

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 72 TAHUN 2009

TENTANG

LALU LINTAS DAN ANGKUTAN KERETA API

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 126, Pasal 129, Pasal 138, Pasal 146, Pasal 150, Pasal 156, Pasal 160, Pasal 163, Pasal 165, dan Pasal 171 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api;

Mengingat : 1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : **PERATURAN PEMERINTAH TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN KERETA API.**

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan ini yang dimaksud dengan:

1. Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.
2. Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.
3. Jaringan pelayanan perkeretaapian adalah gabungan lintas-lintas pelayanan perkeretaapian.
4. Lalu lintas kereta api adalah gerak sarana perkeretaapian di jalan rel.
5. Angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.
6. Awak sarana perkeretaapian adalah orang yang ditugaskan di dalam kereta api oleh penyelenggara sarana perkeretaapian selama perjalanan kereta api.
7. Petugas pengatur perjalanan kereta api adalah orang yang melakukan pengaturan perjalanan kereta api dalam batas stasiun operasi atau beberapa stasiun operasi dalam wilayah pengaturannya.
8. Petugas pengendali perjalanan kereta api adalah orang yang melakukan pengendalian perjalanan kereta api dari beberapa stasiun dalam wilayah pengendaliannya.
9. Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk penyelenggaraan perkeretaapian.
10. Penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum.
11. Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.
12. Jalur kereta api adalah jalur yang terdiri atas rangkaian petak jalan rel yang meliputi ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api, dan ruang pengawasan jalur kereta api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api.
13. Stasiun kereta api adalah tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api.
14. Stasiun operasi adalah stasiun kereta api yang memiliki fasilitas untuk bersilang, menyusul kereta api dan/atau langsir, dan dapat berfungsi untuk naik/turun penumpang dan/atau bongkar muat barang.

15. Grafik Perjalanan Kereta Api yang selanjutnya disebut Gapeka adalah pedoman pengaturan pelaksanaan perjalanan kereta api yang digambarkan dalam bentuk garis yang menunjukkan stasiun, waktu, jarak, kecepatan, dan posisi perjalanan kereta api mulai dari berangkat, bersilang, bersusulan, dan berhenti yang digambarkan secara grafis untuk pengendalian perjalanan kereta api.
16. Pemerintah Pusat yang selanjutnya disebut Pemerintah adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar 1945.
17. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang.
18. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perkeretaapian.

BAB II

JARINGAN PELAYANAN

Bagian Kesatu

Umum

Pasal 2

- (1) Angkutan kereta api dilaksanakan pada jaringan jalur kereta api dalam lintas pelayanan kereta api yang membentuk jaringan pelayanan perkeretaapian.
- (2) Jaringan pelayanan perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri atas:
 - a. jaringan pelayanan perkeretaapian antarkota; dan
 - b. jaringan pelayanan perkeretaapian perkotaan.

Pasal 3

- (1) Pelayanan angkutan kereta api merupakan layanan kereta api dalam satu lintas atau beberapa lintas pelayanan perkeretaapian yang dapat berupa bagian jaringan multimoda transportasi.
- (2) Pelayanan angkutan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat bersifat komersial atau bersifat penugasan sesuai dengan kebutuhan masyarakat

Pasal 4

Lintas pelayanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) ditetapkan dengan memperhatikan:

- a. jenis pelayanan yang dibutuhkan masyarakat;
- b. kapasitas lintas yang dibutuhkan masyarakat;
- c. kebutuhan jasa angkutan pada lintas pelayanan;
- d. komposisi jenis pelayanan angkutan kereta api sesuai dengan tingkat pelayanan;
- e. keterpaduan intra dan antarmoda transportasi;
- f. jarak waktu antarkereta api (*headway*), jarak antara stasiun dan perhentian;
- g. jarak pusat kegiatan dan pusat logistik terhadap terminal/stasiun; dan
- h. ketersediaan waktu untuk perpindahan intra dan antarmoda.

Pasal 5

Jaringan pelayanan perkeretaapian merupakan kumpulan lintas pelayanan yang tersambung satu dengan yang lain menghubungkan lintas pelayanan perkeretaapian dengan pusat kegiatan, pusat logistik, dan antarmoda.

Bagian Kedua

Jaringan Pelayanan Perkeretaapian Antarkota

Pasal 6

Jaringan pelayanan perkeretaapian antarkota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf a merupakan pelayanan yang menghubungkan:

- a. antarkota antarnegara;
- b. antarkota antarprovinsi;
- c. antarkota dalam provinsi; dan
- d. antarkota dalam kabupaten/kota.

Pasal 7

(1) Jaringan pelayanan perkeretaapian antarkota antarnegara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf a ditetapkan oleh Menteri berdasarkan perjanjian antarnegara.

- (2) Jaringan pelayanan perkeretaapian antarkota antarprovinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf b dan lintas pelayanan kereta api yang berada pada jaringan jalur kereta api nasional ditetapkan oleh Menteri.
- (3) Jaringan pelayanan perkeretaapian antarkota dalam provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf c dan lintas pelayanan kereta api yang berada pada jaringan jalur kereta api provinsi ditetapkan oleh gubernur.
- (4) Jaringan pelayanan perkeretaapian antarkota dalam kabupaten/kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf d dan lintas pelayanan kereta api yang berada pada jaringan jalur kereta api kabupaten/kota ditetapkan oleh bupati/walikota.

