



BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA

No.594, 2019

KEMENHUB. Penetapan. Kebandarudaraan. Tata
Cara.

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR PM 39 TAHUN 2019

TENTANG

TATA CARA DAN PROSEDUR PENETAPAN

TATANAN KEBANDARUDARAAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 200 ayat (4) dan Pasal 256 ayat (4) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara dan Prosedur Penetapan Tatanan Kebandarudaraan;

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementrian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916);
2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 71, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5295);

4. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
5. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 55 Tahun 2016 tentang Tata Navigasi Penerbangan Nasional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 695);
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1756);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG TATA CARA DAN PROSEDUR PENETAPAN TATANAN KEBANDARUDARAAN.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. Kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan Bandar Udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah.
2. Tatanan Kebandarudaraan Nasional adalah sistem kebandarudaraan secara nasional yang menggambarkan perencanaan Bandar Udara berdasarkan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, keunggulan komparatif

wilayah, kondisi alam dan geografi, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi, kelestarian lingkungan, Keselamatan dan Keamanan Penerbangan, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.

3. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas Keselamatan dan Keamanan Penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.
4. Bandar Udara Umum adalah bandar udara yang digunakan untuk kepentingan umum.
5. Bandar Udara Domestik adalah Bandar Udara yang ditetapkan sebagai Bandar Udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri.
6. Bandar Udara Internasional adalah Bandar Udara yang ditetapkan sebagai Bandar Udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri.
7. Bandar Udara Pengumpul (*Hub*) adalah Bandar Udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai Bandar Udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi.
8. Bandar Udara Pengumpan (*Spoke*) adalah Bandar Udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas.
9. Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar Udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
10. Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam

pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar Udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

11. Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur.
12. *ASEAN Open Sky* adalah kebijakan untuk membuka pasar penerbangan sipil komersial tanpa batasan frekuensi dan kapasitas berdasarkan persetujuan multilateral *ASEAN*.
13. Badan Usaha Bandar Udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan Bandar Udara untuk pelayanan umum.
14. Unit Penyelenggara Bandar Udara adalah lembaga pemerintah di Bandar Udara yang bertindak sebagai penyelenggara Bandar Udara yang memberikan jasa pelayanan kebandarudaraan untuk Bandar Udara yang belum diusahakan secara komersial.
15. Menteri adalah menteri yang membidangi urusan penerbangan.
16. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

BAB II

TUJUAN DAN RUANG LINGKUP

Pasal 2

- (1) Tatanan Kebandarudaraan Nasional diwujudkan dalam rangka penyelenggaraan Bandar Udara yang andal, terpadu, efisien, serta mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang berwawasan nusantara.

- (2) Penyelenggaraan Bandar Udara yang andal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan Bandar Udara yang tersusun dalam jaringan dan simpul yang terstruktur dan dinamis dalam memenuhi tuntutan kebutuhan angkutan udara.
- (3) Penyelenggaraan Bandar Udara yang terpadu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan Bandar Udara yang saling menunjang dan mengisi peluang dalam satu kesatuan Tatanan Kebandarudaraan Nasional.
- (4) Penyelenggaraan Bandar Udara yang efisien sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan Bandar Udara yang sesuai dengan tingkat kebutuhan, tidak saling tumpang tindih dan tidak terjadi duplikasi dalam melayani kebutuhan angkutan udara.
- (5) Penyelenggaraan Bandar Udara yang berdaya saing global sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan Bandar Udara yang tidak rentan terhadap pengaruh global serta mampu beradaptasi dalam menghadapi perubahan kebutuhan angkutan udara.
- (6) Penyelenggaraan Bandar Udara untuk menunjang pembangunan nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan Bandar Udara sebagai pintu gerbang perekonomian, dalam rangka pemerataan pembangunan dan keseimbangan pengembangan Indonesia wilayah barat dan Indonesia wilayah timur.
- (7) Penyelenggaraan Bandar Udara untuk menunjang pembangunan daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan Bandar Udara sebagai pembuka daerah terisolir dan tertinggal serta mengembangkan potensi industri daerah.
- (8) Penyelenggaraan Bandar Udara yang berwawasan nusantara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan Bandar Udara yang memandang kesatuan politik, ekonomi, sosial, budaya dan pertahanan keamanan, dalam rangka mempersatukan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Pasal 3

Tatanan Kebandarudaraan Nasional memuat:

- a. peran, fungsi, penggunaan, hierarki, dan klasifikasi Bandar Udara Umum; dan
- b. rencana induk nasional Bandar Udara.

Pasal 4

- (1) Menteri menetapkan Tatanan Kebandarudaraan Nasional untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun dengan Keputusan Menteri.
- (2) Tatanan Kebandarudaraan Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat ditinjau kembali 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.
- (3) Dalam hal terjadi perubahan kondisi lingkungan strategis, tatanan kebandarudaraan nasional dapat ditinjau lebih dari 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.

BAB III

TATA CARA DAN PROSEDUR PENETAPAN

Pasal 5

- (1) Penetapan tatanan kebandarudaraan Nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1), diusulkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara kepada Menteri Perhubungan untuk mendapatkan persetujuan.
- (2) Pengusulan tatanan kebandarudaraan Nasional sebagaimana dimaksud dimaksud pada ayat (1), dilakukan dengan terlebih dahulu diselenggarakan uji publik.
- (3) Pelaksanaan uji publik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan melibatkan pemangku kepentingan yang terkait di bidang penerbangan.

Pasal 6

- (1) Peninjauan Tatanan Kebandarudaraan Nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) dan ayat (3), diselenggarakan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara dengan membentuk Tim Evaluasi Terpadu.

- (2) Tim Evaluasi Terpadu sebagaimana dimaksud dimaksud pada ayat (1) terdiri atas seluruh perwakilan dari direktorat teknis di bidang penerbangan.
- (3) Hasil dari evaluasi oleh Tim sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dituangkan dalam Berita Acara yang dijadikan salah satu data dukung pengusulan peninjauan Tataan Kebandarudaraan Nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2).

BAB IV

PERAN, FUNGSI, PENGGUNAAN, HIERARKI, DAN KLASIFIKASI BANDAR UDARA

Bagian Kesatu

Peran Bandar Udara

Pasal 7

Peran Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a, sebagai:

- a. simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;
- b. pintu gerbang kegiatan perekonomian;
- c. tempat kegiatan alih moda transportasi;
- d. pendorong dan penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;
- e. pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, penanganan bencana; dan
- f. prasarana memperkuat Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara.

