



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR : PM 115 TAHUN 2015

TENTANG

PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 176 (*CIVIL
AVIATION SAFETY REGULATION PART 176*)
TENTANG PENCARIAN DAN PERTOLONGAN PADA KECELAKAAN PESAWAT
UDARA (*SEARCH AND RESCUE*)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam pasal 291 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan diatur mengenai pelayanan informasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara (*Search and Rescue*);
 - b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 176 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 176*) tentang Pencarian dan Pertolongan Pada Kecelakaan Pesawat Udara (*Search and Rescue*), dengan Peraturan Menteri Perhubungan;
- 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. Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencarian dan Pertolongan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 267, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5600);
 3. Peraturan Pemerintah 36 Tahun 2006 tentang Pencarian Dan Pertolongan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 89, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4658);
 4. Peraturan Presiden Nomor 99 Tahun 2007 tentang Badan SAR Nasional;
 5. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan Organisasi Kementerian Negara Sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2014;

6. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Kementerian Negara serta Susunan Organisasi, Tugas, dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 14 Tahun 2014;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 68 Tahun 2013;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2011 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 171 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 171*) tentang Penyelenggara Pelayanan Telekomunikasi Penerbangan (*Aeronautical Telecommunication Service Provider*) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 38 Tahun 2014;
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 174 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 174*) tentang Pelayanan Informasi Meteorologi Penerbangan (*Aeronautical Meteorological Information Services*);
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 44 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 173 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 173*) tentang Perancangan Prosedur Penerbangan (*Flight Procedure Design*);
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 55 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 139*) tentang Bandar Udara (*Aerodrome*);
12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 175 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 175*) tentang Pelayanan Informasi Aeronautika (*Aeronautical Information Service*);

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 176 (*CIVIL AVIATION SAFETY REGULATION PART 176*) TENTANG PENCARIAN DAN PERTOLONGAN PADA KECELAKAAN PESAWAT UDARA (*SEARCH AND RESCUE*).

Pasal 1

- (1) Memberlakukan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 176 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 176*) tentang Pencarian Dan Pertolongan Pada Kecelakaan Pesawat Udara (*Search And Rescue*).

- (2) Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 176 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 176*) tentang Pencarian Dan Pertolongan Pada Kecelakaan Pesawat Udara (*Search And Rescue*) sebagaimana tercantum dalam lampiran yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 2

Direktur Jenderal Perhubungan Udara mengawasi pelaksanaan peraturan ini.

Pasal 3

Pada saat peraturan ini berlaku, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 55 Tahun 2011 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 176 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 176*) tentang Pencarian dan Pertolongan Pada Kecelakaan pesawat udara (*Search and Rescue*), dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 4

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 2015

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

IGNASIUS JONAN

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 6 Agustus 2015

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

YASONNA H. LAOLY

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2015 NOMOR 1165

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor : PM 115 Tahun 2015
Tanggal : 4 Agustus 2015

**PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL
(PKPS)**

BAGIAN 176

**PENCARIAN DAN PERTOLONGAN PADA KECELAKAAN
PESAWAT UDARA(*SEARCH AND RESCUE*)**

**REPUBLIK INDONESIA
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

DAFTAR ISI

Subbagian	176.A Umum	5
176.001	Penerapan	5
176.005	Pengertian	5
176.010	Penerbitan Standar Manual	7
Subbagian	176.B Pengawasan Keselamatan (<i>Safety Oversight</i>) Terhadap Penyelenggaraan Operasi Pencarian Dan Pertolongan Pada Kecelakaan Pesawat Udara	8
176.015	Tujuan Pengawasan Keselamatan	8
176.020	Tanggung jawab Pengawasan Keselamatan	8
176.025	Pelaksanaan Pengawasan Keselamatan	8
Subbagian	176.C Sistem Manajemen Keselamatan (<i>Safety Management System (SMS)</i>)	14
176.030	Ketentuan Sistem Manajemen Keselamatan	14
176.035	Komponen dan Elemen Sistem Manajemen Keselamatan	14
Subbagian	176.D Organisasi	18
176.040	Penyelenggaraan operasi Pencarian dan Pertolongan pada kecelakaan pesawat udara	18
176.045	Wilayah Tanggung Jawab SAR	18
176.050	Kantor Pencarian dan Pertolongan (<i>Rescue Sub Centre</i>)	18
176.055	Komunikasi SAR	19
176.060	Unit pencarian dan pertolongan (SAR Unit (SRU))	19
176.065	Sarana Pencarian dan Pertolongan	20
Subbagian	176.E Kerja Sama	21
176.070	Kerjasama Antar Negara	21
176.075	Kerjasama dengan instansi/ organisasi lainnya	22
176.080	Penyebarnya Informasi	22
Subbagian	176.F Tindakan-Tindakan Persiapan	23
176.085	Persiapan informasi	23
176.090	Rencana Operasi	23
176.095	Unit Pencarian dan Pertolongan (SAR Unit (SRU))	24
176.100	Pendidikan dan Pelatihan	25
Subbagian	176.G Prosedur Operasi	26
176.105	Informasi mengenai keadaan darurat	26
176.110	Prosedur yang Dilakukan oleh Badan SAR Nasional atau Kantor Pencarian dan Pertolongan dalam Tingkat Keadaan Darurat	26
176.115	Prosedur Pencarian dan Pertolongan Yang Mencakup Lebih dari Satu Negara	28

176.120	Komandan Lapangan (<i>On Scene Commander</i>).....	28
176.125	Pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara	28
176.130	Prosedur di Lokasi Kecelakaan Pesawat Udara.....	29
176.135	Prosedure untuk <i>pilot in command</i> yang menerima berita kecelakaan	30
176.140	Sinyal Pencarian dan Pertolongan.....	30
176.145	Pencatatan.....	31

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran IIA	Format Laporan Sementara (<i>Interim Report</i>) Pengawasan..	i
Lampiran IIB	Format Rencana Tindak Lanjut (<i>Corrective Action Plan</i>) Pengawasan	ii
Lampiran IIC	Format Laporan Akhir Pengawasan	iii
Lampiran IIIA	<i>Safety Risk Assesment Matrix</i>	iv
Lampiran IIIB	<i>Safety Risk Severity and Probability Table</i>	v
Lampiran IV	Format Pencatatan Riwayat Pelatihan Wajib.....	vii
Lampiran VA	Format Penilaian Praktek Kerja Lapangan (<i>On The Job Training</i>) Tahap I	viii
Lampiran VB	Format Penilaian Praktek Kerja Lapangan (<i>On The Job Training</i>) Tahap II	ix
Lampiran VC	Format Riwayat Pencatatan Pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (<i>On The Job Training</i>).....	x
Lampiran VI	Sinyal Pencarian dan Pertolongan	xi

SUB BAGIAN 176.A UMUM

176.001 Penerapan

Bagian ini memuat:

1. Tujuan penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara;
2. Standar Penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara;
3. Pengawasan penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara;
4. Pengembangan personel inspektur pencarian dan pertolongan (*SAR Inspector*);
5. Pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*) untuk penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara.

176.005 Pengertian

Dalam peraturan ini yang dimaksud dengan :

Alerting post adalah setiap unit/organisasi/instansi yang berperan dan berfungsi sebagai perantara antara pelapor keadaan darurat dengan BASARNAS/Kantor Pencarian dan Pertolongan.

Alert phase adalah situasi di mana muncul kekhawatiran mengenai keselamatan pesawat dan penumpangnya.

Badan SAR Nasional adalah lembaga pemerintah non kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pencarian dan pertolongan.

Badan Usaha Angkutan Udara adalah badan usaha milik Negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran.

Direktur adalah Direktur Navigasi Penerbangan.

Distress phase adalah situasi di mana diketahui dengan pasti bahwa pesawat dan penumpangnya berada dalam keadaan darurat dan memerlukan bantuan pertolongan dan penyelamatan segera.

Emergency phase adalah istilah umum yang merujuk kepada tingkat keadaan darurat yaitu tingkat meragukan, mengkhawatirkan, dan memerlukan bantuan.

Inspektur Pencarian dan Pertolongan (*SAR Inspector*) adalah personel yang diberi tugas, tanggung jawab dan hak secara penuh oleh pejabat yang berwenang untuk melakukan pengawasan di bidang pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara.

Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) adalah pusat koordinasi pencarian dan pertolongan yang bertanggung jawab dalam penanganan kecelakaan pesawat udara.

Kecelakaan adalah peristiwa yang menimpa pesawat udara yang dapat membahayakan dan/atau mengancam keselamatan manusia. Operasi Pencarian dan Pertolongan adalah serangkaian kegiatan meliputi Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan dan penghentian Pelaksanaan Operasi Pencarian dan Pertolongan pada kecelakaan pesawat udara.

Pengawasan keselamatan (*safety oversight*) adalah kegiatan otoritas penerbangan sipil nasional sebagai bagian dari program keselamatan yang dilaksanakan dengan memperhatikan penerapan sistem manajemen keselamatan dalam rangka memastikan kebijakan, tujuan, sasaran dan standar keselamatan secara berkelanjutan.

