MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 61 TAHUN 2017
TENTANG
PERUBAHAN KEEMPAT ATAS PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR PM 28 TAHUN 2013 TENTANG PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 121 (*CIVIL AVIATION SAFETY REGULATION PART 121*) TENTANG PERSYARATAN-PERSYARATAN SERTIFIKASI DAN OPERASI BAGI PERUSAHAAN ANGKUTAN UDARA YANG MELAKUKAN PENERBANGAN DALAM NEGERI, INTERNASIONAL DAN ANGKUTAN UDARA NIAGA TIDAK BERJADWAL (*CERTIFICATION AND OPERATING REQUIREMENTS : DOMESTIC, FLAG AND SUPPLEMENTAL AIR CARRIERS*)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa persyaratan sertifikasi dan operasi bagi badan usaha angkutan udara yang melakukan penerbangan dalam negeri, internasional dan angkutan udara niaga tidak berjadwal telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2013 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 121*) tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi bagi Perusahaan Angkutan Udara yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (*Certification and Operating Requirements : Domestic, Flag and Supplemental Air Carriers*);

b. bahwa perlu dilakukan penyempurnaan dan penambahan ketentuan mengenai penyewaan pesawat udara, sistem penghindaran tabrakan, program perawatan, sumber produk aeronautika dan pengujian kecakapan dan kompetensi, serta menghapus ketentuan definisi dan singkatan serta sistem manajemen keselamatan, yang telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan sebagaimana dimaksud pada huruf a;

c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Keempat atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2013 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 121*) tentang Persyaratan - Persyaratan Sertifikasi dan Operasi bagi Perusahaan Angkutan Udara yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (*Certification and Operating Requirements : Domestic, Flag and Supplemental Air Carriers);*

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

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

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

4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2013 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 121*) tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (*Certification and Operating Requirements : Domestic Flag And Supplemental Air Carriers*) (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 512) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2013 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 121*) tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (*Certification and Operating Requirements : Domestic Flag And Supplemental Air Carriers*) (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 771);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1844) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 44 Tahun 2017 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 816);

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PERUBAHAN KEEMPAT ATAS PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR PM 28 TAHUN 2013 TENTANG PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 121 (*CIVIL AVIATION SAFETY REGULATION PART 121*) TENTANG PERSYARATAN-PERSYARATAN SERTIFIKASI DAN OPERASI BAGI PERUSAHAAN ANGKUTAN UDARA YANG MELAKUKAN PENERBANGAN DALAM NEGERI, INTERNASIONAL DAN ANGKUTAN UDARA NIAGA TIDAK BERJADWAL (*CERTIFICATION AND OPERATING REQUIREMENTS: DOMESTIC, FLAG AND SUPPLEMENTAL AIR CARRIERS*).

Pasal I

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2013 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 121*) tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi bagi Perusahaan Angkutan Udara yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (*Certification and Operating Requirement : Domestic, Flag And Supplemental Air Carriers*) (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 512) yang telah beberapa kali diubah dengan Peraturan Menteri:

a. Nomor PM 36 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2013 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 121*) tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (*Certification and Operating Requirements: Domestic, Flag, and Supplemental Air Carriers*) (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 291);

b. Nomor PM 107 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2013 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 121*) tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi bagi Perusahaan Angkutan Udara yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (*Certification and Operating Requirements: Domestic, Flag, and Supplemental Air Carriers*) (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1133);

c. Nomor PM 41 Tahun 2016 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2013 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 121*) tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi bagi Perusahaan Angkutan Udara yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (*Certification and Operating Requirements: Domestic, Flag, and Supplemental Air Carriers*) (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 771);

diubah sebagai berikut :

1. Mengubah butir 121.6 sehingga butir 121.6 berbunyi sebagai berikut :

121.6 Penyewaan Pesawat Udara (*Leasing of Aircraft*)

(a) *Wet Lease (Wet Lease)*

(1) Sebelum melakukan kegiatan angkutan udara dengan menggunakan pesawat udara yang diperoleh dengan cara *wet lease*, operator pesawat udara udara harus menunjukkan salinan dari surat perjanjian penyewaan atau nota tertulis yang menjelaskan mengenai perjanjian tersebut kepada Direktur Kelaikudaraan dan Pengoperasian

Pesawat Udara (yang selanjutnya disebut Direktur).