Pasal 8

- (1) Bandar Udara sebagai simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf a, merupakan Bandar Udara Umum sebagai titik pertemuan beberapa jaringan dan rute angkutan udara.

- (2) Bandar Udara sebagai simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan memperhatikan jaringan dan rute angkutan udara.

Pasal 9

- (1) Bandar Udara sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf b, merupakan lokasi dan wilayah di sekitar Bandar Udara sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi serta keselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah.
- (2) Bandar Udara sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan memperhatikan ketentuan rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota.

Pasal 10

- (1) Bandar Udara sebagai tempat kegiatan alih moda transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf c yaitu sebagai tempat perpindahan moda transportasi udara ke moda transportasi lain atau sebaliknya dalam bentuk interkoneksi antar moda pada simpul transportasi guna memenuhi tuntutan peningkatan kualitas pelayanan yang terpadu dan berkesinambungan.
- (2) Bandar Udara sebagai tempat kegiatan alih moda transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan memperhatikan ketentuan sistem transportasi nasional.

Pasal 11

- (1) Bandar Udara sebagai pendorong dan penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf d yaitu keberadaan

Bandar Udara dapat memudahkan transportasi ke dan dari wilayah di sekitarnya dalam rangka pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan dan/atau pariwisata dalam menggerakkan dinamika pembangunan nasional, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.

- (2) Bandar Udara sebagai pendorong dan penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan memperhatikan ketentuan Rencana Pengembangan Ekonomi Nasional.

Pasal 12

- (1) Bandar Udara sebagai pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf e yaitu keberadaan Bandar Udara diharapkan dapat membuka daerah terisolir karena kondisi geografis dan/atau karena sulitnya moda transportasi lain, penghubung daerah perbatasan dalam rangka mempertahankan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, serta kemudahan dalam penanganan bencana alam pada wilayah-wilayah tertentu dan sekitarnya.
- (2) Bandar Udara sebagai pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan memperhatikan ketentuan tentang pembangunan daerah tertinggal, ketentuan di bidang pertahanan negara, ketentuan di bidang pengelolaan daerah perbatasan dan ketentuan di bidang penanggulangan bencana.

Pasal 13

- (1) Bandar Udara sebagai prasarana memperkuat Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 huruf f yaitu titik-titik lokasi Bandar Udara di wilayah nusantara saling terhubungkan

dalam suatu jaringan dan rute penerbangan sehingga dapat mempersatukan wilayah untuk kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

- (2) Bandar Udara sebagai prasarana memperkuat wawasan nusantara dan kedaulatan negara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan memperhatikan ketentuan di bidang keamanan dan pertahanan negara.

Bagian Kedua

Fungsi Bandar Udara

Pasal 14

Fungsi Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a, merupakan tempat penyelenggaraan kegiatan:

- a. pemerintahan; dan/atau
- b. pengusaha.

Pasal 15

- (1) Bandar Udara sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan pemerintahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 huruf a, merupakan tempat unit kerja/instansi pemerintah dalam menjalankan tugas dan fungsinya terhadap masyarakat sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan.
- (2) Unit kerja/instansi pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yaitu unit kerja pemerintah yang membidangi urusan:
 - a. pembinaan kegiatan penerbangan;
 - b. kepabeanan;
 - c. keimigrasian; dan
 - d. kekarantinaan.
- (3) Fungsi unit kerja pemerintah yang membidangi urusan kepabeanan, keimigrasian, dan kekarantinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 16

- (1) Bandar Udara sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan perusahaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 huruf b, merupakan tempat usaha bagi:
 - a. Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara;
 - b. Badan Usaha Angkutan Udara; dan
 - c. badan hukum Indonesia atau perorangan melalui kerjasama dengan Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara.
- (2) Kegiatan perusahaan di Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai kegiatan perusahaan di Bandar Udara

Bagian Ketiga

Penggunaan Bandar Udara

Pasal 17

Penggunaan Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a, terdiri dari:

- a. Bandar Udara Internasional; dan
- b. Bandar Udara Domestik.

Pasal 18

- (1) Penetapan Bandar Udara Internasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 huruf a dengan mempertimbangkan:
 - a. rencana induk nasional Bandar Udara;
 - b. pertahanan dan keamanan negara;
 - c. pertumbuhan dan perkembangan pariwisata;
 - d. kepentingan dan kemampuan angkutan udara nasional; dan
 - e. pengembangan ekonomi nasional dan perdagangan luar negeri.
- (2) Rencana induk nasional Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, merupakan arah kebijakan nasional Bandar Udara dan sebagai pedoman

dalam penetapan lokasi, penyusunan rencana induk, pembangunan, pengoperasian dan pengembangan Bandar Udara.

- (3) Pertahanan dan keamanan negara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, mengacu pada arah kebijakan pertahanan dan keamanan nasional yang ditetapkan oleh Kementerian yang membidangi pertahanan dan keamanan nasional.
- (4) Pertumbuhan dan perkembangan pariwisata sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, merupakan potensi pertumbuhan dan perkembangan pariwisata pada suatu daerah yang didasarkan pada:
 - a. lokasi Bandar Udara yang terletak di daerah tujuan wisata; dan
 - b. tersedianya infrastruktur pariwisata seperti hotel, restoran, serta adanya moda transportasi darat.
- (5) Kepentingan dan kemampuan angkutan udara nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d merupakan potensi angkutan udara dan potensi permintaan angkutan udara dalam dan luar negeri.
- (6) Pengembangan ekonomi nasional dan perdagangan luar negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e, didasarkan pada:
 - a. pertumbuhan pendapat domestik regional *bruto* suatu provinsi tinggi; dan
 - b. adanya kontribusi sektor transportasi udara terhadap pertumbuhan pendapat domestik regional *bruto* suatu provinsi.

Bagian Keempat

Hierarki Bandar Udara

Pasal 19

- (1) Hierarki Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a, terdiri atas:
 - a. Bandar Udara Pengumpul (*Hub*); dan
 - b. Bandar Udara Pengumpan (*Spoke*).

- (2) Bandar Udara Pengumpul (*Hub*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, dibedakan menjadi:
- a. Bandar Udara Pengumpul dengan skala pelayanan primer yaitu Bandar Udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang melayani penumpang dengan jumlah lebih besar atau sama dengan 5.000.000 (lima juta) orang per tahun;
 - b. Bandar Udara Pengumpul dengan skala pelayanan sekunder yaitu Bandar Udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang melayani penumpang dengan jumlah lebih besar dari atau sama dengan 1.000.000 (satu juta) dan lebih kecil dari 5.000.000 (lima juta) orang per tahun; dan
 - c. Bandar Udara pengumpul dengan skala pelayanan tersier yaitu Bandar Udara sebagai salah satu prasarana penunjang pelayanan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) terdekat yang melayani penumpang dengan jumlah lebih besar dari atau sama dengan 500.000 (lima ratus ribu) dan lebih kecil dari 1.000.000 (satu juta) orang per tahun.
- (3) Bandar Udara Pengumpan (*Spoke*) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, merupakan:
- a. Bandar Udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas;
 - b. Bandar Udara tujuan atau penunjang dari Bandar Udara pengumpul; dan
 - c. Bandar Udara yang menjadi salah satu prasarana penunjang pelayanan kegiatan lokal.