Pilot-in-command adalah pilot yang ditunjuk oleh Badan Usaha Angkutan Udara, yang bertanggungjawab atas pesawat beserta isinya selama penerbangan.

Praktek kerja lapangan (*On The Job Training (OJT)*) adalah pelatihan yang dilakukan di lapangan oleh instruktur yang berwenang yang bertujuan untuk memberikan pengalaman langsung dalam lingkungan kerja pada bidang tugasnya.

Potensi pencarian dan pertolongan adalah sumber daya manusia, sarana dan prasarana, informasi dan teknologi, serta hewan, selain Badan SAR Nasional yang dapat dimanfaatkan untuk menunjang kegiatan penyelenggaraan Operasi Pencarian dan Pertolongan.

Probability adalah kemungkinan suatu keadaan atau kejadian tidak aman dapat terjadi.

Rescue Coordination Centre (RCC) adalah kantor pusat pencarian dan pertolongan yang bertanggung jawab untuk merekomendasikan organisasi yang tepat untuk pencarian dan pertolongan, serta mengkoordinasikan pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan dalam suatu daerah pencarian dan pertolongan.

Rescue Sub Centre (RSC) adalah unit pelaksana teknis pusat koordinasi pertolongan yang didirikan untuk melengkapi dan memiliki tanggung jawab khusus.

Risk adalah penilaian, yang dinyatakan istilah kemungkinan yang telah diperkirakan keparahannya, dari akibat ancaman yang diambil dari rujukan dari suatu paling buruk yang dapat diramalkan.

Risk Management adalah identifikasi, analisis dan eliminasi dan/atau pencegahan pada suatu tingkat resiko yang dapat diterima yang mengancam kemampuan dari suatu organisasi.

Search and Rescue Aircraft adalah pesawat udara yang dilengkapi dengan peralatan khusus yang sesuai untuk melaksanakan misi pencarian dan pertolongan.

Search and Rescue Region (SRR) adalah batas wilayah tanggung jawab operasi pencarian dan pertolongan (SAR) sesuai dengan FIR (*Flight Information Region*).

Severity adalah akibat yang mungkin dari kejadian atau kondisi tidak aman, dengan merujuk pada situasi paling buruk yang dapat di ramalkan.

Temuan Pengawasan adalah temuan yang mengacu pada peraturan pemenuhan perundang-undangan.

Unit Pencarian dan pertolongan (*SAR Unit (SRU)*) adalah sebuah unit yang terdiri dari tenaga terlatih dalambidang SAR dan dilengkapi dengan peralatan yang sesuai untuk melakukan operasi pencarian dan pertolongan.

176.010 Penerbitan Standar Manual

Badan SAR Nasional menerbitkan standar manual dan penerapan sistem manajemen keselamatan (*safety management system*) untuk melaksanakan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

SUB BAGIAN 176.B. PENGAWASAN KESELAMATAN (SAFETY OVERSIGHT) TERHADAP PENYELENGGARAAN OPERASI PENCARIAN DAN PERTOLONGAN PADA KECELAKAAN PESAWAT UDARA

176.015 Tujuan Pengawasan Keselamatan

Tujuan dari pengawasan keselamatan terhadap penyelenggaraan operasipencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udaraadalah untuk menjamin penyelenggaraan operasipencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara secara cepat, tepat, aman, terpadu dan terkoordinasi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

176.020 TanggungJawabPengawasan Keselamatan

Dalam rangka menjamin penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaanpesawat udara yangsesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, maka dilaksanakan kegiatan pengawasan keselamatan olehDirektorat Jenderal Perhubungan Udara.

Direktur Jenderal Perhubungan Udara menunjuk, menetapkan dan membina Inspektur Pencarian dan Pertolongan.

176.025 PelaksanaanPengawasan Keselamatan

Dalam rangka pelaksanaan pengawasan keselamatan terhadap penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara, Kementerian Perhubungan berkoordinasi dengan Badan SAR Nasional menetapkan :

- a. Tugas Pokok dan Fungsi Personel Inspektur Pencarian dan Pertolongan;

Personel inspektur pencarian dan pertolongan memiliki fungsi memiliki fungsi untuk melaksanakan pengawasan terhadap penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara yang meliputi evaluasi, pemantauan, pemeriksaan dan peninjauan ulang (*review*) hasil pengawasan internal, memberikan arahan, masukan dan rekomendasi terhadap penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara

Dalam melaksanakan fungsinya personel inspektur pencarian dan pertolongan melaksanakan tugas sebagai berikut:

1. Pengawasan terhadap terselenggaranya siaga pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara selama 24 (dua puluh empat) jam;
2. Pengawasan terhadap ppengoperasian sistem komunikasi yang berfungsi sebagai deteksi dini, koordinasi, pengendalian dan administrasi dalam penyelenggaraan pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara;

3. Pengawasan terhadap penerapan prosedur operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara sesuai dengan pedoman dan petunjuk teknis yang telah ditetapkan;
 4. Pengawasan terhadap kompetensi yang dimiliki petugas pencarian dan pertolongan yang melaksanakan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara;
 5. Pengawasan terhadap kesiapan peralatan sarana dan prasarana yang akan digunakan dalam operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara.
- b. Prosedur pelaksanaan pengawasan keselamatan terhadap penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara:
1. Ruang lingkup pengawasan penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara:
 - a) Organisasi;
 - b) Fasilitas;
 - c) Komunikasi;
 - d) Pertolongan medis;
 - e) Dokumentasi.
 2. Alur pengawasan penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara, yaitu:
 - a) kegiatan pra pengawasan meliputi kegiatan sebagai berikut:
 - 1) penjadwalan program pengawasan;
 - 2) penetapan tim;
 - 3) pemberitahuan kepada Badan SAR Nasional;
 - 4) penyiapan dokumen acuan pengawasan/protokol (*checklist*) mengacu kepada Peraturan Perundang-undangan;
 - 5) pengarahan ketua tim.
 - b) kegiatan *on site* pengawasan meliputi kegiatan sebagai berikut:
 - 1) rapat pembukaan
 - 2) pelaksanaan pengawasan;
 - 3) penyampaian draft laporan sementara sebagaimana tercantum dalam lampiran IIA peraturan ini;
 - 4) penyusunan draft rencana tindak lanjut oleh Badan SAR Nasional pada kecelakaan pesawat udarasebagaimana tercantum dalam lampiran II.B peraturan ini;
 - 5) rapat penutupan.
 - c) kegiatan pasca pengawasan meliputi kegiatan sebagai berikut:
 - 1) penyampaian laporan akhir pengawasan sebagaimana tercantum dalam lampiran II.C peraturan ini;

- 2) penyampaian rencana tindak lanjut oleh Badan SAR Nasional pada kecelakaan pesawat udara;
- 3) evaluasi terhadap rencana tindak lanjut
 - i. jika hasil evaluasi dinyatakan perlu untuk menyempurnakan rencana tindak lanjut, maka Menteri Perhubungan c.q Direktur Jenderal akan menyampaikan rekomendasi untuk penyempurnaan rencana tindak lanjut tersebut;
 - ii. Badan SAR Nasional pada kecelakaan pesawat udara menyampaikan revisi tindak lanjut.
- 4) dokumentasi dan update pemenuhan rencana tindak lanjut.

3. Sistem Pengklasifikasian Temuan Hasil Pengawasan

- a) personel inspektur pencarian dan pertolongan mengklasifikasikan temuan berdasarkan laporan pengawasan menggunakan metode *Safety Risk Management*.
 - b) metode *Safety Risk Management* sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) menggunakan *safety risk assesment matrix* sebagaimana tercantum dalam lampiran IIIA peraturan ini.
 - c) pengisian *safety risk assesment matrix* mengacu pada *risk severity* dan *risk probability*.
 - d) *Risks everity* dan *Risk probability* diperoleh berdasarkan tabel 1 dan tabel 2 sebagaimana tercantum dalam lampiran IIIB peraturan ini.
- c. Kriteria/persyaratandan kualifikasi Inspektur Pencarian dan Pertolongan;

Calon Inspektur Pencarian dan Pertolongan yang akan diusulkan harus memenuhi persyaratan paling sedikit:

1. memiliki kompetensi Pencarian dan Pertolongan yang telah ditentukan;
2. pegawai minimal pangkat III/a, purnabakti minimal pernah melaksanakan operasi Pencarian dan Pertolongan sebanyak 2 (dua) kali;
3. sehat jasmani dan rohani yang dibuktikan dengan surat keterangan dokter;
4. mempunyai pengalaman di bidang Pencarian dan Pertolongan selama 5 (lima) tahun;
5. telah mengikuti dan lulus diklat teknis Koordinator Misi Pencarian dan Pertolongan (*SAR Mission Coordination*) dan/atau diklat sejenis yang disetarakan yang dibuktikan dengan surat tanda tamat diklat; dan
6. melaksanakan praktek kerja lapangan (*On the Job Training* (OJT)) inspektur sebanyak 2 kali kegiatan pengawasan keselamatan.

