

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR: PR 22 DJPU TAHUN 2024
TENTANG
PEDOMAN TEKNIS PENILAIAN ANCAMAN KEAMANAN PENERBANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan butir 2.4.11 Lampiran I Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Penilaian Ancaman Keamanan Penerbangan;

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) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
2. Peraturan Presiden Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 33);
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 815);
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2024 tentang Keamanan Penerbangan Nasional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 210);
5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TENTANG PEDOMAN TEKNIS PENILAIAN ANCAMAN KEAMANAN PENERBANGAN.

PERTAMA : Menetapkan Pedoman Teknis Penilaian Ancaman Keamanan Penerbangan sebagaimana tercantum dalam Lampiran I dan Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Direktur Jenderal ini.

- KEDUA : Pedoman Teknis Penilaian Ancaman Keamanan Penerbangan sebagaimana dimaksud pada Diktum PERTAMA, merupakan panduan bagi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, Pemegang Sertifikat Standar Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, *Regulated Agent* dan Pengirim Pabrikan (*Known Consignor*), dalam mengimplementasikan aturan keamanan penerbangan terkait penilaian ancaman.
- KETIGA : Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, Pemegang Sertifikat Standar Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, *Regulated Agent* dan Pengirim Pabrikan (*Known Consignor*), wajib menerapkan Pedoman Teknis Penilaian Ancaman Keamanan Penerbangan.
- KEEMPAT : Direktur Keamanan Penerbangan dan Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Keputusan Direktur Jenderal ini.
- KELIMA : Keputusan Direktur Jenderal ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
Pada tanggal 20 Juni 2024

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

ttd.

M. KRISTI ENDAH MURNI

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Bagian Hukum,



LAMPIRAN I
KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL
PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR PR 22 DJPU TAHUN 2024
TENTANG
PEDOMAN TEKNIS PENILAIAN ANCAMAN
KEAMANAN PENERBANGAN

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Tujuan

Tujuan ditetapkannya Pedoman Teknis Penilaian Ancaman Keamanan Penerbangan, yaitu sebagai panduan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, Pemegang Sertifikat Standar Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, *Regulated Agent* dan Pengirim Pabrikan (*Known Consignor*), dalam melaksanakan penilaian ancaman keamanan penerbangan.

1.2 Definisi

Dalam Keputusan Direktur Jenderal ini, yang dimaksud dengan:

1. Penilaian Ancaman Keamanan Penerbangan untuk selanjutnya disebut Penilaian Ancaman adalah penilaian terhadap adanya ancaman dengan target operasional penerbangan yang perlu dilakukan identifikasi terhadap target serangan, detail serangan, dan informasi khusus lainnya untuk memastikan kebenaran ancaman.
2. Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari Tindakan Melawan Hukum (*Act of Unlawful Interference*) melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas dan prosedur.
3. Tindakan Melawan Hukum (*Act of Unlawful Interference*) adalah tindakan-tindakan atau percobaan yang membahayakan keselamatan penerbangan dan angkutan udara, berupa :
 - a. menguasai secara tidak sah Pesawat Udara yang sedang terbang atau yang sedang di darat;
 - b. menyandera orang di dalam Pesawat Udara atau di Bandar Udara;
 - c. masuk ke dalam Pesawat Udara, Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) Bandar Udara, atau wilayah fasilitas aeronautika secara tidak sah;
 - d. membawa senjata, barang dan peralatan berbahaya, atau bom ke dalam Pesawat Udara atau Bandar Udara tanpa izin;
 - e. menyampaikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan penerbangan;
 - f. menggunakan Pesawat Udara untuk tindakan yang menyebabkan meninggal, atau cederanya seseorang, rusaknya harta benda atau lingkungan sekitar; dan
 - g. melakukan pengrusakan/penghancuran Pesawat Udara.

4. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat Pesawat Udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan Keamanan Penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.
5. Pesawat Udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.
6. Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) adalah daerah-daerah di Sisi Udara di Bandar Udara yang diidentifikasi sebagai daerah berisiko tinggi dan dilakukan langkah-langkah pengendalian keamanan, dimana jalan masuknya dikendalikan serta dilakukan Pemeriksaan Keamanan.
7. Daerah Keamanan Terkendali (*Security Controlled Area*) adalah daerah tertentu di area fasilitas navigasi penerbangan dimana Setiap Orang yang masuk wajib dilakukan pemeriksaan dan dilakukan langkah-langkah pengendalian keamanan.
8. Operator Penerbangan adalah Unit Penyelenggara Bandar Udara, Badan Usaha Bandar Udara, Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing, Pemegang Sertifikat Standar Kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga, Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, *Regulated Agent* dan Pengirim Pabrikan (*Known Consignor*).
9. Kepala Bandar Udara adalah Pimpinan Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Pimpinan Badan Usaha Bandar Udara, yang bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan operasional Bandar Udara.
10. Otoritas Bandar Udara adalah lembaga pemerintah yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan.
11. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
12. Direktorat Jenderal adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
13. Direktur adalah Direktur yang membidangi Keamanan Penerbangan.
14. Direktorat adalah Direktorat yang membidangi Keamanan Penerbangan.
15. Kepala Kantor adalah Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara.

1.3 Ruang Lingkup

Ruang lingkup Pedoman Teknis Penilaian Ancaman Keamanan Penerbangan, meliputi:

- a. ketentuan umum mengenai ancaman keamanan penerbangan;
- b. pedoman teknis dalam melakukan penerimaan informasi ancaman; dan
- c. pedoman teknis dalam melakukan Penilaian Ancaman.

BAB II ANCAMAN KEAMANAN PENERBANGAN

2.1 Umum

- 2.1.1 Penerbangan sangat berpotensi terancam oleh Tindakan Melawan Hukum (*Acts of Unlawful Interference*).
- 2.1.2 Untuk mengurangi kemungkinan terjadinya Tindakan Melawan Hukum (*Acts of Unlawful Interference*) dalam penerbangan maka harus dilakukan penilaian yang tepat terhadap setiap ancaman yang terjadi.
- 2.1.3 Penilaian yang tepat dilakukan dengan mengumpulkan informasi-informasi yang akurat dari intelijen yang ada dan selanjutnya dilakukan penilaian ancaman.
- 2.1.4 Operator Penerbangan harus menyusun prosedur penilaian ancaman.