Pasal 20

- (1) Hierarki Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19, ditetapkan berdasarkan penilaian atas kriteria sebagai berikut:

- a. Bandar Udara terletak di kota yang merupakan pusat kegiatan ekonomi;
 - b. tingkat kepadatan lalu lintas angkutan udara; dan
 - c. berfungsi untuk menyebarkan penumpang dan kargo ke Bandar Udara lain.
- (2) Bandar Udara terletak di kota yang merupakan pusat kegiatan ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, ditunjukkan dengan variabel:
- a. status kota dimana Bandar Udara tersebut berada sesuai dengan status yang telah ditetapkan dalam rencana tata ruang wilayah nasional; dan
 - b. penggunaan Bandar Udara.
- (3) Tingkat kepadatan lalu lintas angkutan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, ditunjukkan dengan variabel:
- a. jumlah penumpang datang berangkat dan transit;
 - b. jumlah kargo; dan
 - c. jumlah frekuensi penerbangan.
- (4) Fungsi untuk menyebarkan penumpang dan kargo ke Bandar Udara lain sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, ditunjukkan dengan variabel:
- a. jumlah rute penerbangan dalam negeri;
 - b. jumlah rute penerbangan luar negeri; dan
 - c. jumlah rute penerbangan dalam negeri yang menjadi cakupannya.

Bagian Kelima

Klasifikasi Bandar Udara

Pasal 21

- (1) Klasifikasi Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a, terdiri atas beberapa kelas Bandar Udara yang ditetapkan berdasarkan kapasitas pelayanan dan kegiatan operasional Bandar Udara.
- (2) Kapasitas pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan kemampuan Bandar Udara untuk melayani jenis pesawat udara terbesar dan jumlah penumpang/barang, meliputi:

- a. kode angka (*code number*) yaitu perhitungan panjang landas pacu berdasarkan referensi pesawat-*Aeroplane Reference Field Length (ARFL)*; dan
- b. kode huruf (*code letter*) yaitu perhitungan sesuai lebar sayap dan lebar/jarak roda terluar pesawat.

BAB V

RENCANA INDUK NASIONAL BANDAR UDARA

Bagian Kesatu

Norma Rencana Induk Nasional Bandar Udara

Pasal 22

Rencana induk nasional Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf b dan Pasal 18 ayat (2), disusun dengan memperhatikan:

- a. rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota;
- b. potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah;
- c. potensi sumber daya alam;
- d. perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional;
- e. sistem transportasi nasional;
- f. keterpaduan intermoda dan multimoda; dan
- g. peran Bandar Udara.

Pasal 23

- (1) Rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 huruf a, yaitu strategi dan arahan kebijaksanaan pemanfaatan ruang untuk kepentingan nasional, keterkaitan antar pulau dan antar provinsi, keterkaitan antar kawasan/kabupaten/kota.
- (2) Rencana tata ruang wilayah nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan di dalam Peraturan Pemerintah.

- (3) Rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh pemerintah daerah.

Pasal 24

Potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 huruf b, yaitu potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah yang diketahui atau diukur antara lain dengan survei berdasarkan asal dan tujuan penumpang (*origin and destination survey*) dengan memperhatikan keseimbangan antara perkembangan ekonomi yang mempengaruhi perkembangan pasar atau perkembangan pasar yang mempengaruhi perkembangan ekonomi, serta konsekuensi pembiayaan yang ditimbulkan.

Pasal 25

Potensi sumber daya alam sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 huruf c, merupakan potensi sumber daya alam yang dapat dimanfaatkan secara efisien dan tetap dengan tetap menjaga kelestarian lingkungan.

Pasal 26

Perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 huruf d, merupakan perkembangan lingkungan yang penataan ruangnya diprioritaskan karena mempunyai pengaruh sangat penting secara nasional terhadap kedaulatan negara, pertahanan dan keamanan negara, ekonomi, sosial, budaya, dan/atau lingkungan, termasuk wilayah yang telah ditetapkan sebagai warisan dunia.

Pasal 27

Sistem transportasi nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 huruf e, merupakan tataran transportasi yang terorganisasi secara kesistiman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, yang membentuk suatu sistim pelayanan jasa

transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan/atau barang, yang terus berkembang secara dinamis.

Pasal 28

Keterpaduan intermoda dan multimoda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 huruf f, merupakan keterpaduan intermoda dan multimoda yang saling menunjang, dapat dilakukan melalui penyediaan fasilitas penghubung antara Bandar Udara dengan moda transportasi darat, kereta api dan/atau laut di kawasan Bandar Udara dan/atau di sekitar Bandar Udara.

Bagian Kedua

Gambaran Rencana Induk Nasional Bandar Udara

Pasal 29

- (1) Rencana induk nasional Bandar Udara merupakan sistem perencanaan kebandarudaraan nasional yang menggambarkan:
 - a. interdependensi;
 - b. interrelasi; dan
 - c. sinergi antar unsur yang meliputi sumber daya alam, sumber daya manusia, geografis, potensi ekonomi, dan pertahanan keamanan dalam rangka mencapai tujuan nasional.
- (2) Interdependensi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, menggambarkan bahwa antar Bandar Udara saling tergantung dan saling mendukung yang cakupan pelayanannya bukan berdasarkan wilayah administrasi/kepemerintahan.
- (3) Interrelasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, menggambarkan bahwa antar Bandar Udara membentuk jaringan dari rute penerbangan yang saling berhubungan.
- (4) Sinergi antar unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, merupakan sinergi antara sumber daya alam, sumber daya manusia, geografis, potensi ekonomi dan pertahanan keamanan dalam rangka mencapai tujuan

nasional, serta saling mengisi dan berkontribusi dalam bentuk:

- a. sumber daya alam potensial yang dikelola secara maksimal dan dapat dimanfaatkan secara efisien;
- b. sumber daya manusia yang dapat diberdayakan dengan memperhatikan keseimbangan kewenangan dan kemampuan;
- c. pemanfaatan potensi dan pengendalian hambatan geografis; dan
- d. pemanfaatan potensi ekonomi dengan memperhatikan efisiensi dan efektifitas usaha pencapaiannya dan pertahanan keamanan nasional.

