



**MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIC INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR PM 39 TAHUN 2019  
TENTANG  
TATANAN KEBANDARUDARAAN NASIONAL**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

**MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,**

**Menimbang** : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 200 ayat (4) dan Pasal 256 ayat (4) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata n an K e b a n d a r u d a r a a n N a s i o n a l;

**Mengingat** : 1. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916);

2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);

3. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);

4. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);

5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1756);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG TATANAN KEBANDARUDARAAN NASIONAL.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. Kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan Bandar Udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah.
2. Tatanan Kebandarudaraan Nasional adalah sistem kebandarudaraan secara nasional yang menggambarkan perencanaan Bandar Udara berdasarkan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, keunggulan komparatif wilayah, kondisi alam dan geografi, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi, kelestarian lingkungan, Keselamatan dan Keamanan Penerbangan, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.
3. 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.

4. Bandar Udara Umum adalah bandar udara yang digunakan untuk kepentingan umum.
5. Bandar Udara Domestik adalah Bandar Udara yang ditetapkan sebagai Bandar Udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri.
6. Bandar Udara Internasional adalah Bandar Udara yang ditetapkan sebagai Bandar Udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri.
7. Bandar Udara Pengumpul (*Hub*) adalah Bandar Udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai Bandar Udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi.
8. Bandar Udara Pengumpan (*Spoke*) adalah Bandar Udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas.
9. Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar Udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
10. Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar Udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
11. Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur.

12. *ASEAN Open Sky* adalah kebijakan untuk membuka pasar penerbangan sipil komersial tanpa batasan frekuensi dan kapasitas berdasarkan persetujuan multilateral *ASEAN*.
13. 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.
14. 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.
15. Menteri adalah menteri yang membidangi urusan penerbangan.
16. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

#### Pasal 2

Tatanan Kebandarudaraan Nasional memuat:

- a. peran, fungsi, penggunaan, hierarki, dan klasifikasi Bandar Udara Umum; dan
- b. rencana induk nasional Bandar Udara.

#### Pasal 3

- (1) Tatanan Kebandarudaraan Nasional berlaku untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun.
- (2) Tatanan Kebandarudaraan Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat ditinjau kembali 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.
- (3) Dalam hal terjadi perubahan kondisi lingkungan strategis, tatanan kebandarudaraan nasional dapat ditinjau lebih dari 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.

Pasal 4

- (1) Tataan Kebandarudaraan Nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 disusun dengan tujuan agar penyelenggaraan Bandar Udara secara andal, terpadu, efisien, serta mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang berwawasan nusantara.
- (2) Tataan kebandarudaraan nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 disusun dengan maksud:
  - a. tersusunnya bandar udara dalam jaringan dan simpul yang terstruktur dan dinamis dalam memenuhi tuntutan kebutuhan angkutan udara;
  - b. sebagai penunjang dan pengisi peluang dalam satu kesatuan Tataan Kebandarudaraan Nasional;
  - c. penyesuaian dengan tingkat kebutuhan, tidak saling tumpang tindih, dan tidak terjadi duplikasi dalam melayani kebutuhan angkutan udara;
  - d. agar tidak rentan terhadap pengaruh global serta mampu beradaptasi dalam menghadapi perubahan kebutuhan angkutan udara;
  - e. sebagai pintu gerbang perekonomian, dalam rangka pemerataan pembangunan dan keseimbangan pengembangan Indonesia wilayah barat dan Indonesia wilayah timur;
  - f. sebagai pembuka daerah terisolir dan tertinggal serta mengembangkan potensi industri daerah;
  - g. mewujudkan kesatuan politik, ekonomi, sosial, budaya dan pertahanan keamanan, dalam rangka mempersatukan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

BAB II  
PERAN, FUNGSI, PENGGUNAAN, HIERARKI, DAN  
KLASIFIKASI BANDAR UDARA

Bagian Kesatu  
Peran Bandar Udara

Pasal 5

Peran Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a meliputi:

- a. simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;
- b. pintu gerbang kegiatan perekonomian;
- c. tempat kegiatan alih moda transportasi;
- d. pendorong dan penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;
- e. pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana; dan
- f. prasarana memperkuat wawasan nusantara dan kedaulatan negara.

Pasal 6

- (1) Bandar Udara sebagai simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf a merupakan Bandar Udara Umum sebagai titik pertemuan beberapa jaringan dan rute angkutan udara.
- (2) Bandar Udara sebagai simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan memperhatikan jaringan dan rute angkutan udara.

Pasal 7

- (1) Bandar Udara sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf b merupakan lokasi dan wilayah di sekitar Bandar

Udara sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi, serta keselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah.

- (2) Bandar Udara sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan memperhatikan ketentuan rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota.

#### Pasal 8

- (1) Bandar Udara sebagai tempat kegiatan alih moda transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf c merupakan tempat perpindahan moda transportasi udara ke moda transportasi lain atau sebaliknya dalam bentuk interkoneksi antarmoda pada simpul transportasi.
- (2) Bandar Udara sebagai tempat kegiatan alih moda transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan memperhatikan ketentuan sistem transportasi nasional.

#### Pasal 9

- (1) Bandar Udara sebagai pendorong dan penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf d dimaksudkan agar keberadaan Bandar Udara dapat memudahkan transportasi ke dan dari wilayah di sekitarnya dalam rangka pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan, dan/atau pariwisata dalam menggerakkan dinamika pembangunan nasional, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.
- (2) Bandar Udara sebagai pendorong dan penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan memperhatikan ketentuan Rencana Pengembangan Ekonomi Nasional.

Pasal 10

- (1) Bandar Udara sebagai pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf e dimaksudkan agar keberadaan Bandar Udara dapat membuka daerah terisolir karena kondisi geografis dan/atau karena sulitnya moda transportasi lain, penghubung daerah perbatasan dalam rangka mempertahankan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, serta kemudahan dalam penanganan bencana alam pada wilayah tertentu dan sekitarnya.
- (2) Bandar Udara sebagai pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan memperhatikan ketentuan mengenai pembangunan daerah tertinggal, ketentuan di bidang pertahanan negara, ketentuan di bidang pengelolaan daerah perbatasan, dan ketentuan di bidang penanggulangan bencana.

Pasal 11

- (1) Bandar Udara sebagai prasarana memperkuat wawasan nusantara dan kedaulatan negara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 huruf f merupakan titik-titik lokasi Bandar Udara di wilayah nusantara saling terhubung dalam suatu jaringan dan rute penerbangan sehingga dapat mempersatukan wilayah untuk kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- (2) Bandar Udara sebagai prasarana memperkuat wawasan nusantara dan kedaulatan negara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan memperhatikan ketentuan di bidang keamanan dan pertahanan negara.