2.2 Model Ancaman

Model ancaman meliputi:

- a. menguasai Pesawat Udara secara tidak sah seperti pembajakan Pesawat Udara yang sedang terbang atau yang sedang di darat dengan motif tertentu;
- b. menyandera orang di dalam Pesawat Udara atau di Bandar Udara;
- c. masuk ke dalam Pesawat Udara, Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) atau Daerah Keamanan Terkendali (*Security Controlled Area*) fasilitas navigasi penerbangan secara tidak sah;
- d. membawa atau menyusupkan senjata, peralatan berbahaya atau bahan-bahan ke dalam Pesawat Udara, Bandar Udara atau fasilitas navigasi penerbangan yang akan digunakan untuk melakukan tindakan kriminal seperti:
 - 1) pembawaan peralatan, bahan atau senjata ke dalam Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) secara tidak sah dan digunakan untuk melakukan kekerasan terhadap seseorang;
 - 2) penggunaan peralatan, bahan atau senjata di daerah Sisi Darat terminal penumpang secara tidak sah untuk melakukan kekerasan terhadap seseorang;
 - 3) penggunaan senjata api untuk menghancurkan atau menyerang Pesawat Udara yang akan mendarat (*landing*) atau lepas landas (*take off*) pada jalur pendaratan atau lepas landas;
 - 4) penempatan peralatan atau bahan berbahaya pada bagian Pesawat Udara yang sedang tidak digunakan dengan maksud merusak Pesawat Udara sehingga Pesawat Udara tidak dapat terbang; dan
 - 5) penempatan peralatan atau bahan berbahaya pada dalam Bandar Udara atau luar Bandar Udara dengan maksud merusak fasilitas penerbangan atau mengganggu pelayanan di Bandar Udara.
- e. memberikan informasi palsu yang membahayakan keselamatan Pesawat Udara dalam penerbangan maupun di darat, penumpang, awak Pesawat Udara, personel darat atau masyarakat umum pada Bandar Udara atau tempat-tempat fasilitas penerbangan lainnya seperti:
 - 1) ancaman bom; atau
 - 2) candaan bom.

- f. menggunakan Pesawat Udara untuk tindakan yang menyebabkan meninggal, cederanya seseorang, rusaknya harta benda atau lingkungan sekitar;
- g. melakukan pengrusakan/penghancuran Pesawat Udara seperti:
 - 1) melakukan tindakan dengan maksud merusak Pesawat Udara sehingga membahayakan keselamatan penumpang, awak Pesawat Udara dan masyarakat umum; dan
 - 2) penempatan peralatan atau bahan berbahaya pada bagian Pesawat Udara dengan maksud merusak Pesawat Udara sehingga membahayakan keselamatan penumpang, awak Pesawat Udara dan masyarakat umum.

2.3 Metode Serangan

Metode serangan yang dapat terjadi pada penerbangan antara lain:

- a. serangan bom bunuh diri (*person-borne improvised explosive devices/IEDs*);
- b. serangan bom mobil (*vehicle-borne IEDs*);
- c. bom Kargo (*IEDs in cargo*);
- d. serangan sistem senjata pertahanan udara portabel (*Man-Portable Air Defence Systems-MANPADS*) dan senjata lain yang memiliki ancaman serupa;
- e. ancaman pada saat terbang (*airborne threats*);
- f. pemanfaatan Pesawat Udara sebagai senjata (*aircraft as a weapon*);
- g. pembajakan (*hijack*);
- h. penyerangan dengan sistem pesawat yang dikendalikan dari jarak jauh (*remotely piloted aircraft systems*);
- i. serangan siber (*cyber-attack*);
- j. ancaman di daerah Sisi Darat (*threats to the landside*);
- k. ancaman serangan biologi dan radio aktif;
- l. ancaman serangan kimia;
- m. penyusupan bom di Bagasi Kabin atau Bagasi Tercatat (*IED in cabin baggage or hold baggage*);
- n. penyusupan bom atau senjata dalam kiriman catering (*IED or weapon concealed in catering*);
- o. penyusupan bom atau senjata dalam layanan penerbangan lain (*IED or weapon concealed in other services*);
- p. serangan pada fasilitas pemandu lalu lintas penerbangan (*attack on air traffic control facility*);
- q. sabotase;
- r. informasi palsu (*hoaxes*); dan
- s. sumber serangan lainnya.

BAB III PENERIMAAN INFORMASI ANCAMAN

3.1 Umum

- 3.1.1 Direktur Jenderal mengumpulkan dan menganalisa secara terus menerus terhadap adanya informasi intelijen atau informasi terkait ancaman terhadap penerbangan.
- 3.1.2 Operator Penerbangan harus mengumpulkan dan menganalisa secara terus menerus terhadap adanya informasi intelijen atau informasi terkait ancaman terhadap penerbangan.
- 3.1.3 Ancaman terhadap penerbangan sebagaimana dimaksud pada butir 3.1.1 dan butir 3.1.2 dapat ditujukan terhadap :
 - a. Pesawat Udara di darat atau di udara;
 - b. instalasi, fasilitas dan bangunan di Bandar Udara;
 - c. bangunan pelayanan navigasi penerbangan dan peralatan navigasi penerbangan di Bandar Udara atau sekitar Bandar Udara;
 - d. kargo yang akan dikirim menggunakan Pesawat Udara; dan/atau
 - e. instalasi, fasilitas, dan bangunan pelayanan kargo udara.
- 3.1.4 Operator Penerbangan harus memberikan pelatihan penerimaan ancaman kepada:
 - a. petugas *call center* Operator Penerbangan;
 - b. petugas penjualan tiket Badan Usaha Angkutan Udara atau Perusahaan Angkutan Udara Asing;
 - c. petugas yang memantau atau mengendalikan akun media sosial Operator Penerbangan;
 - d. petugas *customer service* Operator Penerbangan;
 - e. pilot atau awak pesawat udara (*crew*); dan
 - f. petugas lainnya yang berhubungan dengan publik.
- 3.1.5 Pelatihan penerimaan ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 3.1.5 paling sedikit memuat:
 - a. cara pengisian formulir laporan ancaman; dan
 - b. respon yang diperlukan kepada pemberi ancaman.

3.2 Penerimaan Informasi Ancaman

- 3.2.1 Informasi ancaman dapat diterima:
 - a. secara langsung dari orang yang mengeluarkan ancaman;
 - b. melalui media publik atau pers; atau
 - c. melalui pihak ketiga.
- 3.2.2 Pihak ketiga sebagaimana dimaksud pada butir 3.2.1 huruf c merupakan orang perseorangan yang mengetahui adanya informasi ancaman.
- 3.2.3 Informasi ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 3.2.1 dapat diterima melalui telepon, email, media sosial, media elektronik atau secara tertulis.
- 3.2.4 Direktur Jenderal dan Operator Penerbangan harus mendokumentasikan informasi ancaman yang diterima.