Bagian Ketiga

Muatan Rencana Induk Nasional Bandar Udara

Pasal 30

Rencana induk nasional Bandar Udara, memuat:

- a. kebijakan nasional Bandar Udara; dan
- b. rencana lokasi Bandar Udara beserta peran, fungsi, penggunaan, hierarki, dan klasifikasi Bandar Udara.

Pasal 31

Untuk mewujudkan kebijakan nasional Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 huruf a, digunakan strategi pembangunan, pengoperasian, pendayagunaan, dan pengembangan Bandar Udara, dalam bentuk:

- a. peningkatan peran Bandar Udara dan penyiapan kapasitas Bandar Udara sesuai hierarki Bandar Udara dengan memperhatikan tahapan pengembangan dan pematapan hierarki Bandar Udara sebagai Bandar Udara Pengumpul (*Hub*) dengan skala pelayanan primer, sekunder, atau tersier dan Bandar Udara Pengumpan (*Spoke*) yang merupakan Bandar Udara tujuan atau penunjang serta merupakan penunjang pelayanan kegiatan lokal;
- b. peningkatan peran Bandar Udara pengumpan sebagai pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah

- perbatasan, serta prasarana memperkuat Wawasan Nusantara, dengan memperhatikan kesinambungan dan keteraturan (*connectivity and regularity*) angkutan udara;
- c. pembangunan dan pengembangan Bandar Udara Internasional di daerah destinasi pariwisata sebagai *Hub* dan pintu gerbang pariwisata nasional, serta Bandar Udara Domestik di sekitarnya berperan sebagai pendorong dan penunjang kegiatan pariwisata;
 - d. pengembangan Bandar Udara yang terletak di wilayah koridor ekonomi guna meningkatkan konektivitas ke pusat-pusat kegiatan ekonomi;
 - e. pengendalian jumlah Bandar Udara yang terbuka untuk penerbangan ke/dari luar negeri, dengan mempertimbangkan pertahanan/keamanan negara, pertumbuhan/perkembangan pariwisata, kepentingan/kemampuan angkutan udara nasional serta pengembangan ekonomi nasional/perdagangan luar negeri;
 - f. pemenuhan ketentuan keselamatan operasi Bandar Udara, standar teknis dan operasional sesuai klasifikasi Bandar Udara;
 - g. pengembangan konsep sistem Bandar Udara jamak (*multiple airport system*) pada Bandar Udara pengumpul dengan cakupan wilayah tertentu yang telah mencapai kapasitas maksimal dan tidak terdapat kemungkinan untuk dikembangkan lagi dan/atau pada Bandar Udara yang mempunyai pengelola yang sama; dan
 - h. penetapan Bandar Udara Internasional yang masuk dalam perjanjian *ASEAN Open Sky*.

Bagian Keempat

Bandar Udara Internasional yang Masuk dalam Perjanjian *ASEAN Open Sky*

Pasal 32

- (1) Bandar Udara Internasional yang masuk dalam perjanjian *ASEAN open sky* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 huruf h, meliputi:

- a. Bandar Udara Internasional untuk pelayanan penumpang; dan
 - b. Bandar Udara Internasional untuk pelayanan pesawat udara khusus kargo.
- (2) Bandar Udara Internasional yang masuk dalam perjanjian *ASEAN Open Sky* sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan Keputusan Menteri.

Bagian Kelima
Rencana Pembangunan dan Pengembangan
Bandar Udara

Pasal 33

Rencana pembangunan dan pengembangan Bandar Udara untuk mewujudkan kebijakan nasional Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 huruf a, huruf b, dan huruf d, terdiri atas:

- a. Bandar Udara di daerah ibukota provinsi dibangun atau dikembangkan dengan klasifikasi landas pacu 4C;
- b. Bandar Udara di daerah perbatasan negara dan daerah lokasi bencana dan daerah rawan bencana dibangun atau dikembangkan dengan klasifikasi landas pacu 3C; dan
- c. Bandar Udara di daerah terisolasi dan di daerah provinsi kepulauan dibangun atau dikembangkan dengan klasifikasi landas pacu 2C.

Pasal 34

- (1) Pembangunan dan pengembangan Bandar Udara dilaksanakan sesuai dengan penetapan lokasi Bandar Udara dan/atau rencana induk Bandar Udara.
- (2) Pengembangan Bandar Udara eksisting dilaksanakan dengan memperhatikan kriteria indikasi awal didasarkan atas tingkat utilisasi operasional yang meliputi:
 - a. fasilitas sisi udara; dan
 - b. fasilitas sisi darat.

- (3) Formula perhitungan tingkat utilisasi operasional Bandar Udara sebagaimana tercantum dalam Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dengan Peraturan Menteri ini.

Bagian Keenam
Penetapan Lokasi Bandar Udara dan/atau
Rencana Induk Bandar Udara

Pasal 35

Penetapan lokasi Bandar Udara dan/atau rencana induk Bandar Udara harus berpedoman pada rencana induk nasional Bandar Udara.

BAB VI
PERUBAHAN TERHADAP RENCANA INDUK NASIONAL
BANDAR UDARA

Bagian Kesatu
Penetapan Lokasi Bandar Udara Baru dan/atau
Rencana Induk Bandar Udara

Pasal 36

- (1) Penetapan lokasi Bandar Udara di luar rencana induk nasional Bandar Udara harus memenuhi kriteria cakupan, peran, hierarki dan klasifikasi Bandar Udara sebagaimana tercantum dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dengan Peraturan Menteri ini.
- (2) Penetapan lokasi Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi ketentuan dan persyaratan kelayakan sebagaimana diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai tata cara dan prosedur penetapan lokasi Bandar Udara.
- (3) Penetapan lokasi Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) akan menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari rencana induk nasional Bandar Udara.

Bagian Kedua
Perubahan Status Bandar Udara

Pasal 37

- (1) Perubahan status Bandar Udara ditetapkan oleh Menteri, meliputi:
 - a. Bandar Udara khusus yang digunakan untuk melayani kepentingan umum yang bersifat sementara;
 - b. perubahan status Bandar Udara khusus menjadi Bandar Udara umum; dan
 - c. Bandar Udara militer yang akan dibuka untuk melayani penerbangan sipil.
- (2) Perubahan status Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi kriteria cakupan, peran, hierarki dan klasifikasi Bandar Udara sebagaimana tercantum dalam Lampiran II Peraturan Menteri ini.
- (3) Perubahan status Bandar Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi ketentuan keselamatan, keamanan, pelayanan dan kelayakan sebagai Bandar Udara umum.
- (4) Bandar udara yang berubah status sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Tatahan Kebandarudaraan Nasional.