- d. Pengembangan kompetensi Inspektur Pencarian dan Pertolongan.
 1. Inspektur Pencarian dan Pertolongan harus mengikuti pelatihan wajib yang terdiri dari :
 - a) Pelatihan Utama yaitu:
 - 1) Pelatihan kompetensi:
 - i. Pelatihan Perencanaan Operasi Pencarian dan pertolongan (*SAR Planner*);
 - ii. Pelatihan *SAR Mission Coordinator* (SMC).
 - 2) Pelatihan keinspekturan:
 - i. Audit Pengawasan Keselamatan (*Safety Oversight Audit*);
 - ii. Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System*).
 - b) Latihan (*Exercise*) operasi pencarian dan pertolongan.
 2. Inspektur Pencarian dan Pertolongan harus mencatat dan melaporkan program pelatihan wajib yang telah diikuti sesuai dengan format yang terlampir pada lampiran IV peraturan ini.
- e. Pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (*On The Job Training*) inspektur Pencarian dan Pertolongan.
 1. Pelaksanaan praktek kerja lapangan.

Pelaksanaan praktek kerja lapangan dapat dilaksanakan setelah calon inspektur Pencarian dan Pertolongantelah lulus pelatihan wajib. Mekanisme pelaksanaan praktek kerja lapangan, dengan ketentuan sebagai berikut:

 - a) penyampaian surat pemberitahuan kepada Direktur melalui pimpinan unit terkait, sekurang-kurangnya 7 (tujuh) hari sebelum pelaksanaan praktek kerja lapangan.
 - b) pelaksanaan praktek kerja lapangansesuai dengan bidang tugas inspektur pencarian dan pertolongan.
 - c) Praktek kerja lapangan dilaksanakan bersamaan dengan kegiatan pengawasan atau pengendalian bidang pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara;
 - d) asistensi dan evaluasi pelaksanaan Praktek kerja lapangan dilaksanakan oleh Inspektur Pencarian dan Pertolongan yang ditugaskan sesuai dengan bidang tugas dan kewenangannya;
 - e) Praktek kerja lapangandilaksanakan dalam 2 (dua) tahap, yaitu sebagai berikut :

- 1) Tahap I, dimana calon inspektur mengamati (observasi) pelaksanaan kegiatan pengawasan/pengendalian pada saat praktek kerja lapangan;
 - 2) Tahap II, dimana calon inspektur melaksanakan kegiatan pengawasan/ pengendalian pada saat praktek kerja lapangan.
- f) Penyampaian hasil penilaian pelaksanaan praktek kerja lapangan kepada Direktur Jenderal c.q Direktur melalui pimpinan unit terkait sekurang-kurangnya 7 (tujuh) hari setelah pelaksanaan praktek kerja lapangan.

2. Penilaian

- a) Direktur menunjuk Inspektur Pencarian dan Pertolongan untuk memberikan asistensi dan penilaian kepada calon inspektur Pencarian dan Pertolongan.
- b) penilaian pelaksanaan praktek kerja lapangan sebagaimana dimaksud pada huruf a adalah sebagai berikut :
 - 1) Tahap I
Pada tahap ini calon inspektur Pencarian dan Pertolongan harus mampu memahami dan menjelaskan langkah-langkah pelaksanaan pengawasan sesuai dengan bidang tugasnya.
 - 2) Tahap II
Pada tahap ini calon inspektur Pencarian dan Pertolongan harus mampu melaksanakan langkah-langkah pengawasan sesuai dengan bidang tugasnya.
- c) penilaian harus dengan persetujuan ketua tim pengawasan.
- d) format penilaian praktek kerja lapangan tahap I sebagaimana dimaksud huruf b) nomor 1) tercantum dalam lampiran VA peraturan ini, dan format penilaian praktek kerja lapangan tahap II sebagaimana dimaksud huruf b) nomor 2) tercantum dalam lampiran VB peraturan ini.
- e) kriteriapenilaian pelaksanaan praktek kerja lapangan terdiri dari:
 - 1) memenuhi;
 - 2) tidak memenuhi.
- f) calon inspektur Pencarian dan Pertolongandinyatakan memenuhi sebagaimana dimaksud huruf e nomor 1), apabila memperoleh nilai sekurang-kurangnya 80 (delapan puluh) persentase dari item penilaian.

- g) apabila calon inspektur Pencarian dan Pertolongan tidak memenuhi persentase minimal penilaian pelaksanaan praktek kerja lapangan, calon inspektur Pencarian dan Pertolongan dapat mengajukan kembali untuk melaksanakan praktek kerja lapangan.
- h) calon inspektur Pencarian dan Pertolongan harus mencatat dan memberitahukan kepada Direktur mengenai pelaksanaan praktek kerja lapangan yang diikuti sekurang-kurangnya 14 hari setelah pelaksanaan praktek kerja lapangan.
- i) pemberitahuan sebagaimana dimaksud pada huruf h meliputi sekurang-kurangnya :
 - 1) pengawasan praktek kerja lapangan;
 - 2) tanggal pelaksanaan praktek kerja lapangan;
 - 3) tahapan praktek kerja lapangan yang dilaksanakan;
 - 4) konfirmasi bahwa calon inspektur telah melaksanakan praktek kerja lapangan dengan hasil memenuhi.
- j) Direktur Jenderal c.q Direktur berkewajiban untuk memelihara catatan pelaksanaan praktek kerja lapangan sesuai format riwayat pencatatan pelaksanaan praktek kerja lapangan sebagaimana tercantum dalam lampiran VC peraturan ini.

f. Dokumentasi

Direktorat Jenderal berkewajiban untuk memelihara dan memperbarui hal-hal sebagai berikut :

1. catatan daftar riwayat hidup
2. jadwal pelaksanaan pengawasan;
3. laporan pelaksanaan pengawasan;
4. rencana tindak lanjut hasil pengawasan;
5. riwayat pencatatan pelatihan wajib, riwayat pencatatan praktek kerja lapangan, dan sertifikat kompetensi.

SUB BAGIAN 176. C. SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN (SAFETY MANAJEMEN SYSTEM(SMS))

176.030 Ketentuan Sistem Manajemen Keselamatan

1. Badan SAR Nasional atau Kantor Pencarian dan Pertolongan harus memiliki dan melaksanakan Sistem Manajemen Keselamatan yang memuat kebijakan, prosedur dan penerapan praktis yang diperlukan dalam penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara.
2. Badan SAR Nasional atau Kantor Pencarian dan Pertolongan harus menjaga Sistem Manajemen Keselamatan melalui peninjauan ulang dan tindakan perbaikan yang diperlukan untuk menjamin bahwa sistem manajemen keselamatan dapat berjalan dengan baik.

176.035 Komponen dan Elemen Sistem Manajemen Keselamatan

Sistem Manajemen Keselamatan terdiri dari 4 (empat) komponen dan 12 (dua belas) elemen yang merupakan persyaratan minimum dalam implementasi Sistem Manajemen Keselamatan.

- a. Kebijakan dan sasaran keselamatan (*Safety policy and objectives*) yang merupakan kerangka acuan pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan, yang terdiri dari 5 (lima) elemen, yaitu:
 1. Komitmen dan tanggung jawab manajemen (*Management commitment and responsibility*).
 - a) kebijakan keselamatan harus menggambarkan komitmen organisasi mengenai keselamatan;
 - b) mencakup pernyataan yang jelas tentang ketersediaan sumber daya yang diperlukan untuk pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan;
 - c) mencakup prosedur pelaporan keselamatan;
 - d) mencakup penjelasan jenis perilaku yang tidak dapat diterima terkait dengan penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara serta kondisi dimana tidak akan dilakukan tindakan pendisiplinan;
 - e) disahkan oleh penanggung jawab organisasi;
 - f) dikomunikasikan pada keseluruhan organisasi;
 - g) ditinjau secara berkala untuk memastikan relevansi dan kesesuaian kebijakan keselamatan dengan penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara.
 2. Penanggung jawab keselamatan.
Badan SAR Nasional atau Kantor pencarian dan pertolongan harus:
 - a) menentukan penanggung jawab (*the accountable executive*) yang memiliki tanggung jawab dan akuntabilitas atas implementasi dan pemeliharaan Sistem Manajemen Keselamatan;

- b) menjelaskan struktur organisasi keselamatan pada organisasi Badan SAR Nasional atau Kantor pencarian dan pertolongan, termasuk pertanggungjawaban pejabat atau personel terkait atas keselamatan penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara;
- c) menjelaskan tugas, kewenangan dan tanggung jawab seluruh anggota manajemen sehubungan dengan kinerja keselamatan (*safety performance*);
- d) mendokumentasikan dan mengkomunikasikan tugas, kewenangan dan tanggung jawab keselamatan di seluruh organisasi;
- e) menetapkan pejabat atau personel yang berwenang untuk membuat keputusan terkait toleransi resiko keselamatan (*safety risk tolerability*).

3. Penunjukan Personel Inti Keselamatan

Badan SAR Nasional atau Kantor pencarian dan pertolongan harus menunjuk pejabat atau personel yang bertanggung jawab terhadap penerapan dan pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan.