- 3.2.5 Dokumentasi sebagaimana dimaksud pada butir 3.2.4 digunakan sebagai bahan Penilaian Ancaman dan bukti ancaman.
- 3.2.6 Penerima informasi ancaman harus melakukan:
- a. tindakan untuk mendapatkan informasi sebanyak mungkin tentang ancaman tersebut untuk memfasilitasi Penilaian Ancaman; dan
 - b. identifikasi terhadap orang yang mengeluarkan ancaman.
- 3.2.7 Tindakan sebagaimana dimaksud pada butir 3.2.6 huruf a pada informasi ancaman yang diterima langsung melalui telepon antara lain:
- a. mendengarkan dengan seksama dan mencatat kata-kata yang digunakan oleh penelepon;
 - b. mengambil tindakan untuk melacak panggilan tersebut atau memperingatkan rekan kerja agar mereka dapat melakukannya;
 - c. mengambil tindakan yang mungkin diperlukan untuk merekam panggilan, jika hal ini tidak dilakukan secara otomatis;
 - d. memperpanjang panggilan untuk mendapatkan informasi sebanyak mungkin; dan
 - e. mengajukan beberapa pertanyaan kepada penelepon untuk mendapatkan gambaran yang lebih baik mengenai ancaman, membantu menentukan kredibilitasnya dan menjaga agar penelepon tetap berada di telepon untuk membantu melacak panggilan tersebut.
- 3.2.8 Pertanyaan sebagaimana dimaksud pada butir 3.2.7 huruf e harus diajukan sebagai pertanyaan terbuka dan bukan pertanyaan yang mengarahkan, antara lain dengan cara sebagai berikut:
- a. di mana (*where*) lokasi ancaman? Ditanyakan terlebih dahulu agar tindakan awal dapat direncanakan (misalnya pengalihan pesawat dalam penerbangan atau evakuasi terminal);
 - b. kapan (*when*) akan dilakukan? Ditanyakan untuk membantu menentukan faktor waktu untuk pengalihan atau pencarian evakuasi;
 - c. seperti apa (*what*) bentuk/kegiatannya? Ditanyakan untuk membantu mengenali perangkat/ciri selama pencarian;
 - d. siapakah (*who*) Anda? Ditanyakan untuk membantu menentukan kredibilitas penelepon; dan
 - e. mengapa (*why*) Anda melakukan ini? Ditanyakan untuk membantu menentukan kredibilitas ancaman.
- 3.2.9 Tindakan sebagaimana dimaksud pada butir 3.2.6 pada informasi ancaman dari pihak ketiga yang diterima melalui telepon antara lain:
- a. penerima informasi ancaman harus membuat catatan antara lain:
 - 1) waktu ketika ancaman dikeluarkan atau didengar;
 - 2) kata-kata spesifik yang digunakan oleh penelepon;
 - 3) asal mula panggilan; dan

- 4) identitas penelepon atau pembicara serta hubungannya dengan orang yang melakukan ancaman.
 - b. catatan sebagaimana dimaksud pada huruf a harus disimpan dan disampaikan kepada atasan secara detail.
- 3.2.10 Dalam hal ancaman ditunjukkan pada Pesawat Udara yang sedang terbang, informasi ancaman harus segera disampaikan kepada Kapten Penerbang (*Pilot In Command*) oleh awak Pesawat Udara, Badan Usaha Angkutan Udara atau Perusahaan Angkutan Udara Asing.
- 3.2.11 Penerima informasi ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 3.2.6 harus mengisi formulir laporan ancaman dan segera memberitahukan kepada atasan, untuk kemudian dilakukan Penilaian Ancaman.
- 3.2.12 Formulir laporan ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 3.2.11 tercantum dalam Lampiran II huruf A, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Direktur Jenderal ini.

BAB IV
PENILAIAN ANCAMAN

- 4.1 Umum
 - 4.1.1 Informasi intelijen atau informasi terkait ancaman terhadap penerbangan harus dilakukan penilaian ancaman.
 - 4.1.2 Penilaian Ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 4.1.1 dilakukan untuk menilai kredibilitas ancaman yang diterima asli (genuine) atau palsu (hoaks) berdasarkan informasi ancaman yang diterima.
 - 4.1.3 Penilaian ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 4.1.2 terdiri atas:
 - a. penilaian ancaman tingkat Bandar Udara; dan
 - b. penilaian ancaman tingkat nasional.
 - 4.1.4 Penilaian ancaman tingkat Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada butir 4.1.2 huruf a dilakukan oleh Operator Penerbangan.
 - 4.1.5 Penilaian ancaman tingkat nasional sebagaimana dimaksud pada butir 4.1.3 huruf b dilakukan oleh Direktur Jenderal.
- 4.2 Penilaian Ancaman Dengan Objek Yang Menjadi Ancaman Berada di Darat.
 - 4.2.1 Penilaian Ancaman dilakukan dengan mempertimbangkan hal – hal sebagai berikut:
 - a. waktu yang efektif;
 - b. aksesibilitas;
 - c. objektivitas;
 - d. klasifikasi keamanan; dan
 - e. sistem komunikasi.
 - 4.2.2 Waktu yang efektif sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.1 huruf a merupakan waktu yang dibutuhkan untuk melakukan Penilaian Ancaman sesuai dengan model ancaman.
 - 4.2.3 Aksesibilitas sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.1 huruf b merupakan akses terhadap sumber data dan fasilitas yang diperlukan untuk Penilaian Ancaman.
 - 4.2.4 Objektivitas sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.1 huruf c merupakan pengambilan keputusan hasil Penilaian Ancaman harus dilakukan secara objektif, dengan kemungkinan presisi yang lebih besar untuk menghindari kesalahan dalam proses pengambilan keputusan.
 - 4.2.5 Klasifikasi keamanan sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.1 huruf d, merupakan klasifikasi informasi keamanan penerbangan yang dibutuhkan dalam penilaian ancaman yaitu informasi terbatas dan rahasia.
 - 4.2.6 Sistem komunikasi sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.1 huruf e, merupakan sistem yang diperlukan untuk mengirim informasi secara tepat waktu dan aman.

- 4.2.7 Dalam melaksanakan penilaian ancaman, Operator Penerbangan harus membuat prosedur penilaian ancaman.
- 4.2.8 Prosedur Penilaian Ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.7, paling sedikit memuat:
- sumber informasi ancaman;
 - proses analisis informasi;
 - target ancaman;
 - identifikasi ancaman;
 - identifikasi pelaku ancaman; dan
 - prosedur tindak lanjut dan pemutakhiran (*updating*) informasi kepada pihak terkait.
- 4.2.9 Sumber informasi ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.7 huruf a dapat berasal dari:
- sumber informasi terbuka (*open sources*);
 - sumber informasi tertutup (*closed sources*); dan
 - informasi/ laporan dari orang perseorangan.
- 4.2.10 Sumber informasi terbuka (*open sources*) sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.8 huruf a antara lain:
- media;
 - situs web;
 - lembaga swadaya masyarakat (LSM);
 - lembaga pemerintah yang melaporkan informasi latar belakang mengenai tingkat kejahatan di wilayahnya;
 - data arus migrasi; dan
 - informasi lainnya.
- 4.2.11 Sumber informasi tertutup (*closed sources*) sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.8 huruf b antara lain:
- intelijen;
 - instansi pemerintah;
 - TNI/ Polri;
 - organisasi internasional; dan
 - negara lain.
- 4.2.12 Sumber informasi dari orang perseorangan sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.8 huruf c antara lain:
- pelaku ancaman; dan
 - pihak ketiga.
- 4.2.13 Proses analisis informasi sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.7 huruf b dapat dilakukan penilaian dengan menggunakan *Admiralty Code* pada tabel berikut:

	Reliability/ Keandalan					
Validitas/ Validity	A1	B1	C1	D1	E1	F1
	A2	B2	C2	D2	E2	F2
	A3	B3	C3	D3	E3	F3
	A4	B4	C4	D4	E4	F4

	A5	B5	C5	D5	E5	F5
	A6	B6	C6	D6	E6	F6

- Kredibel – bisa diterima
- Tidak Pasti – perlu dinilai lebih lanjut
- Tidak Kredibel – tidak bisa diterima
- Tidak Pasti dan Tidak Kredibel – diabaikan

- 4.2.14 *Admiralty Code* sebagaimana dimaksud pada tabel butir 4.2.12 merupakan penilaian terhadap sumber informasi yang terdiri dari:
- a. keandalan (*reliability*); dan
 - b. validitas (*validity*).
- 4.2.15 Keandalan (*Reliability*) sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.13 huruf a merupakan penilaian terhadap kemampuan, reputasi, dan latar belakang dari sumber informasi dengan menerapkan huruf A-F yaitu:
- a. A – Sepenuhnya dapat diandalkan;
 - b. B – Biasanya dapat diandalkan;
 - c. C – Cukup dapat diandalkan;
 - d. D – Biasanya tidak dapat diandalkan;
 - e. E – tidak dapat diandalkan; dan
 - f. F – Keandalannya tidak dapat dinilai.
- 4.2.16 Validitas (*Validity*) sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.13 huruf b merupakan penilaian terhadap akurasi atau kebenaran dari informasi yang disampaikan dengan kode numerik 1-6 yaitu:
- a. 1 – Dikonfirmasi oleh sumber lain;
 - b. 2 – Kemungkinan besar benar;
 - c. 3 – Mungkin benar;
 - d. 4 – Diragukan kebenarannya;
 - e. 5 – tidak mungkin benar; dan
 - f. 6 – Kebenaran tidak dapat dinilai.
- 4.2.17 Hasil *Admiralty Code* dari Keandalan (*Reliability*) sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.14 dan Validitas (*Validity*) sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.15 dapat dikategorikan sebagai berikut:
- a. Kode A1, A2, B1 dan B2 dapat diterima sebagai informasi yang kredibel dan bisa dibuktikan kebenarannya;
 - b. Kode A3-A6, B3-B6, C1-C4, D1-D3, E1-E2 dan F1-F2 merupakan informasi yang tidak pasti dan perlu dinilai lebih lanjut;
 - c. Kode C5-C6, D4-D6, E3-E6 dan F3-F5 merupakan informasi tidak bisa diterima karena tidak kredibel; dan
 - d. Kode F6 merupakan informasi yang tidak pasti dan tidak kredibel sehingga dapat diabaikan.
- 4.2.18 Target ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.7 huruf c merupakan titik konsentrasi yang ditentukan berdasarkan faktor

atau kriteria sesuai dengan kepentingan dan nilainya, sebagai tujuan atau target ancaman antara lain:

- a. Pesawat Udara di darat atau di udara;
- b. instalasi, fasilitas dan bangunan di Bandar Udara;
- c. bangunan pelayanan navigasi penerbangan dan peralatan navigasi penerbangan di/atau sekitar Bandar Udara;
- d. kargo yang akan dikirim menggunakan Pesawat Udara;
- e. instalasi, fasilitas, dan bangunan pelayanan kargo udara; dan
- f. orang tertentu.

4.2.19 Identifikasi ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.7 huruf d dilakukan dengan mempertimbangkan:

- a. motif tindakan;
- b. kemungkinan terjadinya;
- c. riwayat adanya ancaman dan kejadian tindakan melawan hukum di Bandar Udara setempat atau operator Pesawat Udara terkait;
- d. pengaruh dari persaingan usaha seperti perselisihan industri terkait operator Pesawat Udara dari penerbangan atau Bandar Udara yang bersangkutan;
- e. ketidakpuasan masyarakat sekitar atau kelompok tertentu seperti protes terhadap dampak sosial Bandar Udara;
- f. insiden serupa yang viral di media yang menjadi motivasi terjadinya penyampaian informasi palsu (*hoaks*);
- g. orang terkenal yang dapat menarik ancaman di Bandar Udara atau penumpang dalam penerbangan;
- h. insiden pada pelayanan penumpang seperti kelebihan pemesanan tiket, penumpang yang ditolak naik ke pesawat, atau perselisihan saat *check-in* atau gerbang yang melibatkan teman atau kerabat; dan/atau
- i. pengangkutan kargo yang spesial atau unik dalam penerbangan.

4.2.20 Identifikasi pelaku ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.7 huruf e dapat mempertimbangkan antara lain:

- a. kehadiran kelompok teroris;
- b. kejahatan terorganisir;
- c. kelompok anti-sistem;
- d. konflik sosial budaya;
- e. kelompok etnis radikal;
- f. sekte agama;
- g. kelompok lingkungan hidup yang radikal; dan/atau
- h. perkumpulan atau organisasi terlarang.

4.2.21 Dalam hal pelaku ancaman telah diidentifikasi sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.19, maka dapat dilanjutkan dengan mengisi *Checklist* Penilaian Ancaman berdasarkan profil pelaku ancaman dengan mempertimbangkan kriteria dan nilai atribut dari pelaku, antara lain:

- a. kepemimpinan;
- b. niat dan kemampuan;
- c. infrastruktur;
- d. dukungan dari masyarakat; dan
- e. sumber daya manusia;