Pada saat operator udara, baik asing maupun domestik, setuju untuk menyediakan pesawat udara kepada pihak lain yang mempunyai sertifikat sesuai dengan Peraturan Menteri ini, perjanjian harus menyatakan bahwa pemegang sertifikat operator pesawat udara (*air operator certificate*) dan sertifikat organisasi perawatan pesawat udara (*approved maintenance organization*) sebagai pihak yang mengajukan harus bertanggung jawab untuk menyediakan (*Prior to operating an air transportation service with wet leased aircraft, an air carrier shall provide to the Director, copy of the lease agreement, or a written memorandum outlining the terms of such agreement. Where any air carrier whether foreign or domestic, agrees to provide an aircraft to another person certified under this part, the agreement must state which AOC holder and which AMO as applicable, is proposed to be responsible for providing*):

(i) awak pesawat udara yang sesuai dengan(*applicable crewmembers*);

(ii) kontrol operasional (*operational control*); dan (*and*)

(iii) pemeliharaan dan perawatan pesawat tersebut (*the maintenance and servicing of that aircraft*).

(2) Setelah menerima salinan perjanjian, atau nota tertulis dari perjanjian tersebut, Direktur menentukan pihak mana yang dalam perjanjian akan melakukan pengoperasian dan menerbitkan amandemen terhadap spesifikasi pengoperasian dari pemegang sertifikat, yang mencakup hal sebagai berikut (*Upon receiving a copy of an agreement, or a written memorandum of the terms thereof, the Director determines which party to the agreement is conducting the operation and issues an amendment to the certificate holder's operations specifications containing the following*):

(i) nama-nama pihak yang terlibat dalam perjanjian dan jangka waktu perjanjian tersebut (*the names of the parties to the agreement and the duration thereof*);

(ii) tanda kebangsaan dan tanda nomor pendaftaran dari setiap pesawat yang terlibat dalam perjanjian (*the nationality and registration numbers marks of each aircraft involved in the agreement*);

(iii) tipe pengoperasian (berjadwal, penumpang, dan sebagainya) (*the type of operation (e.g. scheduled, passenger, etc)*);

(iv) area pengoperasian (*the areas of operation*);

(v) aturan dari CASR yang berlaku untuk pengoperasian tersebut (*the regulation of the CASR(s) applicable to the operation*).

(3) Dalam menentukan keputusan sesuai dengan paragraf (b) dalam bagian ini, Direktur menentukan tanggung jawab sesuai dengan perjanjian tersebut untuk hal-hal berikut ini (*In making a determination under Paragraph (b) of this section, the Director considers the responsibility under the agreement for the following*):

(i) awak pesawat udara dan pelatihan (*crew members and training*);

(ii) kelaikudaraan dan pelaksanaan perawatan pesawat udara (*airworthiness and performance of maintenance*);

(iii) pengiriman (*dispatch*);

(iv) layanan pesawat udara (*servicing the aircraft*);

(v) penjadwalan (*scheduling*);

(vi) faktor lain yang dianggap relevan oleh Direktur (*any other factor the Director considers relevant*).

(4) Setelah meninjau perjanjian penyewaan, jika operator asing pesawat udara dianggap bertanggung jawab untuk operasional pesawat udara yang disewa, maka di setiap penggal rute harus termasuk titik lepas landas atau pendaratan dari bandar udara di luar negeri (*After a review of the leasing arrangement, if a foreign operator is considered responsible for the operation of the leased aircraft each route segment*

must include either a takeoff or a landing to or from a foreign airport).

(b) *Dry Lease* (*Dry Lease*)

(1) Dalam sebagian besar perjanjian *dry lease* yang ada, penerima sewa guna usaha, yang menyediakan awak pesawat udara, adalah pihak yang bertanggung jawab untuk melaksanakan kontrol operasional pesawat udara termasuk bertanggung jawab terhadap semua petugas yang ada didalamnya. Jika penerima sewa guna usaha tidak melakukan kontrol operasional terhadap pesawat udara yang disewa dibawah perjanjian penyewaan tersebut, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dapat mengevaluasi perjanjian tersebut untuk memastikan bahwa pengoperasian tersebut dapat dilakukan pada tingkat keselamatan yang memadai sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

(*Under most dry lease agreements, the lessee, who provides the crew, is the accountable party who exercises operational control over the aircraft with all the attendant responsibilities. If the lessee does not have operational control of the leased aircraft under the lease agreement, DGCA may evaluate the arrangements to ensure that the operation can be conducted with an adequate level of safety in accordance with the applicable regulations*).