4. Koordinasi rencana tanggap darurat (*emergency response planning*).

Badan SAR Nasional atau Kantor pencarian dan pertolongan harus menjamin bahwa rencana tanggap darurat telah dikoordinasikan dengan baik.

5. Dokumentasi Sistem Manajemen Keselamatan.

- a) Badan SAR Nasional atau Kantor pencarian dan pertolongan harus membuat rencana penerapan Sistem Manajemen Keselamatan yang menjelaskan langkah-langkah pendekatan untuk memenuhi sasaran keselamatan organisasi dan rencana penerapan tersebut harus disahkan oleh pimpinan terkait;
- b) Badan SAR Nasional atau Kantor pencarian dan pertolongan harus membuat dan memelihara dokumentasi Sistem Manajemen Keselamatan yang menjelaskan:
 - 1) kebijakan dan sasaran keselamatan;
 - 2) persyaratan Sistem Manajemen Keselamatan;
 - 3) proses dan prosedur Sistem Manajemen Keselamatan;
 - 4) tugas, kewenangan dan tanggung jawab dalam proses dan prosedur Sistem Manajemen Keselamatan;
 - 5) keluaran (output) Sistem Manajemen Keselamatan.
- c) Badan SAR Nasional atau Kantor pencarian dan pertolongan harus membuat dan memelihara Manual Sistem Manajemen Keselamatan.

b. Manajemen resiko keselamatan (*Safety Risk Management*).

Manajemen resiko keselamatan bertujuan untuk mengidentifikasi bahaya (*hazards*), menilai resiko dan membuat mitigasi yang tepat yang terdiri dari 2 (dua) elemen yaitu :

1. Identifikasi bahaya (*Hazard identification*)
 - a) Badan SAR Nasional atau Kantor pencarian dan pertolongan harus menyusun dan mendokumentasikan prosedur serta alur proses identifikasi bahaya (*hazards*) yang terkait dengan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara;
 - b) identifikasi bahaya (*hazard identification*) harus dilakukan berdasarkan data keselamatan yang diperoleh dengan menggunakan metode reaktif, proaktif dan prediktif.
2. *Safety risk assessment and mitigation*

Badan SAR Nasional atau Kantor pencarian dan pertolongan harus menyusun dan mendokumentasikan prosedur serta alur proses untuk menjamin bahwa dilakukan analisis penilaian dan pengendalian resiko keselamatan (*safety risks*) terhadap bahaya (*hazards*) yang teridentifikasi.
- c. Jaminan keselamatan (*Safety Assurance*)

Jaminan keselamatan dicapai melalui pemantauan pemenuhan kesesuaian terhadap ketentuan/standar internasional dan peraturan perundang-undangan. Jaminan keselamatan terdiri dari 3 (tiga) elemen yaitu :

 1. Pemantauan dan Pengukuran Tingkat Keselamatan (*Safety performance monitoring and measurement*)
 - a) Badan SAR Nasional atau Kantor Pencarian dan Pertolongan harus membuat dan memelihara sarana (*tools*) untuk memverifikasi kinerja keselamatan dan memvalidasi tingkat efektifitas pengendalian resiko keselamatan;
 - b) kinerja keselamatan penyelenggara harus diverifikasi dengan mengacu pada indikator kinerja keselamatan (*safety performance indicators*) dan target kinerja keselamatan (*safety performance targets*).
 2. Manajemen Perubahan (*Management of change*)

Badan SAR Nasional atau Kantor Pencarian dan Pertolongan harus menyusun dan mendokumentasikan proses sebagai berikut:

 - a) identifikasi terhadap perubahan yang dapat mempengaruhi tingkat resiko keselamatan di bidang penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara;
 - b) identifikasi dan pengelolaan resiko keselamatanyang mungkin timbul dari perubahan tersebut.
 3. Peningkatan yang berkelanjutan (*Continuous improvement*)

Badan SAR Nasional atau Kantor Pencarian dan Pertolongan harus memantau dan menilai tingkat efektivitas proses SMS guna perbaikan kinerja keseluruhan SMS secara terus-menerus.

d. Promosi keselamatan (*Safety Promotion*)

Promosi keselamatan mendorong budaya keselamatan yang positif dan menciptakan lingkungan yang kondusif untuk pencapaian tujuan keselamatan penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara, dengan meningkatkan kepedulian dan pelatihan yang diperlukan. Promosi keselamatan terdiri dari 2 (dua) elemen, yaitu :

1. Pendidikan dan pelatihan

- a) Badan SAR Nasional atau Kantor Pencarian dan Pertolongan harus menyusun dan mendokumentasikan program pelatihan keselamatan guna menjamin personel terlatih dan berkompeten dalam melakukan tugas Sistem Manajemen Keselamatan;
- b) ruang lingkup program pelatihan keselamatan harus sesuai dengan tugas, wewenang dan tanggung jawab masing-masing pejabat atau personel terkait dalam penerapan Sistem Manajemen Keselamatan.

2. Forum Komunikasi keselamatan (*safety communication*)

Badan SAR Nasional atau Kantor Pencarian dan Pertolongan harus membuat dan memelihara sarana untuk mengkomunikasikan keselamatan, guna :

- a) memastikan personel memiliki kesadaran (*awareness*) tentang Sistem Manajemen Keselamatan sesuai dengan tugas, wewenang dan tanggung jawab masing-masing dalam Badan SAR Nasional pada kecelakaan pesawat udara;
- b) menyampaikan informasi keselamatan yang bersifat kritis (*safety-critical information*);
- c) menjelaskan alasan dilakukannya tindakan keselamatan tertentu;
- d) menjelaskan alasan implementasi atau perubahan prosedur keselamatan.

SUB BAGIAN 176.D.ORGANISASI

176.040 Penyelenggaraan operasi Pencarian dan Pertolongan pada kecelakaan pesawat udara

1. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara membuat perjanjian kesepakatan dengan Badan SAR Nasional dalam penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara sesuai dengan ketentuan dalam regulasi serta ICAO Annex 12 di dalam *Search and Rescue Region (SRR)* Indonesia.
2. Badan SAR Nasional secara sendiri atau bekerjasama dengan potensi pencarian dan pertolongan di dalam negeri maupun bekerjasama dengan Negara lain, membentuk dan menyediakan jasa pencarian dan pertolongan di dalam wilayah tanggung jawab SAR Indonesia untuk menjamin ketersediaan bantuan yang diberikan kepada orang-orang yang berada dalam keadaan darurat. Layanan tersebut diberikan 24 jam secara terus menerus.
3. Untuk memberikan pelayanan pada wilayah laut lepas atau wilayah yang tidak termasuk dalam teritori Negara manapun, maka tim pencarian dan pertolongan akan dibentuk berdasarkan perjanjian regional.
4. Unsur-unsur dasar pelayanan pencarian dan pertolongan harus mencakup kerangka hukum, penanggung jawab, sumber daya yang terorganisasi, fasilitas komunikasi dan personel yang terampil dalam fungsi koordinasi dan operasional di bidang pencarian dan pertolongan.
5. Badan SAR Nasional meningkatkan penyediaan layanan, termasuk aspek perencanaan dan pelatihan, baik di dalam negeri maupun luar negeri dengan perjanjian kerjasama internasional,
6. Dalam memberikan bantuan kepada pesawat yang berada dalam keadaan darurat, Badan SAR Nasional tidak membedakan kebangsaan, kewarganegaraan maupun status korban.
7. Badan SAR Nasional bertanggung jawab menyediakan pelayanan jasa pencarian dan pertolongan, unit pencarian dan pertolongan, dan fasilitas lain yang tersedia untuk membantu setiap pesawat udara atau penumpang yang berada dalam keadaan darurat.
8. Badan SAR Nasional harus mengkoordinasikan pemberdayaan setiap potensi pencarian dan pertolongan untuk keperluan pencarian dan pertolongan.
9. Badan SAR Nasional merupakan *Indonesian Rescue Coordination Centre* dan Kantor Pencarian dan Pertolongan yang merupakan Unit Pelaksana Teknis (UPT) sebagai *Rescue Sub Centre*.

176.045 Wilayah Tanggung Jawab SAR

1. Penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara dilaksanakan diseluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

2. Penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara dapat dilaksanakan diluar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, batas wilayah tanggung jawab pencarian dan pertolongan di laut (*Maritime SAR Region*) yang termasuk didalamnya wilayah laut lepas (*over high seas*) berdasarkan perjanjian hukum internasional yaitu *Regional Air Navigation agreement* dan/atau perjanjian antar negara.

176.050 Kantor Pencarian dan Pertolongan (*Rescue Sub Centre*).

1. Kantor Pencarian dan Pertolongan (*Rescue Sub Centre*) wajib menugaskan personel yang terlatih dengan menggunakan bahasa komunikasi *radiotelephony* dalam bahasa Inggris.
2. Kantor Pencarian dan Pertolongan (*Rescue Sub Centre*) memperoleh informasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara dari unit pelayanan lalu lintas penerbangan.