- 4.2.22 Kepemimpinan sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.20 huruf a merupakan hirarki kelompok, kehadiran kelompok politik yang sah atau adanya tokoh karismatik.
 - 4.2.23 Niat dan kemampuan sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.20 huruf b merupakan niat dan kemampuan suatu kelompok untuk melaksanakan tujuan yaitu:
 - a. melaksanakan kegiatan terorganisir dengan cara melakukan operasi pemantauan, perolehan senjata, pengembangan sumber pendanaan dan pelatihan anggotanya;
 - b. kemampuan untuk melakukan tindakan kekerasan;
 - c. lokasi dan pengalaman sebelumnya; dan
 - d. komitmen terhadap tujuan ideologis.
 - 4.2.24 Infrastruktur sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.20 huruf c merupakan gabungan beberapa elemen, seperti besaran, jumlah atau sub unit kelompok, jaringan komunikasi yang mapan, dan penggunaan saluran transportasi dan pasokan logistik yang efektif.
 - 4.2.25 Dukungan dari masyarakat sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.20 huruf d dilakukan oleh pendukung lokal atau pihak lain yang dapat memberikan tempat tinggal yang aman, makanan, dan uang kepada kelompok tersebut, karena mereka setuju dengan tujuan mereka, atau karena paksaan.
 - 4.2.26 Sumber daya manusia sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.20 huruf e merupakan kapasitas untuk melaksanakan tindakan kelompok untuk mencapai tujuan mereka dimana anggota kelompok tersebut memiliki peran sebagai penyerang atau memiliki kemampuan teknis seperti merakit bom.
 - 4.2.27 *Checklist* Penilaian Ancaman berdasarkan profil pelaku ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.20 termuat dalam Lampiran II huruf B, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Direktur Jenderal ini.
 - 4.2.28 Prosedur tindak lanjut dan pemutakhiran (*updating*) informasi kepada pihak terkait sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.7 huruf f dilakukan berdasarkan hasil penilaian ancaman.
- 4.3 Penilaian Ancaman Dengan Sumber Informasi Ancaman dari Pesawat Udara yang sedang terbang.
- 4.3.1 Jika terjadi ancaman terhadap Pesawat Udara yang sedang terbang yang berasal dari dalam Pesawat Udara, maka tanggung jawab atas keputusan yang diambil berada pada Kapten Penerbang (*Pilot In Command*).
 - 4.3.2 Penilaian Ancaman terhadap Pesawat Udara yang sedang terbang dilakukan oleh Kapten Penerbang (*Pilot In Command*) dengan bantuan awak kabin.
 - 4.3.3 Kapten Penerbang dan awak kabin harus menerima pelatihan terkait Penilaian Ancaman.

- 4.3.4 Penilaian Ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 4.3.2 dilaksanakan berdasarkan prosedur Penilaian Ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.7.
- 4.3.5 Dalam melaksanakan Penilaian Ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 4.3.4, Kapten Penerbang (*Pilot In Command*) dapat meminta bantuan instansi terkait, personel dan/atau tenaga ahli di darat melalui *Air Traffic Control*.
- 4.3.6 Dalam hal terjadi ancaman terhadap Pesawat Udara yang sedang terbang yang berasal dari dalam Pesawat Udara sebagaimana dimaksud pada butir 4.3.1, harus dipertimbangkan hal - hal sebagai berikut:
- a. keadaan di sekitar ancaman, untuk menentukan apakah ancaman tersebut muncul sebelum keberangkatan Pesawat Udara atau selama penerbangan;
 - b. apakah ancaman tersebut dapat ditemukan saat pemeriksaan atau penyisiran keamanan Pesawat Udara sebelum penerbangan;
 - c. dalam hal diperlukan pemeriksaan keamanan Pesawat Udara untuk menentukan kredibilitas ancaman, maka awak kabin dapat melakukan secara diam-diam dan tidak menyebabkan kepanikan penumpang selama penerbangan;
 - d. kata-kata yang digunakan dalam ancaman tersebut, untuk menentukan apakah kata-kata tersebut menunjukkan alasan yang kredibel atau tidak atas ancaman yang dibuat;
 - e. jika tidak terdapat alasan yang jelas untuk sebuah ancaman yang dapat disimpulkan, maka ancaman tersebut kemungkinan besar bukan ancaman yang kredibel;
 - f. apakah kata-kata ancaman tersebut mencakup atau menunjukkan informasi rahasia yang hanya dapat diakses oleh pelaku yang kredibel;
 - g. apakah ada orang terkenal di dalam Pesawat Udara yang dapat menarik ancaman;
 - h. apakah ada penumpang di dalam Pesawat Udara yang mungkin bertanggung jawab atas ancaman tersebut, seperti orang yang berpotensi mengganggu atau orang yang dideportasi; dan/atau
 - i. apakah ancaman tersebut merupakan kejadian tersendiri atau rangkaian kejadian yang mempengaruhi operator Pesawat Udara.
- 4.3.7 Dalam hal terjadi ancaman yang ditujukan terhadap Pesawat Udara yang sedang terbang, harus dilakukan tindakan sebagai berikut:
- a. evaluasi dan Penilaian Ancaman;
 - b. respon dan/atau tindak lanjut, termasuk apakah respon tersebut bersifat *overt* atau *covert*;
 - c. penggunaan *aircraft search checklist* untuk melakukan penyisiran dalam penerbangan; dan/atau
 - d. konsultasi terkait panduan dari pabrik pembuatan Pesawat Udara dan *aircraft operator checklist* tentang bagian-bagian di pesawat;

- 4.3.8 Penilaian Ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 4.3.7 dilakukan oleh Direktur Jenderal.
 - 4.3.9 Penilaian Ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 4.3.8, dilakukan dengan:
 - a. analisis informasi; dan
 - b. identifikasi ancaman.
 - 4.3.10 Analisis informasi sebagaimana dimaksud pada butir 4.3.9 huruf a, mengacu pada proses analisis informasi sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.13.
 - 4.3.11 Identifikasi ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 4.3.9 huruf b, sesuai dengan ketentuan sebagaimana dimaksud pada butir 4.2.19.
- 4.4 Penilaian Ancaman Pesawat Udara Tanpa Awak (PUTA)
- 4.4.1 Dalam hal terjadi terdapat laporan ancaman serangan Pesawat Udara Tanpa Awak (PUTA), Badan Usaha Angkutan Udara, Perusahaan Angkutan Udara Asing atau Pemegang Sertifikat Standar Angkutan Udara Bukan Niaga harus melakukan Penilaian Ancaman sebagaimana prosedur Penilaian Ancaman yang tercantum pada butir 4.2.8.
 - 4.4.2 Penilaian Ancaman Pesawat Udara Tanpa Awak (PUTA) dilakukan dengan mempertimbangkan antara lain:
 - a. validitas sumber informasi;
 - b. lokasi yang dilaporkan; dan
 - c. perilaku dan arah penerbangan Pesawat Udara Tanpa Awak (PUTA).
 - 4.4.3 Validitas sumber informasi sebagaimana dimaksud pada butir 4.4.2 huruf a dapat dilakukan proses analisis informasi sebagaimana tercantum pada butir 4.2.13 sampai dengan butir 4.2.17.
 - 4.4.4 Penilaian Ancaman Pesawat Udara Tanpa Awak sebagaimana dimaksud pada butir 4.4.1 dapat dilakukan berdasarkan *Checklist* Penilaian Ancaman Pesawat Udara Tanpa Awak (PUTA) yang tercantum dalam Lampiran II huruf C, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Direktur Jenderal ini.
- 4.5 Hasil Penilaian Ancaman
- 4.5.1 Hasil penilaian ancaman dikategorikan menjadi 3 (tiga) kondisi, yaitu:
 - a. kondisi normal (hijau) yaitu hasil penilaian tidak mengindikasikan terjadinya Tindakan Melawan Hukum (*Acts of Unlawful Interference*);
 - b. kondisi rawan (kuning) yaitu hasil penilaian mengindikasikan terjadinya Tindakan Melawan Hukum (*Acts of Unlawful Interference*) terhadap penerbangan, Bandar Udara, fasilitas navigasi, fasilitas *Regulated Agent* dan/atau fasilitas Pengirim Pabrikasi (*Known Consignor*); dan
 - c. kondisi darurat (merah) yaitu hasil penilaian menyimpulkan bahwa penerbangan, Bandar Udara, fasilitas navigasi, fasilitas *Regulated Agent* dan/atau fasilitas Pengirim Pabrikasi (*Known*

Consignor) menjadi target serangan Tindakan Melawan Hukum (*Acts of Unlawful Interference*).

