KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR PR-DJPU 13 TAHUN 2026
TENTANG
PETUNJUK TEKNIS PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 19-05 (*STAFF INSTRUCTION* 19-05) TENTANG PENILAIAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN BAGI PENYEDIA JASA PENERBANGAN DALAM LINGKUP TUGAS DAN KEWENANGAN DIREKTORAT KELAIKUDARAAN DAN PENGOPERASIAN PESAWAT UDARA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

Menimbang : a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 2 dan butir 19.35 Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2026 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan, Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan harus mendapat pengesahan oleh Direktur Jenderal;

b. bahwa untuk menjamin konsistensi, objektivitas, dan transparansi dalam pelaksanaan penilaian awal dan pengawasan berkelanjutan terhadap implementasi, tingkat kematangan, dan efektivitas Sistem Manajemen Keselamatan bagi Penyedia Jasa Penerbangan, perlu ditetapkan petunjuk teknis penilaian Sistem Manajemen Keselamatan bagi Penyedia Jasa Penerbangan dalam lingkup tugas dan kewenangan Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;

c. bahwa Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 279 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-05 (*Staff Instruction* 19-05) tentang Petunjuk Teknis (Panduan) *Safety Management System* (SMS) untuk Para Inspektur Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Operator, sudah tidak sesuai dengan perkembangan hukum sehingga perlu diganti;

d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, huruf b, dan huruf c, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-05 (*Staff Instruction* 19-05) tentang Penilaian Sistem Manajemen Keselamatan bagi Penyedia Jasa Penerbangan dalam Lingkup

Tugas dan Kewenangan Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;

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 Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

2. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6644);
3. Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 369) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2026 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2026 Nomor 29);
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengenaan Sanksi Administratif terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 563);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 115) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 7 Tahun 2026 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2026 Nomor 618); dan
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2026 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2026 Nomor 76);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TENTANG PETUNJUK TEKNIS PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 19-05 (*STAFF INSTRUCTION* 19-05) TENTANG PENILAIAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN BAGI PENYEDIA JASA PENERBANGAN DALAM LINGKUP TUGAS DAN KEWENANGAN DIREKTORAT KELAIKUDARAAN DAN PENGOPERASIAN PESAWAT UDARA.

PERTAMA : Menetapkan Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-05 (*Staff Instruction* 19-05) tentang Penilaian Sistem Manajemen Keselamatan dalam Lingkup Tugas dan Kewenangan Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Direktur Jenderal ini.

KEDUA : Penilaian Sistem Manajemen Keselamatan sebagaimana dimaksud pada Diktum PERTAMA dilaksanakan terhadap Penyedia Jasa Penerbangan, sebagai berikut:

a. Badan Usaha Angkutan Udara yang memiliki sertifikat Operator Pesawat Udara *(Air Operator Certificate/AOC)*;
b. Pemegang Perizinan Angkutan Udara Bukan Niaga yang mengoperasikan pesawat udara dengan berat tinggal landas lebih dari 5.700 kg (lima ribu tujuh ratus kilogram) atau pesawat terbang bermesin turbojet satu atau lebih yang memiliki Sertifikat Pengoperasian Pesawat Udara *(Operating Certificate/OC)*;
c. Pemegang Sertifikat Pengoperasian Pesawat Udara Tanpa Awak *(Remotely Piloted Aircraft System Operating Certificate/ROC)*;
d. Badan Usaha Pemeliharaan Pesawat Udara yang memiliki Sertifikat Organisasi Perawatan Pesawat Udara *(Approved Maintenance Organization/AMO)*;
e. Penyelenggara Pendidikan Dan Pelatihan Penerbangan *(Approved Training Organization/ATO)* yang memiliki Sertifikat Sekolah Penerbang (*Pilot School Certificate* /PSC);
f. Badan Usaha Rancang Bangun yang memiliki sertifikat Persetujuan Organisasi Rancang Bangun (*Design Organization Approval/DOA);* dan

g. Badan Usaha Pabrik pesawat udara, mesin, baling-baling, dan/atau komponen yang Memiliki Persetujuan Produksi *(Production Approval Holder/PAH).*

KETIGA : Direktur Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara melakukan evaluasi secara berkala terhadap pelaksanaan Keputusan Direktur Jenderal ini.

KEEMPAT : Surat Penerimaan Manual Sistem Manajemen Keselamatan dan Rencana Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan yang telah diterbitkan sebelum Keputusan Direktur Jenderal ini mulai berlaku, dinyatakan tetap berlaku sepanjang belum dicabut atau diganti berdasarkan hasil penilaian Sistem Manajemen Keselamatan.

KELIMA : Pada saat Keputusan Direktur Jenderal ini mulai berlaku:

1. Ketentuan Bab II angka 4 huruf c butir 10 mengenai *Company Safety Management System,* dan Bab IV angka 4 huruf a butir 6 mengenai *Safety Management System* dalam Lampiran Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 619 Tahun 2015 tentang Petunjuk Teknis Bagian 8900-2.1 *(Staff Instruction* 8900-2.1) tentang Prosedur Penerbitan, Perpanjangan atau Perubahan Sertifikat Operator Pesawat Udara Bagian 121 dan Bagian 135 (*Certification or Renewal or Amendment of CASR Part 121 and Part 135 Air Operator Certificate (AOC)*);
2. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 279 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-05 *(Staff Instruction 19-05)* tentang Petunjuk Teknis (Panduan) *Safety Management System* (SMS) untuk Para Inspektur Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Operator; dan

3. Ketentuan Bab 2 angka 2 butir 1 huruf ii, butir 2 huruf i, butir 3 huruf i, butir 4 huruf i, butir 5 huruf i, butir 6 huruf i, dan butir 7 huruf i dalam Lampiran Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 055 Tahun 2018 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 8900-3.32 (*Staff Instruction* 8900-3.32) tentang Prosedur Pengesahan Manual *(The General Process For Approval of Applicant Manual)*,

dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

KEENAM : Keputusan Direktur Jenderal ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 17 September 2026

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

ttd.

LUKMAN F. LAISA

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Bagian Hukum dan Kerja Sama,

Gati Sarjono K.

LAMPIRAN KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR PR-DJPU 13 TAHUN 2026
TENTANG PETUNJUK TEKNIS PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 19-05 (*STAFF INSTRUCTION* 19-05) TENTANG PENILAIAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN BAGI PENYEDIA JASA PENERBANGAN DALAM LINGKUP TUGAS DAN KEWENANGAN DIREKTORAT KELAIKUDARAAN DAN PENGOPERASIAN PESAWAT UDARA

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI 6
BAB 1 8
PENDAHULUAN 8
1.1. Definisi 8
1.2. Tujuan 11
1.3. Ruang Lingkup 12
BAB 2 14
METODOLOGI PENILAIAN SMS 14
2.1. Umum 14
2.2. Penilaian Awal 14
2.3. Pengawasan Berkelanjutan 15
2.4. Kriteria Pelaksanaan Penilaian SMS di Tempat (*On-site*) 16
2.5. Perubahan Organisasi atau Manual SMS 17
2.6. Penggunaan Informasi Pengawasan Lainnya 17
2.7. Perencanaan Pengawasan 18
2.8. Penyedia Jasa Penerbangan Pemegang Beberapa Sertifikat 18
2.9. Pelatihan Penggunaan SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*) 19
BAB 3 20
PENGGUNAAN *SMS ASSESSMENT CHECKLIST* 20
3.1. Umum 20
3.2. Prinsip Penilaian 20
3.3. Tingkat Kerincian yang Harus Dicatat 21
3.4. Penanganan Temuan dan Observasi 21
3.5. Kebijakan Pengawasan (Penanganan Temuan Ketidakpatuhan dan Penyimpangan Lainnya serta Perlindungan Data Keselamatan dan Informasi Keselamatan) 22
3.6. Ringkasan Penilaian SMS 24
BAB 4 28
DOKUMEN PENDUKUNG PENILAIAN SMS 28

4.1 Format Surat Persetujuan Manual SMS dan Rencana Implementasi SMS 28
4.2 Format Surat Konfirmasi Kesesuaian 30
4.3 SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*) 31

BAB 1
PENDAHULUAN

1.1. Definisi

Dalam Keputusan Direktur Jenderal ini yang dimaksud dengan:

1. 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.
2. Sistem Manajemen Keselamatan yang selanjutnya disebut SMS adalah pendekatan sistematis untuk mengelola Keselamatan, termasuk struktur organisasi, akuntabilitas, tanggung jawab, kebijakan, dan prosedur yang diperlukan.
3. Penanggung Jawab Utama Keselamatan (*Accountable Executive*) adalah Direktur Utama atau pimpinan tertinggi yang bertanggung jawab atas kinerja dan efektivitas SMS Penyedia Jasa Penerbangan.
4. Audit adalah suatu proses yang sistematis, independen, dan terdokumentasi untuk memperoleh catatan, pernyataan fakta, atau informasi lain serta mengevaluasinya secara objektif guna menentukan sejauh mana kebijakan, prosedur, atau persyaratan telah dipenuhi.
5. Penilaian SMS adalah evaluasi berbasis penilaian terhadap kinerja atau efektivitas Sistem Manajemen Keselamatan.
6. Penilaian Awal adalah Penilaian SMS yang dilaksanakan pada saat proses sertifikasi Penyedia Jasa Penerbangan baru atau pada saat transisi pemenuhan persyaratan SMS bagi pemegang sertifikat yang telah ada untuk menilai pemenuhan kriteria Ada (*Present*) dan Sesuai (*Suitable*) sebagai dasar penerimaan SMS melalui penerbitan Surat Persetujuan Manual SMS dan Rencana Implementasi SMS oleh Direktur Jenderal.
7. Manajemen Perubahan (*Management of Change*) adalah suatu proses formal dalam mengelola perubahan dalam suatu organisasi secara sistematis, sehingga perubahan yang mungkin berdampak pada strategi identifikasi Bahaya dan Mitigasi Risiko telah diperhitungkan sebelum penerapan perubahan.
8. Surat Konfirmasi Kesesuaian adalah surat yang diterbitkan oleh Direktur yang menyatakan bahwa Perubahan Kecil terhadap Manual SMS (*Minor Change*) dan/atau Rencana Implementasi SMS tetap berada dalam ruang lingkup Surat Persetujuan yang telah diterbitkan oleh Direktur Jenderal.
9. Tindakan Korektif adalah tindakan yang diambil untuk mengatasi kekurangan atau ketidaksesuaian tertentu yang berkaitan dengan Keselamatan.
10. Kesalahan (*Errors*) adalah suatu tindakan atau kelalaian oleh personel operasional yang menyebabkan penyimpangan dari maksud atau harapan organisasi, atau dari maksud/harapan personel operasional yang bersangkutan.
11. Evaluasi adalah proses pengumpulan, analisis, dan pembandingan data terhadap kinerja yang diharapkan guna membantu pengambilan keputusan yang sistematis.