Bagian Kedua  
Fungsi Bandar Udara

Pasal 12

Fungsi Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a merupakan tempat penyelenggaraan kegiatan:

- a. pemerintahan; dan/atau
- b. perusahaan.

Pasal 13

- (1) Bandar Udara sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan pemerintahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf a merupakan tempat unit kerja atau instansi pemerintah dalam menjalankan tugas dan fungsinya terhadap masyarakat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Unit kerja atau instansi pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan unit kerja pemerintah yang membidangi urusan:
  - a. pembinaan kegiatan penerbangan;
  - b. kepabeanan;
  - c. keimigrasian; dan
  - d. kekarantinaan.
- (3) Fungsi unit kerja pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 14

- (1) Bandar Udara sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan perusahaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf b merupakan tempat usaha bagi:
  - a. Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara;
  - b. Badan Usaha Angkutan Udara; dan

- c. badan hukum Indonesia atau perorangan melalui kerjasama dengan Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara.
- (2) Kegiatan pengusahaan di Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai kegiatan pengusahaan di Bandar Udara.

### Bagian Ketiga Penggunaan Bandar Udara

#### Pasal 15

Penggunaan Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a terdiri atas:

- a. Bandar Udara Internasional; dan
- b. Bandar Udara Domestik.

#### Pasal 16

- (1) Penetapan Bandar Udara Internasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf a dilakukan dengan mempertimbangkan:
- a. rencana induk nasional Bandar Udara;
  - b. pertahanan dan keamanan negara;
  - c. pertumbuhan dan perkembangan pariwisata;
  - d. kepentingan dan kemampuan angkutan udara nasional; dan
  - e. pengembangan ekonomi nasional dan perdagangan luar negeri.
- (2) Rencana induk nasional Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan arah kebijakan nasional Bandar Udara dan sebagai pedoman dalam penetapan lokasi, penyusunan rencana induk, pembangunan, pengoperasian, dan pengembangan Bandar Udara.

- (3) Pertahanan dan keamanan negara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b mengacu pada arah kebijakan pertahanan dan keamanan nasional yang ditetapkan oleh kementerian yang membidangi pertahanan dan keamanan nasional.
- (4) Pertumbuhan dan perkembangan pariwisata sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan potensi pertumbuhan dan perkembangan pariwisata pada suatu daerah yang didasarkan pada:
  - a. lokasi Bandar Udara yang terletak di daerah tujuan wisata; dan
  - b. tersedianya infrastruktur pariwisata seperti hotel, restoran, serta adanya moda transportasi darat.
- (5) Kepentingan dan kemampuan angkutan udara nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d merupakan potensi angkutan udara dan potensi permintaan angkutan udara dalam dan luar negeri.
- (6) Pengembangan ekonomi nasional dan perdagangan luar negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e didasarkan pada:
  - a. pertumbuhan pendapatan domestik regional *bruto* suatu provinsi yang tinggi; dan
  - b. adanya kontribusi sektor transportasi udara terhadap pertumbuhan pendapatan domestik regional *bruto* suatu provinsi.

Bagian Keempat  
Hierarki Bandar Udara

Pasal 17

- (1) Hierarki Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a terdiri atas:
  - a. Bandar Udara Pengumpul (*Hub*); dan
  - b. Bandar Udara Pengumpan (*Spoke*).

- (2) Bandar Udara Pengumpul (*Hub*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dibedakan menjadi:
- a. Bandar Udara Pengumpul (*Hub*) dengan skala pelayanan primer merupakan Bandar Udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan Pusat Kegiatan Nasional yang melayani penumpang dengan jumlah paling rendah 5.000.000 (lima juta) orang per tahun;
  - b. Bandar Udara Pengumpul (*Hub*) dengan skala pelayanan sekunder yaitu Bandar Udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan pusat kegiatan nasional yang melayani penumpang dengan jumlah paling rendah 1.000.000 (satu juta) dan kurang dari 5.000.000 (lima juta) orang per tahun; dan
  - c. Bandar Udara Pengumpul (*Hub*) dengan skala pelayanan tersier yaitu Bandar Udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan pusat kegiatan nasional dan pusat kegiatan wilayah terdekat yang melayani penumpang dengan jumlah paling rendah 500.000 (lima ratus ribu) dan kurang dari 1.000.000 (satu juta) orang per tahun.
- (3) Bandar Udara Pengumpulan (*Spoke*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan:
- a. Bandar Udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas;
  - b. Bandar Udara tujuan atau penunjang dari Bandar Udara Pengumpul (*Hub*); dan
  - c. Bandar Udara yang menjadi salah satu prasarana penunjang pelayanan kegiatan lokal.

Bagian Kelima  
Klasifikasi Bandar Udara

Pasal 18

- (1) Klasifikasi Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a terdiri atas beberapa kelas Bandar Udara yang ditetapkan berdasarkan kapasitas pelayanan dan kegiatan operasional Bandar Udara.
- (2) Kapasitas pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan kemampuan Bandar Udara untuk melayani jenis pesawat udara terbesar dan jumlah penumpang dan/atau barang meliputi:
  - a. kode angka (*code number*) berupa perhitungan panjang landas pacu berdasarkan referensi pesawat-*Aeroplane Reference Field Length*; dan
  - b. kode huruf (*code letter*) berupa perhitungan sesuai dengan lebar sayap dan lebar atau jarak roda terluar pesawat.

BAB III

RENCANA INDUK NASIONAL BANDAR UDARA

Bagian Kesatu

Umum

Pasal 19

Rencana induk nasional Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf b disusun dengan memperhatikan:

- a. rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota;
- b. rencana zonasi wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil;
- c. potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah;
- d. potensi sumber daya alam;
- e. perkembangan lingkungan strategis baik nasional maupun internasional;

- f. sistem transportasi nasional;
- g. keterpaduan intermoda dan multimoda; dan
- h. peran Bandar Udara.

#### Pasal 20

Rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 huruf a merupakan strategi dan kebijakan pemanfaatan ruang untuk kepentingan nasional, keterkaitan antarpulau dan antarprovinsi, serta keterkaitan antarkawasan kabupaten/kota.

#### Pasal 21

Rencana zonasi wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 huruf b merupakan rencana yang menentukan arah penggunaan sumber daya tiap-tiap satuan perencanaan disertai dengan penetapan struktur dan pola ruang pada kawasan perencanaan yang memuat kegiatan yang boleh dilakukan dan tidak boleh dilakukan serta kegiatan yang hanya dapat dilakukan setelah memperoleh izin.