(2) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mensyaratkan bagi pemohon atau pemegang sertifikat operator pesawat udara (*air operator certificate*, yang ingin menggunakan pesawat udara yang disewa menggunakan perjanjian *dry lease*, pemohon atau pemegang sertifikat diharuskan menyediakan informasi kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai berikut (*DGCA required an applicant for an AOC, or an existing operator, wishes to use dry leased aircraft, the applicant or operator should provide the DGCA with the following information*):

(i) tipe pesawat udara, model, dan nomor seri (*the aircraft type, model and serial number*);

(ii) nama dan alamat dari pemilik yang terdaftar (*the name and address of the registered owner*);

(iii) negara pendaftaran, tanda kebangsaan dan tanda pendaftaran (*State of Registry, nationality and registration marks*);

(iv) sertifikat kelaikudaraan dan pernyataan dari pemilik yang terdaftar yang menyatakan bahwa pesawat udara tersebut telah memenuhi persyaratan kelaikudaraan di negara dimana pesawat udara itu didaftarkan (*certificate of airworthiness and statement from the registered owner that the aircraft fully complies with the*

airworthiness requirements of the State of Registry);

(v) nama, alamat dan tandatangan penerima sewa guna usaha atau orang yang bertanggungjawab untuk kontrol operasional pesawat udara berdasarkan perjanjian peminjaman tersebut, termasuk pernyataan dari individu dan para pihak dalam perjanjian tersebut sudah mengerti sepenuhnya terhadap tanggungjawab sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan (*name, address and signature of lessee or person responsible for operational control of the aircraft under the lease agreement, including a statement that such individual and the parties to the lease agreement fully understand their respective responsibilities under the applicable regulations*);

(vi) salinan perjanjian sewa guna usaha atau penjelasan tentang ketentuan penyewaan dalam perjanjian tersebut (*copy of the lease agreement or description of lease provisions*);

(vii) jangka waktu penyewaan (*duration of the lease*); dan (*and*)

(viii) area pengoperasian (*areas of operation*).

(3) Setelah mengevaluasi secara seksama di internal Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan mengkoordinasikannya dengan otoritas berwenang lainnya, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara perlu untuk membuat keputusan mengenai pihak yang dalam perjanjian sewa guna usaha bertanggung jawab untuk melakukan pengoperasian. Dalam membuat keputusan ini, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara akan mempertimbangkan tanggung jawab masing-masing pihak yang terlibat dalam perjanjian sewa guna usaha tersebut, meliputi:

(*After careful review within the authority and liaison as necessary with other competent authorities, the DGCA needs to make the determination as to which party to the lease agreement is in fact responsible for the conduct of the operation. In making this determination, the DGCA will consider the responsibilities of the parties under the lease agreement for*):

(i) sertifikasi dan pelatihan awak kokpit (*flight crew member licensing and training*);

(ii) pelatihan anggota awak kabin (*cabin crew member training*);

(iii) kelaikudaraan pesawat udara dan pelaksanaan perawatan (*airworthiness of the aircraft and the performance of maintenance*);

(iv) kontrol operasional, termasuk pada saat pemberangkatan dan terbang (*operational control, including dispatch and flight following*);

(v) penjadwalan personil penerbangan dan anggota personel kabin (*scheduling of flight crew and cabin crew members*); dan (*and*)

(vi) penandatanganan rilis perawatan (*signing the maintenance release*).

(4) Jika perjanjian sewa guna usaha yang ditentukan sebagai perjanjian *dry lease* mencakup pesawat udara yang memiliki sertifikat pendaftaran dan sertifikat kelaikudaraan yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dimana pesawat tersebut mempunyai tanda pendaftaran Indonesia, perjanjian sewa guna usaha dengan skema *dry lease* disetujui oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, maka manual operasi dan/atau spesifikasi operasi harus diubah untuk memuat paling sedikit data-data sebagai berikut (*If the lease arrangement is determined to be a dry lease involving aircraft that possess valid certificates of registration and certificates of airworthiness issued by DGCA, which is the aircraft is Indonesian register, the dry lease arrangement is acceptable to the DGCA, the operations manual and/or the operations specifications should be amended to provide at least the following data*) :

(i) nama pihak yang terlibat dalam perjanjian sewa guna usaha tersebut beserta jangka waktunya (*names of the parties to the lease agreement and the duration thereof*);

(ii) tanda kebangsaan dan tanda pendaftaran pesawat udara yang termasuk dalam perjanjian (*nationality and registration marks of each aircraft involved in the agreement*);

(iii) tipe pesawat yang digunakan (*type of aircraft to be used*);

(iv) area pengoperasian (*areas of operation*); dan (*and*)

(v) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk operasi tersebut (*regulations applicable to the operation*).

