada penilai ancaman bom yang terlatih.

4. TINDAKAN OLEH PENERIMA ANCAMAN BOM

- a. Setiap orang yang menerima ancaman bom secara langsung melalui telepon harus:
 - 1) mendengarkan dengan seksama dan mencatat kata-kata yang digunakan oleh penelepon;
 - 2) melacak panggilan atau memberitahu rekan kerja agar melakukannya;
 - 3) mengambil tindakan yang mungkin diperlukan untuk merekam panggilan, jika hal ini tidak dilakukan secara otomatis;
 - 4) memperpanjang pembicaraan untuk memperoleh informasi sebanyak mungkin;
 - 5) menanyakan pertanyaan berikut kepada penelepon:

DIMANA bom tersebut disimpan?	Tanyakan terlebih dahulu sehingga evakuasi dapat direncanakan
KAPAN bom tersebut akan meledak?	Sehingga faktor waktu untuk evakuasi dapat diketahui
Seperti APA bom tersebut?	Untuk membantu pengenalan alat tersebut selama pencarian
SIAPA anda?	Untuk melihat apakah penelepon berasal dari suatu kelompok yang kredibel/dapat dipercaya
MENGAPA anda melakukan ini?	Untuk menyusun gambaran yang lebih baik mengenai insiden ini dan menahan penelepon sehingga membantu pelacakan panggilan
<p>Catatan 1.- Pertanyaan-pertanyaan tersebut harus disampaikan sebagai pertanyaan terbuka bukan pertanyaan yang mengarah. Sebagai contoh, tanyalah, "Dimana tepatnya bom tersebut" daripada, "Apakah bom tersebut berada di dalam pesawat?"</p> <p>Catatan 2.- Urutan pertanyaan merupakan hal yang penting karena mungkin saja penelepon memutus pembicaraan sebelum seluruh pertanyaan dapat terjawab.</p>	

- 6) apabila memungkinkan, ujilah kredibilitas penelepon dengan menyebutkan nomor penerbangan, waktu penerbangan atau lokasi yang tidak terdapat disitu dan menanyakan apakah itu yang dimaksud;
 - 7) memberitahukan kepada pengawas siapa yang harus menginformasikan kepada penilai ancaman bom yang ditunjuk, polisi atau jasa keamanan.
- b. Orang yang menerima telepon dari perantara harus:
- 1) menanyakan dan membuat catatan tertulis mengenai waktu tepatnya ancaman diberikan dan kata-kata yang digunakan oleh penelpon;
 - 2) menanyakan apakah perantara ini mempunyai jawaban pertanyaan-pertanyaan tersebut diatas dan mengenai asal panggilan dan identitas penelepon.
- c. Penerima ancaman bom tertulis harus mengamankan pesan tersebut dan menyampaikannya kepada pengawas dengan informasi yang tepat mengenai penemuannya. Pesan yang ditemukan dalam penerbangan harus segera disampaikan kepada pilot.

- d. Pengawas harus mewawancarai penerima telepon atau pesan untuk melengkapi/menyelesaikan Form Laporan Ancaman Bom sebagai berikut dan menyampaikannya tanpa penundaan kepada penilai ancaman bom yang ditunjuk.

CONTOH FORM LAPORAN ANCAMAN BOM

Nama penerima pesan ancaman:	Waktu:	Tanggal:
------------------------------	--------	----------

Pesan: (Kata-kata yang digunakan oleh penelepon)
--

DIMANA BOM TERSEBUT?

Terminal	Fasilitas penyimpanan bahan bakar	Daerah kargo	Kantor Airline atau daerah pemeliharaan	Lainnya
<u>Pesawat :</u>	<u>Nomor penerbangan :</u>	<u>Dari :</u>	<u>Menuju :</u>	
Apakah penelepon terdengar terbiasa/mengenal pesawat atau bangunan dimaksud saat menjelaskan lokasinya? YA/TIDAK				

KAPAN BOM TERSEBUT AKAN MELEDAK?

<u>Waktu :</u>	<u>Hari :</u>	<u>Tanggal :</u>
<u>Dalam penerbangan:</u> YA/TIDAK	<u>Jika dipindahkan?</u> YA/TIDAK	<u>Lainnya :</u>

SEPERTI APA BENTUKNYA?

Tas kerja	Tas belanja	Koper
Kotak/parsel(bingkisan)		

SIAPA ANDA?

<u>Nama :</u>	<u>Organisasi :</u>
<u>Dimana anda sekarang?</u>	

MENGAPA ANDA MELAKUKAN INI?