#### Pasal 22

- (1) Potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 huruf c merupakan potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah yang diketahui atau diukur melalui survei asal dan tujuan penumpang.
- (2) Survey sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan keseimbangan antara perkembangan ekonomi yang mempengaruhi perkembangan pasar atau perkembangan pasar yang mempengaruhi perkembangan ekonomi, serta konsekuensi pembiayaan yang ditimbulkan.

Pasal 23

Potensi sumber daya alam sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 huruf d merupakan potensi sumber daya alam yang dapat dimanfaatkan secara efisien dan tetap menjaga kelestarian lingkungan.

Pasal 24

Perkembangan lingkungan strategis baik nasional maupun internasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 huruf e merupakan perkembangan lingkungan yang penataan ruangnya diprioritaskan karena mempunyai pengaruh sangat penting secara nasional terhadap kedaulatan negara, pertahanan dan keamanan negara, ekonomi, sosial, budaya, dan/atau lingkungan, termasuk wilayah yang telah ditetapkan sebagai warisan dunia.

Pasal 25

- (1) Sistem transportasi nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 huruf f merupakan tataran transportasi yang terorganisasi secara sistematis yang membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien.
- (2) Sistem transportasi nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, dan transportasi udara.
- (3) Sistem transportasi nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berfungsi melayani perpindahan orang dan/atau barang yang terus berkembang secara dinamis.

Pasal 26

- (1) Keterpaduan intermoda dan multimoda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 huruf g merupakan keterpaduan intermoda dan multimoda yang saling menunjang.
- (2) Keterpaduan intermoda dan multimoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan melalui penyediaan fasilitas penghubung antara Bandar Udara dengan moda transportasi darat, kereta api, dan/atau laut di kawasan Bandar Udara dan/atau di sekitar Bandar Udara.

Pasal 27

- (1) Rencana induk nasional Bandar Udara merupakan sistem perencanaan kebandarudaraan nasional yang menggambarkan:
  - a. interdependensi;
  - b. interrelasi; dan
  - c. sinergi antarunsur yang meliputi sumber daya alam, sumber daya manusia, geografis, potensi ekonomi, dan pertahanan keamanan dalam rangka mencapai tujuan nasional.
- (2) Interdependensi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a menggambarkan bahwa antar-Bandar Udara saling tergantung dan saling mendukung yang cakupan pelayanannya bukan berdasarkan wilayah administrasi/kepemerintahan.
- (3) Interrelasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b menggambarkan bahwa antar-Bandar Udara membentuk jaringan dari rute penerbangan yang saling berhubungan.
- (4) Sinergi antarunsur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan sinergi antara sumber daya alam, sumber daya manusia, geografis, potensi ekonomi, dan pertahanan keamanan dalam rangka mencapai tujuan nasional serta saling mengisi dan berkontribusi.



- (5) Sinergi antarunsur sebagaimana dimaksud pada ayat (4) berupa:
- a. sumber daya alam potensial yang dikelola secara maksimal dan dapat dimanfaatkan secara efisien;
  - b. sumber daya manusia yang dapat diberdayakan dengan memperhatikan keseimbangan kewenangan dan kemampuan;
  - c. pemanfaatan potensi dan pengendalian hambatan geografis; dan
  - d. pemanfaatan potensi ekonomi dengan memperhatikan efisiensi dan efektifitas usaha pencapaiannya dan pertahanan keamanan nasional.

#### Bagian Kedua

#### Lingkup Rencana Induk Nasional Bandar Udara

##### Pasal 28

Rencana induk nasional Bandar Udara memuat:

- a. kebijakan nasional Bandar Udara; dan
- b. rencana lokasi Bandar Udara beserta penggunaan, hierarki, dan klasifikasi Bandar Udara.

##### Pasal 29

Untuk mewujudkan kebijakan nasional Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 huruf a digunakan strategi pembangunan, pengoperasian, pendayagunaan, dan pengembangan Bandar Udara dalam bentuk:

- a. peningkatan peran Bandar Udara dan penyiapan kapasitas Bandar Udara sesuai hierarki Bandar Udara dengan memperhatikan tahapan pengembangan dan pematapan hierarki Bandar Udara sebagai Bandar Udara Pengumpul (*Hub*) dengan skala pelayanan primer, sekunder, atau tersier dan Bandar Udara Pengumpan (*Spoke*) yang merupakan Bandar Udara tujuan atau penunjang serta merupakan penunjang pelayanan kegiatan lokal;

- b. peningkatan peran Bandar Udara Pengumpan (*Spoke*) sebagai pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, serta prasarana memperkuat wawasan nusantara dengan memperhatikan kesinambungan dan keteraturan angkutan udara;
- c. pembangunan dan pengembangan Bandar Udara Internasional di daerah destinasi pariwisata sebagai Bandar Udara Pengumpul (*Hub*) dan pintu gerbang pariwisata nasional, serta Bandar Udara Domestik di sekitarnya berperan sebagai pendorong dan penunjang kegiatan pariwisata;
- d. pengembangan Bandar Udara yang terletak di wilayah koridor ekonomi guna meningkatkan konektivitas ke pusat kegiatan ekonomi;
- e. pengendalian jumlah Bandar Udara yang terbuka untuk penerbangan ke atau dari luar negeri, dengan mempertimbangkan pertahanan atau keamanan negara, pertumbuhan atau perkembangan pariwisata, kepentingan atau kemampuan angkutan udara nasional, serta pengembangan ekonomi nasional atau perdagangan luar negeri;
- f. pemenuhan ketentuan keselamatan operasi Bandar Udara serta standar teknis dan operasional sesuai klasifikasi Bandar Udara;
- g. pengembangan konsep sistem Bandar Udara jamak pada Bandar Udara Pengumpul (*Hub*) dengan cakupan wilayah tertentu yang telah mencapai kapasitas maksimal dan tidak dapat dikembangkan lagi dan/atau pada Bandar Udara yang mempunyai pengelola yang sama; dan
- h. penetapan Bandar Udara Internasional yang masuk dalam perjanjian *ASEAN Open Sky*.

#### Pasal 30

- (1) Rencana lokasi Bandar Udara beserta penggunaan, hierarki, dan klasifikasi bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 huruf b memperhatikan:

- a. rencana induk nasional Bandar Udara;
  - b. keselamatan dan keamanan penerbangan;
  - c. keserasian dan keseimbangan dengan budaya setempat dan kegiatan lain terkait di lokasi Bandar Udara;
  - d. kelayakan ekonomis, finansial, sosial, pengembangan wilayah, teknis pembangunan, dan pengoperasian; dan
  - e. kelayakan lingkungan.
- (2) Rencana lokasi penggunaan, hierarki, dan klasifikasi Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan Keputusan Menteri.