(c) *Damp Lease* (*Damp Lease*)

Damp lease berarti pesawat udara disewa seperti skema *wet lease* termasuk awak kokpit tapi tidak termasuk personel kabin, umumnya jenis sewa ini dipahami seperti sewa *wet lease* pesawat udara dimana pesawat udara dioperasikan berdasarkan sertifikat operasi pesawat udara yang dimiliki oleh pihak pemberi sewa guna usaha, beserta awak pesawat udara dan dimungkinkan sebagian dari personel kabin disediakan oleh pihak pemberi sewa guna usaha. Sebagian atau seluruh personel kabin disediakan oleh pihak penerima sewa guna usaha (*Damp Lease is a wet-leased aircraft that includes a cockpit crew but not cabin attendants, generally understood to be*

a wet lease of an aircraft where the aircraft is operated under the AOC of the lessor, with the flight crew and possibly part of the cabin crew being provided by the lessor. Part or all of the cabin crew is provided by the lessee).

Anggota personel kabin dari pihak penerima sewa guna usaha perlu untuk mendapatkan pelatihan tambahan, berdasarkan program pelatihan pihak pemberi sewa guna usaha yang telah disetujui, dengan mempertimbangkan tugas darurat personel kabin dalam pesawat udara tertentu. Sebagai tambahan, personel kabin tersebut mungkin tidak mempunyai pengetahuan mengenai persyaratan dari Negara Operator bagi pihak pemberi sewa guna usaha terkait dengan pembatasan jam terbang dan jam kerja dan ketentuan waktu istirahat, dan terhadap pelaksanaan tugas dan tanggung jawab pada saat terbang di pesawat udara yang disewakan (*The lessee's cabin crew members will need to receive additional training, under the approved training programme of the lessor, with respect to their emergency duties on the particular aircraft. In addition, they may have no knowledge of the requirements of the lessor's State of the Operator with respect to flight and duty time limitations and the provision of rest periods, and to the performance of their duties and responsibilities aboard the wet leased aircraft*).

2. Menghapus butir 121.7 sehingga butir 121.7 berbunyi sebagai berikut:

121.7 Dicadangkan (*RESERVED*)

3. Mengubah butir 121.39 sehingga berbunyi sebagai berikut:

121.39 Sumber Produk Aeronautika (*Sources of Aeronautical Products*)

(a) Pemegang sertifikat berdasarkan peraturan ini harus memiliki sistem untuk mendapatkan produk aeronautika dari (*a certificate holder under this part must have the system to obtain the aeronautical products from*):

(1) pabrik produk aeronautika (*A manufacturer of aeronautical products*);

(2) pabrik yang memproduksi, mengidentifikasi dan mensertifikasi bagian atau material standar yang sesuai dengan standar industri, nasional atau internasional yang ditetapkan, dan dirujuk pada data desain yang disetujui (*A manufacturer who produces, identifies and certifies standard parts and materials which conform to established industrial, national or international standards, and which are referenced in approved design data*);

(3) organisasi yang disetujui oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara atau otoritas penerbangan negara lain berdasarkan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil

(PKPS) Bagian 145 Subbagian F, untuk melakukan perawatan terhadap produk aeronautika dan yang diberi kewenangan untuk mensertifikasi produk aeronautika tersebut agar dalam keadaan dapat digunakan (*serviceable*) dan dalam kondisi aman untuk dioperasikan (*an organization approved either by DGCA, or Foreign Civil Aviation Authority under CASR part 145, subpart F, to perform maintenance on aeronautical products and who is authorized to certify such products as serviceable and in a condition for safe operation*);

(4) pemasok yang menyediakan sertifikasi asli terhadap kesesuaian produk terhadap data desain yang disetujui untuk pasokan yang yang diperoleh dari sumber yang ditunjuk (*A supplier who provides original certification of product conformity to approved design data for supplies acquired from authorized sources*).

(b) pemegang sertifikat berdasarkan peraturan ini harus memastikan bahwa sumber produk aeronautika memiliki organisasi, fasilitas, peralatan dan personel yang dibutuhkan agar sesuai dengan kebijakan, tanggung jawab, metode dan prosedur yang telah ditetapkan dalam sistem kendali mutu produk mereka (*A certificate holder under this part must ensure that the*

source of aeronautical products has the organization, facilities, equipment and the personnel necessary to comply with the policies, responsibilities, methods and procedures established in his product quality control system.)