176.055 Komunikasi SAR

Badan SAR Nasional harus mempunyai sarana komunikasi dua arah yang cepat dan handal yang dapat digunakan untuk berkomunikasi sekurang-kurangnya dengan:

- a. Unit pelayanan lalu lintas penerbangan;
- b. Kantor Otoritas Bandar Udara;
- c. Unit Penyelenggara Bandar Udara;
- d. Penyelenggara Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika;
- e. Penyelenggara rumah sakit;
- f. RCC negara lain;
- g. *Cospas Sarsat Mission Control Center* negara lain yang melayani wilayah tanggung jawab SAR-nya.

176.060 Unit pencarian dan pertolongan (SAR Unit (SRU))

1. Operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara harus dilakukan oleh SDM yang mempunyai keahlian dan/atau standar kompetensi dibidang pencarian dan pertolongan.
2. Unit pencarian dan pertolongan terdiri atas petugas pencarian dan pertolongan yang dilengkapi dengan sarana yang sesuai untuk melaksanakan pencarian dan pertolongan.
3. Badan SAR Nasional berwenang untuk mengerahkan dan mengendalikan potensi pencarian dan pertolongan yang tergabung dalam unit pencarian dan pertolongan dalam pelaksanaan pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara.
4. Setiap orang yang memiliki kompetensi pencarian dan pertolongan wajib memenuhi dan membantu dalam pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara atas permintaan Badan SAR Nasional.

176.065 Sarana Pencarian Dan Pertolongan

1. Unit pencarian dan pertolongan harus dilengkapi dengan sarana berupa peralatan yang dipergunakan dalam penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara.
2. Sarana yang dipergunakan dalam penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara meliputi:
 - a. Sarana komunikasi dua arah yang cepat dan handal untuk berkomunikasi dengan fasilitas pencarian dan pertolongan yang lain yang terlibat dalam operasi pencarian dan pertolongan yang sama.
 - b. Perangkat deteksi dini dengan sistem *Cospas-Sarsat* untuk mendeteksi sinyal *Emergency Locator Transmitter (ELT)* melalui *Local User Terminal* yang terletak di kantor pusat Badan SAR Nasional.
 - c. Setiap pesawat udara (*search and rescue aircraft*) yang akan digunakan untuk pencarian dan pertolongan harus dilengkapi dengan perangkat "*homing*" untuk mendeteksi *Emergency Locator Transmitter (ELT)*.
 - d. Setiap pesawat udara (*search and rescue aircraft*) yang digunakan untuk pencarian dan pertolongan harus dilengkapi dengan sarana komunikasi yang dapat digunakan berkomunikasi pada frekuensi-frekuensi darurat penerbangan dan serta pada frekuensi-frekuensi yang lain di lokasi kecelakaan
 - e. Setiap pesawat udara (*search and rescue aircraft*) yang digunakan untuk pencarian dan pertolongan di wilayah lautan harus dilengkapi dengan alat komunikasi yang dapat digunakan untuk berkomunikasi dengan kapal (*vessel*).
 - f. Setiap pesawat udara (*search and rescue aircraft*) yang digunakan untuk pencarian dan pertolongan yang digunakan di wilayah tanggung jawab pencarian dan pertolongan di laut (*Maritime SAR Region*) harus membawa salinan Kode Sinyal Internasional.
 - g. Setiap pesawat udara (*search and rescue aircraft*) yang digunakan untuk pencarian dan pertolongan wajib membawa peralatan untuk menerjunkan bantuan bagi korban kecuali diketahui bahwa persediaan perbekalan bagi korban melalui udara tidak diperlukan.
 - h. Badan SAR Nasional harus menyediakan perlengkapan untuk dapat bertahan hidup yang dikemas dan dapat diterjunkan dari pesawat udara (*search and rescue aircraft*) di lokasi atau tempat kecelakaan pesawat udara berada.

SUB BAGIAN 176.E. KERJASAMA

176.070 Kerjasama Antar Negara

1. Badan SAR Nasional harus melaksanakan kerja sama dengan potensi SAR baik yang berasal dari dalam negeri maupun luar negeri.
2. Badan SAR Nasional berkoordinasi dengan RCC Negara lain dalam rangka penyelenggaraan operasi pencarian dan pertolongan yang meliputi:
 - a. permintaan bantuan antar RCC;
 - b. kemudahan akses termasuk keimigrasian, kepabeanan, kekarantinaan, persetujuan keamanan, persetujuan diplomatik, persetujuan terbang dan/atau persetujuan berlayar;
 - c. Prosedur koordinasi bersama.
3. Badan SAR Nasional mengembangkan rencana dan prosedur pencarian dan pertolongan untuk memudahkan koordinasi operasi SAR dengan Negara tetangga.
4. Badan SAR Nasional dapat mengizinkan SAR unit Negara lain untuk memasuki wilayah kedaulatan RI dengan tujuan mencari lokasi kecelakaan pesawat udara guna mencari, menolong, mengevakuasi dan menyelamatkan korban sesuai dengan peraturan perundang-undangan di Indonesia.
5. Badan SAR Nasional akan menugaskan unit pencarian dan pertolongan memasuki wilayah kedaulatan Negara lain untuk tujuan operasi pencarian dan pertolongan, maka Badan SAR Nasional mengirimkan permohonan, kepada RCC Negara bersangkutan.
6. Dalam hal Badan SAR Nasional menerima permohonan operasi pencarian dan pertolongan unit negara lain untuk melakukan kegiatan pencarian dan pertolongan, Badan SAR Nasional segera menjelaskan persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi untuk dapat melaksanakan kegiatan operasi pencarian dan pertolongan di wilayah Indonesia dan secepatnya memberitahukan permohonan telah diterima kepada Negara pemohon.
7. Badan SAR Nasional memberikan kemudahan akses kepada unit pencarian dan pertolongan negara lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
8. Badan SAR Nasional dapat membuat perjanjian dengan negara-negara tetangga untuk memperkuat kerjasama, koordinasi operasi pencarian dan pertolongan, dan untuk kemudahan akses masuk ke wilayah kedaulatan negara lainnya.

9. Badan SAR Nasional dapat memberi kewenangan kepada Kantor Pencarian dan Pertolongan untuk meminta dan/atau memberikan bantuan dari Kantor Pencarian dan Pertolongan lain jika dibutuhkan, seperti pesawat udara, kapal, personel atau peralatan yang mungkin diperlukan;
10. Badan SAR Nasional harus membuat pengaturan untuk latihan (SAR *exercise*) operasi pencarian dan pertolongan bersama yang melibatkan unit pencarian dan pertolongan dan Badan usaha Angkutan Udara negara lain, untuk meningkatkan efisiensi di bidang pencarian dan pertolongan.
11. Badan SAR Nasional harus membuat pengaturan untuk kunjungan personel Badan SAR Nasional secara periodik ke RCC negara tetangga dalam rangka meningkatkan kerjasama operasi pencarian dan pertolongan.

176.075 Kerjasama dengan instansi/ organisasi lainnya

1. Badan SAR Nasional mengkoordinir semua pesawat udara, kapal, instansi/ organisasi dalam negeri dan fasilitas yang bukan bagian dari organisasi pencarian dan pertolongan untuk bekerja sama dalam upaya-upaya pencarian dan pertolongan kecelakaan pesawat udara.
2. Badan SAR Nasional harus melakukan koordinasi dengan otoritas penerbangan dan otoritas pelayaran untuk menjamin pemberian pelayanan operasi pencarian dan pertolongan secara efektif dan efisien.
3. Badan SAR Nasional dapat berkoordinasi dan bekerjasama dengan komite nasional yang membidangi investigasi kecelakaan pesawat udara.
4. Badan SAR Nasional berkoordinasi dengan otoritas yang berwenang dalam penanganan lebih lanjut korban kecelakaan.
5. Badan SAR Nasional harus membentuk *Mission Control Centre* untuk penerimaan data kecelakaan dari *Cospas Sarsat*.

176.080 Penyebarluasan Informasi

1. Badan SAR Nasional harus menyampaikan informasi yang terkait kecelakaan pesawat udara kepada tim pencarian dan pertolongan negara lain yang akan memasuki wilayah teritorial Indonesia dalam rangka operasi pencarian dan pertolongan.
2. Badan SAR Nasional dapat menyampaikan informasi kepada masyarakat umum terkait dengan tindakan yang harus diambil apabila terdapat pesawat udara mengalami keadaan darurat.

SUB BAGIAN 176.F. TINDAKAN-TINDAKAN PERSIAPAN

176.085 Persiapan informasi

1. Setiap kantor Pencarian dan Pertolongan harus memiliki informasi yang terkini mengenai hal-hal terkait dengan wilayah tanggung jawabnya sebagai berikut :
 - a. unit pencarian dan pertolongan, pos SAR dan *alerting post*;
 - b. unit pelayanan lalu lintas penerbangan;
 - c. alat komunikasi yang dapat digunakan dalam operasi pencarian dan pertolongan;
 - d. alamat dan nomor telepon dari semua Badan Usaha Angkutan Udara, atau perwakilan yang ditunjuk;
 - e. potensi pencarian dan pertolongan termasuk fasilitas kesehatan dan transportasi yang digunakan dalam operasi pencarian dan pertolongan.