#### Bagian Ketiga

#### Penetapan Lokasi Bandar Udara dan/atau Rencana Induk Bandar Udara

#### Pasal 31

- (1) Penetapan lokasi Bandar Udara dan/atau rencana induk Bandar Udara harus berpedoman pada rencana induk nasional Bandar Udara.
- (2) Tata cara dan prosedur serta persyaratan penetapan lokasi Bandar Udara dan/atau rencana induk Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan berdasarkan Peraturan Menteri mengenai tata cara dan prosedur penetapan lokasi Bandar Udara.

#### Bagian Keempat

#### Rencana Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara

#### Pasal 32

Rencana pembangunan dan pengembangan Bandar Udara untuk mewujudkan kebijakan nasional Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 huruf a, huruf b, dan huruf d terdiri atas:

- a. Bandar Udara di daerah ibukota provinsi dibangun atau dikembangkan dengan klasifikasi landas pacu 4C;
- b. Bandar Udara di daerah perbatasan negara dan daerah lokasi bencana dan daerah rawan bencana dibangun atau dikembangkan dengan klasifikasi landas pacu 3C; dan
- c. Bandar Udara di daerah terisolasi dan di daerah provinsi kepulauan dibangun atau dikembangkan dengan klasifikasi landas pacu 2C.

### Pasal 33

- (1) Pembangunan dan pengembangan Bandar Udara dilaksanakan sesuai dengan penetapan lokasi Bandar Udara dan/atau rencana induk Bandar Udara.
- (2) Pengembangan Bandar Udara yang telah ada/eksisting dilaksanakan dengan memperhatikan kriteria indikasi awal didasarkan atas tingkat kegunaan operasional yang meliputi:
  - a. fasilitas sisi udara; dan
  - b. fasilitas sisi darat.
- (3) Formula perhitungan tingkat kegunaan operasional Bandar Udara tercantum dalam Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

### Bagian Kelima

#### Pengoperasian Bandar Udara

### Pasal 34

- (1) Pengoperasian Bandar Udara harus memenuhi ketentuan penetapan lokasi dan pembangunan bandar udara.
- (2) Selain memenuhi ketentuan penetapan lokasi dan pembangunan bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pemrakarsa bandar udara harus mengajukan permohonan penetapan nama bandar udara.

- (3) Tata cara, prosedur, persyaratan, dan sertifikasi pengoperasian bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan berdasarkan Peraturan Menteri yang mengatur mengenai pengoperasian bandar udara.
- (4) Pemrakarsa sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas:
  - a. pemerintah;
  - b. pemerintah daerah;
  - c. badan usaha milik negara;
  - d. badan usaha milik daerah;
  - e. badan hukum Indonesia; dan/atau
  - f. badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi yang kegiatan utamanya mengoperasikan bandar udara untuk pelayanan umum.

#### BAB IV

#### TATA CARA DAN PROSEDUR PENETAPAN

##### Pasal 35

- (1) Penetapan Tatanan Kebandarudaraan Nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) diusulkan oleh Direktur Jenderal kepada Menteri untuk mendapatkan persetujuan.
- (2) Pengusulan Tatanan Kebandarudaraan Nasional sebagaimana dimaksud dimaksud pada ayat (1) dilakukan setelah penyelenggaraan uji publik.
- (3) Uji publik sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan dengan melibatkan pemangku kepentingan yang terkait di bidang penerbangan.
- (4) Pemangku kepentingan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri atas:
  - a. Kementerian/lembaga;
  - b. Pemerintah Daerah;
  - c. Badan Usaha Bandar Udara;
  - d. Otoritas Bandar Udara;
  - e. Unit Penyelenggara Bandar Udara;

- f. Badan Usaha Angkutan Udara; dan/atau
- g. Penyelenggara Navigasi Penerbangan.

Pasal 36

- (1) Peninjauan Tataan Kebandarudaraan Nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) dan ayat (3) diselenggarakan oleh Direktur Jenderal dengan membentuk Tim Evaluasi Terpadu.
- (2) Tim Evaluasi Terpadu sebagaimana dimaksud dimaksud pada ayat (1) terdiri atas perwakilan dari unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- (3) Hasil evaluasi dituangkan dalam berita acara yang dijadikan salah satu data dukung pengusulan peninjauan Tataan Kebandarudaraan Nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2).

BAB V

PERUBAHAN TERHADAP RENCANA INDUK NASIONAL  
BANDAR UDARA

Bagian Kesatu

Penetapan Lokasi Bandar Udara Baru dan/atau  
Rencana Induk Bandar Udara

Pasal 37

- (1) Penetapan lokasi Bandar Udara di luar rencana induk nasional Bandar Udara harus memenuhi kriteria cakupan, peran, hierarki dan klasifikasi Bandar Udara sebagaimana tercantum dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
- (2) Selain memenuhi kriteria sebagaimana dimaksud pada ayat (1) penetapan lokasi Bandar Udara harus memenuhi ketentuan dan persyaratan kelayakan sebagaimana diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai tata cara dan prosedur penetapan lokasi Bandar Udara.

- (3) Penetapan lokasi Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari rencana induk nasional Bandar Udara.

#### Bagian Kedua

#### Perubahan Status Bandar Udara

#### Pasal 38

- (1) Perubahan status Bandar Udara ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Perubahan status Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. Bandar Udara khusus yang digunakan untuk melayani kepentingan umum yang bersifat sementara;
  - b. perubahan status Bandar Udara khusus menjadi Bandar Udara umum; dan
  - c. Bandar Udara militer yang akan dibuka untuk melayani penerbangan sipil.
- (3) Perubahan status Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi kriteria cakupan, peran, hierarki dan klasifikasi Bandar Udara sebagaimana tercantum dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
- (4) Selain memenuhi kriteria sebagaimana dimaksud pada ayat (1), perubahan status Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi ketentuan keselamatan, keamanan, pelayanan, dan kelayakan sebagai Bandar Udara umum.
- (5) Bandar Udara yang mengalami perubahan status sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari rencana induk nasional bandar udara.