4. Menghapus Subbagian C Program Manajemen Keselamatan sehingga Subbagian C berbunyi sebagai berikut:

SUBBAGIAN C DICADANGKAN (*RESERVED*)

5. Mengubah butir 121.356 sehingga butir 121.356 berbunyi sebagai berikut

121.356 Sistem Penghindaran Tabrakan (*Collision Avoidance Systems*)

(a) Mulai tanggal 1 Januari 2018, setiap pesawat terbang yang beroperasi berdasarkan Peraturan ini harus dilengkapi dan dioperasikan sesuai dengan tabel berikut (*Effective January 1, 2018, any airplane operated under this Part must be equipped and operated according to the following table*) :

Sistem penghindaran tabrakan
(*Collision Avoidance Systems*)

Pesawat terbang yang beroperasi (*Airplane operated*)	Pesawat terbang harus dilengkapi dengan (*The airplane must be equipped with*) -
(A) Pesawat bermesin turbin dengan berat maksimum untuk lepas landas lebih dari 33.000 pounds (15.000 kg) (*Turbine-powered airplane of more than 33,000 pounds (15,000 kgs) maximum certificated takeoff weight*)	(1) Transponder mode S yang sudah memenuhi Technical Standard Order (TSO) C–112 dari FAA, atau versi berikutnya, atau setara, dan salah satu dari unit yang disetujui berikut (*An appropriate class of Mode S transponder that meets FAA Technical Standard Order (TSO) C–112, or a later version, or its equivalent, and one of the following approved units*) : (i) TCAS II yang memenuhi ketentuan FAA TSO C–119b (versi 7.1), atau versi berikutnya, atau versi yang

	setara (*TCAS II that meets FAA TSO C-119b (version 7.1), or a later version, or its equivalent).* (ii) TCAS II yang memenuhi ketentuan FAA TSO C-119a (versi 6.04A yang telah ditingkatkan), atau versi yang setara, dan telah dipasang di pesawat terbang sebelum tanggal 1 Mei 2003. Jika TCAS II versi 6.04 A yang telah ditingkatkan tidak dapat diperbaiki menjadi sesuai standar FAA TSO C-119a, maka TCAS II tersebut harus diganti dengan TCAS II yang

	memenuhi FAA TSI C-119b (versi 7.1) atau versi berikutnya, atau versi yang setara. (*TCAS II that meets FAA TSO C–119a (version 6.04A Enhanced), or its equivalent , that was installed in that aeroplane before May 1, 2003. If that TCAS II version 6.04A Enhanced no longer can be repaired to FAA TSO C–119a standards, it must be replaced with a TCAS II that meets FAA TSO C–119b (version 7.1), or a later version, or its equivalent.*)

	(iii) Sistem penghindaran tabrakan yang setara dengan ketentuan FAA TSO C-119b (versi 7.1), atau versi berikutnya, atau setara, yang mampu mengkoordinasikan dengan unit yang memenuhi ketentuan TSO C-119a (versi 6.04A yang telah ditingkatkan), atau versi berikutnya, atau versi yang setara (*A collision avoidance system equivalent to FAA TSO C-119b (version 7.1), or a later version, or its equivalent, capable of coordinating with units that*

	meet TSO C–119a (version 6.04A Enhanced), or a later version, or its equivalent).
(B) Pesawat terbang penumpang atau kombinasi kargo/penumpang (kombinasi) yang mempunyai konfigurasi kursi penumpang dari 10 s.d 30 kursi (*Passenger or combination cargo/ passenger (combi) airplane that has a passenger seat configuration of 10–30 seats*)	(1) TCAS I yang memenuhi ketentuan FAA TSO C–118, atau versi berikutnya, atau versi yang setara (*TCAS I that meets FAA TSO C–118, or a later version, or its equivalent, or*); atau (*or*) (2) Sistem penghindaran tabrakan setara dengan FAA TSO C–118, atau versi berikutnya,atau setara (*A collision avoidance system equivalent to has an FAA TSO C–118, or a later version, or its equivalent or*); atau (*or*)