12. Temuan adalah ketidaksesuaian yang didukung bukti objektif terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Ketidakterpenuhan karakteristik PSOE semata tidak dapat diklasifikasikan sebagai Temuan tanpa adanya pelanggaran terhadap ketentuan yang mengikat.
13. Observasi adalah kondisi, kelemahan, atau peluang peningkatan yang teridentifikasi berdasarkan hasil Penilaian tetapi tidak merupakan pelanggaran atau ketidaksesuaian terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan. Observasi disampaikan sebagai bahan perbaikan dan tidak dengan sendirinya menjadi dasar pengenaan sanksi administratif.
14. Bahaya adalah suatu kondisi atau objek yang berpotensi menyebabkan atau berkontribusi terhadap terjadinya kejadian atau kecelakaan pesawat udara.
15. Budaya Adil (*Just Culture*) adalah suasana saling percaya di mana orang didorong, bahkan diberi penghargaan, karena memberikan informasi penting terkait keselamatan, namun tetap memahami dengan jelas batas antara perilaku yang dapat diterima dan yang tidak dapat diterima.
16. Probabilitas (*Probability*) adalah kemungkinan terjadinya suatu konsekuensi atau akibat keselamatan.
17. Penyedia Jasa Penerbangan adalah:
    a. Badan Usaha Angkutan Udara;
    b. pemegang perizinan angkutan udara bukan niaga yang mengoperasikan pesawat udara dengan berat tinggal landas lebih dari 5.700 kg (lima ribu tujuh ratus kilo gram) atau pesawat terbang bermesin turbojet satu atau lebih;
    c. pemegang sertifikat pengoperasian pesawat udara tanpa awak.
    d. Badan Usaha Pemeliharaan Pesawat Udara yang memberikan layanan kepada Badan Usaha Angkutan Udara dan/atau pemegang sertifikat pengoperasian pesawat udara tanpa awak;
    e. penyelenggara pendidikan dan pelatihan penerbangan yang mengoperasikan pesawat udara dalam rangka pendidikan dan pelatihan; dan
    f. Badan Usaha Rancang Bangun dan Pabrik pesawat udara, mesin pesawat udara, baling-baling pesawat terbang, dan komponen pesawat udara.
18. Perubahan Besar terhadap Manual SMS (*Major Change*) adalah setiap perubahan terhadap Manual SMS Penyedia Jasa Penerbangan yang:
    a. mengubah ruang lingkup produk dan/atau layanan yang tercakup dalam SMS sebagaimana dimaksud dalam butir 19.7 huruf b PKPS Bagian 19;
    b. mengubah struktur komponen dan/atau elemen kerangka SMS sebagaimana dimaksud dalam butir 19.9 PKPS Bagian 19;
    c. mengakibatkan pergantian Penanggung Jawab Utama Keselamatan (*Accountable Executive*) atau Manajer Keselamatan;
    d. mengakibatkan penurunan tingkat kematangan *(Present, Suitable, Operating,* atau *Effective)* yang sebelumnya telah dicapai dan diterima oleh Direktorat Jenderal untuk suatu elemen SMS;
    e. memengaruhi kesepakatan koordinasi penanggulangan keadaan darurat yang telah disetujui organisasi sebagaimana dimaksud dalam butir 19.17 PKPS Bagian 19; atau

f. berdasarkan hasil evaluasi DKPPU berpotensi berdampak signifikan terhadap Risiko Keselamatan dan/atau ruang lingkup persetujuan, berdasarkan potensi dampaknya terhadap Risiko Keselamatan, sebagai perubahan yang memerlukan Penilaian ulang.

19. Perubahan Kecil terhadap Manual SMS (*Minor Change*) adalah setiap perubahan terhadap Manual SMS yang tidak memenuhi kriteria Perubahan Besar terhadap Manual SMS (*Major Change*), termasuk namun tidak terbatas pada: koreksi editorial atau administratif, pembaruan data kontak organisasi, pembaruan referensi silang internal atau penomoran dokumen pendukung, perubahan personel di bawah tingkat Penanggung Jawab Utama Keselamatan (*Accountable Executive*) atau Manajer Keselamatan yang tidak mengubah akuntabilitas atau tanggung jawab Keselamatan yang telah ditetapkan, dan klarifikasi prosedural yang tidak mengubah substansi suatu proses SMS atau pengendalian risiko yang telah ada.
20. Keselamatan (*Safety*) adalah keadaan di mana risiko terkait aktivitas penerbangan, yang berhubungan dengan atau mendukung pengoperasian pesawat udara secara langsung, telah dikurangi dan dikendalikan ke tingkat yang dapat diterima.
21. Jaminan Keselamatan (*Safety Assurance*) adalah proses dalam SMS yang berfungsi secara sistematis untuk memastikan kinerja dan efektivitas pengendalian risiko keselamatan serta memastikan organisasi memenuhi atau melampaui tujuan keselamatannya, melalui pengumpulan, analisis, dan penilaian informasi.
22. Budaya Keselamatan adalah nilai, tindakan, dan perilaku bersama yang menunjukkan komitmen terhadap Keselamatan di atas tujuan dan tuntutan lain yang bersaing.
23. Data Keselamatan adalah seperangkat fakta atau nilai yang dikumpulkan untuk referensi, memproses, atau menganalisis, dan dapat digunakan untuk mempertahankan atau meningkatkan Keselamatan.
24. Informasi Keselamatan adalah Data Keselamatan yang telah diproses, diorganisasi, atau dianalisis dalam konteks tertentu untuk mendukung manajemen keselamatan dan mengembangkan intelijensi keselamatan.
25. Tujuan Keselamatan (*Safety Objective*) adalah pernyataan mengenai hasil keselamatan yang diinginkan.
26. Pengawasan Keselamatan (*Safety Oversight*) adalah fungsi yang dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal untuk memastikan bahwa setiap personel dan organisasi yang melakukan aktivitas penerbangan mematuhi undang-undang dan peraturan terkait keselamatan.
27. Kinerja Keselamatan adalah pencapaian keselamatan yang terukur pada tingkat nasional atau Penyedia Jasa Penerbangan.
28. Kebijakan Keselamatan adalah komitmen tertulis suatu organisasi atau unit kerja, atau penyedia jasa/produk penerbangan, organisasi, atau pemegang sertifikat, terhadap Keselamatan, yang menetapkan tujuan keselamatannya serta akuntabilitas dan tanggung jawab pegawainya terkait Keselamatan.
29. Promosi Keselamatan adalah kombinasi pelatihan dan komunikasi Informasi Keselamatan guna mendukung penerapan dan pengoperasian SMS dalam suatu organisasi.
30. Risiko Keselamatan (*Safety Risk*) adalah probabilitas dan Tingkat Keparahan yang diperkirakan sebagai konsekuensi atau akibat dari suatu Bahaya.
31. Pengendalian Risiko Keselamatan adalah suatu sarana untuk mengurangi atau menghilangkan dampak Bahaya.

32. Manajemen Risiko Keselamatan adalah suatu proses dalam SMS yang terdiri atas penggambaran sistem, identifikasi Bahaya, serta analisis, Penilaian, dan pengendalian risiko.
33. Tingkat Keparahan adalah besarnya kerugian yang secara wajar dapat diperkirakan terjadi sebagai konsekuensi atau akibat dari Bahaya yang teridentifikasi.
34. Sistem (*System*) adalah kumpulan unsur-unsur pembentuk yang terintegrasi dan digabungkan dalam suatu lingkungan operasional atau pendukung untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Unsur-unsur ini mencakup manusia, perangkat keras, perangkat lunak, *firmware*, informasi, prosedur, fasilitas, layanan, dan sarana pendukung lainnya.
35. Direktorat Jenderal adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
36. Direktorat yang selanjutnya disebut DKPPU adalah Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara.
37. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
38. Direktur adalah Direktur Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara.
39. Tim Penilaian SMS adalah Inspektur Penerbangan dan/atau personel lain yang memiliki kompetensi sesuai kebutuhan Penilaian SMS serta ditugaskan oleh Direktur berdasarkan surat tugas.