Bagian Ketiga  
Perubahan Penggunaan Bandar Udara Domestik Menjadi  
Bandar Udara Internasional

Pasal 39

- (1) Perubahan Penggunaan Bandar Udara Domestik menjadi Bandar Udara Internasional ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Usulan perubahan penggunaan Bandar Udara Domestik menjadi Bandar Udara Internasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan oleh Penyelenggara Bandar Udara.
- (3) Pengusulan perubahan penggunaan Bandar Udara Domestik menjadi Bandar Udara Internasional sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disampaikan kepada Menteri disertai dengan:
  - a. persetujuan dari menteri yang membidangi pertahanan dan keamanan;
  - b. surat rekomendasi dari menteri yang membidangi urusan kepabeanan, keimigrasian, dan kekarantinaan dalam rangka penempatan unit kerja dan personel; dan
  - c. kajian penggunaan Bandar Udara Domestik menjadi Bandar Udara Internasional yang meliputi:
    1. potensi angkutan udara dalam dan luar negeri yang disertai dengan target angkutan udara luar negeri;
    2. data kontribusi sektor transportasi udara terhadap pertumbuhan pendapatan domestik regional *bruto* suatu provinsi;
    3. kondisi geografis terkait dengan sebaran Bandar Udara Internasional yang meliputi:
      - a) lokasi Bandar Udara dengan Bandar Udara di negara lain yang terdekat;
      - b) lokasi Bandar Udara dengan Bandar Udara Internasional yang telah ada; dan



- c) jumlah kapasitas dan frekuensi penerbangan ke atau dari Bandar Udara Internasional disekitarnya;
- 4. data keterkaitan intra dan antarmoda yang berupa kajian mengenai:
  - a) keterkaitan dengan moda udara untuk aksesibilitas ke atau dari Bandar Udara ke atau dari kota lain;
  - b) keterkaitan dengan moda darat atau kereta api untuk aksesibilitas ke atau dari Bandar Udara ke atau dari kota lain; dan/atau
  - c) keterkaitan dengan moda laut atau sungai untuk aksesibilitas ke atau dari Bandar Udara ke atau dari kota lain.
- (4) Dalam hal pengusulan perubahan penggunaan Bandar Udara dalam rangka menunjang pariwisata, selain memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (3), juga disertai dengan kajian berupa potensi wisatawan mancanegara yang menggunakan angkutan penerbangan paling sedikit 100.000 (seratus ribu) wisatawan mancanegara per tahun yang dibuktikan dengan persetujuan dari Kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pariwisata.
- (5) Dalam hal pengusulan perubahan penggunaan Bandar Udara dalam rangka kepentingan angkutan udara haji, selain memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (3), disertai dengan:
  - a. kajian potensi angkutan haji dalam cakupan Bandar Udara paling rendah 14 (empat belas) kloter setiap tahun musim haji;
  - b. data cakupan atau jarak Bandar Udara embarkasi atau debarkasi haji terdekat; dan
  - c. kemampuan Bandar Udara untuk melayani pesawat udara dengan kapasitas paling rendah 325 (tiga ratus dua puluh lima) tempat duduk dan tempat parkir

pesawat paling rendah 2 (dua) pesawat udara haji dengan tidak mengganggu penerbangan lain.

- (6) Dalam hal pengusulan perubahan penggunaan Bandar Udara dalam rangka menunjang industri perdagangan pada suatu wilayah, selain memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (3), disertai dengan kajian potensi industri dan/atau perdagangan.
- (7) Bandar Udara Domestik yang berubah menjadi Bandar Udara Internasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Tatanan Kebandarudaraan Nasional.

#### Pasal 40

- (1) Bandar Udara yang telah ditetapkan sebagai Bandar Udara Internasional dilakukan evaluasi oleh Direktur Jenderal.
- (2) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. pemenuhan persyaratan keselamatan, keamanan, dan pelayanan sebagai Bandar Udara Internasional;
  - b. ketersediaan unit kerja dan personel yang bertanggung jawab untuk pelaksanaan kegiatan kepabeanan, keimigrasian, dan kekarantinaan; dan
  - c. tercapainya target angkutan udara luar negeri.
- (3) Dalam hal hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dinyatakan tidak memenuhi kelayakan sebagai Bandar Udara Internasional, Menteri dapat mencabut penggunaan Bandar Udara Internasional.
- (4) Pencabutan penggunaan Bandar Udara Internasional sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diberitahukan kepada menteri yang membidangi urusan pertahanan dan keamanan serta menteri yang membidangi urusan kepabeanan, keimigrasian, dan kekarantinaan.
- (5) Bandar Udara Internasional yang berubah menjadi Bandar Udara Domestik sebagaimana dimaksud pada ayat (3) menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Tatanan Kebandarudaraan Nasional.

Pasal 41

- (1) Untuk mendukung kegiatan kenegaraan yang diselenggarakan oleh pemerintah pusat yang bersifat internasional dan sementara, Bandar Udara Domestik dapat digunakan untuk melayani penerbangan dari dan ke luar negeri berdasarkan penetapan oleh Menteri setelah mendapatkan persetujuan dari menteri terkait.
- (2) Penetapan oleh Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bersifat sementara dan memuat jangka waktu berakhirnya penetapan.
- (3) Dalam menetapkan Bandar Udara Domestik untuk melayani penerbangan dari dan ke luar negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Menteri dapat mendelegasikan kewenangannya kepada Direktur Jenderal.

Bagian Keempat

Perubahan Hierarki dan Klasifikasi Bandar Udara

Pasal 42

- (1) Perubahan hierarki dan klasifikasi bandar udara dilakukan berdasarkan hasil kajian rencana induk bandar udara.
- (2) Hasil kajian rencana induk bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dijadikan pertimbangan dalam:
  - a. pengajuan reviu rencana induk bandar udara; dan
  - b. reviu rencana induk bandar udara nasional.
- (3) Pengajuan reviu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilaksanakan oleh pemrakarsa.
- (4) Reviu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b dilaksanakan oleh Direktur Jenderal.
- (5) Perubahan hierarki dan klasifikasi bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari rencana induk nasional bandar udara.

Bagian Kelima  
Bandar Udara Internasional yang Masuk dalam Perjanjian  
*ASEAN Open Sky*

Pasal 43

- (1) Bandar Udara Internasional yang masuk dalam perjanjian *ASEAN Open Sky* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 huruf h meliputi:
  - a. Bandar Udara Internasional untuk pelayanan penumpang; dan
  - b. Bandar Udara Internasional untuk pelayanan pesawat udara khusus kargo.
- (2) Bandar Udara Internasional yang masuk dalam perjanjian *ASEAN Open Sky* sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan Keputusan Menteri.

Bagian Keenam  
Penetapan Nama Bandar Udara Umum

Pasal 44

- (1) Nama Bandar Udara untuk pertama kali ditetapkan dalam Keputusan Menteri tentang penetapan lokasi Bandar Udara baru dan/atau dapat menggunakan nama lokasi Bandar Udara tersebut berada.
- (2) Penggunaan nama lokasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:
  - a. nama kecamatan/distrik dalam hal lokasi Bandar Udara berada pada 1 (satu) kecamatan/distrik;
  - b. nama kabupaten/kota dalam hal lokasi Bandar Udara berada pada 2 (dua) kecamatan/distrik atau lebih;
  - c. dalam hal Bandar Udara terletak pada 2 (dua) atau lebih kabupaten/kota, nama Bandar Udara menggunakan nama kabupaten/kota yang merupakan cakupan terluas dari daerah lingkungan kerja Bandar Udara; dan

- d. dalam hal Bandar Udara terletak pada 2 (dua) provinsi atau lebih, nama Bandar Udara menggunakan nama provinsi yang merupakan cakupan terluas dari daerah lingkungan kerja Bandar Udara.