	(3) Sistem penghindaran tabrakan dan transponder Mode S yang memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam huruf (a) (1) di butir ini (*A collision avoidance system and Mode S transponder that meet paragraph (a)(1) of this section*).
(C) Pesawat terbang bermesin piston yang sertifikat berat lepas landas maksimumnya lebih dari 33.000 pounds (15.000 kg) (*Piston-powered airplane of more than 33,000 pounds (15,000 kgs) maximum certificated takeoff weight*)	(1) TCAS I yang memenuhi ketentuan FAA TSO C–118 atau versi berikutnya, atau setara (*TCAS I that meets FAA TSO C–118, or a later version, or its equivalent or*). (2) Sistem penghindaran tabrakan yang maksimum setara dengan FAA TSO C–118, atau versi berikutnya, atau setara (*A collision avoidance system equivalent to*

	maximum FAA TSO C–118, or a later version, or its equivalent or).
	(3) Sistem penghindaran tabrakan dan transponder Mode S yang memenuhi ketentuan dalam huruf (a) (1) di butir ini (*A collision avoidance system and Mode S transponder that meet paragraph (a)(1) of this section*).

6. Mengubah butir 121.367 huruf (a) sehingga butir 121.367 secara keseluruhan berbunyi sebagai berikut :

121.367 Program Perawatan

(a) Setiap pemegang sertifikat wajib mempunyai program perawatan untuk setiap tipe pesawat udara termasuk pesawat udara registrasi asing, yang telah disetujui oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, atau negara pendaftaran pesawat udara tersebut, dan berisi informasi sebagai berikut:
(*Each certificate holder shall have an maintenance program for each aircraft type including foreign registered aircraft, approved by the DGCA, or*

state of registry, containing the following):

(1) tugas perawatan dan interval perawatan tersebut akan dilakukan, dengan mempertimbangkan penggunaan pesawat terbang (*maintenance tasks and the intervals at which these are to be performed, taking into account the anticipated utilization of the airplane*);

(2) program integritas struktural berkelanjutan, jika dibutuhkan (*when applicable, a continuing structural integrity programme*);

(3) prosedur untuk perubahan atau penyimpangan dari ketentuan sebagaimana dimaksud dengan angka (1) dan (2) di atas (*procedures for changing or deviating from (1) and (2) above*);

(4) pemantauan kondisi dan kehandalan deskripsi program untuk sistem pesawat udara, komponen, dan mesin, jika dibutuhkan (*when applicable, condition monitoring and reliability programme descriptions for aircraft systems, components and engines*; dan

(5) tugas-tugas perawatan sebagai bagian dari inspeksi yang dibutuhkan (*maintenance task as required inspection items*).

(b) Tugas perawatan dan interval perawatan, yang telah disebutkan sebagai kewajiban dalam persetujuan desain tipe harus diidentifikasi sebagai tugas program perawatan tersebut (*maintenance tasks and intervals, that have been specified as mandatory in approval of the type design shall be identified as such*).

(c) Program perawatan yang dipersyaratkan dalam butir ini harus disusun dengan mempertimbangkan ketentuan mengenai personel (*Maintenance program required by this section shall be developed by considering the human factor principles*).

(d) Salinan seluruh amandemen dari program perawatan harus diberikan segera kepada seluruh organisasi atau orang yang program perawatannya telah diterbitkan (*Copies of all amendments to the maintenance program shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the maintenance program has been issued*).

7. Mengubah butir 121.437 sehingga berbunyi sebagai berikut:

121.437 Kualifikasi Pilot: Lisensi yang Dipersyaratkan (*Pilot Qualification: Licenses Required*)

(a) Tidak ada pilot yang dapat bertindak sebagai pilot yang berwenang pada pesawat udara kecuali dia memegang lisensi penerbang untuk perusahaan penerbang transport dan rating pesawat udara yang sesuai untuk jenis pesawat udara tersebut (*No pilot may act as pilot in command of an aircraft unless he holds an airline transport pilot license and an appropriate type rating for that aircraft*).

(b) Setiap pilot yang bertindak sebagai pilot dalam kapasitas selain yang disebutkan sebagaimana dimaksud dalam paragraf (a) butir ini, harus memegang setidaknya lisensi penerbang komersial dengan rating instrument dan *multi engine* (*Each pilot who acts as a pilot in a capacity other than those specified in Paragraph (a) of this section must hold at least a commercial pilot license with multi engine and an instrument rating*).