- 4.5.2 Apabila hasil penilaian ancaman dikategorikan kondisi normal (hijau) sebagaimana dimaksud pada butir 4.5.1 huruf a, maka Operator Penerbangan dapat menjalankan operasional penerbangan sesuai kondisi normal dan melaporkan hasilnya kepada Direktur Jenderal.
- 4.5.3 Apabila hasil penilaian ancaman dikategorikan kondisi normal (hijau) sebagaimana dimaksud pada butir 4.5.2 Operator Penerbangan dapat melakukan tindakan terhadap pelaku ancaman antara lain:
 - a. menahan pelaku dan menyerahkan pelaku kepada pihak yang berwenang;
 - b. membatalkan penerbangan pelaku, jika ada; dan/atau
 - c. menurunkan bagasi pelaku, jika ada.
- 4.5.4 Apabila hasil penilaian ancaman dikategorikan dalam kondisi rawan (kuning) dan kondisi darurat (merah) sebagaimana dimaksud pada butir 4.5.1 huruf b dan huruf c, maka harus dilakukan langkah-langkah penanggulangan Tindakan Melawan Hukum (*Acts of Unlawful Interference*).
- 4.5.5 Informasi kondisi rawan (kuning) dan kondisi darurat (merah) sebagaimana dimaksud pada butir 4.5.4 harus disampaikan kepada:
 - a. Direktur;
 - b. Kepala Kantor;
 - c. Operator Penerbangan terkait; dan
 - d. Anggota Komite Keamanan Bandar Udara;
- 4.5.6 Informasi kondisi rawan (kuning) dan kondisi darurat (merah) sebagaimana dimaksud pada butir 4.5.5 dapat disampaikan secara lisan atau tulisan.
- 4.5.7 Langkah-langkah penanggulangan Tindakan Melawan Hukum (*Acts of Unlawful Interference*) sebagaimana dimaksud pada butir 4.5.4 dilakukan berdasarkan program penanggulangan keadaan darurat keamanan (*contingency plans*) Operator Penerbangan.
- 4.5.8 Dalam hal hasil penilaian ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 4.3.9 dikategorikan kondisi normal (hijau) sebagaimana dimaksud pada butir 4.5.1 huruf a, maka Operator Penerbangan dapat menjalankan operasional penerbangan sesuai kondisi normal.
- 4.5.9 Apabila hasil penilaian ancaman tingkat nasional sebagaimana dimaksud pada butir 4.3.9 dikategorikan dalam kondisi rawan (kuning) dan kondisi darurat (merah) sebagaimana dimaksud pada butir 4.5.1 huruf b dan huruf b, maka harus dilakukan langkah-langkah penanggulangan Tindakan Melawan Hukum (*Acts of Unlawful Interference*) berdasarkan program penanggulangan keadaan darurat keamanan nasional (*national contingency plans*) dan Program Penunggu program

penanggulangan keadaan darurat keamanan Operator Penerbangan.

- 4.5.10 Apabila hasil penilaian ancaman sebagaimana dimaksud pada butir 4.5.9, maka dilakukan langkah-langkah antara lain:
- a. Pesawat Udara harus diterbangkan senormal mungkin, dengan menyeimbangkan antara kebutuhan pendaratan yang cepat dan risiko yang timbul dari ketergesaan yang tidak semestinya;
 - b. keadaan darurat harus diumumkan dan Pesawat Udara harus dialihkan ke Bandar Udara terdekat yang sesuai;
 - c. *Air Traffic Control* harus diberi informasi lengkap tentang tujuan penerbangan sehingga tindakan di darat yang tepat dapat dimulai di Bandar Udara yang akan didarati;
 - d. awak kabin harus diberi pengarahan agar siap menghadapi kemungkinan pendaratan darurat dan kemungkinan penggunaan oksigen dan/atau masker asap;
 - e. jika memungkinkan secara operasional, tekanan diferensial kabin harus dikurangi hingga nol dengan menurunkan Pesawat Udara ke ketinggian kabin, yang tidak boleh dinaikkan dan harus dipertahankan hingga puncak penurunan, jika pertimbangan ketinggian dan jarak aman minimum memungkinkan, Pesawat Udara harus turun hingga di bawah 3.000 m (10.000 kaki);
 - f. semua upaya harus dilakukan untuk meminimalkan manuver Pesawat Udara dan berusaha menghindari turbulensi;
 - g. pertimbangan harus diberikan untuk menetapkan konfigurasi pendaratan Pesawat Udara sesegera mungkin; dan/atau
 - h. rincian persyaratan parkir jarak jauh dan ketersediaan tangga penumpang harus diminta dari Bandar Udara yang akan didarati dimana Bandar Udara harus diberitahu tentang perlunya memindahkan penumpang dari sekitar Pesawat Udara ke jarak paling tidak 200 meter ke arah angin kencang secepat mungkin setelah pendaratan.

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

ttd.

M. KRISTI ENDAH MURNI

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Bagian Hukum,


Gal Sarjono K.