Bagian Ketiga
Perubahan Penggunaan Bandar Udara Domestik Menjadi
Bandar Udara Internasional

Pasal 38

- (1) Perubahan Penggunaan Bandar Udara Domestik menjadi Bandar Udara Internasional ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Usulan perubahan penggunaan Bandar Udara Domestik menjadi Bandar Udara Internasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diprakarsai oleh Penyelenggara Bandar Udara.

- (3) Pengusulan perubahan penggunaan Bandar Udara Domestik menjadi Bandar Udara Internasional sebagaimana dimaksud pada ayat (2) disampaikan kepada Menteri disertai dengan:
- a. persetujuan dari Menteri yang membidangi pertahanan dan keamanan;
 - b. surat rekomendasi dari Menteri yang membidangi urusan kepabeanan, keimigrasian, dan kekarantinaan dalam rangka penempatan unit kerja dan personel;
 - c. kajian penggunaan bandar udara domestik menjadi bandar udara internasional yang meliputi:
 1. potensi angkutan udara dan potensi permintaan angkutan udara dalam dan luar negeri yang disertai dengan target angkutan udara luar negeri;
 2. data kontribusi sektor transportasi udara terhadap pertumbuhan pendapatan domestik regional *bruto* suatu provinsi;
 3. kondisi geografis terkait dengan sebaran Bandar Udara Internasional yang meliputi:
 - a) lokasi Bandar Udara dengan Bandar Udara di negara lain yang terdekat;
 - b) lokasi Bandar Udara dengan Bandar Udara Internasional yang telah ada; dan
 - c) jumlah kapasitas dan frekuensi penerbangan ke/dari Bandar Udara Internasional disekitarnya.
 4. data keterkaitan intra dan antar moda yang berupa kajian mengenai:
 - a) keterkaitan dengan moda udara untuk aksesibilitas ke/dari Bandar Udara ke/dari kota-kota lain;
 - b) keterkaitan dengan moda darat/kereta api untuk aksesibilitas ke/dari Bandar Udara ke/dari kota-kota lain; dan/atau

- c) keterkaitan dengan moda laut/sungai untuk aksesibilitas ke/dari Bandar Udara ke/dari kota-kota lain.
 - d. dalam hal pengusulan perubahan penggunaan Bandar Udara dalam rangka menunjang pariwisata, selain memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b dan huruf c, juga disertai dengan kajian dari Menteri yang membidangi urusan pariwisata berupa potensi wisatawan mancanegara sebesar 50.000 (lima puluh ribu) wisatawan per tahun;
 - e. dalam hal pengusulan perubahan penggunaan Bandar Udara dalam rangka kepentingan angkutan udara haji, selain memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b dan huruf c, maka disertai dengan:
 - 1. kajian potensi angkutan haji dalam cakupan Bandar Udara minimal 14 (empat belas) kloter setiap tahun musim haji;
 - 2. data cakupan atau jarak Bandar Udara embarkasi/debarkasi haji terdekat; dan
 - 3. kemampuan Bandar Udara untuk melayani pesawat udara dengan kapasitas paling sedikit 325 (tiga ratus dua puluh lima) tempat duduk dan tempat parkir pesawat paling sedikit 2 (dua) pesawat udara haji dengan tidak mengganggu penerbangan lain.
 - f. dalam hal pengusulan perubahan penggunaan Bandar Udara dalam rangka menunjang industri perdagangan pada suatu wilayah, selain memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b dan huruf c, disertai dengan kajian potensi industri dan/atau perdagangan.
- (4) Bandar Udara Domestik yang berubah menjadi Bandar Udara Internasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) akan menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Tatanan Kebandarudaraan Nasional.

Pasal 39

- (1) Bandar Udara yang telah ditetapkan sebagai Bandar Udara Internasional dilakukan evaluasi oleh Direktur Jenderal.
- (2) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. pemenuhan persyaratan keselamatan, keamanan dan pelayanan sebagai Bandar Udara Internasional;
 - b. ketersediaan unit kerja dan personel yang bertanggung jawab untuk pelaksanaan kegiatan kepabeanan, keimigrasian dan kekarantinaan; dan
 - c. tercapainya target angkutan udara luar negeri.
- (3) Dalam hal hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dinyatakan tidak memenuhi kelayakan sebagai Bandar Udara Internasional, Menteri dapat mencabut penggunaan Bandar Udara Internasional.
- (4) Pencabutan penggunaan Bandar Udara Internasional sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberitahukan kepada Menteri yang membidangi urusan pertahanan dan keamanan serta Menteri yang membidangi urusan kepabeanan, keimigrasian, dan kekarantinaan.
- (5) Bandar Udara Internasional yang berubah menjadi Bandar Udara Domestik sebagaimana dimaksud pada ayat (3) akan menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Tatahan Kebandarudaraan Nasional.

Pasal 40

- (1) Untuk mendukung kegiatan atau *event* kenegaraan yang diselenggarakan oleh Pemerintah Pusat yang bersifat internasional dan sementara, Bandar Udara Domestik dapat digunakan untuk melayani penerbangan dari dan ke luar negeri berdasarkan penetapan oleh Menteri setelah mendapatkan persetujuan dari Menteri terkait.
- (2) Penetapan oleh Menteri sebagaimana dimaksud bersifat sementara dan memuat jangka waktu berakhirnya penetapan.
- (3) Dalam menetapkan Bandar Udara Domestik untuk melayani penerbangan dari dan ke luar negeri

sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Menteri dapat mendelegasikan kewenangannya kepada Direktur Jenderal.

Bagian Keempat
Penetapan Nama Bandar Udara Umum

Pasal 41

- (1) Nama bandar udara untuk pertama kali ditetapkan dalam keputusan menteri tentang penetapan lokasi bandar udara baru dan/atau dapat menggunakan nama lokasi bandar udara tersebut berada.
- (2) Penggunaan nama lokasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut:
 - a. nama kecamatan/distrik apabila lokasi bandar udara tersebut didirikan berada pada 1 (satu) kecamatan/distrik;
 - b. nama kabupaten/kota atau apabila lokasi bandar udara tersebut didirikan berada pada 2 (dua) kecamatan/distrik atau lebih;
 - c. apabila bandar udara terletak pada 2 (dua) kabupaten/kota atau lebih, maka nama bandar udara menggunakan nama kabupaten/kota yang merupakan cakupan terluas dari daerah lingkungan kerja bandar udara (DLKR); dan
 - d. apabila bandar udara terletak pada 2 (dua) provinsi atau lebih, maka nama bandar udara menggunakan nama provinsi yang merupakan cakupan terluas dari daerah lingkungan kerja bandar udara (DLKR).