8. Mengubah butir 121.441 huruf (e) sehingga butir 121.441 secara keseluruhan berbunyi sebagai berikut :

121.441 Pengujian Kecakapan dan Kompetensi (*Proficiency and Competency Checks*)

(a) Pemegang sertifikat tidak dapat menugaskan orang atau tak seorang pun yang boleh bertugas sebagai pilot (penerbang), teknisi terbang (juru mesin pesawat udara), dan navigator penerbangan kecuali jika orang tersebut telah menyelesaikan

pengujian kecakapan, sebagai berikut (*No certificate holder may use any person nor may any person serve as a required pilot, flight engineer, and flight navigator unless that person has satisfactorily completed a proficiency check, as follows*):

(1) Untuk kapten penerbang, pengujian kecakapan dalam 6 bulan terakhir (*For a pilot in command, proficiency check within the preceding 6 calendar months*);

(2) Untuk pilot, teknis terbang dan navigator penerbangan lain, pengujian kecakapan dalam 12 bulan terakhir (*For other pilots, flight engineer and flight navigator a proficiency a check within preceding 12 calendar months*);

(b) Kecuali disebutkan dalam ketentuan huruf (c) dan huruf (d) butir ini, pengujian kecakapan harus memenuhi persyaratan berikut (*Except as provided in Paragraphs (c) and (d) of this section, a proficiency check must meet the following requirements*):

(1) Paling sedikit memuat prosedur dan manuver yang telah ditentukan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara (*It must include at least the procedures and maneuvers set forth in by the Director*);

(2) Harus disetujui oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara atau petugas pemeriksa pilot (*It must be given by the DGCA or a pilot check airman*);

(c) Simulator visual pesawat terbang yang telah disetujui atau peralatan pelatihan yang sesuai dapat digunakan dalam melaksanakan pengujian kecakapan (*An approved airplane simulator or other appropriate training device may be used in the conduct of a proficiency check*).

(d) Jika pilot yang sedang diperiksa gagal dalam melakukan manuver yang dipersyaratkan, orang yang melakukan pengujian kecakapan dapat memberikan pelatihan tambahan kepada pilot tersebut selama proses pengujian kecakapan. Sebagai tambahan pada kegagalan manuver yang berulang, orang yang melakukan pengujian kecakapan dapat meminta pilot yang sedang diuji untuk mengulangi manuver lain yang menurutnya penting untuk menentukan kecakapan pilot tersebut.

Jika pilot yang sedang diuji tidak dapat menunjukkan kinerja yang memuaskan kepada orang yang melakukan pemeriksaan, pemegang sertifikat tidak boleh menggunakannya atau dia tidak boleh bertugas dalam operasi berdasarkan Peraturan ini sampai

dia lulus pengujian kecakapan (*If the pilot being checked fails any of the required maneuvers, the person giving the proficiency check may give additional training to the pilot during the course of the proficiency check. In addition to repeating the maneuvers failed, the person giving the proficiency check may require the pilot being checked to repeat any other maneuvers he finds are necessary to determine the pilot's proficiency. If the pilot being checked is unable to demonstrate satisfactory performance to the person conducting the check, the certificate holder may not use him nor may he serve in operations under this part until he has satisfactorily completed a proficiency check*).

Namun, kese1uruhan pengujian kecakapan (selain pengujian kecakapan awal untuk petugas kedua (*co pilot*) yang dipersyaratkan dalam butir ini dapat dilakukan dengan simulator visual yang disetujui jika pilot yang sedang diuji menyelesaikan setidaknya dua pendaratan dengan pesawat yang tepat selama pengujian jalur atau pengujian lain yang dilakukan oleh petugas penguji pilot (pilot yang berwenang dapat mengawasi dan menyatakan keberhasilan pendaratan oleh wewenang kedua). Jika pengujian kecakapan pilot dilakukan sesuai dengan butir ini, pemeriksaan kecakapan berikutnya

bagi pilot tersebut harus dilakukan dengan cara yang sama, atau pelatihan dalam simulator visual pesawat terbang dalam seksi 121.409 dapat dijadikan pengganti.
(*However, the entire proficiency check (other than the initial second in command proficiency check) required by this section may be conducted in an approved visual simulator if the pilot being checked accomplishes at least two landings in the appropriate airplane during a line check or other check conducted by a pilot check airman (a pilot in command may observe and certify the satisfactory accomplishment of these landings by a second in command). If a pilot proficiency check is conducted in accordance with this paragraph, the next required proficiency check for that pilot must be conducted in the same manner, or a course of training in an airplane visual simulator under Section 121.409 may be substituted therefor*).

(e) Untuk pramugari (personel kabin) dan seorang petugas operasi penerbangan (personel penunjang operasi penerbangan), pengujian kompetensinya berlaku sampai hari pertama dari bulan ketiga belas terhitung sejak pengujian kompetensi dilakukan.
(*In the case of a flight attendant and flight operations officer a competency check shall be valid to the first day of*

the thirteenth – (13) month following the month in which the competency checks (CC) was taken).