--

DETIL LATARBELAKANG (Lingkari jawaban yang sesuai)**Asal panggilan**

Lokal	Interlokal	Internal (dari dalam gedung)	Telepon umum/seluler
--------------	-------------------	-------------------------------------	-----------------------------

Dilakukan usaha untuk melacak panggilan? Ya/Tidak

Identitas penelepon

<u>Jenis kelamin:</u>	<u>Perkiraan usia:</u>	<u>Bahasa yang digunakan:</u>

Karakteristik suara

Keras	Lembut	Melengking	Berat
Serak	Ramah	Lainnya	

Cara berbicara

Cepat	Jelas	Gagap	Meracau
Lambat	Menyimpang	Sengau	Lainnya

Suara latarbelakang

Ramai	Sepi	Kereta	Pesawat
Lalu-lintas jalan	Suara orang	Mesin kantor	Mesin pabrik
Dapur	Suasana pesta	Binatang	Musik
Campuran (jelaskan)			

Aksen

Lokal	Bukan lokal	Gaul	Daerah	Asing
--------------	--------------------	-------------	---------------	--------------

Nada berbicara

Marah	Tenang	Tidak rasional	Rasional
Logis	Tidak logis	Berhati-hati	Emosional
Mabuk	Tertawa	Saleh	Cabul/Tidak Sopan
Lainnya (jelaskan)			

Penguasaan bahasa

Sangat baik	Baik	Lumayan	Buruk	
--------------------	-------------	----------------	--------------	--

LENGGAPI FORM DAN SERAHKAN KEPADA PENILAI ANCAMAN BOM YANG DITUNJUK

**DISKUSIKAN ANCAMAN HANYA DENGAN PENILAI ANCAMAN BOM
ATAU PIHAK YANG BERWENANG**

I. PROSEDUR PELAPORAN KEJADIAN BOM

LAPORAN PERINGATAN BOM (*Alternatives must be approved by the Director General of Air Communications*)

FORMULIR INI AGAR DILENGKAPI OLEH SUPERVISOR ATAU ANGGOTA POLISI DAN DISAMPAIKAN SEGERA KE :

1. PENILAI PERINGATAN BOM DARI PERUSAHAAN
2. POLISI
3. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

Dari : (Perusahaan) Tanggal : Jam :
 Orang yang informasi perlu disampaikan :

BERITA	:	Bahasa yang digunakan
--------	---	-----------------------------

DIMANA BOM ITU?

TERMINAL	PENAMPUNGAN BAHAN BAKAR	DAERAH KARGO
TEMPAT OP. PSWT	AGEN HANDLING	LAINNYA
KEPADA :	URAIAN	

Apakah penelepon kelihatannya kenal dengan pesawat atau bangunan dengan uraian lokasi bom?

KAPAN AKAN MELEDAK?

JAM :	HARI :	TANGGAL:
DALAM PENERBANGAN	JIKA DIPINDAHKAN	:
LAIN :		

BAGAIMANA KELIHATANNYA?

TAS JINJING :	TAS BESAR :
TAS PAKAIAN :	
KOTAK :	LAINNYA :

MENGAPA ANDA LAKUKAN INI?

.....

SIAPAKAH ANDA ?

ORGANISASI :	NAMA :
DIMANA ANDA SEKARANG ?	

RINCIAN LATAR BELAKANG (Lingkari jawaban yang sesuai)

ASAL PANGGILAN : TELEPON BAYAR

TELEPON PRIBADI INTERNAL

NOMOR YANG DIPUTAR OLEH PENELEPON :

IDENTITAS PENELEPON : Jenis kelamin : Perkiraan usia :

CIRI-CIRI SUARA		CARA BICARA		LATAR BELAKANG SUARA
Keras	Lembut	Cepat	Perlahan-lahan	Sepi
Nada Tinggi	Dalam	Jelas	Tidak Jelas	Campuran
Serak	Menyenangkan	Gagap	Sengau	Kereta
Mabuk	Lain-Lainnya	Ada Kata Yang Hilang	Lain-lainnya	Musik
LOGAT		SIKAP		Suara
Lokal	Asing	Tenang	Marah	Dapur
Lain		Rasional	Tidak Rasional	Pesawat Udara
		Logis	Tidak Logis	Binatang
Tidak Tergesa-Gesa	Emosional			Mesin Kantor
		Layak	Tertawa	Lalu Lintas Jalan
Carut	Pantas			Mesin Pabrik
				Pesta
				Lain-Lainnya
Penguasaan bahasa : Sangat baik Baik Cukup Buruk				
NAMA YANG MENERIMA PERINGATAN :				
.....				
... PERJANJIAN :TEL NO :				
.....				
DITERUSKAN KEPADA (NAMA) :				
.....				
PERJANJIAN :TEL NO :				
.....				
TANGGAL : JAM :				
.....				
TANDA TANGAN :				
.....				

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

E. E. MANGINDAAN