1.2. Tujuan

Implementasi SMS sesuai dengan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil yang selanjutnya disebut PKPS Bagian 19 dimaksudkan untuk memastikan bahwa Penyedia Jasa Penerbangan mengelola Risiko Keselamatan secara sistematis sambil terus meningkatkan kinerja keselamatannya. Untuk mendukung tujuan tersebut, DKPPU menugaskan Tim Penilaian SMS untuk melaksanakan Penilaian SMS yang mengevaluasi tingkat kematangan, implementasi, dan efektivitas SMS, di samping memverifikasi kepatuhan terhadap ketentuan yang berlaku dalam PKPS Bagian 19. Penilaian ini dimaksudkan untuk menentukan sejauh mana SMS mencapai hasil Keselamatan yang diinginkan dan mendukung peningkatan berkelanjutan Kinerja Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan.

Penilaian Awal merupakan bagian dari proses penerimaan SMS oleh Direktorat Jenderal. Penerimaan SMS diberikan berdasarkan hasil Penilaian terhadap pemenuhan kriteria Ada (*Present*) dan Sesuai (*Suitable*) melalui penerbitan Surat Persetujuan Manual SMS dan Rencana Implementasi SMS oleh Direktur Jenderal.

Petunjuk Teknis ini disusun berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2026 dan ketentuan teknis terkait. Ketentuan dan pedoman internasional yang relevan, termasuk ICAO Annex 6 tentang *Operation of Aircraft, ICAO Safety Management Manual (Doc 9859),* dan ICAO Manual of Procedures for *Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance* (Doc 8335), serta referensi metodologis nonpreskriptif lainnya, termasuk *SM ICG SMS Evaluation Tool* dan *EASA Management System Assessment Tool,* digunakan sebagai referensi untuk mengevaluasi tingkat kematangan dan efektivitas implementasi SMS melalui pendekatan *Present, Suitable, Operating, and Effective (PSOE).*

Referensi tersebut digunakan secara proporsional sesuai dengan ruang lingkup, tujuan, dan konteks Penilaian SMS, serta tidak mengesampingkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Metodologi ini mendukung transisi dari pengawasan berbasis kepatuhan tradisional menuju pengawasan berbasis kinerja, di mana kegiatan pengawasan tidak hanya berfokus pada verifikasi kesesuaian terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan, tetapi juga pada evaluasi apakah SMS secara efektif mengidentifikasi Bahaya, mengelola Risiko Keselamatan, menjamin efektivitas pengendalian Risiko Keselamatan, dan mendorong peningkatan Keselamatan yang berkelanjutan. Dengan menerapkan metodologi Penilaian yang seragam, DKPPU bertujuan memastikan konsistensi, objektivitas, dan transparansi dalam evaluasi implementasi SMS di seluruh Penyedia Jasa Penerbangan yang tunduk pada PKPS Bagian 19.

Petunjuk Teknis ini terutama ditujukan untuk digunakan oleh Tim Penilaian SMS dalam merencanakan, melaksanakan, mendokumentasikan, dan menindaklanjuti Penilaian SMS.

Petunjuk Teknis ini juga digunakan oleh Penyedia Jasa Penerbangan dalam melaksanakan Penilaian internal, analisis kesenjangan (*gap analysis*), dan kegiatan peningkatan berkelanjutan, sehingga menumbuhkan kesamaan pemahaman antara Tim Penilaian SMS dan Penyedia Jasa Penerbangan mengenai efektivitas SMS, serta mendukung implementasi PKPS Bagian 19 secara konsisten.

Petunjuk Teknis ini juga mendukung implementasi Program Keselamatan Penerbangan Nasional (*State Safety Programme*/SSP) dan Rencana Keselamatan Penerbangan Nasional (*National Aviation Safety Plan*/NASP) dengan menyediakan metodologi standar untuk mengevaluasi efektivitas SMS dan mendorong konsistensi Pengawasan Keselamatan di seluruh Penyedia Jasa Penerbangan.

1.3. Ruang Lingkup

Petunjuk Teknis ini berlaku bagi Tim Penilaian SMS dalam melaksanakan Penilaian SMS terhadap Penyedia Jasa Penerbangan yang penilaian dan pengawasan SMS-nya berada dalam lingkup tugas dan kewenangan DKPPU.

1. Penilaian SMS dilaksanakan pada:
   a. penilaian awal;
   b. pengawasan berkelanjutan secara rutin;
   c. perubahan organisasi atau Manual SMS sesuai dengan cakupan perubahan; dan/atau
   d. kegiatan pengawasan lainnya berdasarkan risiko, kinerja keselamatan, atau hasil pengawasan.

2. Penilaian SMS sebagaimana dimaksud pada angka 1 dilaksanakan terhadap Penyedia Jasa Penerbangan dalam lingkup dan kewenangan DKPPU meliputi:

   a. Badan Usaha Angkutan Udara yang memiliki sertifikat Operator Pesawat Udara *(Air Operator Certificate/AOC)*;
   b. Pemegang Perizinan Angkutan Udara Bukan Niaga yang mengoperasikan pesawat udara dengan berat tinggal landas lebih dari 5.700 kg (lima ribu tujuh ratus kilogram) atau pesawat terbang bermesin turbojet satu atau lebih yang memiliki Sertifikat Pengoperasian Pesawat Udara *(Operating Certificate/OC)*;

c. Pemegang Sertifikat Pengoperasian Pesawat Udara Tanpa Awak *(Remotely Piloted Aircraft System Operating Certificate/ROC)*;
d. Badan Usaha Pemeliharaan Pesawat Udara yang memiliki Sertifikat Organisasi Perawatan Pesawat Udara *(Approved Maintenance Organization/AMO)*;
e. Penyelenggara Pendidikan Dan Pelatihan Penerbangan *(Approved Training Organization/ATO)* yang memiliki Sertifikat Sekolah Penerbang (*Pilot School Certificate* /PSC);
f. Badan Usaha Rancang Bangun yang memiliki sertifikat Persetujuan Organisasi Rancang Bangun (*Design Organization Approval/DOA);* dan
g. Badan Usaha Pabrik pesawat udara, mesin, baling-baling, dan/atau komponen yang Memiliki Persetujuan Produksi *(Production Approval Holder/PAH).*

3. Penilaian SMS menggunakan pendekatan Ada, Sesuai, Beroperasi, dan Efektif (*Present, Suitable, Operating, and Effective*/PSOE).

4. Objek dan Kriteria dalam Penilaian SMS terdiri atas:
   a. Manual SMS;
   b. Rencana Implementasi SMS;
   c. proses SMS yang dipersyaratkan;
   d. penerapan dan tingkat kematangan SMS;
   e. perubahan organisasi atau kegiatan operasional, dan/atau perubahan Manual SMS dan/atau Rencana Implementasi SMS; dan
   f. risiko, kinerja keselamatan, laporan kejadian, temuan sebelumnya, perubahan lingkungan operasi, dan/atau informasi pengawasan lainnya.

5. Petunjuk Teknis ini dapat digunakan oleh Penyedia Jasa Penerbangan sebagaimana dimaksud pada angka 2 sebagai acuan dalam melaksanakan penilaian mandiri terhadap penerapan SMS.

6. Hasil penilaian mandiri sebagaimana dimaksud pada angka 5 tidak menggantikan Penilaian SMS yang dilaksanakan oleh Tim Penilaian SMS.

BAB 2
METODOLOGI PENILAIAN SMS

2.1. Umum

Metodologi Penilaian SMS dimaksudkan untuk mendukung implementasi dan pengawasan SMS sesuai dengan PKPS Bagian 19. Metodologi ini digunakan oleh DKPPU untuk menilai implementasi, kematangan, dan efektivitas SMS Penyedia Jasa Penerbangan pada saat Penilaian Awal, pengawasan berkelanjutan secara rutin, perubahan organisasi atau SMS Manual sesuai dengan cakupan perubahan tersebut, serta kegiatan pengawasan lainnya. Metodologi ini juga digunakan oleh Penyedia Jasa Penerbangan sebagai alat Penilaian mandiri (*self-assessment*) untuk mengevaluasi kematangan dan efektivitas SMS-nya, melaksanakan analisis kesenjangan, serta mendukung peningkatan berkelanjutan kapabilitas manajemen keselamatannya.

Metodologi Penilaian ini menetapkan pendekatan yang seragam untuk mengevaluasi implementasi SMS, sehingga mendorong konsistensi, objektivitas, dan transparansi antara DKPPU dan Penyedia Jasa Penerbangan. Hasil Penilaian mandiri digunakan oleh Penyedia Jasa Penerbangan untuk menunjukkan evaluasinya sendiri terhadap implementasi SMS serta memfasilitasi diskusi yang konstruktif dengan DKPPU mengenai efektivitas SMS dan peluang peningkatan. Hasil Penilaian juga mendukung implementasi pengawasan berbasis risiko dengan menyediakan informasi objektif mengenai kematangan dan efektivitas SMS.

2.2. Penilaian Awal

Penilaian Awal merupakan bagian dari proses penerimaan SMS oleh Direktorat Jenderal. Penilaian Awal dilaksanakan terhadap Penyedia Jasa Penerbangan yang mengajukan Manual SMS dan Rencana Implementasi SMS (SMS *Implementation Plan*) sebagai dasar untuk memperoleh penerimaan SMS.

Penyedia Jasa Penerbangan menyampaikan Manual SMS dan Rencana Implementasi SMS kepada DKPPU untuk dilakukan Penilaian Awal. Tim Penilaian SMS melaksanakan Penilaian terhadap Manual SMS, Rencana Implementasi SMS, proses SMS yang dipersyaratkan, Pernyataan Kepatuhan (*Compliance Statement*), prosedur organisasi, dan dokumen pendukung lainnya yang relevan.