LAMPIRAN II
KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL
PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR PR 22 DJPU TAHUN 2024
TENTANG
PEDOMAN TEKNIS PENILAIAN ANCAMAN
KEAMANAN PENERBANGAN

A. FORMULIR LAPORAN ANCAMAN

Formulir Laporan Ancaman	
Lengkapi formulir dan sampaikan kepada penilai ancaman yang ditunjuk. Diskusikan panggilan ancaman hanya dengan penilai ancaman atau otoritas kepolisian.	
Cara penerimaan (lampirkan tangkapan layar jika memungkinkan): harap lingkari dan berikan rincian yang diperlukan	
Panggilan telepon: Ya / Tidak Tercatat: Ya / Tidak Surel: Catatan: --- Media sosial (sebutkan): Situs Perusahaan:	Nomor asal: Alamat: Ditulis pada: - Obrolan online: Lainnya:
Jika panggilan telepon Lokal <input type="checkbox"/> Jarak jauh <input type="checkbox"/> Internal, dari dalam gedung <input type="checkbox"/> Telepon umum, seluler atau seluler <input type="checkbox"/> Upaya dilakukan untuk melacak panggilan? Ya Tidak	
Jenis ancaman: Bom <input type="checkbox"/> Cyber <input type="checkbox"/> Sabotase <input type="checkbox"/> Tembakan permukaan ke udara <input type="checkbox"/> Sisi darat <input type="checkbox"/> Penyitaan yang tidak sah <input type="checkbox"/> Lainnya :	
Pesan (kata-kata persis penelepon – pastikan semua detail seperti deskripsi perangkat, lokasi dan metode peledakan, jikasesuai, disertakan):	
DIMANA penyerangan akan dilakukan / Apa targetnya? Terminal bandara: Operator pesawat: Lainnya: Nomor penerbangan dan rute: Detil tambahan: Apakah penelepon tampak mengenal pesawat atau bangunan tersebut ketika menjelaskan lokasinya? Ya Tidak	
KAPAN penyerangan terjadi / Kapan bom akan meledak? Tanggal: Waktu (termasuk zona waktu, jika sesuai): Apakah waktu ancaman telah berlalu: Ya / Tidak	
Bagaimana cara meledakkannya: Pada ketinggian berapa: Dengan apa yang berarti: Apakah akan meledak jika dipindahkan: Lainnya:	Seperti apa bentuk ancamannya: --- Bagaimana/di mana menyembunyikannya: ---
Siapa kamu? Nama penelepon: Organisasi: Nama pelaku :	
Kamu ada di mana sekarang:	Mengapa kau melakukan ini:

Karakteristik penelepon (jika ada): harap lingkari dan berikan rincian yang sesuai

Seks: Pria / Wanita / Sulit ditentukan

Usia: Anak / Remaja / Paruh Baya / Tua / Sulit ditentukan

Perintah Bahasa Inggris: Sangat Baik / Baik / Cukup / Buruk

Karakteristik Suara: Tenang / Bersemangat / Takut / Mabuk / Kurang ajar / Lancar / Terhenti / Lainnya

Aksen:

Tata krama:

Tenang / Marah / Rasional / Irasional / Koheren / Tidak Koheren / Disengaja / Emosional

Benar / Tertawa / Cabul / Prihatin / Lainnya: _____

Kebisingan latar belakang:

Transportasi: Mobil / Kereta / Pesawat / Lainnya: _____

Domestik: Dapur / TV – Radio / Musik

Tempat umum:

Tempat Kerja : Mesin Kantor / Pabrik

Hewan: _____

Lainnya (termasuk suara lainnya): _____

Detail penerima (*harus diisi*):

Nama: _____

Perusahaan: _____

Posisi:

Telepon: _____

Tanggal/waktu ancaman dibuat: _____

Zona waktu:

B. *CHECKLIST* PENILAIAN ANCAMAN BERDASARKAN KRITERIA DAN NILAI ATRIBUT DARI PELAKU ANCAMAN

Kriteria dan nilai atribut sistem penilaian ancaman yang mewakili profil pelaku ancaman

Nama kelompok yang dinilai : _____

Keterangan:

Jumlah poin 11 - 15	=	Tingkat ancaman tinggi kelompok ini melakukan tindakan melawan hukum
Jumlah poin 6 - 10	=	Tingkat ancaman sedang dari kelompok ini yang melakukan tindakan melawan hukum
Jumlah poin 0 - 5	=	Tingkat ancaman rendah dari kelompok ini melakukan tindakan melawan hukum
Jawaban Ya	=	Poin nilai 1
Jawaban Tidak	=	Poin nilai 0

Atribut	Kriteria	Poin nilai	
Kepemimpinan	Apakah kelompok tersebut memiliki pemimpin?		
	Apakah terpusat?		
	Apakah mereka bersatu dalam mencapai tujuannya?		
Kehendak dan Sarana	Apakah kelompok tersebut mempunyai motif?		
	Apakah mereka sudah mengumumkan penyebabnya?		
	Apakah kelompok tersebut cukup mampu bertindak?		
Infrastruktur	Apakah grup tersebut memiliki struktur yang diketahui?		
	Apakah ini struktur yang luas?		
	Apakah efisien?		
Dukungan Masyarakat	Apakah kelompok ini mendapat dukungan dari sumber pemerintah lokal atau asing?		
	Apakah kelompok tersebut memiliki pendukung lokal?		
	Apakah anggota kelompok antusias?		
Sumber Daya Manusia	Apakah kelompok merekrut anggota secara aktif?		
	Apakah anggota menerima pelatihan pengoperasian?		
	Apakah kelompok tersebut berhasil melakukan serangan?		
Jumlah poin			
		Status	