Pasal 42

- (1) Bandar udara yang telah memiliki nama dapat dimohonkan perubahan nama bandar udara kepada Menteri.
- (2) Nama bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat menggunakan antara lain nama tempat, nama tokoh, nama pahlawan atau istilah yang mewakili

kekhasan pada daerah tempat bandar udara tersebut berada.

- (3) Perubahan nama bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Menteri.
- (4) Perubahan nama bandar udara sebagaimana dimaksud pada ayat (3) hanya dapat diajukan oleh Pemerintah Daerah Provinsi setelah berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota tempat bandar udara tersebut berada.
- (5) Pengajuan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dengan melampirkan persyaratan sebagai berikut:
 - a. surat persetujuan Gubernur;
 - b. surat persetujuan DPRD Provinsi;
 - c. surat persetujuan Bupati/Walikota;
 - d. surat persetujuan DPRD Kabupaten/Kota;
 - e. surat persetujuan masyarakat adat setempat bila ada;
 - f. surat persetujuan atas penggunaan nama yang bersangkutan/ahli waris apabila penamaan nama bandar udara menggunakan nama tokoh dan/atau pahlawan setempat;
 - g. surat persetujuan dari pengelola bandar udara apabila bandar udara tersebut telah dioperasikan;
 - h. bukti publikasi usulan perubahan nama bandar udara melalui media cetak dan/atau elektronik;
 - i. surat pernyataan bahwa tidak ada pernyataan keberatan dari masyarakat atau lembaga /organisasi masyarakat setelah dilakukan publikasi usulan perubahan nama bandar udara melalui media cetak dan/atau elektronik terkait usulan perubahan nama bandar udara;
 - j. latar belakang atas penggunaan nama bandar udara;
 - k. surat pernyataan bersedia menanggung keberatan atau gugatan dari pihak lain atas usulan perubahan nama bandar udara; dan

1. surat pernyataan bahwa tidak akan melakukan perubahan terhadap nama bandar udara dimaksud dalam jangka waktu 20 (dua puluh) tahun sejak perubahan nama bandar udara tersebut ditetapkan.
- (6) Publikasi melalui media cetak dan/atau elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (5) huruf h dilaksanakan selama 3 (tiga) bulan dengan interval paling sedikit satu kali dalam satu bulan.

Pasal 43

- (1) Direktur Jenderal melakukan evaluasi terhadap persyaratan permohonan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41.
- (2) Dalam hal permohonan dinyatakan memenuhi persyaratan, Direktur Jenderal mengusulkan penetapan perubahan nama bandar udara kepada Menteri.
- (3) Dalam hal permohonan tidak memenuhi persyaratan maka Direktur Jenderal dapat menolak permohonan dengan disertai alasan penolakan.

Pasal 44

Penetapan nama bandar udara dan perubahan nama bandar udara menjadi dasar untuk publikasi penerbitan NOTAM (*Notice to Airman*) untuk kemudian digunakan dalam kegiatan operasional bandar udara

Pasal 45

- (1) Bandar udara internasional yang tidak melayani kegiatan penerbangan internasional harus dievaluasi
- (2) Untuk evaluasi, selain dengan melampirkan melampirkan dokumen sebagaimana diatur dalam

BAB VII
PENGAWASAN

Pasal 46

Direktur Jenderal melakukan pengawasan atas pelaksanaan Peraturan Menteri ini.

BAB VIII
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 47

Pada saat Peraturan Menteri ini diundangkan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 69 Tahun 2013 tentang Tataan Kebandarudaraan Nasional, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 48

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 20 Mei 2019

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 23 Mei 2019

DIREKTUR JENDERAL
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

WIDODO EKATJAHJANA

LAMPIRAN I
 PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
 NOMOR PM 39 TAHUN 2019
 TENTANG TATA CARA DAN PROSEDUR PENETAPAN TATANAN
 KEBANDARUDARAAN NASIONAL

FORMULA PERHITUNGAN TINGKAT UTILISASI OPERASIONAL
 BANDAR UDARA

1. FASILITAS SISI DARAT

(PENUMPANG WAKTU SIBUK X STANDARD LUAS TERMINAL)

$$\frac{\text{(PENUMPANG WAKTU SIBUK X STANDARD LUAS TERMINAL)}}{\text{(LUAS EKSISTING TERMINAL)}} = IAP4_{\text{sisi darat}}$$

<p>$IAP4_{\text{sisi darat}}$ Indikasi Awal Pembangunan, Pendayagunaan, Pengembangan dan Pengoperasian</p>	<ul style="list-style-type: none"> o $IAP4 > 0.75$ Kapasitas yang tersedia dapat dikembangkan o $0.75 \geq IAP4 > 0.6$ Kapasitas yang tersedia menjadi perhatian untuk dikembangkan o $IAP4 \leq 0.6$ Kapasitas yang tersedia masih mencukupi, tidak perlu dikembangkan
--	--

Keterangan:

<p>Luas Eksisting</p>	<p>Luas bangunan terminal yang digunakan bagi kegiatan operasional; tidak termasuk fasilitas komersial/konsesi</p>
<p>Standar Luas Terminal</p>	<p>Standar luas terminal 14 m²/PWS Domestik 17 m²/PWS Internasional</p>

2. FASILITAS SISI UDARA

a. PERPANJANGAN LANDASAN

Berdasar pada:

1. *Take Off Weight* yang direncanakan
2. *Critical Aircraft* yang direncanakan
3. Minimal mempunyai rencana pergerakan pesawat ≥ 104 pergerakan *critical aircraft*/tahun (min sekali seminggu)
4. Rute penerbangan terjauh yang dilayani

b. PENAMBAHAN LANDAS PACU BARU

(PERGERAKAN PSWT TAHUNAN EKSISTING)

$$\frac{\text{(PERGERAKAN PSWT TAHUNAN EKSISTING)}}{\text{(KAPASITAS PERGERAKAN PSWT TAHUNAN)}} = IAP4_{\text{sisi udara}}$$

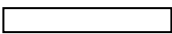
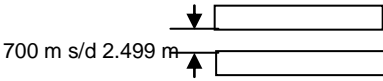
(KAPASITAS PERGERAKAN PSWT TAHUNAN)