2. Setiap kantor Pencarian dan Pertolongan harus memiliki informasi untuk operasi pencarian dan pertolongan sebagai berikut:
 - a. lokasi, nama panggilan, jam siaga, dan frekuensi semua stasiun radio yang dibutuhkan dalam mendukung operasi pencarian dan pertolongan;
 - b. lokasi dan jam siaga stasiun radio dan frekuensi yang digunakan;
 - c. lokasi dimana pasokan peralatan dan perbekalan darurat untuk bertahan hidup disimpan;
 - d. objek yang tampak sebagai reruntuhan pesawat udara, jika dilihat dari udara.

3. Setiap kantor Pencarian dan Pertolongan yang wilayah tanggung jawabnya meliputi daerah laut wajib memiliki akses informasi tentang posisi, arah dan kecepatan kapal yang berada dalam wilayah tanggung jawabnya yang mungkin dapat memberikan bantuan kepada pesawat udara yang mengalami keadaan darurat dan informasi tentang bagaimana cara menghubungi kapal dimaksud.

176.090 Rencana Operasi

1. Setiap kantor Pencarian dan Pertolongan harus mempersiapkan rencana operasi untuk melaksanakan operasi pencarian dan pertolongan di dalam wilayah tanggung jawabnya.

2. Rencana operasi pencarian dan pertolongan dapat dikembangkan bersama-sama potensi pencarian dan pertolongan yang dapat membantu dalam memberikan operasi pencarian dan pertolongan.

3. Rencana operasi pencarian dan pertolongan harus memuat prosedur dan ketentuan dalam hal pemberian bantuan dan pengisian bahan bakar, pesawat udara, kapal dan kendaraan yang digunakan dalam operasi pencarian dan pertolongan, termasuk yang disediakan oleh negara lain.

4. Rencana operasi pencarian dan pertolongan harus memuat tindakan sebagai berikut:
 - a. tata cara operasi pencarian dan pertolongan yang dilaksanakan;
 - b. penggunaan sistem dan fasilitas komunikasi yang tersedia;
 - c. tindakan yang harus diambil bersama-sama dengan kantor pencarian dan pertolongan lain;
 - d. metode menyiagakan pesawat dan kapal-kapal yang sedang melintas di wilayah tersebut;
 - e. hak dan kewajiban personel yang ditugaskan dalam operasi pencarian dan pertolongan;
 - f. kemungkinan penarikan kembali peralatan yang dipergunakan karena faktor cuaca atau faktor lainnya;
 - g. metode untuk memperoleh informasi penting yang terkait operasi pencarian dan pertolongan, seperti laporan dan prakiraan cuaca, NOTAM dan informasi terkait lainnya;
 - h. metode untuk mendapatkan bantuan dari kantor pencarian dan pertolongan lain, seperti bantuan pesawat udara (*search and rescue aircraft*), kapal, personel atau peralatan;
 - i. metode untuk membantu pesawat yang mengalami keadaan darurat yang akan mendarat di laut agar menuju lokasi kapal terdekat;
 - j. metode untuk membantu tim pencarian dan pertolongan atau pesawat udara (*search and rescue aircraft*) agar menuju pesawat yang mengalami keadaan darurat.
 - k. bekerjasama dengan unit pelayanan lalu lintas penerbangan dan otoritas lain terkait untuk membantu pesawat udara yang diketahui atau diyakini mengalami tindakan pelanggaran hukum.

5. Rencana operasi pencarian dan pertolongan harus diintegrasikan dengan rencana tanggap darurat bandar udara untuk menyediakan layanan pencarian dan pertolongan di wilayah sekitar bandar udara.

176.095 Unit Pencarian dan Pertolongan (SAR Unit (SRU))

1. Setiap unit pencarian dan pertolongan wajib:
 - a. mengetahui secara pasti semua bagian dari rencana operasi yang ditetapkan dalam 176.095.
 - b. menginformasikan kesiapsiagaannya kepada kantor pencarian dan pertolongan.

2. Badan SAR Nasional wajib:
 - a. mempertahankan kesiapan jumlah fasilitas pencarian dan pertolongan yang diperlukan
 - b. mempertahankan ketersediaan perbekalan makanan, perlengkapan medis, perangkat signal dan perlengkapan pencarian dan pertolongan lain.

176.100 Pendidikan dan Pelatihan

Badan SAR Nasional memberikan pelatihan pencarian dan pertolongan rutin kepada para personel dan melaksanakan latihan pencarian dan pertolongan (SAR *exercise*).

SUB BAGIAN 176.G PROSEDUR OPERASI

176.105 Informasi mengenai keadaan darurat

1. Organisasi atau masyarakat yang mengetahui adanya pesawat udara yang mengalami keadaan darurat harus segera melapor dan menyampaikan informasi yang dimiliki kepada Badan SAR Nasional atau Kantor pencarian dan pertolongan untuk tindakan penyelamatan.
2. Setelah menerima informasi tentang pesawat udara yang berada dalam keadaan darurat, Badan SAR Nasional atau Kantor pencarian dan pertolongan harus segera mengevaluasi seluruh informasi yang diterima dan menilai sejauh mana operasi pencarian dan pertolongan perlu dilakukan.
3. Jika informasi mengenai pesawat udara yang berada dalam keadaan darurat diterima dari sumber lain selain unit pelayanan lalu lintas penerbangan, maka Badan SAR Nasional atau Kantor pencarian dan pertolongan harus menetapkan jenis tingkat keadaan daruratnya dan menjalankan prosedur yang tepat sesuai dengan jenis tingkat keadaan darurat tersebut.

176.110 Prosedur yang Dilakukan oleh Badan SAR Nasional atau Kantor Pencarian dan Pertolongan dalam Tingkat Keadaan Darurat

1. *Uncertainty phase* (INSERFA)
Dalam tahap ini, Badan SAR Nasional atau Kantor pencarian dan pertolongan harus bekerja sama penuh dengan unit pelayanan lalu lintas penerbangan dan instansi-instansi lain yang terkait agar laporan-laporan yang masuk dapat segera dievaluasi.
2. *Alert Phase* (ALERFA)
Dalam tahap ini, Badan SAR Nasional atau Kantor pencarian dan pertolongan harus segera menyiagakan unit pencarian dan pertolongan dan melakukan tindak awal yang diperlukan.
3. *Distress Phase* (DETRESFA)
Dalam tahap ini, Badan SAR Nasional atau Kantor pencarian dan pertolongan harus :
 - a) secepatnya melaksanakan tindak awal dengan mengerahkan unit pencarian dan pertolongan sesuai dengan rencana operasi yang telah disusun;
 - b) memastikan posisi pesawat udara, memperkirakan tingkat ketepatan posisi pesawat dan, atas dasar informasi tersebut, menentukan sejauh mana area pencarian yang akan dicari;
 - c) jika perlu memberitahu Badan Usaha Angkutan Udara, dan memberitahukan perkembangan informasi operasi pencarian dan pertolongan kepada Badan Usaha Angkutan Udara;
 - d) memberitahukan kepada Kantor pencarian dan pertolongan lain, bantuan yang mungkin diperlukan, atau yang mungkin akan terlibat dalam operasi pencarian dan pertolongan;

- e) memberitahukan kepada unit pelayanan lalu lintas penerbanganterkait, jika informasi keadaan darurat diterima dari sumber lain;
 - f) menyampaikan permintaan kepada pesawat udara, kapal, stasiun radio pantai dan unit layanan lainnya yang dapat membantu pelaksanaan operasi pencarian dan pertolonganpada kesempatan pertama,namun tidak secara khusus termasuk dalam rencana operasi;
 - g) secaraterus-menerus memantau kondisi pesawatudara yang mengalami keadaan darurat melaluperangkat radio darurat atau *emergency locator transmitter* (ELT);
 - h) memberikan bantuan kepada pesawat udara yang mengalami keadaan darurat dan memberitahukan kantor pencarian dan pertolongan lain mengenai perkembangan operasi pencarian dan pertolongan yang dilakukan;
 - j) menyusun secara rinci rencana operasi dan mengkoordinasikan rencana operasi tersebut kepada pihak-pihak lain yang membantu pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan;
 - k) bila perlu mengubah rencana operasi sesuai dengan keadaan yang berkembang;
 - l) memberitahukan kepada instansi yang berwenang dalam menyelidikan kecelakaan pesawat;
 - m) memberitahukan kepada negara tempat pesawat udara terdaftar.
4. Tindakan awal operasi pencarian dan pertolongan terkait dengan pesawat udara yang posisinya tidak diketahui.

Dalam hal telah dinyatakan tingkat keadaan darurat terhadap pesawat udara yang posisinya tidak diketahui dan mungkin berada di dalam salah satu dari dua atau lebih wilayah tanggung jawab SAR, maka harus dilakukan hal-hal sebagai berikut:

- a) apabila Badan SAR Nasional atau Kantor pencarian dan pertolonganmendapat informasi tentang adanya keadaan darurat dan belum ada informasi mengenai tindakan yang dilakukan RCC Negara lain, maka Badan SAR Nasional atau Kantor pencarian dan pertolonganharusmelakukan tindakan-tindakan sesuai dengan 176.095 dan berkoordinasi dengan RCC negaralain untuk segera menunjuk salah satu RCC yang akan bertanggung jawab.
- b) apabila belum ada kesepakatan bersama antar RCC yang bersangkutan, maka Badan SAR Nasional harus mengkoordinasikan pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan terkait dengan:
 - (i) posisi terakhir pesawat udara dilaporkan, atau
 - (ii) lokasi tujuan pesawat udara yang berada di garis yang memisahkan dua wilayah tanggung jawab SAR; atau
 - (iii) wilayah yang akan dituju oleh pesawat udara jika pesawat itu tidak dilengkapi dengan perangkat radio yang memadai atau secara hukum tidak wajib melakukankomunikasi radio;atau
 - (iv) wilayah dimana lokasi kecelakaan telah dideteksi oleh sistem satelit *Cospas Sarsat*.

- c). Setelah dinyatakan tingkat keadaan darurat, maka Badan SAR Nasional atau kantor pencarian dan pertolongan berkoordinasi dengan potensi pencarian dan pertolongan.
5. Badan SAR Nasional atau Kantor pencarian dan pertolongan harus memberitahukan kepada unit pelayanan lalu lintas penerbangan terkait dengan tindak awal operasi pencarian dan pertolongan yang sedang atau telah dilakukan kepada *pilot in command* pesawat udaralainyang melintas di sekitar wilayah tersebut.

176.115 Prosedur Pencarian dan Pertolongan Yang Mencakup Lebih dari Satu Negara

Dalam hal operasi pencarian dan pertolongan mencakup lebih dari satu Negara maka prosedur untuk melaksanakan operasi pencarian dan pertolongan dilaksanakan sesuai dengan rencana operasi yang ditentukan oleh RCC diwilayah tersebut.

176.120 Komandan Lapangan (*On Scene Commander*)

Komandan lapangan harus melaksanakan operasi pencarian dan pertolongandengan:

- a) memberikan instruksi dan arahan kepada unit di bawahnya dan menginformasikan instruksi tersebut kepada Badan SAR Nasional atau kantor pencarian dan pertolongan; dan
- b) secara terus-menerus menyampaikan perkembangan operasi pencarian dan pertolongan kepada Badan SAR Nasional atau kantor pencarian dan pertolongan.

176.125 Pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan pada kecelakaan pesawat udara

1. Pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan dilaksanakan dalam jangka waktu paling lama 7 (tujuh) hari.
2. Jangka waktu pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan dapat diperpanjang dan/atau di buka kembali apabila:
 - a. terdapat informasi baru dan/atau tanda tanda mengenai indikasi ditemukan lokasi atau korban kecelakaan pesawat udara;
 - b. terdapat permintaan dari perusahaan atau pemilik pesawat udara;
 - c. terdapat perkembangan baru berdasarkan evaluasi koordinator misi pencarian dan pertolongan terhadap pelaksanaan operasi pencarian dan pertolongan.

176.130 Prosedur di Lokasi Kecelakaan Pesawat Udara

1. Jika terdapat banyak sarana pencarian dan pertolongan yang terlibat dalam operasi di lokasi kecelakaan pesawat udara, maka Badan SAR Nasional atau kantor pencarian dan pertolongan harus mengkoordinasikan seluruh tindakan untuk menjamin keamanan dan efektivitas operasi pencarian dan pertolongan, dengan memperhatikan kemampuan dan persyaratan operasional sarana pencarian dan pertolongan.
2. Jika *pilot in command* mengetahui adanya pesawat udara lain berada dalam keadaan darurat, maka wajib melakukan langkah-langkah sebagai berikut:
 - a) mengawasi pesawat udara yang berada dalam keadaan darurat;
 - b) melaporkan kepada personel pemandu lalu lintas penerbangan (*Air Traffic Controller*) atau Badan SAR Nasional atau kantor Badan SAR Nasional atau kantor pencarian dan pertolongan melalui peralatan komunikasi dengan menyampaikan informasi sebagai berikut :
 - (i) jenis pesawat udara yang mengalami kecelakaan beserta identifikasi dan kondisinya;
 - (ii) posisi pesawat udara, dinyatakan dalam koordinat geografis atau *grid* atau dalam jarak yang sesuai, atau dari bantuan radio navigasi;
 - (iii) waktu kejadian dinyatakan dalam jam dan menit dalam *Coordinated Universal Time* (UTC);
 - (iv) jumlah korban yang dilihat;
 - (v) kondisi cuaca lokasi kecelakaan;
 - (vi) kondisi fisik korban yang selamat;
 - (vii) rute akses ke lokasi kecelakaan.
 - d) Melakukan tindakan seperti yang diinstruksikan oleh unit pelayanan lalu lintas penerbangan atau Badan SAR Nasional atau kantor pencarian dan pertolongan.
3. Jika pesawat udara pertama yang tiba di lokasi kecelakaan bukan pesawat udara (*search and rescue aircraft*) yang akan digunakan untuk pencarian dan pertolongan, maka pesawat udara tersebut harus mengambil alih kendali di lokasi kecelakaan sampai pesawat udara (*search and rescue aircraft*) tiba di lokasi. Jika pesawat udara tersebut tidak mampu berkomunikasi dengan Badan SAR Nasional atau kantor pencarian dan pertolongan atau dengan pusat atau unit pelayanan lalu lintas penerbangan maka kendali akan diserahkan kepada pesawat udara lain yang mampu sampai tibanya pesawat yang udara (*search and rescue aircraft*) berdasarkan kesepakatan bersama.

4. Bila pesawat udara perlu menyampaikan informasi kepada korban atau unit pertolongan di darat, sedangkan komunikasi dua arah tidak dapat dilakukan, maka dapat dilaksanakan *dropping* peralatan komunikasi yang akan digunakan untuk kontak langsung atau menyampaikan informasi dengan pesan tertulis.
5. Jika sinyal darat telah diberikan, maka pesawat udara harus menunjukkan sinyal tersebut sudah dipahami atau belum sebagaimana diatur dalam butir 4 atau dapat dilakukan dengan membuat sinyal visual.
6. Jika pesawat udara perlu menuju langsung ke pesawat udara yang berada di lokasi kecelakaan maka pesawat udara tersebut harus melakukannya dengan memberitahukan kedatangannya dengan cara apapun. Jika tidak ada radio komunikasi yang dapat digunakan, pesawat udara harus membuat sinyal visual.

176.135 Prosedure untuk *pilot in command* yang menerima berita kecelakaan

Pilot in Command pada saat menerima berita kecelakaan melaksanakan langkah-langkah sebagai berikut:

- a) melaporkan transmisi berita kecelakaan itu;
- b) mencatat posisi transmisi berita kecelakaan jika diberikan;
- c) mencari asal arah transmisi;
- d) menginformasikan kepada Badan SAR Nasional atau Kantor Pencarian dan pertolongan atau unit pelayanan lalu lintas penerbangan mengenai transmisi berita kecelakaan dan menyampaikan semua informasi yang tersedia, dan
- e) Pilot bertindak sebagai pengambil keputusan sambil menunggu instruksi dan menuju ke posisi lokasi kecelakaan yang diberikan dalam transmisi.

176.140 Sinyal Pencarian dan Pertolongan

1. Sinyal visual Udara ke darat dan darat ke udara sebagaimana terlampir pada lampiran VI peraturan ini. Sinyal tersebut hanya akan digunakan untuk tujuan yang telah ditentukan dan tidak boleh menggunakan sinyal visual lain.
2. Pesawat udaralain yang melihat sinyal sebagaimana tercantum dalam lampiran VI peraturan ini harus mengambil tindakan yang diperlukan.

176.145 Pencatatan

Badan SAR Nasional atau kantor pencarian dan pertolongan harus memiliki dokumentasi atau catatan terkait efisiensi kegiatan operasional pencarian dan pertolongan diwilayah tanggung jawabnya.

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

IGNASIUS JONAN

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



Lampiran II.A Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor : PM 115 Tahun 2015
Tanggal : 4 Agustus 2015

**FORMAT LAPORAN SEMENTARA (INTERIM REPORT) PENGAWASAN
[BADAN SAR NASIONAL]
[TANGGAL]**

NO.	REFERENSI REGULASI	TEMUAN	REKOMENDASI	RISK INDEX	KETERANGAN

Tim pengawas Direktorat Jenderal Perhubungan Udara :

Ketua Tim

Anggota Tim

(.....)

(.....)

Tim Pendamping dari BASARNAS :

Perwakilan BASARNAS

Perwakilan BASARNAS

(.....)

(.....)

Mengetahui,
(Pejabat di lingkungan BASARNAS)

(.....)

Lampiran II.C Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor : PM 115 Tahun 2015
Tanggal : 4 Agustus 2015

FORMAT LAPORAN AKHIR PENGAWASAN
[BADAN SAR NASIONAL]
[TANGGAL]

NO.	REFERENSI REGULASI	TEMUAN	REKOMENDASI	RISK INDEX	KETERANGAN

Tim Pengawasan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara :

Ketua Tim

Anggota Tim

(.....)

