

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR : KP 231 TAHUN 2017

TENTANG

PENETAPAN INDIKATOR KINERJA KESELAMATAN (*SAFETY PERFORMANCE INDICATOR (SPI)*) DAN TINGKAT KINERJA KESELAMATAN YANG DAPAT DITERIMA (*ACCEPTABLE LEVEL OF SAFETY PERFORMANCE (ALoSP)*) BIDANG NAVIGASI PENERBANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- Menimbang : a. bahwa dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 222 Tahun 2017 tentang Indikator Kinerja Keselamatan (*Safety Performance Indicator (SPI)*) Untuk Penyelenggara Bandar Udara Dan Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Dan Tata Cara Perhitungan Tingkat Kinerja Keselamatan Yang Dapat Diterima (*Acceptable Level Of Safety Performance (ALoSP)*) Penyedia Jasa Penerbangan, mengatur Direktur Jenderal menetapkan Indikator Kinerja Keselamatan (*Safety Performance Indicator (SPI)*) dan Tingkat Kinerja Keselamatan Yang Dapat Diterima (*Acceptable Level Of Safety Performance (ALoSP)*);
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf b, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan Indikator Kinerja Keselamatan (*Safety Performance Indicator (SPI)*) dan Tingkat Kinerja Keselamatan Yang Dapat Diterima (*Acceptable Level Of Safety Performance (ALoSP)*) Bidang Navigasi Penerbangan;
- Mengingat : 1. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);

2. Peraturan Pemerintah Nomor 77 Tahun 2012 tentang Perusahaan Umum (Perum) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 176);
3. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan Organisasi Kementerian Negara sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015;
4. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 170 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 170*) tentang Peraturan Lalu Lintas Penerbangan (*Air Traffic Rules*);
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2011 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 172 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 172*) tentang Penyelenggara Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan (*Air Traffic Service Provider*);
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2011 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 171 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 171*) Tentang Penyelenggara Pelayanan Telekomunikasi Penerbangan (*Aeronautical Telecommunication Service Provider*) sebagaimana diubah terakhir dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2017;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2014 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 69 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 69*) Tentang lisensi, *Rating*, Pelatihan dan Kecakapan personel Navigasi penerbangan;
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional;

MEMUTUSKAN :

- Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TENTANG PENETAPAN INDIKATOR KINERJA KESELAMATAN (*SAFETY PERFORMANCE INDICATOR (SPI)*) DAN TINGKAT KINERJA KESELAMATAN YANG DAPAT DITERIMA (*ACCEPTABLE LEVEL OF SAFETY PERFORMANCE (ALoSP)*) BIDANG NAVIGASI PENERBANGAN.
- PERTAMA : Menetapkan Indikator Kinerja Keselamatan (*Safety Performance Indicator (SPI)*) untuk penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan yang terdiri dari :
- a. kecelakaan yang melibatkan pelayanan ATS;
 - b. *loss of separation incidents/ airprox/ nearmiss* karena pelayanan ATS;
 - c. *runway incursion* (melibatkan komunikasi ATC);
 - d. *runway excursion* (melibatkan komunikasi ATC);
 - e. ketersediaan (*availability*) fasilitas telekomunikasi penerbangan.
- KEDUA : Menentukan level target perbaikan kinerja keselamatan sebagai berikut:
- a. kecelakaan yang melibatkan pelayanan ATS sebesar 0 (nol) kejadian per tahun;
 - b. *Loss of separation incidents/airprox/nearmiss* karena pelayanan ATS sebesar 5% perbaikan dari rata-rata angka tahun sebelumnya dan dilakukan target reset setiap 2 (dua) tahun yang akan menjadi acuan dasar tahun selanjutnya;
 - c. *Runway incursion* (melibatkan komunikasi ATC) sebesar 5% perbaikan dari rata-rata angka tahun sebelumnya dan dilakukan target reset setiap 2 (dua) tahun yang akan menjadi acuan dasar tahun selanjutnya;
 - d. *Runway excursion* (melibatkan komunikasi ATC) sebesar 5% perbaikan dari rata-rata angka tahun yang akan menjadi acuan dasar tahun selanjutnya;

- e. Ketersediaan (*availability*) fasilitas telekomunikasi penerbangan sebesar 97% dari ketersediaan total fasilitas telekomunikasi dalam 1 (satu) tahun.

- KETIGA : Menetapkan Tingkat Kinerja Keselamatan Yang Dapat Diterima (*Acceptable Level of Safety Performance(ALoSP)*) secara *agregat* dari tiap-tiap indikator kinerja keselamatan yang telah ditetapkan pada DIKTUM PERTAMA, sebagaimana tercantum pada lampiran keputusan ini.
- KEEMPAT : *Traffic Movement Agregat* merupakan *traffic* nasional secara keseluruhan yang merupakan total pergerakan di seluruh wilayah udara Indonesia dengan perhitungan satu segmen penerbangan sebagai satu pergerakan.
- KELIMA : *Rate dominator* yang digunakan untuk perhitungan rasio indikator kinerja keselamatan secara *agregat* menggunakan per 100.000 pergerakan.
- KEENAM : Mewajibkan penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan melakukan perhitungan Tingkat Kinerja Keselamatan Yang Dapat Diterima (*Acceptable Level of Safety Performance(ALoSP)*) dengan menggunakan *traffic movement* dan kejadian untuk tiap-tiap kantor unit pelayanan berdasarkan level target perbaikan kinerja keselamatan yang tercantum pada DIKTUM KEDUA dan melaporkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara.
- KETUJUH : Mewajibkan penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan melaporkan hasil monitoring indikator kinerja keselamatan kepada Direktur Jenderal setiap 3 (tiga) bulan sekali pada setiap periode monitoring kinerja keselamatan kepada Direktur Jenderal.
- KEDELAPAN : Penyelenggara navigasi penerbangan wajib melakukan tindak lanjut yang sesuai dan mendokumentasikan hasil monitoring indikator kinerja keselamatan, seperti analisis untuk menemukan sumber dan akar permasalahan dari angka insiden yang tidak normal dan mengambil tindakan yang

diperlukan untuk mengatasi tren yang tidak dapat diterima/melampaui target yang telah ditetapkan.

KESEMBILAN : Indikator Kinerja Keselamatan (*Safety Performance Indicator* (SPI)) dan level target perbaikan kinerja keselamatan sebagaimana dimaksud pada DIKTUM PERTAMA dan DIKTUM KEDUA berlaku selama 2 (dua) tahun dan dilakukan evaluasi setiap tahun.

KESEPULUH : Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan dan berlaku surut sejak tanggal 1 Januari 2017.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 7 September 2017

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

ttd

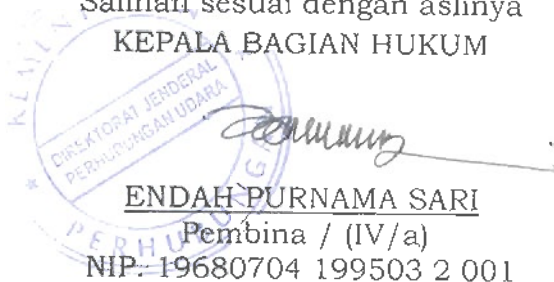
Dr. Ir AGUS SANTOSO, M.Sc.

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada:

1. Menteri Perhubungan;
2. Ketua KNKT;
3. Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan;
4. Inspektur Jenderal Kementerian Perhubungan;
5. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
6. Para Direktur di lingkungan Ditjen Hubud;
7. Direktur Utama Perum LPPNPI.

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BAGIAN HUKUM



ENDAH PURNAMA SARI
Pembina / (IV/a)
NIP. 19680704 199503 2 001

Lampiran Keputusan Direktur Jenderal
Perhubungan Udara
Nomor : KP 231 TAHUN 2017
Tanggal : 7 September 2017

INDIKATOR KINERJA KESELAMATAN (*SAFETY PERFORMANCE INDICATOR (SPI)*)
DAN TINGKAT KINERJA KESELAMATAN YANG DAPAT DITERIMA (*ACCEPTABLE
LEVEL OF SAFETY PERFORMANCE (AloSPI)*) UNTUK PENYELENGGARA PELAYANAN
NAVIGASI PENERBANGAN

1. Kecelakaan yang melibatkan pelayanan ATS;

Tahun 2016				
Bulan	Pergerakan	Kecelakaan yang melibatkan pelayanan ATS	Rasio Kecelakaan	Rata-rata
Januari	72311	0	0.00	0.00
Februari	68742	0	0.00	0.00
Maret	71669	0	0.00	0.00
April	72414	0	0.00	0.00
Mei	75317	0	0.00	0.00
Juni	72016	0	0.00	0.00
Juli	78402	0	0.00	0.00
Agustus	75159	0	0.00	0.00
September	77140	0	0.00	0.00
Oktober	77029	0	0.00	0.00
November	78434	0	0.00	0.00
Desember	82151	0	0.00	0.00
Rata-rata			0.00	
Standar Deviasi			0.00	

Level Target tahun 2017 = Rata-rata rasio kecelakaan 0;

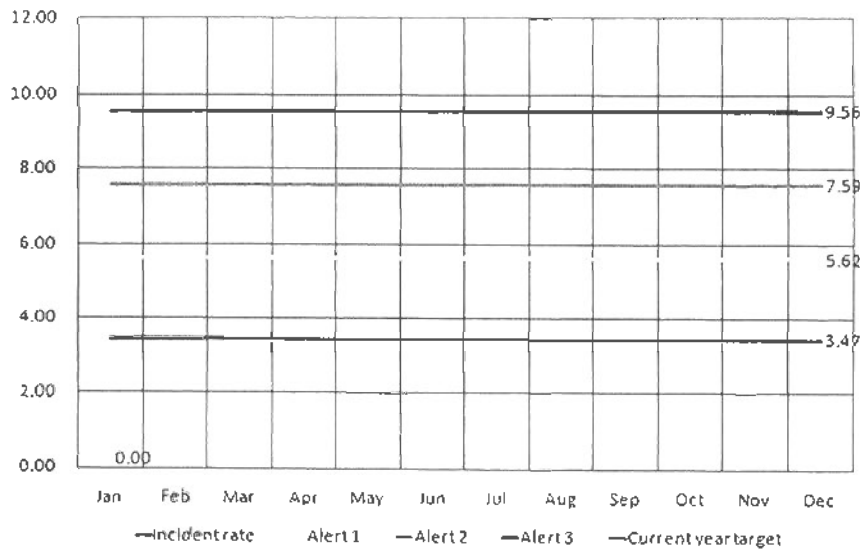
Level Target tahun 2018 = Rata-rata rasio kecelakaan 0.

II. *Loss of Separation incidents/ airprox/ nearmiss* karena pelayanan ATS;

Tahun 2016				
Bulan	Pergerakan	<i>Loss of Separation</i> karena pelayanan ATS	Rasio Insiden	Rata-rata
Januari	72311	2	2.77	3.65
Februari	68742	4	5.82	3.65
Maret	71669	1	1.40	3.65
April	72414	0	0.00	3.65
Mei	75317	5	6.64	3.65
Juni	72016	2	2.78	3.65
Juli	78402	4	5.10	3.65
Agustus	75159	3	3.99	3.65
September	77140	2	2.59	3.65
Oktober	77029	5	6.49	3.65
November	78434	3	3.82	3.65
Desember	82151	2	2.43	3.65
Rata-rata			3.65	
Standar Deviasi			1.97	

Alert 1= Rata-rata + 1 SD	Alert 2 = Rata-rata + 2 SD	Alert 3= Rata-rata + 3 SD
5.62	7.59	9.56

TARGET SPI 2017-AIRPROX DUE TO ANS PROVIDER

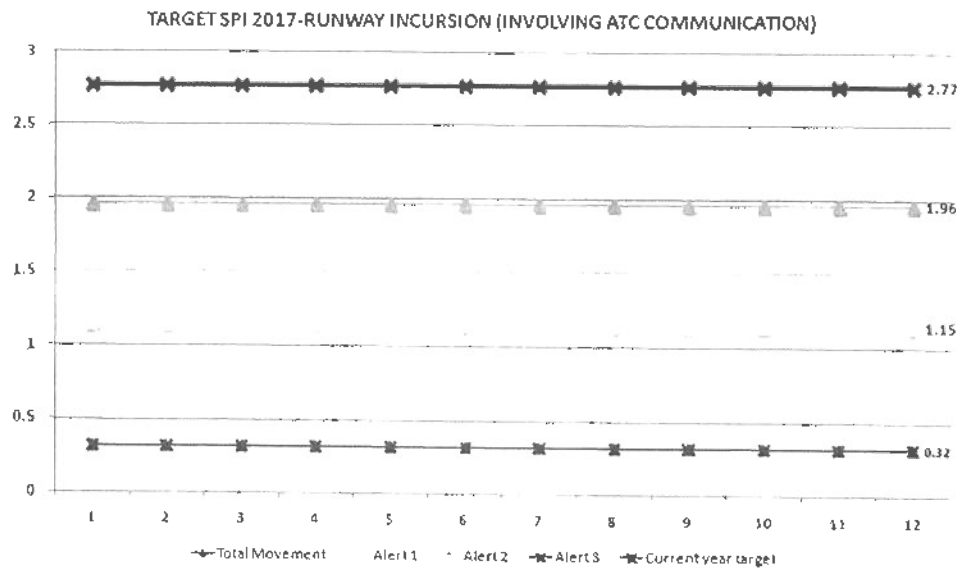


Level Target tahun 2017 = $3.65 - (5\% \times 3.65) =$ Rata-rata rasio Insiden 3.47;
 Level Target tahun 2018 = $(3.65 - (5\% \times 3.65)) - (5\% \times 3.65) =$ Rata-rata rasio Insiden 3.30.

III. *Runway Incursion* (melibatkan komunikasi ATC);

Tahun 2016				
Bulan	Pergerakan	<i>Runway Incursion</i> (melibatkan komunikasi ATC)	Rasio Insiden	Rata - Rata
Jan	72311	0	0.00	0.34
Feb	68742	0	0.00	0.34
Mar	71669	0	0.00	0.34
Apr	72414	2	2.76	0.34
May	75317	0	0.00	0.34
Jun	72016	0	0.00	0.34
Jul	78402	0	0.00	0.34
Aug	75159	0	0.00	0.34
Sep	77140	0	0.00	0.34
Oct	77029	0	0.00	0.34
Nov	78434	1	1.27	0.34
Dec	82151	0	0.00	0.34
Rata-rata			0.34	
Standar Deviasi			0.81	

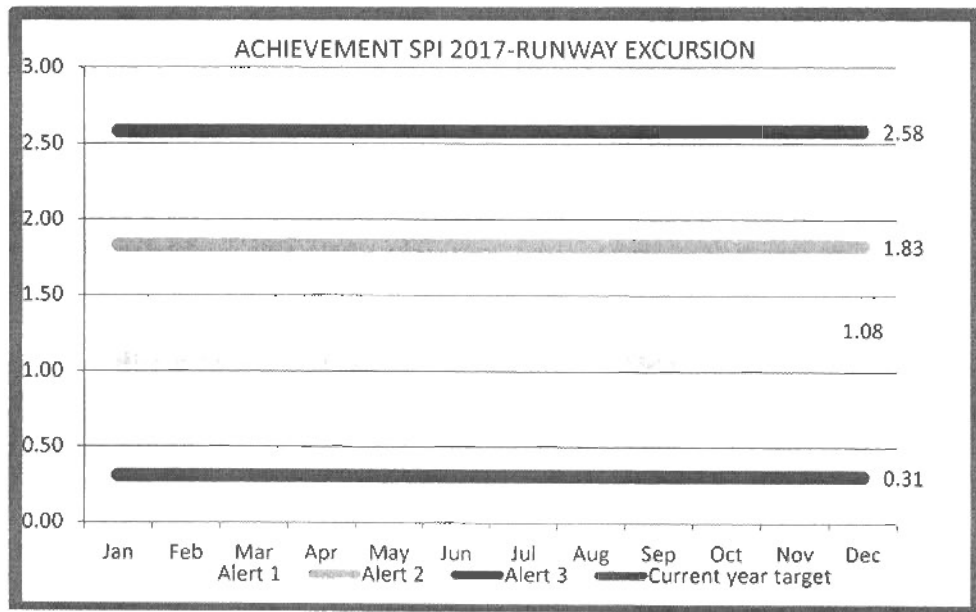
Alert 1	Alert 2	Alert 3
1.15	1.96	2.77



Level Target tahun 2017 = $0.34 - (5\% \times 0.34) =$ Rata-Rata rasio Insiden 0.32;
 Level Target tahun 2018 = $(0.34 - (5\% \times 0.34)) - (5\% \times 0.39) =$ Rata-rata rasio Insiden 0.30.

IV. *Runway Excursion* (melibatkan komunikasi ATC);

Year 2016				
Bulan	Pergerakan	<i>Runway Excursion</i> (melibatkan komunikasi ATC)	Rate Insiden	Rata - Rata
Jan	72311	0	0.00	0.32
Feb	68742	1	1.45	0.32
Mar	71669	0	0.00	0.32
Apr	72414	0	0.00	0.32
May	75317	0	0.00	0.32
Jun	72016	0	0.00	0.32
Jul	78402	0	0.00	0.32
Aug	75159	0	0.00	0.32
Sep	77140	0	0.00	0.32
Oct	77029	0	0.00	0.32
Nov	78434	0	0.00	0.32
Dec	82151	2	2.43	0.32
Rata-Rata			0.32	
Standar Deviasi			0.75	



Level Target tahun 2017 = $0.32 - (5\% \times 0.32) = \text{Rata-rata Rasio Insiden } 0.31$;
 Level Target tahun 2018 = $(0.32 - (5\% \times 0.32)) - (5\% \times 0.32) = \text{Rata-rata Rasio Insiden } 0.29$.

V. Ketersediaan (*availability*) fasilitas telekomunikasi penerbangan.

Level Target Tahun 2017 = 97 % dari ketersediaan total fasilitas telekomunikasi dalam 1 tahun;

Level Target Tahun 2018 = 97 % dari ketersediaan total fasilitas telekomunikasi dalam 1 tahun.

VI. Rekap AloSP Agregat

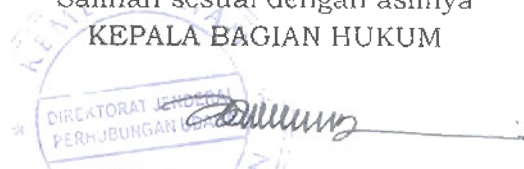
No	Indikator Kinerja Keselamatan	Target 2017	Target 2018
1	Kecelakaan yang melibatkan pelayanan ATS	Rata-rata Rasio accident 0.00	Rata-rata Rasio accident 0.00
2	<i>Loss of Separation/ Airprox/ Nearmiss</i> karena pelayanan ATS	Rata-rata Rasio Insiden 3.47	Rata-rata Rasio Insiden 3.30
3	<i>Runway incursion</i> (melibatkan komunikasi ATC);	Rata-rata Rasio Insiden 0.32	Rata-rata Rasio Insiden 0.30
4	<i>Runway excursion</i> (melibatkan komunikasi ATC)	Rata-rata Rasio Insiden 0.31	Rata-rata Rasio Insiden 0.29
5	Ketersediaan (<i>availability</i>) fasilitas telekomunikasi penerbangan	97 % dari ketersediaan total fasilitas telekomunikasi dalam 1 tahun	97 % dari ketersediaan total fasilitas telekomunikasi dalam 1 tahun

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

ttd

Dr. Ir AGUS SANTOSO, M.Sc

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BAGIAN HUKUM


ENDAH PURNAMA SARI
Pembina / (IV/a)
NIP. 19680704 199503 2 001