<p>$IAP4_{\text{sisi udara}}$ Indikasi Awal Pembangunan, Pendayagunaan, Pengembangan dan Pengoperasian</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ $IAP4 > 0.9$ Kapasitas yang tersedia dapat dikembangkan ○ $0.9 \geq IAP4 > 0.75$ Kapasitas yang tersedia menjadi perhatian untuk dikembangkan ○ $IAP4 \leq 0.75$ Kapasitas yang tersedia masih mencukupi, tidak perlu dikembangkan
---	---

Keterangan:

Pergerakan pesawat tahunan eksisting	
Kapasitas Pergerakan Pesawat tahunan landas pacu	<i>Mix index</i> dalam waktu seminggu/70

TABEL KAPASITAS LANDAS PACU TAHUNAN

Konfigurasi	Diagram Konfigurasi Landas Pacu	Mix Index Percent (C + 3D)*)	Hourly Capacity (Operations per Hour)		Annual Service Volume (Operations per Year)
			VFR	IFR	
A <i>Single Runway</i>		0-20	98	59	230.000
		21-50	74	57	195.000
		51-80	63	56	205.000
		81-120	55	53	210.000
		121-180	51	50	240.000
B <i>Dual Lane Runways</i>		0-20	197	59	355.000
		21-50	145	57	275.000
		51-80	121	56	260.000
		81-120	105	59	285.000
		121-180	94	60	340.000

Sumber: *Airport Capacity and Delay, FAA Advisor Circular 150/5060-5, September 23, 1983*

*) C : Pesawat besar, berat pesawat 6,750 ton s/d 150 ton

D : Pesawat sangat besar, berat pesawat lebih dari 150 ton

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

LAMPIRAN II
 PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
 REPUBLIK INDONESIA
 NOMOR PM 39 TAHUN 2019
 TENTANG TATA CARA DAN PROSEDUR PENETAPAN
 TATANAN KEBANDARUDARAAN NASIONAL

I. TABEL KRITERIA CAKUPAN PELAYANAN BANDAR UDARA

Wilayah	Kriteria	Indikator
Pulau Jawa	<ul style="list-style-type: none"> - Radius pelayanan 50 km (jarak lurus 2 bandara 100 km) atau waktu tempuh moda transportasi lain minimal 4 jam; - Potensi penumpang \geq 500.000 pertahun atau jumlah penduduk yang menjadi cakupannya \geq 3.000.000 orang; atau - Potensi kargo untuk mendukung pengembangan bandar udara di daerah terisolir/perbatasan/rawan bencana sebesar 90 ton per tahun atau potensi kargo untuk mendukung peran bandar udara di sektor industri sebesar 2000 ton per tahun. 	Jarak/waktu pencapaian moda transportasi darat atau moda transportasi lainnya yang dapat dilayani suatu bandar udara pada wilayah tertentu
Bali	<ul style="list-style-type: none"> - Radius pelayanan 75 km (jarak lurus 2 bandara 150 km) atau waktu tempuh moda transportasi lain minimal 4 jam; - Potensi penumpang \geq 5.000.000 pertahun atau 	Jarak/waktu pencapaian moda transportasi darat atau moda transportasi lainnya yang dapat dilayani suatu bandar udara pada wilayah tertentu

Wilayah	Kriteria	Indikator
	<p>jumlah penduduk yang menjadi cakupannya \geq 2.000.000 orang; atau</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potensi kargo untuk mendukung pengembangan bandar udara di daerah terisolir/perbatasan/rawan bencana sebesar 90 ton per tahun atau potensi kargo untuk mendukung peran bandar udara di sektor industri sebesar 2000 ton per tahun. 	
Pulau Sumatera	<ul style="list-style-type: none"> - Radius pelayanan 75 km (jarak lurus 2 bandara 150 km) atau waktu tempuh moda transportasi lain minimal 4 jam; - Potensi penumpang \geq 200.000 pertahun atau jumlah penduduk yang menjadi cakupannya \geq 2.000.000 orang; atau - Potensi kargo untuk mendukung pengembangan bandar udara di daerah terisolir/perbatasan/rawan bencana sebesar 90 ton per tahun atau potensi kargo untuk mendukung peran bandar udara di sektor industri sebesar 2000 ton per tahun. 	Jarak/waktu pencapaian moda transportasi darat atau moda transportasi lainnya yang dapat dilayani suatu bandar udara pada wilayah tertentu
Pulau Kalimantan	<ul style="list-style-type: none"> - Radius pelayanan 60 km (jarak lurus 2 bandara 120 km) atau waktu tempuh moda 	Jarak/waktu pencapaian moda transportasi darat atau moda transportasi

Wilayah	Kriteria	Indikator
	<p>transportasi lain minimal 4 jam;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potensi penumpang ≥ 200.000 pertahun atau jumlah penduduk yang menjadi cakupannya $\geq 2.000.000$ orang; atau - Potensi kargo untuk mendukung pengembangan bandar udara di daerah terisolir/perbatasan/rawan bencana sebesar 90 ton per tahun atau potensi kargo untuk mendukung peran bandar udara di sektor industri sebesar 2000 ton per tahun. 	<p>lainnya yang dapat dilayani suatu bandar udara pada wilayah tertentu</p>
Pulau Sulawesi	<ul style="list-style-type: none"> - Radius pelayanan 60 km (jarak lurus 2 bandara 120 km) atau waktu tempuh moda transportasi lain minimal 4 jam - Potensi penumpang ≥ 200.000 pertahun atau jumlah penduduk yang menjadi cakupannya $\geq 2.000.000$ orang; - Potensi kargo untuk mendukung pengembangan bandar udara di daerah terisolir/perbatasan/rawan bencana sebesar 90 ton per tahun atau potensi kargo untuk mendukung peran bandar udara di sektor industri sebesar 2000 ton per tahun. 	<p>Jarak/waktu pencapaian moda transportasi darat atau moda transportasi lainnya yang dapat dilayani suatu bandar udara pada wilayah tertentu</p>

Wilayah	Kriteria	Indikator
Nusa Tenggara, Kepulauan Maluku dan Pulau Papua	<ul style="list-style-type: none"> - Radius pelayanan 30 km (jarak lurus 2 bandara 60 km) atau waktu tempuh moda transportasi lain minimal 4 jam; - Potensi penumpang \geq 100.000 pertahun atau jumlah penduduk yang menjadi cakupannya \geq 1.000.000 orang; atau - Potensi kargo untuk mendukung pengembangan bandar udara di daerah terisolir/perbatasan/rawan bencana sebesar 90 ton per tahun atau potensi kargo untuk mendukung peran bandar udara di sektor industri sebesar 2000 ton per tahun. 	Jarak/waktu pencapaian moda transportasi darat atau moda transportasi lainnya yang dapat dilayani suatu bandar udara pada wilayah tertentu