(.....)

Jakarta, (tanggal)
(Direktur Navigasi Penerbangan)

Salinan sesuai dengan aslinya

(.....)

KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN



ARI RAHAYU
Kasubdit
Bidang TK/ I (IV/b)
P. 198903 2 001

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

tttd

IGNASIOUS JONAN

Lampiran IIIA Peraturan Menteri Perhubungan
 Nomor : PM 115 Tahun 2015
 Tanggal : 4 Agustus 2015

SAFETY RISK ASSESSMENT MATRIX

RISK PROBABILITY	RISK SEVERITY				
	Catastrophic	Hazardous	Major	Minor	Negligible
	A	B	C	D	E
Frequent 5	5A	5B	5C	5D	5E
Occasional 4	4A	4B	4C	4D	4E
Remote 3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
Extremely improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E

SAFETY RISK TOLERABILITY MATRIX

TOLERABILITY DESCRIPTION	ASSESSED RISK INDEX	SUGGESTED CRITERIA
Intolerable region	5A, 5B, 5C 4A, 4B, 3A	Unacceptable under the existing circumstances
Tolerable region	5D, 5E, 4C, 4D 4E, 3B, 3C, 3D 2A, 2B, 2C, 1A	Acceptable based on risk mitigation. It may require management decision.
Acceptable region	3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	Acceptable

TABEL 1. SAFETY RISK SEVERITY

SEVERITY	MEANING	VALUE
Catastrophic	<ul style="list-style-type: none">- Equipment destroyed- Multiple deaths	A
Hazardous	<ul style="list-style-type: none">- A large reduction in safety margins, physical distress or a workload such that the operators can not be relied upon to perform their tasks accurately or completely- Serious injury- Major equipment damage	B
Major	<ul style="list-style-type: none">- A significant reduction in safety margins, a reduction in the ability of the operators to cope with adverse operating conditions as a result of an increase in workload or as a result of conditions impairing their efficiency- Serious incident- Injury to persons	C
Minor	<ul style="list-style-type: none">- Nuisance- Operating limitations- Use of emergency procedures- Minor incident	D
Negligible	<ul style="list-style-type: none">- Few consequences	E

TABEL 2. SAFETY RISK PROBABILITY

LIKELIHOOD	MEANING	VALUE
Frequent	Likely to occur many times (has occurred frequently)	5
Occasional	Likely to occur sometimes (has occurred infrequently)	4
Remote	Unlikely to occur, but possible (has occurred rarely)	3
Improbable	Very unlikely to occur (not known to have occurred)	2
Extremely improbable	Almost inconceivable that the event will occur	1

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

IGNASIUS JONAN

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



Lampiran IV Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor : PM 115 Tahun 2015
Tanggal : 4 Agustus 2015

FORMAT PENCATATAN RIWAYAT PELATIHAN WAJIB

NAMA / NAME :
JABATAN / TITLE :

NO.	JENIS PELATIHAN	TANGGAL PELAKSANAAN	TEMPAT PELAKSANAAN	SERTIFIKAT (ADA/TIDAK)	KETERANGAN

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

tt'd

IGNASIUS JONAN

Lampiran V.A Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor : PM 115 Tahun 2015
Tanggal : 4 Agustus 2015

FORMAT PENILAIAN PRAKTEK KERJA LAPANGAN (ON THE JOB TRAINING) TAHAP I

NAMA :
JABATAN :
LOKASI OJT :

INSPEKTUR SAR YANG DITUNJUK :

NO.	URAIAN	NILAI	KETERANGAN
1.	Calon inspektur / OJT inspektur mampu menjelaskan tahapan pelaksanaan pra pengawasan		
2.	Calon inspektur / OJT inspektur mampu menjelaskan tahapan pelaksanaan on-site pengawasan		
3.	Calon inspektur / OJT inspektur mampu menjelaskan tahapan pelaksanaan pasca pengawasan		
4.	Calon inspektur / OJT inspektur mampu menjelaskan jenis dokumen acuan yang dibutuhkan		
NILAI RATA-RATA			
HASIL PENILAIAN : MEMENUHI / TIDAK MEMENUHI (*)			

Inspektur SAR yang ditunjuk

Ketua Tim

(.....)

(.....)

Lampiran V.B Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor : PM 115 Tahun 2015
Tanggal : 4 Agustus 2015

FORMAT PENILAIAN PRAKTEK KERJA LAPANGAN (ON THE JOB TRAINING) TAHAP II

NAMA :
JABATAN :
LOKASI OJT :
INSPEKTUR SAR YANG DITUNJUK :

NO.	URAIAN	NILAI	KETERANGAN
1.	Caloninspektur/OJT inspekturmampumelaksanakantahapanpelaksanaanprapengawasan		
2.	Caloninspektur/OJTinspekturmampumelaksanakantahapanpelaksanaan on-site pengawasan		
3.	Caloninspektur / inspekturmampumelaksanakantahapanpelaksanaanpascapengawasan	OJT	
4.	Caloninspektur / inspekturmampumelaksanakansemuatahapanseuaidengankerangkawaktu yang ditentukan	OJT	
NILAI RATA-RATA			
HASIL PENILAIAN : MEMENUHI / TIDAK MEMENUHI (*)			

Inspektur SAR yang ditunjuk

Ketua Tim

(.....)

(.....)

Lampiran V.C Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor : PM 115 Tahun 2015
Tanggal : 4 Agustus 2015

**FORMAT RIWAYAT PENCATATAN
PELAKSANAAN PRAKTEK KERJA LAPANGAN (ON THE JOB TRAINING)**

NAMA / NAME :
JABATAN / TITLE:

NO.	JENIS PENGAWASAN	TAHAPAN OJT	TANGGAL PELAKSANAAN	LOKASI PELAKSANAAN	KETERANGAN

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO/HUKUM DAN KSLN,



IGNASIUS RAHAYU
Korwil I (IV/b)
198903 2 001

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

IGNASIUS .JONAN

ttd

SINYAL PENCARIAN DAN PERTOLONGAN

1. Sinyal dengan darat

1.1. Manuver sebagai berikut dilakukan oleh pesawat udara yang memiliki arti bahwa pesawat udara ingin langsung menuju sebuah daratan atau pesawat udara dalam kondisi darurat, yaitu:

- a) Mengitari permukaan darat setidaknya satu kali;
- b) Melakukan gerakan :
 - 1) Menggoyangkan sayap (*rocking the wings*); atau
 - 2) Membuka dan menutup *throttle*; atau
 - 3) Mengubah arah putar baling-baling (*propeller pitch*).
- c) menuju ke arah di mana daratan berada.

Pengulangan manuver tersebut memiliki makna yang sama.

1.2 Manuver sebagai berikut dilakukan oleh pesawat udara yang memiliki arti bahwa bantuan tidak lagi diperlukan, yaitu :

- a) Melintasi permukaan daratan pada ketinggian rendah; dan Melakukan gerakan sebagai berikut:
 - 1) menggoyangkan sayap (*rocking the wings*); atau
 - 2) membuka dan menutup *throttle*; atau
 - 3) mengubah arah putar baling-baling (*propeller pitch*).
- b) Sebagai tanda penerimaan signal
 - 1) "kode sandi" (vertikal garis-garis merah dan putih) dekat (berarti dipahami);
 - 2) Membuat sinyal lampu dalam bentuk huruf "T" dengan berkedip-kedip sesuai dengan kode Morse;
 - 3) Merubah arah untuk mengikuti pesawat udara.
- c) Untuk menunjukkan ketidakmampuan untuk memenuhi:
 - 1) Mengibarkan bendera internasional "N" (biru dan kotak-kotak putih persegi);
 - 2) Membuat sinyal lampu dalam bentuk huruf "N" yang berkedip-kedip sesuai dengan kode Morse;

2. Kode Sinyal Visual Darat – Udara

2.1. Kode Sinyal visual dari darat ke udara untuk digunakan oleh korban

No.	Pesan	Simbol/Kode
1.	Memerlukan bantuan	V
2.	Memerlukan bantuan medis	X
3.	Tidak	N
4.	Iya	Y
5.	Menuju ke arah ini	↑

2.2. Sinyal dari Udara ke Darat untuk digunakan oleh unit pertolongan

No.	Pesan	Simbol/Kode
1.	Operasi Telah Selesai	LLL
2.	Semua Orang telah ditemukan	<u>LL</u>
3.	Hanya beberapa orang yang ditemukan	++
4.	Kami tidak mungkin kembali ke base	xx
5.	Kami dibagi menjadi 2 (dua) kelompok, masing-masing kelompok menuju kearah sesuai arah panah.	
6.	Informasi telah diterima, pesawat menuju ke arah ini	
7.	Belum ada yang ditemukan. Pencarian akan dilanjutkan.	NN

2.3. Simbol harus sekurang- kurangnya 2.5 meter (8 kaki) panjang dan harus dibuat sejelas mungkin.

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

IGNASIUS JONAN

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,