Pasal 45

- (1) Usulan penetapan nama bandar udara disampaikan pemrakarsa kepada Menteri setelah koordinasi dengan pemerintah daerah kabupaten/kota tempat bandar udara tersebut berada.
- (2) Pengusulan penetapan nama bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan melampirkan persyaratan sebagai berikut:
  - a. surat persetujuan gubernur;
  - b. surat persetujuan dewan perwakilan rakyat daerah provinsi;
  - c. surat persetujuan bupati/walikota;
  - d. surat persetujuan dewan perwakilan rakyat daerah kabupaten/kota;
  - e. surat persetujuan masyarakat adat setempat jika ada;
  - f. surat persetujuan atas penggunaan nama yang bersangkutan atau ahli waris dalam hal penamaan nama Bandar Udara menggunakan nama tokoh dan/atau pahlawan setempat;
  - g. surat persetujuan dari pengelola Bandar Udara apabila Bandar Udara tersebut telah dioperasikan;
  - h. bukti publikasi usulan perubahan nama Bandar Udara melalui media cetak dan/atau elektronik;
  - i. surat pernyataan bahwa tidak ada pernyataan keberatan dari masyarakat atau lembaga /organisasi masyarakat setelah dilakukan publikasi usulan perubahan nama Bandar Udara melalui media cetak dan/atau elektronik terkait usulan perubahan nama Bandar Udara;

- j. latar belakang atas penggunaan nama Bandar Udara;
  - k. surat pernyataan bersedia menanggung keberatan atau gugatan dari pihak lain atas usulan perubahan nama Bandar Udara; dan
  - l. surat pernyataan bahwa tidak akan melakukan perubahan terhadap nama Bandar Udara dimaksud dalam jangka waktu 20 (dua puluh) tahun sejak perubahan nama Bandar Udara tersebut ditetapkan.
- (3) Tata cara dan persyaratan penetapan nama bandar udara berlaku mutatis mutandis untuk penetapan perubahan nama bandar udara.
  - (4) Nama Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat menggunakan nama tempat, nama tokoh, nama pahlawan, atau istilah yang mewakili kekhasan pada daerah tempat Bandar Udara tersebut berada.
  - (5) Terhadap penetapan nama bandar udara dan perubahan nama bandar udara dilakukan publikasi melalui media cetak dan/atau elektronik paling lama 3 (tiga) bulan sejak penetapan perubahan nama bandar udara

#### Pasal 46

- (1) Bandar Udara yang telah memiliki nama dapat dimohonkan perubahan nama Bandar Udara kepada Menteri.
- (2) Perubahan nama Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Menteri.

#### Pasal 47

- (1) Direktur Jenderal melakukan evaluasi terhadap persyaratan permohonan penetapan dan/atau perubahan nama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 45 dan Pasal 46.
- (2) Dalam hal permohonan dinyatakan memenuhi persyaratan, Direktur Jenderal mengusulkan penetapan nama dan/atau perubahan nama Bandar Udara kepada Menteri.

- (3) Dalam hal permohonan tidak memenuhi persyaratan maka Direktur Jenderal dapat menolak permohonan dengan disertai alasan penolakan.

Pasal 48

Penetapan nama Bandar Udara dan perubahan nama Bandar Udara menjadi dasar untuk publikasi penerbitan *NOTAM* (*Notice to Airman*) yang digunakan dalam kegiatan operasional Bandar Udara.

BAB VI

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 49

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 1046), dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 50

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

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

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 20 Mei 2019

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 23 Mei 2019

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

ttd.

WIDODO EKATJAHJANA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2019 NOMOR 594

Salinan sesuai dengan aslinya

KEMENTERIAN  
KEPADA BIRO HUKUM,



WAHJUDI HERPRIARSONO



LAMPIRAN I PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR PM 39 TAHUN 2019  
TENTANG TATANAN KEBANDARUDARAAN NASIONAL

FORMULA PERHITUNGAN TINGKAT KEGUNAAN OPERASIONAL  
BANDAR UDARA

1. FASILITAS SISI DARAT

(PENUMPANG WAKTU SIBUK X STANDARD LUAS TERMINAL)

(LUAS EKSISTING TERMINAL)

= IAP4<sub>sisi darat</sub>

IAP4 <sub>sisi darat</sub> Indikasi Awal Pembangunan, Pendayagunaan, Pengembangan dan Pengoperasian	<ul style="list-style-type: none"><li>○ IAP4 &gt; 0.75 Kapasitas yang tersedia dapat dikembangkan</li><li>○ 0.75 ≥ IAP4 &gt; 0.6 Kapasitas yang tersedia menjadi perhatian untuk dikembangkan</li><li>○ IAP4 ≤ 0.6 Kapasitas yang tersedia masih mencukupi, tidak perlu dikembangkan</li></ul>
--	--

Keterangan:

Luas Eksisting	Luas bangunan terminal yang digunakan bagi kegiatan operasional; tidak termasuk fasilitas komersial/konsesi
Standar Luas Terminal	Standar luas terminal 14 m <sup>2</sup> /PWS Domestik 17 m <sup>2</sup> /PWS Internasional

2. FASILITAS SISI UDARA

a. PERPANJANGAN LANDASAN

Berdasar pada:

1. *Take Off Weight* yang direncanakan
2. *Critical Aircraft* yang direncanakan
3. Rute penerbangan terjauh yang dilayani

b. PENAMBAHAN LANDAS PACU BARU

(PERGERAKAN PSWT TAHUNAN EKSISTING)

$$\frac{\text{---}}{\text{---}} = IAP4_{\text{sisi udara}}$$

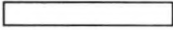
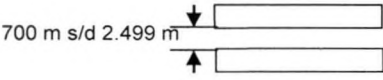
(KAPASITAS PERGERAKAN PSWT TAHUNAN)

<p><math>IAP4_{\text{sisi udara}}</math> Indikasi Awal Pembangunan, Pendayagunaan, Pengembangan dan Pengoperasian</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <math>IAP4 &gt; 0.9</math> Kapasitas yang tersedia dapat dikembangkan</li> <li>○ <math>0.9 \geq IAP4 &gt; 0.75</math> Kapasitas yang tersedia menjadi perhatian untuk dikembangkan</li> <li>○ <math>IAP4 \leq 0.75</math></li> <li>○ Kapasitas yang tersedia masih mencukupi, tidak perlu dikembangkan</li> </ul>
---	--

Keterangan:

Pergerakan pesawat tahunan eksisting	
Kapasitas Pergerakan Pesawat tahunan landas pacu	<i>Mix index</i> dalam waktu seminggu/70

TABEL KAPASITAS LANDAS PACU TAHUNAN

Konfigurasi	Diagram Konfigurasi Landas Pacu	Mix Index Percent (C + 3D)*)	Hourly Capacity (Operations per Hour)		Annual Service Volume (Operations per Year)
			VFR	IFR	
A <i>Single Runway</i>		0-20	98	59	230.000
		21-50	74	57	195.000
		51-80	63	56	205.000
		81-120	55	53	210.000
		121-180	51	50	240.000
B <i>Dual Lane Runways</i>		0-20	197	59	355.000
		21-50	145	57	275.000
		51-80	121	56	260.000
		81-120	105	59	285.000
		121-180	94	60	340.000

Sumber: *Airport Capacity and Delay, FAA Advisor Circular 150/5060-5, September 23, 1983*

\*1) C : Pesawat besar, berat pesawat 6,750 ton s/d 150 ton

D : Pesawat sangat besar, berat pesawat lebih dari 150 ton

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM,



WAHJU ADJI HERPRIARSONO

LAMPIRAN II  
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR PM 39 TAHUN 2019  
TENTANG TATANAN KEBANDARUDARAAN NASIONAL

I. TABEL KRITERIA CAKUPAN PELAYANAN BANDAR UDARA

Wilayah	Kriteria	Indikator
Pulau Jawa	<ul style="list-style-type: none"><li>- Radius pelayanan 50 km (jarak lurus 2 bandara 100 km) atau waktu tempuh moda transportasi lain minimal 4 jam;</li><li>- Potensi penumpang <math>\geq 500.000</math> pertahun atau jumlah penduduk yang menjadi cakupannya <math>\geq 3.000.000</math> orang; atau</li><li>- Potensi kargo untuk mendukung pengembangan bandar udara di daerah terisolir/perbatasan/rawan bencana sebesar 90 ton per tahun atau potensi kargo untuk mendukung peran bandar udara di sektor industri sebesar 2000 ton per tahun.</li></ul>	Jarak/waktu pencapaian moda transportasi darat atau moda transportasi lainnya yang dapat dilayani suatu bandar udara pada wilayah tertentu
Bali	<ul style="list-style-type: none"><li>- Radius pelayanan 75 km (jarak lurus 2 bandara 150 km) atau waktu tempuh moda transportasi lain minimal 4 jam;</li><li>- Potensi penumpang <math>\geq 5.000.000</math> pertahun atau jumlah penduduk yang menjadi cakupannya <math>\geq 2.000.000</math> orang; atau</li></ul>	Jarak/waktu pencapaian moda transportasi darat atau moda transportasi lainnya yang dapat dilayani suatu bandar udara pada wilayah tertentu

Wilayah	Kriteria	Indikator
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Potensi kargo untuk mendukung pengembangan bandar udara di daerah terisolir/perbatasan/rawan bencana sebesar 90 ton per tahun atau potensi kargo untuk mendukung peran bandar udara di sektor industri sebesar 2000 ton per tahun.</li> </ul>	
Pulau Sumatera	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radius pelayanan 75 km (jarak lurus 2 bandara 150 km) atau waktu tempuh moda transportasi lain minimal 4 jam;</li> <li>- Potensi penumpang <math>\geq 200.000</math> pertahun atau jumlah penduduk yang menjadi cakupannya <math>\geq 2.000.000</math> orang; atau</li> <li>- Potensi kargo untuk mendukung pengembangan bandar udara di daerah terisolir/perbatasan/rawan bencana sebesar 90 ton per tahun atau potensi kargo untuk mendukung peran bandar udara di sektor industri sebesar 2000 ton per tahun.</li> </ul>	<p>Jarak/waktu pencapaian moda transportasi darat atau moda transportasi lainnya yang dapat dilayani suatu bandar udara pada wilayah tertentu</p>
Pulau Kalimantan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radius pelayanan 60 km (jarak lurus 2 bandara 120 km) atau waktu tempuh moda transportasi lain minimal 4 jam;</li> </ul>	<p>Jarak/waktu pencapaian moda transportasi darat atau moda transportasi lainnya yang dapat</p>

Wilayah	Kriteria	Indikator
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Potensi penumpang <math>\geq 200.000</math> pertahun atau jumlah penduduk yang menjadi cakupannya <math>\geq 2.000.000</math> orang; atau</li> <li>- Potensi kargo untuk mendukung pengembangan bandar udara di daerah terisolir/perbatasan/rawan bencana sebesar 90 ton per tahun atau potensi kargo untuk mendukung peran bandar udara di sektor industri sebesar 2000 ton per tahun.</li> </ul>	<p>dilayani suatu bandar udara pada wilayah tertentu</p>
Pulau Sulawesi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radius pelayanan 60 km (jarak lurus 2 bandara 120 km) atau waktu tempuh moda transportasi lain minimal 4 jam</li> <li>- Potensi penumpang <math>\geq 200.000</math> pertahun atau jumlah penduduk yang menjadi cakupannya <math>\geq 2.000.000</math> orang;</li> <li>- Potensi kargo untuk mendukung pengembangan bandar udara di daerah terisolir/perbatasan/rawan bencana sebesar 90 ton per tahun atau potensi kargo untuk mendukung peran bandar udara di sektor industri sebesar 2000 ton per tahun.</li> </ul>	<p>Jarak/waktu pencapaian moda transportasi darat atau moda transportasi lainnya yang dapat dilayani suatu bandar udara pada wilayah tertentu</p>

Wilayah	Kriteria	Indikator
Nusa Tenggara, Kepulauan Maluku dan Pulau Papua	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radius pelayanan 30 km (jarak lurus 2 bandara 60 km) atau waktu tempuh moda transportasi lain minimal 4 jam;</li> <li>- Potensi penumpang <math>\geq</math> 100.000 pertahun atau jumlah penduduk yang menjadi cakupannya <math>\geq</math> 1.000.000 orang; atau</li> <li>- Potensi kargo untuk mendukung pengembangan bandar udara di daerah terisolir/perbatasan/rawan bencana sebesar 90 ton per tahun atau potensi kargo untuk mendukung peran bandar udara di sektor industri sebesar 2000 ton per tahun.</li> </ul>	Jarak/waktu pencapaian moda transportasi darat atau moda transportasi lainnya yang dapat dilayani suatu bandar udara pada wilayah tertentu