(f) Pilot penguji perusahaan yang telah disetujui, yang telah mendapat pendelegasian kewenangan untuk melakukan pengujian terbang pada tipe pesawat udara tersebut, atau Inspektur Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, harus melakukan pengujian kecakapan pilot yang dipersyaratkan Sub Bagian ini. Direktur Jenderal Perhubungan Udara atau orang yang disetujui Direktur Jenderal Perhubungan harus melakukan semua pengujian yang dipersyaratkan dalam Subbagian ini. Penyedia angkutan udara harus menyampaikan daftar penguji yang diajukan, termasuk kualifikasi mereka yang terkait dengan posisi mereka sebagai penguji, kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara untuk mendapatkan persetujuan.

(*An approved company check pilot who has been delegated the authority to perform flight checks on that aircraft type, or a DGCA inspector shall conduct any pilot proficiency check required by this Subpart. The Director or a person acceptable to him, shall conduct all other checks required by this Subpart. An air carrier shall submit to the Director for approval, a list of proposed examiners, including their*

qualifications relevant to their position as examiners).

(g) Dalam rangka melengkapi setiap pengujian yang dipersyaratkan dalam Sub Bagian ini, dimana simulator tipe pesawat udara telah disetujui untuk pelatihan (*For the purposes of completing any check required by this subpart, where an aircraft type simulator has been approved for training*):

(1) untuk pengujian kecakapan pilot sebagaimana dimaksud dalam ketentuan huruf a angka (1) dan angka (2) butir ini, jumlah nilai yang sama diberikan pada simulator untuk tujuan pelatihan harus berlaku untuk pengujian kecakapan pilot ini (*in the cases of a PPC required by Subsections (a)(1) and (2) of this section, the same credits given the simulator for training purposes shall apply to the PPC*);

(2) untuk pengujian kompetensi sebagaimana dipersyaratkan dalam butir ini, jumlah nilai yang sama diberikan pada alat pelatihan kabin, harus berlaku untuk pengujian kompetensi tersebut (*In the case of the CC required by this section, the same training credits given to that cabin training device, shall apply to the CC*).

(h) Pada saat simulator terbang, atau alat pelatihan lain yang disetujui untuk pelatihan dan pengujian, tidak memiliki seluruh nilai pelatihan dan nilai pengujian yang diperlukan untuk pengujian secara keseluruhan, porsi pengujian yang tidak disetujui untuk diselesaikan pada simulator, maka harus dilakukan pada tipe pesawat udara yang sesuai (*Where any flight simulator, or other training device approved for training and checking, does not have all the training and checking credits needed to complete the entire check, the portions of such check not approved to be completed in a simulator, must be carried out in that type of aircraft, as appropriate*).

(i) Pada saat pengujian kecakapan pilot, pengujian kompetensi atau pelatihan tahunan diperbarui dalam waktu 60 hari sebelum masa berlakunya habis, pengujian atau pelatihan sebaiknya dilakukan pada hari terakhir masa berlakunya (*Where a pilot proficiency check, a competency check or annual training is renewed within the last 60 days of its validity period, such check or training is deemed to have taken place on the last day of the validity period*).

(j) Direktur Jenderal Perhubungan Udara dapat memperpanjang masa berlaku pengujian kecakapan pilot, pengujian kompetensi atau pelatihan tahunan sampai dengan 60 hari jika

Direktur Jenderal Perhubungan Udara merasa bahwa hal tersebut tidak akan mempengaruhi keselamatan penerbangan (*The Director may extend the validity period of a pilot proficiency check, a competency check or annual training by up to 60 days where the Director is of the opinion that aviation safety is not likely to be affected*).

(k) Ketika masa berlaku pengujian kecakapan pilot, atau pengujian kompetensi atau pelatihan tahunan telah kadaluarsa selama 24 bulan atau lebih, orang tersebut harus melakukan pengujian ulang kualifikasi dengan memenuhi seluruh persyaratan pelatihan awal yang terkait dengan pesawat udara tersebut (*Where the validity period of a pilot proficiency check or a competency check of annual training has been expired for 24 months or more, the person shall re-qualify by meeting all initial training requirements relating to that aircraft*).

Pasal II

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

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

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 4 Agustus 2017

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 8 Agustus 2017

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

ttd

WIDODO EKATJAHJANA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2017 NOMOR 1097

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM,

SRI LESTARI RAHAYU
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19620620 198903 2 001