Penilaian Awal difokuskan pada pemenuhan kriteria Ada (*Present*) dan Sesuai (*Suitable*). Pada tahap ini, Tim Penilaian SMS harus memastikan bahwa elemen-elemen fundamental yang diperlukan bagi SMS yang efektif telah ditetapkan dan sesuai dengan ketentuan PKPS Bagian 19 serta ukuran, sifat, dan kompleksitas kegiatan Penyedia Jasa Penerbangan. Penilaian terutama dilakukan melalui peninjauan dokumentasi dan, apabila diperlukan, dilengkapi dengan wawancara, Penilaian di tempat (*on-site*), dan verifikasi bukti objektif.

Dalam melaksanakan Penilaian Awal, perlu dipahami bahwa Penyedia Jasa Penerbangan yang belum memulai atau masih berada pada tahap awal operasi belum tentu memiliki data operasional yang memadai untuk menunjukkan kinerja dan efektivitas SMS. Oleh karena itu, Penilaian Awal tidak dimaksudkan untuk menilai kriteria Beroperasi (*Operating*) dan Efektif (*Effective*), tetapi untuk memastikan bahwa kebijakan, struktur, proses, prosedur, dan pengendalian yang diperlukan untuk pengoperasian SMS telah ditetapkan dan sesuai.

Apabila hasil Penilaian menunjukkan bahwa seluruh elemen-elemen fundamental yang diperlukan bagi SMS yang efektif telah memenuhi kriteria Ada (*Present*) dan Sesuai (*Suitable*), Tim Penilaian SMS menyusun hasil Penilaian dan menyampaikannya kepada Direktur sebagai dasar pemberian rekomendasi kepada Direktur Jenderal.

Berdasarkan rekomendasi Direktur, Direktur Jenderal menerima SMS Penyedia Jasa Penerbangan melalui penerbitan Surat Persetujuan Manual SMS dan Rencana Implementasi SMS.

Penerbitan Surat Persetujuan tersebut merupakan bentuk penerimaan Direktorat Jenderal terhadap SMS Penyedia Jasa Penerbangan berdasarkan hasil Penilaian bahwa Manual SMS, Rencana Implementasi SMS, dan proses SMS yang dipersyaratkan telah memenuhi kriteria Ada (*Present*) dan Sesuai (*Suitable*).

Apabila hasil Penilaian menunjukkan bahwa kriteria Ada (*Present*) dan/atau Sesuai (*Suitable*) belum terpenuhi, Surat Persetujuan Manual SMS dan Rencana Implementasi SMS tidak diterbitkan. Penyedia Jasa Penerbangan diberitahukan mengenai kekurangan yang harus diperbaiki dan menyampaikan kembali Manual SMS dan/atau Rencana Implementasi SMS setelah dilakukan perbaikan.

Setelah Surat Persetujuan Manual SMS dan Rencana Implementasi SMS diterbitkan, Penyedia Jasa Penerbangan melaksanakan SMS sesuai dengan Rencana Implementasi SMS yang telah disetujui. Penilaian terhadap kriteria Beroperasi (*Operating*) dan Efektif (*Effective*) dilakukan pada tahap pengawasan berkelanjutan setelah tersedia bukti objektif yang memadai mengenai pelaksanaan dan kinerja SMS.

2.3. Pengawasan Berkelanjutan

Setelah Penilaian Awal selesai, Penyedia Jasa Penerbangan harus mengintegrasikan SMS-nya ke dalam kegiatan operasional sehari-hari. DKPPU memberikan waktu yang cukup sesuai dengan rencana implementasi SMS yang diterbitkan agar SMS menjadi matang sebelum melaksanakan pengawasan berkelanjutan SMS dan tersedia bukti objektif yang memadai menurut penilaian Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara, dengan tingkat kematangan penilaian pengawasan berkelanjutan secara rutin minimal harus Ada (*Present*), Sesuai (*Suitable*) dan Beroperasi (*Operating*).

Seiring dengan berjalannya implementasi SMS, Penyedia Jasa Penerbangan diharapkan mencapai tingkat kematangan SMS yang semakin tinggi, dengan proses yang berkembang dari Ada (*Present*) dan Sesuai (*Suitable*) menjadi Beroperasi (*Operating*), dan pada akhirnya menjadi Efektif (*Effective*). Untuk memastikan proses SMS tetap beroperasi sebagaimana dimaksud dan menghasilkan hasil Keselamatan yang diharapkan, SMS dievaluasi ulang secara berkala melalui Penilaian SMS rutin paling sedikit 1 (satu) kali dalam 3 (tiga) tahun dan dapat dilaksanakan lebih sering berdasarkan risiko dan Kinerja Keselamatan.

Penentuan bahwa suatu proses SMS berstatus Beroperasi (*Operating*), atau Efektif (*Effective*) tidak dapat dilakukan hanya melalui peninjauan prosedur yang terdokumentasi. Penentuan tersebut memerlukan bukti objektif yang menunjukkan bahwa proses dilaksanakan secara konsisten dan mencapai hasil yang diharapkan. Bukti ini harus diperoleh melalui wawancara dengan personel terkait, pengamatan langsung terhadap kegiatan operasional, serta pengambilan sampel catatan dan bukti pendukung lainnya.

Penilaian SMS rutin yang dilaksanakan sebagai bagian dari program pengawasan berkelanjutan SMS di DKPPU harus mencakup kegiatan penilaian di tempat (*on-site*). Penilaian ini mengevaluasi seluruh elemen yang berlaku sebagaimana tercantum dalam SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*) untuk memverifikasi keberlanjutan efektivitas SMS Penyedia Jasa Penerbangan.

2.4. Kriteria Pelaksanaan Penilaian SMS di Tempat (*On-site*)

Apabila penilaian tidak dapat diselesaikan secara memadai melalui peninjauan dokumen atau kegiatan jarak jauh, Direktur dapat menetapkan bahwa Penilaian SMS di tempat (*on-site*) diperlukan. Penilaian SMS di tempat pada umumnya dilaksanakan apabila terdapat satu atau lebih kondisi berikut:

1. Penilaian Awal;
2. pengawasan berkelanjutan SMS;
3. penerapan perubahan organisasi atau operasional besar yang dapat memengaruhi efektivitas SMS;
4. diperkenalkannya operasi baru, tipe pesawat udara baru, fasilitas baru, teknologi baru, atau layanan baru yang menghadirkan peningkatan kompleksitas operasional atau Risiko Keselamatan;
5. kegiatan pengawasan sebelumnya mengidentifikasi kelemahan signifikan dalam implementasi SMS atau Temuan berulang;
6. verifikasi Tindakan Korektif atau kegiatan operasional memerlukan pengamatan langsung;
7. intelijensi Keselamatan, laporan peristiwa, tren Kinerja Keselamatan, atau informasi pengawasan lainnya menunjukkan peningkatan Risiko Keselamatan yang memerlukan penilaian lebih lanjut; atau
8. Direktur menetapkan, berdasarkan perencanaan pengawasan berbasis risiko, bahwa penilaian di tempat diperlukan.

Apabila tidak satu pun kriteria di atas terpenuhi, Penilaian SMS pada umumnya dilaksanakan melalui kombinasi peninjauan dokumen (*desktop review*), wawancara jarak jauh, dan peninjauan bukti objektif.

2.5. Perubahan Organisasi atau Manual SMS

Perubahan terhadap persetujuan suatu organisasi juga memerlukan peninjauan ulang terhadap status Sesuai (*Suitable)* dari proses SMS. Apabila terjadi perubahan organisasi atau operasional yang signifikan, DKPPU menetapkan bahwa penilaian tambahan diperlukan untuk memverifikasi bahwa SMS tetap sesuai dan Penyedia Jasa Penerbangan tetap mengelola Risiko Keselamatan terkait secara efektif.

Apabila perubahan terhadap Manual SMS memenuhi kriteria Perubahan Besar (*Major Change*) sebagaimana didefinisikan dalam Petunjuk Teknis ini, Tim Penilaian SMS akan melaksanakan Penilaian SMS yang khusus berfokus pada perubahan tersebut. Apabila hasil penilaian dapat diterima, Direktur akan menyampaikan hasil penilaian tersebut bersama dengan rancangan Surat Persetujuan kepada Direktur Jenderal untuk ditandatangani. Direktur Jenderal akan menerbitkan kembali Surat Persetujuan Manual SMS dan Rencana Implementasi SMS, sesuai dengan Butir 19.7 huruf c, huruf d, dan huruf e PKPS Bagian 19.

Apabila perubahan terhadap Manual SMS memenuhi kriteria Perubahan Kecil *(Minor Change)* sebagaimana didefinisikan dalam Petunjuk Teknis ini, Tim Penilaian SMS harus:

1. meninjau perubahan yang diusulkan terhadap parameter Perubahan Kecil *(Minor Change)*;
2. memverifikasi bahwa perubahan tersebut tetap berada dalam ruang lingkup produk, layanan, dan kerangka SMS yang sebelumnya telah disetujui oleh Direktur Jenderal; dan
3. menyampaikan hasil evaluasi bersama dengan rancangan Surat Konfirmasi Kesesuaian kepada Direktur.

Apabila hasil evaluasi dapat diterima, Direktur menerbitkan Surat Konfirmasi Kesesuaian.

Dalam hal hasil penilaian terhadap perubahan organisasi atau Manual SMS tidak dapat diterima, Penyedia Jasa Penerbangan melakukan perbaikan dan menyampaikan kembali usulan perubahan sebelum perubahan ditetapkan.

2.6. Penggunaan Informasi Pengawasan Lainnya

Penilaian efektivitas SMS tidak hanya bergantung pada hasil yang diperoleh selama Penilaian SMS khusus. Informasi relevan dari kegiatan pengawasan lainnya juga dapat dipertimbangkan untuk memberikan pemahaman yang komprehensif mengenai Kinerja Keselamatan organisasi.