II. TABEL KRITERIA PERAN BANDAR UDARA

Kebijakan	Kriteria	Indikator
Bandara Sebagai Pembuka Daerah Terisolir	<p>1. Terletak di pedalaman perbukitan/ pegunungan, kepulauan, pesisir, dan pulau terpencil;</p> <p>2. Keterbatasan aksesibilitas moda transportasi lain;</p> <p>3. Rendahnya tingkat kehidupan masyarakat;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jarak pencapaian untuk pulau terpencil ke daerah terdekat dengan waktu tempuh moda transportasi lain minimal 4 jam.</li> <li>- Jarak pencapaian minimal 10 km atau dengan waktu tempuh minimal 3 jam berjalan kaki dari moda transportasi terdekat.</li> <li>- Kondisi geografis terdapat sungai, gunung dan lembah.</li> <li>- Terbatasnya prasarana infrastruktur transportasi darat dan laut/sungai seperti jembatan, jalan dan dermaga.</li> <li>- Terbatasnya moda transportasi darat dan laut (belum terlayani sarana transportasi yang beroperasi secara tetap dan teratur).</li> <li>- Rendahnya tingkat perekonomian masyarakat.</li> <li>- Kurangnya sumber daya manusia.</li> <li>- Tingkat pendidikan masyarakat yang rendah.</li> <li>- Produktivitas masyarakat yang masih rendah (tingginya tingkat pengangguran).</li> </ul>



Kebijakan	Kriteria	Indikator
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rendahnya kemampuan keuangan lokal (celah fiskal).</li> <li>- Adanya kemampuan masyarakat untuk menggunakan jasa transportasi udara Ability to Pay/ATP.</li> <li>- Adanya kemauan masyarakat menggunakan jasa transportasi udara Willingness to Pay/WTP</li> </ul>
<p>Bandara sebagai Pengembangan Daerah Perbatasan</p>	<p>1. Perbatasan wilayah Darat dan Laut;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ditetapkan oleh BNPP (Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan).</li> <li>- Berada di daerah perbatasan antarnegara dan terdapat kecamatan yang masuk dalam daerah perbatasan antarnegara.</li> <li>- Daerah perbatasan yang berpotensi konflik sosial.</li> <li>- Wilayah yang merupakan jalur rawan penyelundupan (barang, orang, hewan).</li> <li>- Apabila Terdapat lebih dari 1 (satu) bandar udara pada daerah perbatasan antarnegara maka ditetapkan hanya 1 (satu) bandar udara yang dikembangkan sesuai prioritas peran bandar udara</li> </ul>

Kebijakan	Kriteria	Indikator
	<p>2. Merupakan pulau-pulau kecil terluar;</p>	<p>di daerah perbatasan antarnegara.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Apabila bandar udara berada di Kecamatan yang merupakan perbatasan Negara namun perbatasan berada di perairan maka dikembangkan sesuai prioritas peran bandar udara di daerah perbatasan antarnegara.</li> <li>- Ditetapkan oleh BNPP (Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan).</li> <li>- Wilayah yang merupakan jalur rawan penyelundupan (barang, orang, hewan).</li> <li>- Wilayah rawan terhadap pencurian Sumber Daya Alam.</li> </ul>
<p>Bandara sebagai Penanganan Bencana</p>	<p>Bandara yang dijadikan <i>crisis center</i> dalam penanganan bencana.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mudah dan tersedianya aksesibilitas dari bandara ke lokasi rawan bencana.</li> <li>- Aman/tidak terkena dampak dari bencana.</li> </ul>
<p>Bandar Udara Sebagai Pendorong Industri, Perekonomian dan Perdagangan</p>	<p>1. Daerah yang mempunyai potensi pariwisata:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Potensi jumlah kunjungan wisman dan wisnus (wisatawan mancanegara dan nusantara) yang tinggi.</li> <li>- Ditetapkan sebagai kawasan strategis pariwisata.</li> </ul>

Kebijakan	Kriteria	Indikator
	<p>2. Daerah yang mempunyai potensi pertambangan dan energi;</p> <p>3. Potensi perdagangan;</p> <p>4. Potensi ekonomi.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ketersediaan infrastruktur pariwisata (hotel, restaurant dll).</li> <li>- Ada aktivitas pertambangan;</li> <li>- Ada Ijin Usaha Pertambangan.</li> <li>- Ada komoditi <i>Eksport import</i>.</li> <li>- Adanya potensi pertumbuhan industri yang cukup tinggi.</li> <li>- Laju pertumbuhan PAD (Pendapatan Asli Daerah) tinggi;</li> <li>- Laju pertumbuhan Pendapatan Perkapita Penduduk tinggi.</li> <li>- Ditetapkan dalam Kebijakan pengembangan ekonomi skala nasional</li> </ul>

### III. TABEL KRITERIA DAN CARA PENILAIAN HIERARKI BANDAR UDARA

NO	HIERARKI BANDAR UDARA		KRITERIA	
			TERLETAK DI KOTA YANG MERUPAKAN PUSAT PERSEBARAN	JUMLAH PENUMPANG PER TAHUN
1	Pengumpul	a. Pengumpul skala Primer	• PKN	$Pax \geq 5.000.000$
		b. Pengumpul Skala Sekunder	• PKN	$1.000.000 \leq Pax < 5.000.000$
		c. Pengumpul Skala Tersier	• PKN • PKW	$500.000 \leq Pax < 1.000.000$
2	Pengumpan		• PKL	$< 500.000$

Keterangan :

1. PKN : Pusat Kegiatan Nasional
2. PKW : Pusat Kegiatan Wilayah
3. PKL : Pusat Kegiatan Lokal

### IV. TABEL KRITERIA KLASIFIKASI BANDAR UDARA

Kode Nomor (Code Number)	Panjang RW Berdasar Referensi Pesawat (Aeroplane Reference Field Length)	Kode Huruf (Code Letter)	Bentang Sayap (Wing Span)	Jarak Roda Utama Terluar (Outer Mean Gear)
1	$ARFL < 800 \text{ m}$	A	$wing \text{ span} < 15$	$Outer \text{ Mean Gear} < 4.5 \text{ m}$
2	$800 \text{ m} \leq ARFL < 1200 \text{ m}$	B	$15 \text{ m} \leq wing \text{ span} < 24 \text{ m}$	$4.5 \text{ m} \leq outer \text{ mean gear} < 6 \text{ m}$
3	$1200 \text{ m} \leq ARFL < 1800 \text{ m}$	C	$24 \text{ m} \leq wing \text{ span} < 36 \text{ m}$	$6 \text{ m} \leq outer \text{ mean gear} < 9 \text{ m}$

4	1800 m ≤ ARFL	D	36 m ≤ <i>wing span</i> < 52 m	9 m ≤ <i>outer mean gear</i> < 14 m
		E	52 m ≤ <i>wing span</i> < 56 m	9 m ≤ <i>outer mean gear</i> < 14 m
		F	56 m ≤ <i>wing span</i> < 80 m	14 m ≤ <i>outer mean gear</i> < 16 m

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya  
KEPALA BIRO HUKUM,



WAHJUDI HERPRIARSONO