C. CHECKLIST PENILAIAN ANCAMAN PESAWAT UDARA TANPA AWAK (PUTA)

Bagian 1 – identifikasi UA			
Jumlah PUTA	Single (1) PUTA <input type="checkbox"/>	Beberapa PUTA <input type="checkbox"/> Jumlah :	
Laporan Awal Apakah PUTA terlihat langsung oleh pelapor: <input type="checkbox"/> Berapa banyak PUTA: _____ Pernahkah pemberitahuan penampakan diterima oleh pelapor <input type="checkbox"/> Berapa banyak PUTA: _____		Nama lengkap : Peran : Detail Kontak: Sarana notifikasi (misalnya media sosial) :	
Waktu setempat dan tanggal penampakan/pemberitahuan awal			
Lokasi (berikan sedetail mungkin seperti kedekatan dengan landasan pacu atau landmark yang menonjol, ketinggian, dll.)			
Arah dan kecepatan penerbangan (misalnya menuju/menjauh dari landasan, cepat/lambat)			
Apakah PUTA bergerak?	Ya <input type="checkbox"/>	Tidak <input type="checkbox"/>	Tidak yakin <input type="checkbox"/>
Apakah penerbangannya tampak terkendali?	Ya <input type="checkbox"/>	Tidak <input type="checkbox"/>	Tidak yakin <input type="checkbox"/>
Apakah ketinggiannya konsisten?	Ya <input type="checkbox"/>	Tidak <input type="checkbox"/>	Tidak yakin <input type="checkbox"/>
Apakah itu naik atau turun?	Ya <input type="checkbox"/>	Tidak <input type="checkbox"/>	Tidak yakin <input type="checkbox"/>
Karakteristik fisik PUTA yang dilaporkan (ukuran, warna, tanda, sayap tetap/multicopter, jumlah rotor, dll.)			
Barang Bawaan PUTA (jika ada) (apakah membawa sesuatu?)			
PUTA dilaporkan dalam area yang menjadi perhatian? Ya <input type="checkbox"/> Tidak <input type="checkbox"/> Berapa banyak : _____			
Bagian 2 – Kredibilitas/Verifikasi			
Kredibilitas: Apakah rincian yang diberikan meningkatkan kredibilitas laporan awal?	Ya <input type="checkbox"/>	Tidak <input type="checkbox"/>	Tidak yakin <input type="checkbox"/>
Keandalan: Apakah identitas pelapor meningkatkan kredibilitas keandalan laporan awal?	Ya <input type="checkbox"/>	Tidak <input type="checkbox"/>	Tidak yakin <input type="checkbox"/>
Citra CCTV PUTA? (lampirkan gambar apa pun yang tersedia ke formulir ini)			
Pilot jarak jauh teridentifikasi? (jika iya, berikan detail lokasi, jarak dari PUTA, dan jarak jauh pilot)			
Laporan tambahan? (Apakah laporan awal didukung oleh penampakan lebih lanjut?)			
Waktu dan tanggal penampakan/pemberitahuan tambahan			
Lokasi penampakan tambahan (berikan sedetail mungkin seperti kedekatannya dengan landasan pacu atau landmark yang menonjol, ketinggian, dll)			
Arah dan kecepatan penerbangan (misalnya menuju/menjauh dari landasan, cepat/lambat)			
Rincian tambahan karakteristik fisik PUTA dilaporkan (ukuran, warna, lampu, tanda, sayap tetap/multicopter, jumlah rotor, dll)			
Rincian saksi tambahan			
Nama lengkap :	Nama lengkap :	Nama lengkap :	
Peran :	Peran :	Peran :	
Detail kontak :	Detail kontak :	Detail kontak :	
Sarana pemberitahuan (misalnya sosial media) :	Sarana pemberitahuan (misalnya sosial media) :	Sarana pemberitahuan (misalnya sosial media) :	
Sistem deteksi PUTA? Jika sistem deteksi PUTA tersedia, apakah laporan tersebut sudah dikonfirmasi? (tambahkan detail yang disediakan oleh sistem)			
Apakah informasi dalam laporan awal dapat diandalkan/kredibel? YA <input type="checkbox"/> TIDAK <input type="checkbox"/> Tidak yakin <input type="checkbox"/>			
Apakah laporan awal didukung oleh informasi lebih lanjut? YA <input type="checkbox"/> TIDAK <input type="checkbox"/> Tidak yakin <input type="checkbox"/>			
Bagian 3 – Lokasi dan arah			
Lokasi: Apakah lokasi yang dilaporkan diketahui dengan tingkat kepastian/akurasi yang wajar?			
Ancaman keselamatan saat ini: Apakah lokasi yang dilaporkan merupakan ancaman langsung terhadap keselamatan penerbangan?			
Arah: Apakah arah perjalanan diketahui?			
Prediktabilitas: Apakah PUTA diterbangkan dengan cara yang dapat diprediksi (misalnya terbang dalam garis lurus)?			
Potensi ancaman keselamatan: Apakah lokasi, perilaku, dan arah penerbangan yang dilaporkan cenderung mengindikasikan potensi ancaman terhadap keselamatan penerbangan?			
Apakah lokasi tersebut merupakan ancaman langsung terhadap keselamatan? YA <input type="checkbox"/> TIDAK <input type="checkbox"/> Tidak yakin <input type="checkbox"/>			
Apakah arah/perilaku tersebut dapat menimbulkan potensi ancaman terhadap keselamatan? YA <input type="checkbox"/> TIDAK <input type="checkbox"/> Tidak yakin <input type="checkbox"/>			
Bagian 4 – Perilaku dan niat			
Apakah ada aktivitas PUTA yang diketahui/resmi terjadi di area tersebut, dan jika ya, apakah ada bukti yang mengaitkan penampakan tersebut dengan aktivitas tersebut?			

Apakah PUTA tampak sengaja memfokuskan atau menargetkan bandara atau pesawat terbang? (jika ya, berikan detail tentang target yang terlihat dan perilaku PUTA, seperti melayang/berputar/mendekati)
Apakah PUTA tidak bergerak atau berputar-putar dalam area yang menjadi perhatian?
Apakah PUTA diterbangkan dengan cara yang menyerupai pilot jarak jauh yang tidak berpengalaman atau kurangnya kendali? (misalnya penerbangan menukik dan terhuyung-huyung)
Apakah ada kondisi lingkungan yang mempengaruhi perilaku penerbangan? (misalnya waktu, kondisi cuaca, jarak pandang, dll.)
Apakah ada indikasi digunakan untuk memfasilitasi kemungkinan ancaman lainnya? (misalnya pengintaian, pengiriman muatan)
Jika terdapat lebih dari satu PUTA, apakah mereka terlihat bertindak secara terkoordinasi?
Apakah ada orang-orang VIP terkenal atau acara khusus di bandara pada saat penampakan tersebut?
Apakah ada informasi lain yang menunjukkan kemungkinan alasan terjadinya serangan/penargetan yang disengaja?
Apakah ada bukti adanya kesengajaan untuk membahayakan atau mengganggu penerbangan? YA <input type="checkbox"/> TIDAK <input type="checkbox"/> Tidak yakin <input type="checkbox"/>
Bagian 5 – Informasi relevan lainnya
Apakah ada informasi lain yang perlu diverifikasi sebagai ancaman terhadap keselamatan penerbangan?
Apakah ada informasi lain yang dapat didiskreditkan sebagai ancaman terhadap keselamatan penerbangan?
Apakah ada informasi lain yang relevan?

Apakah hal ini menambah atau mengurangi penilaian terhadap potensi ancaman terhadap keselamatan penerbangan? YA <input type="checkbox"/> TIDAK <input type="checkbox"/> Tidak yakin <input type="checkbox"/>

	Bagian 6 – Penilaian ancaman triangulasi		
	Penilai 1 Nama lengkap: Peran: Detail kontak:	Penilai 2 Nama lengkap: Peran: Detail kontak:	Penilai 3 Nama lengkap: Peran: Detail kontak:
Tidak ada informasi yang dapat dipercaya untuk mengindikasikan serangan UA di wilayah yang menjadi perhatian tidak diperlukan tindakan lebih lanjut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informasi yang dapat dipercaya tetapi tidak indikasi potensi ancaman terhadap keselamatan penerbangan pantau informasi lebih lanjut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informasi yang kredibel mengenai potensi ancaman terhadap keselamatan penerbangan Secara aktif mencari informasi lebih lanjut dan terus meninjau	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informasi yang dapat dipercaya dari ancaman langsung terhadap keselamatan penerbangan Pertimbangkan penanggulangan wilayah udara/landasan pacu yang relevan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

ttd.

M. KRISTI ENDAH MURNI

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Bagian Hukum,



Gai Sarjono K.