Informasi tersebut dapat mencakup, namun tidak terbatas pada:

1. inspeksi dan kegiatan pengawasan berkelanjutan lainnya secara rutin;
2. Audit kepatuhan;
3. hasil pelaporan dan investigasi Keselamatan;
4. data dan tren Kinerja Keselamatan;
5. Temuan pengawasan sebelumnya dan Tindakan Korektifnya;
6. pertemuan dengan Penyedia Jasa Penerbangan;
7. laporan Keselamatan yang disampaikan melalui Sistem Pelaporan Wajib/Sukarela;

8. investigasi KNKT, investigasi Keselamatan dan rekomendasi Keselamatan; dan
9. sertifikasi atau akreditasi industri yang diakui, apabila relevan.

Pengintegrasian sumber-sumber informasi ini memungkinkan DKPPU untuk menerapkan pendekatan yang lebih terinformasi dan berbasis risiko dalam mengevaluasi efektivitas SMS.

2.7. Perencanaan Pengawasan

Hasil Penilaian SMS digunakan bersama dengan Informasi Keselamatan lainnya sebagai bahan dalam menentukan cakupan, kedalaman, frekuensi, dan prioritas kegiatan pengawasan berbasis risiko dan berbasis kinerja sesuai dengan PKPS Bagian 19.

Perencanaan pengawasan terhadap Penyedia Jasa Penerbangan yang menunjukkan penerapan SMS yang matang dan efektifdisesuaikan dengan tingkat Kinerja Keselamatan dan kemampuan pengelolaan Risiko Keselamatan yang telah ditunjukkan. Dalam hal hasil penilaian menunjukkan kelemahan dalam penerapan SMS atau penurunan Kinerja Keselamatan, DKPPU perlu meningkatkan cakupan, kedalaman, frekuensi, dan/atau prioritas kegiatan pengawasan untuk memastikan Risiko Keselamatan tetap dikelola secara memadai.

Perencanaan pengawasan mempertimbangkan paling sedikit:
1. hasil Penilaian SMS;
2. riwayat dan kecenderungan Kinerja Keselamatan;
3. data dan tren kejadian Keselamatan;
4. status penyelesaian Tindakan Korektif; dan
5. Risiko Keselamatan yang telah atau mulai muncul berdasarkan hasil pengawasan DKPPU.

2.8. Penyedia Jasa Penerbangan Pemegang Beberapa Sertifikat

Apabila suatu Penyedia Jasa Penerbangan memegang lebih dari satu sertifikat atau persetujuan di bawah kewenangan Direktorat Jenderal dan mengoperasikan satu SMS yang terintegrasi, maka SMS tersebut pada umumnya dinilai sebagai satu sistem terintegrasi, bukan melalui Penilaian SMS terpisah untuk setiap sertifikat.

Apabila dilaksanakan penilaian terintegrasi tunggal, susunan Tim Penilaian SMS harus ditentukan sedemikian rupa sehingga tim secara kolektif memiliki pengetahuan teknis yang relevan dengan setiap sertifikat atau persetujuan yang dimiliki oleh Penyedia Jasa Penerbangan, agar aspek-aspek khusus domain dari SMS dapat dinilai secara memadai. Apabila pengetahuan tersebut tidak tersedia dalam satu tim, Direktur harus menunjuk anggota tambahan dari disiplin teknis yang relevan, atau mengatur agar bagian-bagian penilaian yang relevan dilaksanakan secara bersama.

Namun demikian, dapat terjadi bahwa Tim Penilaian SMS yang berbeda mengevaluasi SMS yang sama untuk sertifikat yang berbeda, sehingga penilaian tunggal tidak dapat dilaksanakan. Apabila tanggung jawab pengawasan dibagi di antara berbagai Tim Penilaian SMS atau disiplin teknis, hasil penilaian harus dikoordinasikan dan dibagikan untuk memastikan konsistensi pengawasan serta keterpaduan Temuan dan

kesimpulan penilaian mengenai implementasi dan efektivitas SMS pada Penyedia Jasa Penerbangan.

2.9. Pelatihan Penggunaan SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*)

Penting bagi penilai untuk kompeten dalam menggunakan *Checklist* secara tepat. Penilaian SMS berbeda dari pendekatan berbasis kepatuhan tradisional dan mengharuskan penilai untuk menggunakan penilaian profesional (*judgement*), yang dapat bersifat subjektif sampai batas tertentu. Oleh karena itu, penting agar metodologi ini diterapkan secara konsisten di seluruh penilaian. DKPPU harus memastikan bahwa seluruh personel yang ditugaskan melaksanakan Penilaian SMS, serta manajer yang mengawasi atau meninjau penilaian tersebut, telah dilatih secara memadai sebelum ditugaskan, dan kompetensinya dinilai secara formal serta ditinjau secara berkala. Pelatihan harus mencakup contoh studi kasus praktis berdasarkan dokumentasi SMS nyata dan kejadian industri aktual.

Penilai harus :

1. Memiliki pengetahuan mendalam mengenai persyaratan SMS dalam PKPS Bagian 19 dan prinsip-prinsip SMS berdasarkan Kerangka SMS ICAO, termasuk konsep berbasis risiko dan berbasis kinerja;
2. Mampu memahami prinsip-prinsip PSOE, termasuk kesesuaian, skalabilitas, dan efektivitas SMS relatif terhadap ukuran, sifat, dan kompleksitas organisasi;
3. Terlatih dalam penggunaan SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*) dan berbagai teknik pelaksanaan Penilaian SMS;
4. Berperilaku sesuai dengan penerapan Budaya Keselamatan yang positif;
5. Kompeten dalam teknik Audit, serta teknik wawancara dan komunikasi;
6. Kompeten dalam penerapan Manajemen Risiko Keselamatan;
7. Mampu memahami perbedaan antara kepatuhan dan kinerja;
8. Memiliki pengetahuan mengenai Budaya Keselamatan serta faktor dan kinerja manusia;
9. Memahami Program Keselamatan Penerbangan Nasional (*State Safety Programme*) dan Tujuan Keselamatan yang ditetapkan dalam Rencana Keselamatan Penerbangan Nasional (*National Aviation Safety Plan*);
10. Kompeten dalam penulisan laporan, sehingga narasi dapat digunakan untuk merangkum hasil penilaian;
11. Terlatih dalam pengelolaan dan perlindungan Data Keselamatan, Informasi Keselamatan, laporan sukarela, dan informasi terkait SMS sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
12. Selain pelatihan di kelas mengenai penggunaan SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*), diberikan pelatihan kerja langsung (*on-the-job*) pada saat Penilaian SMS yang sesungguhnya sebelum dinyatakan berkualifikasi, guna membiasakan diri dengan alat tersebut dan penggunaan praktisnya.

DKPPU harus memastikan bahwa seluruh Tim Penilaian SMS secara berkala mendapatkan pembaruan mengenai penggunaan SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*) dan praktik-praktik baik dalam menilai SMS. Sangat penting bagi para penilai untuk berbagi pengalaman dan membangun pendekatan yang selaras di antara sesama penilai.

BAB 3
PENGGUNAAN *SMS ASSESSMENT CHECKLIST*

3.1. Umum

SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*) digunakan sebagai metodologi utama oleh DKPPU untuk mengevaluasi implementasi dan efektivitas SMS yang ditetapkan oleh Penyedia Jasa Penerbangan sesuai dengan PKPS Bagian 19.

Metodologi penilaian ini mendukung pengawasan berbasis kepatuhan sekaligus berbasis kinerja dengan mengevaluasi tidak hanya apakah elemen SMS yang dipersyaratkan telah ditetapkan, tetapi juga apakah elemen tersebut berfungsi secara efektif dan berkontribusi terhadap pencapaian Tujuan Keselamatan organisasi serta peningkatan berkelanjutan Kinerja Keselamatan. SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*) juga digunakan oleh Penyedia Jasa Penerbangan untuk melaksanakan penilaian mandiri internal, analisis kesenjangan, dan memantau kematangan SMS-nya sebagai bagian dari proses peningkatan berkelanjutan.

3.2. Prinsip Penilaian

SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*) disusun dengan memperhatikan kerangka SMS dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2026 dan referensi metodologis sebagaimana dimaksud dalam Petunjuk Teknis ini. Setiap elemen dinilai menggunakan pendekatan PSOE yang terdiri atas empat tingkat penilaian berikut:

1. Ada (*Present*)
   Terdapat bukti bahwa indikator terkait terdokumentasi dalam Dokumentasi SMS Penyedia Jasa Penerbangan.

2. Sesuai (*Suitable*)
   Indikator terkait sesuai dengan ukuran, sifat, dan kompleksitas Penyedia Jasa Penerbangan serta risiko yang melekat pada kegiatannya.

3. Beroperasi (*Operating*)
   Terdapat bukti bahwa indikator terkait sedang digunakan dan suatu keluaran (*output*) sedang dihasilkan.

4. Efektif (*Effective*)
   Terdapat bukti bahwa indikator terkait mencapai hasil yang diharapkan dan memberikan dampak positif terhadap Keselamatan.

   Keempat tingkat kematangan ini (PSOE) diterapkan sebagai suatu model penilaian yang terintegrasi. Suatu elemen SMS tidak dapat dianggap Beroperasi *(Operating)* kecuali telah memenuhi status Ada *(Present)* dan Sesuai *(Suitable)*, dan tidak dapat dianggap Efektif *(Effective)* kecuali telah terbukti Beroperasi (*Operating).*

Kolom "Hal yang perlu diperhatikan" (*What to look for*) dalam SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*) memandu penilai dalam melihat setiap butir dan dimaksudkan sebagai panduan bagi penilai, serta tidak diartikan sebagai daftar periksa yang bersifat preskriptif. Butir-butir yang tercantum tidak spesifik untuk tingkat PSOE tertentu, melainkan mengingatkan penilai mengenai aspek-aspek yang perlu dipertimbangkan. Sebagian butir pada kolom ini mungkin tidak relevan tergantung pada ukuran, jenis, atau sifat organisasi.

3.3. Tingkat Kerincian yang Harus Dicatat

Penting bagi penilai untuk mencatat bukti evaluasi dalam SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*). Bukti mencakup dokumentasi, laporan, dan catatan wawancara serta diskusi. Sebagai contoh, untuk suatu butir yang ditetapkan sebagai Ada (*Present*), buktinya kemungkinan hanya berupa dokumentasi, sedangkan untuk butir yang ditetapkan sebagai Beroperasi (*Operating*), evaluasi harus melibatkan peninjauan catatan serta wawancara dengan personel terkait dalam Penyedia Jasa Penerbangan.

3.4. Penanganan Temuan dan Observasi

Hasil penilaian PSOE digunakan sebagai indikator kematangan dan kinerja SMS. Dalam hal suatu indikator belum memenuhi kriteria *Present, Suitable, Operating,* atau *Effective*, Tim Penilaian SMS melakukan verifikasi lebih lanjut terhadap bukti objektif dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar persyaratan.

Dalam Penilaian Awal, seluruh proses yang dipersyaratkan harus memenuhi kriteria Ada (*Present*) dan Sesuai (*Suitable*). Dalam hal kriteria tersebut belum memenuhi, Surat Persetujuan Manual SMS dan Rencana Implementasi SMS tidak diterbitkan dan Penyedia Jasa Penerbangan diberitahukan mengenai kekurangan yang harus diperbaiki.

Setelah SMS diterapkan sesuai dengan Rencana Implementasi SMS yang disetujui, pemenuhan kriteria Ada (*Present*), Sesuai (*Suitable*), Beroperasi (*Operating*), dan Efektif (*Effective*) dinilai dalam pengawasan berkelanjutan secara rutin. Dalam hal suatu proses belum memenuhi salah satu kriteria tersebut, Tim Penilaian SMS melakukan verifikasi terhadap kondisi faktual, bukti objektif, dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar persyaratan. Apabila suatu proses ditemukan tidak ada (*not present*), tidak sesuai (*not suitable*), atau tidak beroperasi (*not operating*), maka Temuan harus diterbitkan.

Klasifikasi Temuan, jangka waktu penyampaian dan pelaksanaan Tindakan Korektif, serta penutupan Temuan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan prosedur pengawasan yang berlaku pada masing-masing bidang teknis.

Referensi teknis internasional yang tercantum dalam Petunjuk Teknis ini digunakan untuk membantu pelaksanaan penilaian SMS. Referensi teknis internasional tersebut tidak membentuk kewajiban hukum baru dan tidak dapat digunakan sebagai satu-satunya dasar penerbitan Temuan atau pengenaan sanksi administratif.

Temuan hanya boleh diterbitkan terhadap persyaratan peraturan yang berlaku. Kolom "Hal yang perlu diperhatikan" (*What to look for*) dalam SMS *Assessment Checklist* (DGCA Form 19-05) berfungsi sebagai panduan bagi penilai dan tidak boleh, dengan sendirinya, dijadikan dasar penerbitan Temuan, apabila suatu butir relevan dalam kolom tersebut tidak terpenuhi dan tidak dicakup oleh persyaratan peraturan yang berlaku, Tim Penilaian SMS dapat menerbitkan observasi.

Temuan tidak boleh diterbitkan semata-mata karena suatu proses SMS berstatus Beroperasi (*Operating*) namun belum Efektif. Dalam hal demikian, Tim Penilaian SMS dapat menerbitkan observasi untuk mendorong peningkatan berkelanjutan. Namun demikian, Temuan dapat diterbitkan apabila penyedia jasa penerbangan berulang kali dan secara sistematis gagal menindaklanjuti bukti yang menunjukkan bahwa SMS tidak efektif.

Ketidakefektifan yang berulang dicatat dan dianalisis sebagai bahan penentuan tindakan pengawasan berbasis risiko. Ketidakefektifan yang berulang hanya dapat ditetapkan sebagai Temuan apabila berdasarkan hasil verifikasi terbukti merupakan ketidaksesuaian terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan.

SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*) yang telah diisi dan Ringkasan Penilaian SMS disampaikan kepada Penyedia Jasa Penerbangan bersama dengan Laporan Penilaian SMS yang memuat Temuan dan Observasi. Hasil evaluasi tersebut digunakan sebagai bahan bagi Penyedia Jasa Penerbangan untuk melakukan perbaikan dan peningkatan berkelanjutan terhadap penerapan SMS. Penyampaian komentar evaluasi secara rinci kepada Penyedia Jasa Penerbangan akan membantu peningkatan berkelanjutan SMS dan mendukung Budaya Keselamatan yang positif di tingkat negara.

3.5. Kebijakan Pengawasan (Penanganan Temuan Ketidakpatuhan dan Penyimpangan Lainnya serta Perlindungan Data Keselamatan dan Informasi Keselamatan)

Penanganan Temuan ketidakpatuhan dan penyimpangan lainnya serta perlindungan Data Keselamatan dan Informasi Keselamatan ini merupakan bagian dari kebijakan pengawasan DKPPU dalam rangka penerapan PKPS Bagian 19 dan Regulasi yang mengatur Program Keselamatan Penerbangan Nasional. Dalam kondisi dan keadaan tertentu, Penyedia Jasa Penerbangan yang telah menerapkan SMS bisa menyelesaikan Tindakan Korektif secara internal peristiwa yang melibatkan isu Keselamatan tertentu melalui SMS-nya, sepanjang penyelesaiannya diterima oleh Direktorat Jenderal. Hal tersebut tidak mengurangi kewenangan Direktorat Jenderal untuk mengambil tindakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan apabila dalam pelaksanaan pengawasan ditemukan ketidakpatuhan atau penyimpangan terhadap ketentuan yang berlaku.

Kebijakan pengawasan ini dimaksudkan untuk mendorong Penyedia Jasa Penerbangan yang memiliki SMS yang matang dan efektif agar secara proaktif mengidentifikasi, melaporkan, dan menyelesaikan isu Keselamatan melalui SMS-nya, sambil tetap menjaga akuntabilitas regulasi.

Ketidakpatuhan dan penyimpangan lain yang diidentifikasi oleh Direktorat Jenderal selama pengawasan, inspeksi, Audit, penilaian, tindak lanjut investigasi, atau kegiatan pengawasan lainnya bisa ditangani dan diselesaikan oleh Penyedia Jasa Penerbangan melalui SMS-nya, dengan ketentuan, berdasarkan hasil penilaian/verifikasi Direktorat Jenderal dinilai bahwa isu Keselamatan tersebut bisa dikelola secara efektif dalam kerangka SMS Penyedia Jasa Penerbangan dan Keselamatan penerbangan tidak terpengaruh secara merugikan. Direktorat Jenderal menentukan tindak lanjut yang sesuai berdasarkan sifat, Tingkat Keparahan, keberulangan, dan Risiko Keselamatan yang terkait dengan Temuan tersebut. Penyedia Jasa Penerbangan diizinkan untuk menyelesaikan Tindakan Korektif atas Temuan melalui proses SMS internal apabila seluruh kondisi berikut terpenuhi:

1. Temuan tersebut tidak melibatkan kecelakaan, kejadian serius, *Significant Safety Concern* (SSC), pelanggaran yang disengaja, kecurangan, pemalsuan catatan, penyembunyian informasi, kelalaian berat, kesalahan yang disengaja, atau keadaan lain yang memerlukan tindakan regulasi segera;
2. Temuan tersebut tidak menimbulkan ancaman langsung atau risiko yang tidak dapat diterima terhadap Keselamatan penerbangan;
3. Penyedia Jasa Penerbangan menunjukkan SMS yang efektif dan matang, mampu melakukan identifikasi Bahaya, penilaian Risiko Keselamatan, analisis akar masalah, pelaksanaan Tindakan Korektif, dan pemantauan efektivitasnya;
4. Penyedia Jasa Penerbangan telah mengidentifikasi, melaporkan, menilai, dan mengelola penyimpangan tersebut melalui proses SMS yang telah ditetapkan;
5. Penilaian Risiko Keselamatan yang tepat telah dilaksanakan dan menunjukkan bahwa Risiko Keselamatan terkait dapat diterima atau dapat dikurangi ke tingkat yang dapat diterima melalui tindakan mitigasi;
6. Tindakan Korektif telah disusun dan dilaksanakan dalam jangka waktu yang bisa diterima oleh Direktorat Jenderal;
7. Penyedia Jasa Penerbangan memelihara catatan investigasi, penilaian risiko, Tindakan Korektif, dan tinjauan efektivitasnya; dan
8. Berdasarkan hasil penilaian/verifikasi Direktorat Jenderal dinilai bahwa Tindakan Korektif yang diusulkan dan telah dilaksanakan akan secara efektif memitigasi Risiko Keselamatan yang teridentifikasi, mencegah keberulangan, dan memulihkan kepatuhan terhadap ketentuan peraturan yang berlaku.

Dalam kondisi tersebut, Direktorat Jenderal harus memperhitungkan penyelesaian internal melalui proses SMS sebagai bagian dari Tindakan Korektif, tanpa menunda atau mengesampingkan tindakan regulasi yang diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan. Direktorat Jenderal melakukan intervensi langsung, peningkatan pengawasan, atau tindakan administratif lain sesuai kewenangannya apabila:

1. Ketidakpatuhan yang diidentifikasi menimbulkan, atau berpotensi menimbulkan, risiko langsung atau tidak dapat diterima terhadap Keselamatan penerbangan;
2. Penyedia Jasa Penerbangan gagal melaksanakan Tindakan Korektif dalam jangka waktu yang disepakati;
3. Tindakan Korektif tidak efektif dalam menghilangkan akar masalah atau memitigasi Risiko Keselamatan terkait;

4. Ketidakpatuhan yang berulang, sistemik, atau terus berulang menunjukkan implementasi SMS yang tidak efektif atau menurunnya Kinerja Keselamatan;
5. Penyedia Jasa Penerbangan tidak mampu menunjukkan proses identifikasi Bahaya, Manajemen Risiko Keselamatan, jaminan Keselamatan, atau Promosi Keselamatan yang efektif;
6. Penyedia Jasa Penerbangan berulang kali gagal mematuhi ketentuan peraturan yang berlaku atau gagal bekerja sama dengan kegiatan pengawasan Direktorat Jenderal; atau
7. Temuan tersebut melibatkan kesalahan yang disengaja, kecurangan, pemalsuan catatan, penyembunyian informasi, kelalaian berat, pelanggaran yang disengaja, atau pelanggaran regulasi serius lainnya.

Direktorat Jenderal harus memelihara pengawasan terhadap seluruh Tindakan Korektif yang dikelola melalui SMS Penyedia Jasa Penerbangan dan memverifikasi efektivitas tindakan tersebut melalui inspeksi, Audit, penilaian, wawancara, peninjauan dokumen, pengamatan operasional, atau kegiatan pengawasan lainnya sebelum menerima penutupan Temuan.

Suatu Temuan hanya dianggap ditutup apabila Direktorat Jenderal telah memverifikasi bahwa:

1. Akar masalah telah teridentifikasi secara memadai;
2. Tindakan Korektif dan preventif yang tepat telah dilaksanakan;
3. Risiko Keselamatan terkait telah dikurangi ke tingkat yang dapat diterima;
4. Kepatuhan terhadap ketentuan peraturan yang berlaku telah dipulihkan; dan
5. Efektivitas Tindakan Korektif telah ditunjukkan.

Direktorat Jenderal harus melindungi Data Keselamatan, Informasi Keselamatan, laporan sukarela, dan informasi terkait SMS yang diperoleh melalui kegiatan pengawasan sesuai dengan ketentuan undang-undang, peraturan, dan kebijakan mengenai perlindungan Informasi Keselamatan dan prinsip budaya adil (*just culture*). Kebijakan ini harus dipublikasikan dan dikomunikasikan kepada seluruh Penyedia Jasa Penerbangan serta diterapkan dalam rangka mendukung sistem pengawasan berbasis risiko dan berbasis kinerja yang mendorong manajemen Keselamatan yang proaktif, sambil tetap menjaga akuntabilitas dan kepatuhan regulasi.

Data Keselamatan dan Informasi Keselamatan yang diperoleh dalam penilaian dikelola, digunakan, dan dilindungi, sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai Keselamatan penerbangan, kerahasiaan informasi, perlindungan data, dan arsip.

3.6. Ringkasan Penilaian SMS

SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*) digunakan untuk menilai kematangan dan efektivitas SMS suatu Penyedia Jasa Penerbangan dengan menggunakan metodologi penilaian Ada (*Present*), Sesuai (*Suitable*), Beroperasi (*Operating*), dan Efektif (*Effective*) (PSOE) secara standar dan konsisten. Setelah penilaian selesai, Tim Penilaian SMS harus mencatat komentar Ringkasan Penilaian SMS untuk setiap elemen SMS dalam SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*). Komentar Ringkasan Penilaian SMS harus memberikan evaluasi menyeluruh terhadap implementasi SMS Penyedia Jasa Penerbangan, termasuk kematangan dan efektivitas

setiap elemen. Ringkasan Penilaian SMS menjadi bagian dari Laporan Penilaian SMS dan menyajikan ringkasan berbasis kinerja yang ringkas mengenai implementasi SMS, dengan menyoroti area kinerja yang baik, kekurangan yang teridentifikasi, dan peluang peningkatan berkelanjutan.

Ringkasan Penilaian SMS harus mengidentifikasi proses SMS yang efektif, praktik Keselamatan yang efektif, praktik baik yang diamati selama penilaian, area yang memerlukan peningkatan lebih lanjut, termasuk pengendalian risiko yang tidak efektif, proses yang tidak sesuai atau tidak efektif, Risiko Keselamatan yang mulai muncul, dan peluang peningkatan berkelanjutan. Laporan Penilaian SMS harus mendokumentasikan seluruh Temuan, Observasi, dan rekomendasi, apabila ada, yang dihasilkan dari penilaian. Temuan dan Observasi harus mencerminkan signifikansi isu yang teridentifikasi serta urgensi pelaksanaan Tindakan Korektif.

Ringkasan Penilaian SMS dimaksudkan untuk memberikan pemahaman yang jelas kepada Penyedia Jasa Penerbangan mengenai tingkat kematangan SMS-nya saat ini, memfasilitasi peningkatan berkelanjutan, dan mendukung pengambilan keputusan pengawasan berbasis risiko oleh Direktorat Jenderal.

Contoh Ringkasan Penilaian SMS adalah sebagai berikut:

Elemen SMS	Ada dan Sesuai (P & S)	Beroperasi (O)	Efektif (E)
SMS secara Keseluruhan	Seluruh elemen utama SMS telah tersedia.	Sistem dan proses SMS sedang beroperasi.	SMS berfungsi secara efektif dan terus mengupayakan peningkatan berkelanjutan.
1.1 Komitmen Pimpinan Penyedia Jasa Penerbangan (PKPS 19.11)	Kebijakan Keselamatan ditandatangani oleh Penanggung Jawab Utama Keselamatan *(Accountable Executive)*, memuat tujuan, komitmen terhadap sumber daya, dan perilaku yang tidak dapat diterima.	Kebijakan dikomunikasikan dengan dukungan yang jelas; manajemen menyediakan sumber daya yang diperlukan untuk manajemen Keselamatan.	Keterlibatan manajemen senior terlihat dalam kegiatan operasional sehari-hari; kebijakan dan tujuan ditinjau dan menjadi dasar pengambilan keputusan.
1.2 Tanggung Jawab dan Akuntabilitas Keselamatan (PKPS 19.13)	Penanggung Jawab Utama Keselamatan *(Accountable Executive)*, telah ditunjuk; akuntabilitas, tanggung jawab, dan tingkatan keputusan toleransi risiko telah terdokumentasi.	Akuntabilitas dikomunikasikan dan dipahami; personel bertindak sesuai kewenangan yang ditetapkan.	Manajer secara nyata melaksanakan akuntabilitas keselamatannya; hal ini terlihat dalam keputusan Keselamatan yang diambil.
1.3 Penunjukan Personel Utama Keselamatan (PKPS 19.15)	Manajer Keselamatan yang berkualifikasi telah ditunjuk, memiliki akses langsung kepada Penanggung Jawab Utama Keselamatan *(Accountable Executive)*, dan tidak memiliki konflik kepentingan.	Manajer Keselamatan secara aktif memelihara SMS dan menyampaikan Informasi Keselamatan yang akurat kepada Penanggung Jawab Utama Keselamatan *(Accountable Executive)*.	Peran tersebut secara nyata memengaruhi keputusan Keselamatan; kecukupan dan sumber dayanya ditinjau secara berkala.
1.4 Koordinasi Penanggulangan Gawat Darurat (PKPS 19.17)	Apabila berlaku, rencana penanggulangan keadaan darurat (ERP) terdokumentasi dan terkoordinasi dengan organisasi yang harus berinteraksi.	ERP diterapkan dan dilatihkan (*exercised*); pengaturan koordinasi senantiasa dimutakhirkan.	Latihan dan peristiwa aktual dievaluasi, dan pembelajaran digunakan untuk meningkatkan rencana serta koordinasinya.

Elemen SMS	Ada dan Sesuai (P & S)	Beroperasi (O)	Efektif (E)
1.5 Dokumentasi Sistem Manajemen Keselamatan (PKPS 19.19)	Manual SMS dan catatan operasional mendokumentasikan kebijakan, proses, dan prosedur, yang sesuai dengan organisasi.	Dokumentasi terkendali, digunakan, dan senantiasa dimutakhirkan sesuai perubahan organisasi dan SMS.	Dokumentasi secara nyata mendukung pengoperasian SMS dan ditinjau untuk memastikan kecukupannya secara berkelanjutan.
2.1 Identifikasi Bahaya (PKPS 19.21)	Proses terdokumentasi mengidentifikasi Bahaya dari sumber reaktif dan proaktif, termasuk antarmuka internal dan eksternal.	Bahaya diidentifikasi dari berbagai sumber dan dicatat; sistem pelaporan Keselamatan digunakan oleh personel.	Identifikasi Bahaya berlangsung secara berkelanjutan dan menangkap Bahaya yang mulai muncul; pelaporan berjalan baik dan memengaruhi keputusan Keselamatan.
2.2 Penilaian dan Mitigasi Risiko Keselamatan (PKPS 19.23)	Proses terdokumentasi menetapkan analisis, penilaian, dan pengendalian Risiko Keselamatan, dengan kriteria penerimaan risiko yang ditetapkan.	Risiko dinilai, pengendalian diterapkan dan dicatat; register risiko dipelihara dan digunakan.	Organisasi memahami dan secara proaktif mengelola risiko utamanya; efektivitas pengendalian diverifikasi.
3.1 Pengukuran dan Pengawasan Kinerja Keselamatan (PKPS 19.25)	Indikator dan Target Kinerja Keselamatan yang terkait dengan Tujuan Keselamatan telah ditetapkan; program Audit internal terdokumentasi.	Indikator Kinerja Keselamatan dipantau, Audit dilaksanakan, dan hasilnya dilaporkan kepada manajemen.	Data Kinerja Keselamatan menjadi dasar pengambilan keputusan; tren ditindaklanjuti dan Tujuan Keselamatan tercapai secara nyata.
3.2 Perbaikan Sistem Manajemen Keselamatan secara Berkelanjutan PKPS 19.27)	Proses terdokumentasi memantau dan meninjau efektivitas SMS menggunakan Audit, laporan, dan sumber lainnya.	Tinjauan dilaksanakan, kekurangan teridentifikasi, dan tindakan peningkatan dipantau sampai selesai.	SMS secara nyata meningkat dari waktu ke waktu dan tindakan peningkatan terverifikasi efektif.
3.3 Manajemen Perubahan (PKPS 19.29)	Proses terdokumentasi mengidentifikasi perubahan yang memengaruhi Keselamatan dan mensyaratkan penilaian Risiko Keselamatan sebelum penerapan.	Proses diterapkan pada perubahan aktual; pemangku kepentingan terkait dilibatkan dan catatan dipelihara.	Perubahan dikelola tanpa menurunkan Kinerja Keselamatan; proses ditingkatkan berdasarkan pengalaman.
4.1 Pelatihan dan Pendidikan (PKPS 19.31)	Program pelatihan SMS yang mencakup seluruh personel terkait telah terdokumentasi, dengan persyaratan kompetensi yang ditetapkan.	Pelatihan dilaksanakan dan catatan dipelihara; kompetensi dinilai.	Personel menunjukkan kompetensi SMS dalam pekerjaannya; efektivitas pelatihan dievaluasi dan program dimutakhirkan.
4.2 Komunikasi Keselamatan (PKPS 19.33)	Proses dan sarana untuk mengomunikasikan informasi kritis Keselamatan telah terdokumentasi.	Informasi Keselamatan dikomunikasikan melalui saluran yang ditetapkan dan menjangkau personel terkait.	Personel mengetahui dan menindaklanjuti Informasi Keselamatan; komunikasi secara nyata mendukung Budaya Keselamatan yang positif.
5.1 Manajemen Antarmuka (PKPS 19.07(b) & 19.21(a))	Antarmuka internal dan eksternal yang relevan dengan penyediaan produk dan layanan organisasi telah diidentifikasi dan didokumentasikan.	Antarmuka dikelola; Bahaya yang timbul pada antarmuka diidentifikasi serta Risiko Keselamatan terkait dinilai dan dikendalikan bersama organisasi yang berinteraksi.	Manajemen antarmuka secara nyata efektif; organisasi secara aktif berkoordinasi dengan organisasi yang berinteraksi, dan kecukupan pengaturan antarmuka dipantau

Elemen SMS	Ada dan Sesuai (P & S)	Beroperasi (O)	Efektif (E)
			serta ditingkatkan dari waktu ke waktu.
Manajemen Kinerja Manusia	Kebijakan dan proses Kinerja Manusia telah ditetapkan dan didokumentasikan sesuai yang dipersyaratkan peraturan.	Kinerja Manusia dikelola di seluruh organisasi dan mulai diintegrasikan ke dalam SMS organisasi.	Kinerja Manusia terintegrasi ke dalam SMS dan kegiatan operasional organisasi. Seluruh personel, termasuk manajemen, memahami Kinerja Manusia dan menerapkannya dalam pekerjaan mereka.

Catatan 1 : Baris khusus untuk Manajemen Kinerja Manusia juga ditambahkan dalam contoh ini untuk menyoroti pentingnya mempertimbangkan Kinerja Manusia sebagai bagian dari SMS.

Catatan 2 : Uraian tingkat kematangan ini dimaksudkan sebagai panduan umum dalam menyusun Ringkasan Penilaian SMS dan tidak menggantikan penilaian PSOE terperinci yang dilaksanakan menggunakan SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*).

Catatan 3 : Tabel ini disusun berdasarkan elemen SMS, konsisten dengan komentar Ringkasan Penilaian SMS yang dicatat untuk setiap elemen dalam SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*).

BAB 4
DOKUMEN PENDUKUNG PENILAIAN SMS

4.1 Format Surat Persetujuan Manual SMS dan Rencana Implementasi SMS

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

SURAT PERSETUJUAN
MANUAL SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN DAN
RENCANA IMPLEMENTASI SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN
NOMOR: .....

Berdasarkan hasil Penilaian Awal Sistem Manajemen Keselamatan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2026 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor ... Tahun ... tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-05 (*Staff Instruction* 19-05) Tentang Penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Bagi Penyedia Jasa Penerbangan dalam Lingkup Tugas dan Kewenangan Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara, dengan ini disampaikan bahwa Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menerima Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan dengan memberikan persetujuan atas Manual Sistem Manajemen Keselamatan dan Rencana Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan kepada:

Nama Penyedia Jasa Penerbangan :	.....
Alamat :	.....
Jenis dan Nomor Sertifikat:	.....
Identitas Manual SMS (Nomor, Edisi/Revisi dan Tanggal) :	.....
Identitas Dokumen Rencana Implementasi SMS (Nomor, Edisi/Revisi dan Tanggal) :	.....
Ruang Lingkup Manual SMS dan Rencana Implementasi SMS yang Disetujui :	.....
Nomor dan Tanggal Laporan Penilaian SMS :	.....

Persetujuan ini diberikan dengan ketentuan:

1. Manual Sistem Manajemen Keselamatan dan Rencana Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan telah memenuhi kriteria Ada dan Sesuai (*Present and Suitable*) dalam ruang lingkup persetujuan.
2. Pemenuhan kriteria Beroperasi dan Efektif (*Operating and Effective*) dinilai lebih lanjut setelah tersedia bukti objektif yang memadai mengenai penerapan dan hasil pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan sesuai dengan Rencana Implementasi SMS yang disetujui.
3. Persetujuan ini terbatas pada dokumen sebagaimana dimaksud pada angka 1 dan bukan merupakan jaminan bahwa Sistem Manajemen Keselamatan telah memenuhi kriteria Beroperasi dan Efektif.
4. Penerapan, pemeliharaan, dan peningkatan berkelanjutan Sistem Manajemen Keselamatan dilaksanakan sesuai dengan Rencana Implementasi SMS yang disetujui dan ketentuan peraturan perundang-undangan.
5. Perubahan terhadap Manual Sistem Manajemen Keselamatan diproses sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara mengenai Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-05 (*Staff Instruction* 19-05) tentang Penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Bagi Penyedia Jasa Penerbangan dalam Lingkup Tugas dan Kewenangan Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara.
6. Pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan menjadi objek pengawasan berkelanjutan SMS sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
7. Persetujuan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan dan tidak mengurangi tanggung jawab Penyedia Jasa Penerbangan atas keselamatan kegiatan penerbangan yang diselenggarakannya.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal .....
Direktur Jenderal Perhubungan Udara,

ttd dan cap

[NAMA LENGKAP]

4.2 Format Surat Konfirmasi Kesesuaian

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

Nomor :
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Surat Konfirmasi Kesesuaian

Yth. (.....)

Menindaklanjuti Surat ..... Nomor..... Tanggal.....Perihal....., dengan ini menerangkan bahwa berdasarkan hasil evaluasi terhadap perubahan yang disampaikan oleh:

Nama Penyedia Jasa Penerbangan : [Nama Organisasi]
Nomor Sertifikat : [Nomor Sertifikat]

terkait perubahan kecil terhadap Manual Sistem Manajemen Keselamatan, diperoleh hasil bahwa perubahan tersebut:

1. tidak mengubah kebijakan, struktur, tanggung jawab, kewenangan, dan mekanisme utama Sistem Manajemen Keselamatan yang telah disetujui;
2. tidak memperluas atau mengubah ruang lingkup penerapan Sistem Manajemen Keselamatan sebagaimana tercantum dalam Manual Sistem Manajemen Keselamatan yang telah disetujui;
3. tidak memengaruhi pemenuhan ketentuan keselamatan penerbangan yang menjadi dasar pemberian persetujuan; dan
4. tetap berada dalam ruang lingkup Surat Persetujuan Manual Sistem Manajemen Keselamatan dan Rencana Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan yang telah diterbitkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Berdasarkan hal tersebut, dengan ini dikonfirmasi bahwa perubahan kecil terhadap Manual Sistem Manajemen Keselamatan sebagaimana dimaksud tetap sesuai dan berada dalam ruang lingkup persetujuan Manual Sistem Manajemen Keselamatan dan Rencana Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan yang telah diterbitkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Surat Konfirmasi Kesesuaian ini tidak merupakan persetujuan baru dan tidak mengubah, menggantikan, atau memperluas ruang lingkup persetujuan sebagaimana tercantum dalam Surat Persetujuan Manual Sistem Manajemen Keselamatan dan Rencana Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Nomor ... tanggal... .

Demikian Surat Konfirmasi Kesesuaian ini diterbitkan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal .....
Direktur Kelaikudaraan dan Pengoperasian
Pesawat Udara,

ttd dan cap

[NAMA LENGKAP]

4.3 SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*)

Format SMS *Assessment Checklist* (*DGCA Form 19-05*) ditetapkan oleh Direktur sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan ketentuan yang berlaku.

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

ttd.

LUKMAN F. LAISA

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Bagian Hukum dan Kerja Sama,

Gatot Sarjono K.