II. TABEL KRITERIA PERAN BANDAR UDARA

Kebijakan	Kriteria	Indikator
Bandara Sebagai Pembuka Daerah Terisolir	<p>1. Terletak di pedalaman perbukitan/ pegunungan, kepulauan, pesisir, dan pulau terpencil;</p> <p>2. Keterbatasan aksesibilitas moda transportasi lain;</p> <p>3. Rendahnya tingkat kehidupan masyarakat;</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Jarak pencapaian untuk pulau terpencil ke daerah terdekat dengan waktu tempuh moda transportasi lain minimal 4 jam. - Jarak pencapaian minimal 10 km atau dengan waktu tempuh minimal 3 jam berjalan kaki dari moda transportasi terdekat. - Kondisi geografis terdapat sungai, gunung dan lembah. - Terbatasnya prasarana infrastruktur transportasi darat dan laut/sungai seperti jembatan, jalan dan dermaga. - Terbatasnya moda transportasi darat dan laut (belum terlayani sarana transportasi yang beroperasi secara tetap dan teratur). - Rendahnya tingkat perekonomian masyarakat. - Kurangnya sumber daya manusia. - Tingkat pendidikan masyarakat yang rendah. - Produktivitas masyarakat yang masih rendah (tingginya tingkat pengangguran). - Rendahnya kemampuan keuangan lokal (celah fiskal).

Kebijakan	Kriteria	Indikator
		<ul style="list-style-type: none"> - Adanya kemampuan masyarakat untuk menggunakan jasa transportasi udara (ATP). - Adanya kemauan masyarakat menggunakan jasa transportasi udara (WTP).
Bandara sebagai Pengembangan Daerah Perbatasan	1. Perbatasan wilayah Darat dan Laut;	<ul style="list-style-type: none"> - Ditetapkan oleh BNPP (Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan). - Berada di daerah perbatasan antarnegara dan terdapat kecamatan yang masuk dalam daerah perbatasan antarnegara. - Daerah perbatasan yang berpotensi konflik sosial. - Wilayah yang merupakan jalur rawan penyelundupan (barang, orang, hewan). - Apabila Terdapat lebih dari 1 (satu) bandar udara pada daerah perbatasan antarnegara maka ditetapkan hanya 1 (satu) bandar udara yang dikembangkan sesuai prioritas peran bandar udara di daerah perbatasan antarnegara. - Apabila bandar udara berada di Kecamatan yang merupakan perbatasan Negara namun perbatasan

Kebijakan	Kriteria	Indikator
	2. Merupakan pulau-pulau kecil terluar;	<p>berada di perairan maka dikembangkan sesuai prioritas peran bandar udara di daerah perbatasan antarnegara.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ditetapkan oleh BNPP (Badan Nasional Pengelolaan Perbatasan). - Wilayah yang merupakan jalur rawan penyelundupan (barang, orang, hewan). - Wilayah rawan terhadap pencurian Sumber Daya Alam.
Bandara sebagai Penanganan Bencana	Bandara yang dijadikan <i>crisis center</i> dalam penanganan bencana.	<ul style="list-style-type: none"> - Mudah dan tersedianya aksesibilitas dari bandara ke lokasi rawan bencana. - Aman/tidak terkena dampak dari bencana.
Bandar Udara Sebagai Pendorong Industri, Perekonomian dan Perdagangan	<p>1. Daerah yang mempunyai potensi pariwisata:</p> <p>2. Daerah yang mempunyai potensi pertambangan</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Potensi jumlah kunjungan wisman dan wisnus (wisatawan mancanegara dan nusantara) yang tinggi. - Ditetapkan sebagai kawasan strategis pariwisata. - Ketersediaan infrastruktur pariwisata (hotel, restaurant dll). - Ada aktivitas pertambangan; - Ada Ijin Usaha Pertambangan.

Kebijakan	Kriteria	Indikator
	<p>dan energi;</p> <p>3. Potensi perdagangan;</p> <p>4. Potensi ekonomi.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ada komoditi <i>Eksport import</i>. - Adanya potensi pertumbuhan industri yang cukup tinggi. - Laju pertumbuhan PAD (Pendapatan Asli Daerah) tinggi; - Laju pertumbuhan Pendapatan Perkapita Penduduk tinggi. - Ditetapkan dalam Kebijakan pengembangan ekonomi skala nasional

III. TABEL KRITERIA DAN CARA PENILAIAN HIERARKI BANDAR UDARA

NO	HIERARKI BANDAR UDARA		KRITERIA	
			TERLETAK DI KOTA YANG MERUPAKAN PUSAT PERSEBARAN	JUMLAH PENUMPANG PER TAHUN
1	Pengumpul	a. Pengumpul skala Primer	• PKN	$Pax \geq 5.000.000$
		b. Pengumpul Skala Sekunder	• PKN	$1.000.000 \leq Pax < 5.000.000$
		c. Pengumpul Skala Tersier	• PKN • PKW	$500.000 - 1.000.000$
2	Pengumpan		• PKL	< 500.000

Keterangan :

1. PKN : Pusat Kegiatan Nasional
2. PKW: Pusat Kegiatan Wilayah
3. PKL : Pusat Kegiatan Lokal

IV. TABEL KRITERIA KLASIFIKASI BANDAR UDARA

Kode Nomor (Code Number)	Panjang RW Berdasar Referensi Pesawat (Aeroplane Reference Field Length)	Kode Huruf (Code Letter)	Bentang Sayap (Wing Span)	Jarak Roda Utama Terluar (Outer Mean Gear)
1	$ARFL < 800 \text{ m}$	A	$wing \text{ span} < 15$	$Outer \text{ Mean Gear} < 4.5 \text{ m}$
2	$800 \text{ m} \leq ARFL < 1200 \text{ m}$	B	$15 \text{ m} \leq wing \text{ span} < 24 \text{ m}$	$4.5 \text{ m} \leq outer \text{ mean gear} < 6 \text{ m}$
3	$1200 \text{ m} \leq ARFL < 1800 \text{ m}$	C	$24 \text{ m} \leq wing \text{ span} < 36 \text{ m}$	$6 \text{ m} \leq outer \text{ mean gear} < 9 \text{ m}$

4	1800 m ≤ ARFL	D	36 m ≤ <i>wing span</i> < 52 m	9 m ≤ <i>outer mean gear</i> < 14 m
		E	52 m ≤ <i>wing span</i> < 56 m	9 m ≤ <i>outer mean gear</i> < 14 m
		F	56 m ≤ <i>wing span</i> < 80 m	14 m ≤ <i>outer mean gear</i> < 16 m

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI