



**MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN**

**NOMOR : KM 18 TAHUN 2010**

**TENTANG**

**PERUBAHAN KEDUA ATAS  
KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR KM 41 TAHUN 2001  
TENTANG PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 91  
(*CIVIL AVIATION SAFETY REGULATIONS PART 91*)  
TENTANG PERATURAN UMUM PENGOPERASIAN PESAWAT UDARA (*GENERAL  
OPERATING AND FLIGHT RULES*)**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

**MENTERI PERHUBUNGAN,**

- Menimbang :
- a. bahwa Ketentuan Peraturan Umum Pengoperasian Pesawat Udara telah diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 41 Tahun 2001;
  - b. bahwa dengan meningkatnya perkembangan teknologi di bidang penerbangan serta kebutuhan untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan penerbangan perlu dilakukan perubahan terhadap standar kelaikan udara sesuai yang dipersyaratkan di dalam ketentuan *International Civil Aviation Organization*;
  - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu dilakukan perubahan kedua atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 41 Tahun 2001 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil bagian 91 (*Civil Aviation Safety Regulations part 91*) tentang Peraturan Umum Pengoperasian Pesawat Udara (*General Operating and Flight Rules*), dengan Peraturan Menteri Perhubungan;
- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
  2. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 9, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4075);

3. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara;
4. Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2005 tentang Unit Organisasi dan Tugas Eselon I Kementerian Negara Republik Indonesia sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 50 Tahun 2008;
5. Keputusan Menteri Perhubungan Udara Nomor T11./2/4-U tanggal 30 November 1960 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (CASR) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 61 Tahun 2010;
6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 2002 tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi Dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara Yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional Dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 43 Tahun 2005 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 20 Tahun 2008;

**MEMUTUSKAN :**

Menetapkan : **PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PERUBAHAN KEDUA ATAS KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR KM 41 TAHUN 2001 TENTANG PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 91 (CIVIL AVIATION SAFETY REGULATIONS PART 91) TENTANG PERATURAN UMUM PENGOPERASIAN PESAWAT UDARA (GENERAL OPERATING AND FLIGHT RULES).**

**Pasal I**

Beberapa ketentuan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 41 Tahun 2001 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil bagian 91 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 91*) tentang Peraturan Umum Pengoperasian Pesawat Udara (*General Operating and Flight Rules*), diubah dan ditambah sebagai berikut :

1. Mengubah Ketentuan Sub Bagian A Umum 91.25, sehingga berbunyi:

91.25 Dokumen yang harus dibawa (*Document to be Carried*).

- (a) Badan Usaha Angkutan Udara harus memastikan bahwa dokumen asli atau salinan yang telah diverifikasi oleh Direktur dibawa pada setiap penerbangan (*An operator shall ensure that the following original documents or true copies verified by the Director thereof are carried on each flight*) :
- 1) Sertifikat Pendaftaran (*Certificate of Registration*);
  - 2) Sertifikat Kelaikudaraan (*Certificate of Airworthiness*);
  - 3) Sertifikat Kebisingan/Pernyataan Kebisingan atau Dokumen Setara (*Noise Certificate/Noise Statement or Equivalent Document*);
  - 4) Spesifikasi Operasi (*Operation Specification*);
  - 5) Ijin Penggunaan Radio Pesawat Udara (*Aircraft Radio Permit*);
  - 6) Sertifikat Asuransi Kewajiban Pihak Ketiga (*Third Party Liability Insurance Certificate*);
  - 7) Buku Catatan Perjalanan (*Journey Log book*).
- (b) Setiap personel pesawat udara, wajib membawa lisensi personel pesawat udara yang berlaku dengan rating sesuai keperluan penerbangan pada saat melakukan kegiatan terbang (*Each flight crew member shall, on each flight, carry a valid flight crew licence with appropriate rating for the purpose of the flight*).
2. Menambah Ketentuan Sub Bagian B Aturan Terbang 91.145, sehingga berbunyi :
91. 145 Buku Catatan Perjalanan (*Journey Log book*)
- (a) Buku Catatan Perjalanan yang berisi pesawat udara yang digunakan dan personel, harus dipelihara untuk setiap pesawat yang dimaksud di dalam navigasi penerbangan di dalam negeri dan/atau internasional pada setiap perjalanan (*a journey log book shall be maintained for every aircraft engaged in domestic and/or international air navigation in which shall be entered particulars of the aircraft, its crew and each journey*).
- (b) Buku Catatan Perjalanan harus memuat beberapa hal, yaitu (*The aircraft journey log shall contain the following items*) :
- 1) Tanda Pendaftaran dan Kebangsaan Pesawat udara (*aircraft registration and nationality*);
  - 2) Tanggal (*date*);
  - 3) Nama dan tugas masing-masing personel pesawat udara (*crew members names and duty assignments*);

- 4) Tempat dan waktu keberangkatan dan kedatangan (*departure and arrival points and times*);
  - 5) Keperluan Penerbangan mengenai data pribadi, pekerjaan di udara, terjadwal dan tidak terjadwal (*purpose of flight private, aerial work, scheduled or non scheduled*);
  - 6) Pengamatan yang berkaitan dengan penerbangan; dan (*observations regarding the flight*) and;
  - 7) Tanda tangan kapten penerbang (*signature of the pilot in command*).
- (c) Cara lain yang digunakan sebagai buku catatan perjalanan dapat diajukan kepada Direktur untuk pengesahan (*Other means of journey log book may be applied subject to approval by the Director*).
3. Mengubah Ketentuan Sub Bagian B Aturan Terbang 91.121, sehingga berbunyi :

#### 91.121 Pengaturan Altimeter (*Altimeter Settings*)

Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara di wilayah FIR Indonesia, wajib mempertahankan altitude atau flight level jelajah pesawat tersebut, pada keadaan dimana, dengan mengacu kepada sebuah altimeter yang diatur, ketika beroperasi (*Each person operating an aircraft within Indonesia FIR, shall maintain the cruising altitude or flight level of that aircraft, as the case may be, by reference to an altimeter that is set, when operating*) :

- (a) Pada garis bujur 135<sup>0</sup>E ke wilayah timur FIR Indonesia (*within longitude 135<sup>0</sup>E to the east area of Indonesia FIR*) :
- (1) Dibawah 18,000 kaki MSL diatur ke (*Below 18,000 feet MSL, to*) :
    - (i) altimeter setting terkini sebagaimana dilaporkan oleh station disepanjang rute dan berjarak 100 NM dari pesawat (*The current reported altimeter setting of a station along the route and within 100 nautical miles of the aircraft*) ;
    - (ii) jika tidak terdapat station pada daerah sebagaimana disebutkan pada paragraf (a)(1)(i) bagian ini, altimeter setting terkini yang dilaporkan oleh station yang sesuai yang ada; atau (*If there is no station within the area prescribed in Paragraph (a)(1)(i) of this section, the current reported altimeter setting of an appropriate available station; or*).

- (2) Pada atau diatas 18.000 kaki MSL, ke 29.92" Hg atau 1013.2 mb (*At or above 18,000 feet MSL, to 29.92" Hg or 1013.2 mb.*).
- (b) Pada garis bujur 135<sup>0</sup>E ke wilayah barat FIR Indonesia (*within longitude 135<sup>0</sup> E to the west area of Indonesia FIR*) :
- (1) Dibawah 11.000 kaki MSL, ke (*Below 11,000 feet MSL, to*) :
- (i) altimeter setting terkini sebagaimana dilaporkan oleh station disepanjang rute dan berjarak 100 NM dari pesawat (*The current reported altimeter setting of a station along the route and within 100 nautical miles of the aircraft*) ;
- (ii) jika tidak terdapat station pada daerah sebagaimana disebutkan pada paragraf (b)(1)(i) bagian ini, altimeter setting terkini yang dilaporkan oleh station yang sesuai yang ada; atau (*If there is no station within the area prescribed in Paragraph (b)(1)(i) of this section, the current reported altimeter setting of an appropriate available station; or*).
- (2) Pada atau diatas 13.000 kaki MSL, ke 29.92" Hg or 1013.2 mb (*At or above 13,000 feet MSL, to 29.92" Hg or 1013.2 mb.*).
- (c) Untuk mengubah minimum altitude sesuai bagian 91.119 dan 91.177 ke minimum flight level, pilot harus menyamakan flight level dengan minimum altitude dalam satuan feet dan menambahkan jumlah tertentu satuan feet sesuai ketentuan dibawah, berdasarkan pengaturan altimeter terkini yang dilaporkan (*To convert minimum altitude prescribed under Sections 91.119 and 91.177 to the minimum flight level, the pilot shall take the flight level equivalent of the minimum altitude in feet and add the appropriate number of feet specified below, according to the current reported altimeter setting:*)

Pengaturan Altimeter Terkini ( <i>Current altimeter setting</i> )	Faktor Penyesuai ( <i>Adjustment factor</i> )
29.92 (or higher)	None
29.91 through 29.42	500
29.41 through 28.92	1,000
28.91 through 28.42	1,500
28.41 through 27.92	2,000
27.91 through 27.42	2,500
27.41 through 26.92	3,000

4. Mengubah Ketentuan Sub Bagian B Aturan Terbang 91.125, sehingga berbunyi :

91.125 Sinyal Lampu ATC (*ATC Light Signals*)

Warna dan Tipe Sinyal (Color and Type of Signal)	Arti dari sinyal untuk pesawat di darat ( <i>Meaning with respect to aircraft on the surface</i> )	Arti dari sinyal untuk pesawat yang sedang terbang ( <i>Meaning with respect to aircraft in flight</i> )
Hijau tetap ( <i>Steady green</i> )	Dijijinkan untuk lepas landas ( <i>Cleared for takeoff</i> )	Dijijinkan untuk mendarat ( <i>Cleared to land</i> )
Hijau berkedip ( <i>Flashing green</i> )	Dijijinkan untuk taxi ( <i>Cleared to taxi</i> )	Kembali untuk mendarat (akan diikuti dengan hijau tetap pada saat yang tepat) ( <i>Return for landing (to be followed by steady green at proper time)</i> )
Merah tetap ( <i>Steady red</i> )	Berhenti ( <i>Stop</i> )	Berikan jalan untuk pesawat lain dan lanjutkan untuk memutar ( <i>Give way to other aircraft and continue circling</i> )
Merah berkedip ( <i>Flashing red</i> )	Taxi keluar dari landasan yang digunakan ( <i>Taxi clear of runway in use</i> )	Aerodrome tidak aman – dilarang mendarat ( <i>Aerodrome unsafe – do not land</i> )
Putih berkedip ( <i>Flashing white</i> )	Kembali ke titik awal aerodrome ( <i>Return to starting point on the aerodrome</i> )	Mendarat di aerodrome ini untuk kemudian menuju ke apron ( <i>Land at this aerodrome and proceed to apron</i> )

5. Mengubah Ketentuan Sub Bagian B Aturan Terbang 91.155 butir (a) sehingga berbunyi :

91.155 Cuaca minimal untuk penerbangan VFR (*Basic VFR Weather Minimums*).

- (a) Kecuali sebagaimana disebutkan pada paragraf (b) bagian ini dan bagian 91.157, tidak seorangpun diperbolehkan mengoperasikan pesawat dengan ketentuan VFR ketika jarak pandang atau jarak dari awan kurang dari ketentuan sebagaimana digambarkan dalam tabel mengenai ketinggian ruang udara sebagai berikut (*Except as provided in Paragraph (b) of this section and Section 91.157, no person may operate an aircraft under VFR when the flight visibility is less, or at a distance from clouds that is less, than that prescribed for the corresponding altitude and class of airspace in the following table*) :

Ruang Udara (Airspace)	Jarak Pandang ( <i>Flight Visibility</i> )	Jarak dari awan ( <i>Distance from Clouds</i> )
Class A	Tidak diberlakukan ( <i>Not applicable</i> )	Tidak diberlakukan ( <i>Not applicable</i> )
Class B	8 km above 10.000 feet 5 km below 10.000 feet	Terbebas dari awan ( <i>Clear of clouds</i> )
Class C	8 km above 10.000 feet 5 km below 10.000 feet	1,000 feet above 1,000 feet above 1,500 meters horizontal
Class D	8 km above 10.000 feet 5 km below 10.000 feet	1,000 feet above 1,000 feet above 1,500 meters horizontal
Class E	8 km above 10.000 feet 5 km below 10.000 feet	1,000 feet above 1,000 feet above 1,500 meters horizontal
Class F	8 km above 10.000 feet 5 km below 10.000 feet. The higher of: 3000 feet AMSL 5 km, or 1000 feet AGL in sight	1,000 feet above 1,000 feet above 1,500 meters horizontal Clear of clouds
Class G	8 km above 10.000 feet 5 km below 10.000 feet. The higher of: 3000 feet AMSL 5 km, or 1000 feet AGL in sight	1,000 feet above 1,000 feet above 1,500 meters horizontal Clear of clouds

6. Mengubah Ketentuan Sub Bagian B Aturan Terbang 91.185 butir (c) sehingga berbunyi :

(a) Kondisi IFR. Jika kegagalan terjadi pada kondisi IFR, atau paragraf (b) pada bagian ini tidak dapat dilakukan, setiap pilot wajib melanjutkan penerbangannya sesuai dengan ketentuan sebagai berikut (*IFR conditions. If the failure occurs in IFR conditions, or if Paragraph (b) of this section cannot be complied with, each pilot shall continue the flight according to the following*) :

(1) Kecuali ditentukan pada persetujuan regional, pada ruang udara dimana radar tidak digunakan dalam pemberian pemanduan lalu lintas penerbangan, pertahankan ketinggian dan kecepatan yang terakhir kali diberikan oleh pemandu lalu lintas udara, atau ketinggian terbang minimal jika ketinggian tersebut lebih tinggi, untuk jangka waktu 20 menit setelah pesawat gagal melaporkan posisi pada compulsory reporting point dan kemudian menyesuaikan ketinggian dan kecepatan sesuai dengan flight plan; atau (*unless otherwise prescribed on the basis of a regional air navigation agreement, in airspace where radar is not used in the provision of air traffic control, maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 20 minutes following the aircraft's failure to report its position over a compulsory reporting point and thereafter adjust level and speed in accordance with the filed flight plan; or, ).*

(2) Pada ruang udara dimana radar digunakan dalam pemberian pelayanan lalu lintas penerbangan, pertahankan ketinggian dan kecepatan sesuai yang terakhir kali diberikan oleh pemandu lalu lintas udara, atau ketinggian terbang minimal jika lebih tinggi, dalam jangka waktu 7 menit mengikuti (*in airspace where radar is used in the provision of air traffic control, maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 7 minutes following*) :

(i) waktu pada saat ketinggian dan kecepatan terakhir diterima dari pemandu lalu lintas udara; atau (*the time the last assigned level or minimum flight altitude is reached; or*);

(ii) waktu pada saat transponder di set ke kode 7600; atau (*the time the transponder is set to Code 7600; or*);

(iii) waktu dimana pesawat gagal untuk melaporkan posisinya pada suatu compulsory reporting point (*the time aircraft's failure to report its position over a compulsory reporting point*);

mana yang lebih lambat dan kemudian menyesuaikan ketinggian dan kecepatan sesuai dengan flight plan (*whichever is later and thereafter adjust level and speed in accordance with the filed flight plan*);

(3) Ketika telah divektor dengan radar atau telah diinstruksikan oleh ATC untuk keluar dari rute menggunakan RNAV tanpa adanya batas tertentu, bergerak selangsung mungkin untuk kembali ke rute flight plan terkini dengan tidak melebihi significant point berikutnya, dengan memperhatikan ketinggian terbang minimal (*when being radar vectored or having been directed by ATC to proceed offset using RNAV without a specified limit, proceed in the most direct manner possible to rejoin the current flight plan route no later than the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude*);

(4) Bergerak sesuai dengan flight plan terkini ke alat bantu navigasi yang telah ditentukan atau titik yang melayani aerodrome tujuan untuk meyakinkan pemenuhan butir 5) dibawah, tahan di atas alat bantu atau posisi tersebut sampai waktunya pesawat turun (*proceed according to the current flight plan route to the appropriate designated navigation aid or fix serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with (5) below, hold over this aid or fix until commencement of descent*);



- (5) Turun dari alat bantu navigasi atau titik sesuai butir 4) pada atau sedekat mungkin dengan *expected approach time* yang telah diperoleh dan dikonfirmasi atau jika *expected approach time* belum diperoleh pada *estimated time of arrival* sesuai dengan flight plan (*commence descent from the navigation aid or fix specified in 4) at, or as close as possible to, the expected approach time last received and acknowledged; or, if no expected approach time has been received and acknowledged, at, or as close as possible to, the estimated time of arrival resulting from the current flight plan*).
- (6) Penuhi seluruh prosedur normal pendekatan instrumen sesuai dengan alat bantu navigasi atau titik yang digunakan; dan (*complete a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid or fix; and*).
- (7) Mendarat, jika memungkinkan 30 menit setelah *estimated time of arrival* sesuai dengan butir 5) atau *expected approach time* yang telah dikonfirmasi, mana yang lebih lambat (*land, if possible, within 30 minutes after the estimated time of arrival specified in 5) or the last acknowledged expected approach time, whichever is later*).
7. Mengubah Ketentuan Sub Bagian H Pengoperasian Pesawat Asing dan Pengoperasian Pesawat dengan Registrasi Indonesia di Luar Wilayah Indonesia 91.706 sehingga berbunyi :
- 91.706 Operasi pada ruang udara yang diperuntukkan bagi ruang udara *Reduced Vertical Separation Minimum (Operation within Airspace Designated as Reduced Vertical Separation Minimum Airspace)*
- (a) Kecuali sebagaimana disebutkan pada paragraf (b) pada bagian ini, tidak seorangpun diperbolehkan mengoperasikan pesawat udara sipil pada ruang udara *Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM)*, kecuali (*Except as provided in paragraph (b) of this section, no person may operate a civil aircraft in airspace designated as Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM) unless*) :
- (1) Operator dan operator pesawat memenuhi ketentuan appendix G bagian ini; dan (*The operator and the operator's aircraft comply with the requirement of appendix G of this part; and*).
- (2) Operator mendapatkan otorisasi dari Direktur Jenderal untuk melaksanakan operasi tersebut (*The operator is authorized by the Director to conduct such operations*).

- (b) Direktur Jenderal dapat memberikan otorisasi penyimpangan dari ketentuan bagian ini sesuai dengan ketentuan bagian 5 appendix G peraturan ini (*The Director may authorize a deviation from the requirements of this section in accordance with Section 5 of appendix G to this part*).
- (c) RVSM diimplementasikan pada FIR Indonesia, yang dipublikasikan dalam AIP Indonesia (*RVSM implemented within Indonesia FIR, which are published in Indonesia AIP*).
- (d) Pesawat yang terbang pada ruang udara RVSM sebaiknya dilengkapi dengan TCAS II Versi 7 (*Aircraft which flying within RVSM airspace should be equipped with TCAS II Version 7*).

Pasal II

Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta  
Pada tanggal 19 Maret 2010

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

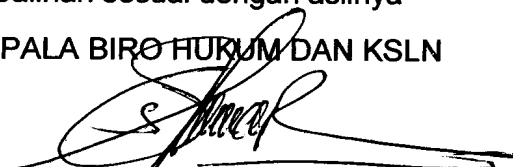
FREDDY NUMBERI

**SALINAN** Peraturan ini disampaikan kepada:

1. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal, Direktur Jenderal Perhubungan Udara, dan Para Kepala Badan di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
2. Ketua KNKT;
3. DPP INACA.

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN



UMAR ARIS, SH, MM, MH

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19630220 198903 1 001