Pasal 8

- (1) Jaringan pelayanan perkeretaapian antarkota dalam provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (3), jaringan pelayanan perkeretaapian antarkota dalam kabupaten/kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (4), dan lintas pelayanan kereta api yang berada pada jaringan jalur kereta api nasional ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Jaringan pelayanan perkeretaapian antarkota dalam kabupaten/kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (4) dan lintas pelayanan kereta api yang berada pada jaringan jalur kereta api provinsi ditetapkan oleh gubernur.

Pasal 9

Jaringan pelayanan perkeretaapian antarkota diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan:

- a. menghubungkan beberapa stasiun antarkota;
- b. tidak menyediakan layanan penumpang berdiri;
- c. melayani penumpang tidak tetap;
- d. memiliki jarak dan/atau waktu tempuh panjang;
- e. memiliki frekuensi kereta api sedang atau rendah; dan
- f. melayani kebutuhan angkutan penumpang dan/atau barang antarkota.

Bagian Ketiga

Jaringan Pelayanan Perkeretaapian Perkotaan

Pasal 10

Jaringan pelayanan perkeretaapian perkotaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf b yang berada dalam suatu wilayah perkotaan dapat:

- a. melampaui 1 (satu) provinsi;
- b. melampaui 1 (satu) kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi; dan
- c. berada dalam 1 (satu) kabupaten/kota.

Pasal 11

- (1) Jaringan pelayanan perkeretaapian perkotaan yang melampaui 1 (satu) provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 huruf a dan lintas pelayanan kereta api yang berada pada jaringan jalur kereta api nasional ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Jaringan pelayanan perkeretaapian perkotaan yang melampaui 1 (satu) kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 huruf b dan lintas pelayanan kereta api yang berada pada jaringan jalur kereta api provinsi ditetapkan oleh gubernur.
- (3) Jaringan pelayanan perkeretaapian perkotaan yang berada dalam 1 (satu) kabupaten/kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 huruf c dan lintas pelayanan kereta api yang berada pada jaringan jalur kereta api kabupaten/kota ditetapkan oleh bupati/walikota.

Pasal 12

- (1) Jaringan pelayanan perkeretaapian perkotaan yang melampaui 1 (satu) kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi dan yang berada dalam 1 (satu) kabupaten/kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) dan ayat (3) dan lintas pelayanan kereta api yang berada pada jaringan jalur kereta api nasional ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Jaringan pelayanan perkeretaapian perkotaan yang berada dalam 1 (satu) kabupaten/kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (3) dan lintas pelayanan kereta api yang berada pada jaringan jalur kereta api provinsi ditetapkan oleh gubernur.

Pasal 13

- (1) Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai kewenangannya menetapkan lintas pelayanan atas permohonan penyelenggara sarana perkeretaapian.
- (2) Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai kewenangannya dapat menolak permohonan penetapan lintas pelayanan dalam hal lintas pelayanan tidak sesuai dengan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4.

Pasal 14

Dalam hal adanya kebutuhan angkutan pada suatu lintas pelayanan tertentu dan tidak terdapat permohonan dari penyelenggara sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (1), Menteri, gubernur, atau bupati/walikota dapat menetapkan lintas pelayanan.

Pasal 15

Jaringan pelayanan perkeretaapian perkotaan diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan:

- a. menghubungkan beberapa stasiun di wilayah perkotaan;
- b. melayani banyak penumpang berdiri;
- c. memiliki sifat perjalanan ulang alik/komuter;
- d. melayani penumpang tetap;
- e. memiliki jarak dan/atau waktu tempuh pendek; dan
- f. melayani kebutuhan angkutan penumpang di dalam kota dan dari daerah *sub-urban* menuju pusat kota atau sebaliknya.

Pasal 16

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penetapan jaringan pelayanan dan lintas pelayanan perkeretaapian antarkota dan perkotaan diatur dengan peraturan Menteri.

BAB III

LALU LINTAS KERETA API

Bagian Kesatu

Prinsip Lalu Lintas Kereta Api

Pasal 17

- (1) Jalur kereta api untuk kepentingan perjalanan kereta api dibagi dalam beberapa petak blok.
- (2) Petak blok dibatasi oleh dua sinyal berurutan sesuai dengan arah perjalanan yang terdiri atas:
 - a. sinyal masuk dan sinyal keluar pada 1 (satu) stasiun;

- b. sinyal keluar dan sinyal blok;
 - c. sinyal keluar dan sinyal masuk di stasiun berikutnya;
 - d. sinyal blok dan sinyal blok berikutnya; atau
 - e. sinyal blok dan sinyal masuk.
- (3) Dalam 1 (satu) petak blok pada jalur kereta api hanya diizinkan dilewati oleh 1 (satu) kereta api.
- (4) Dalam keadaan tertentu pada 1 (satu) petak blok pada jalur kereta api dapat dilewati lebih dari 1 (satu) kereta api berdasarkan izin yang diberikan oleh petugas pengatur perjalanan kereta api.
- (5) Perjalanan kereta api yang memasuki petak blok yang di dalamnya terdapat kereta api atau sarana perkeretaapian dilakukan dengan kecepatan terbatas dan pengamanan khusus.

Pasal 18

- (1) Pengoperasian kereta api pada jalur ganda atau lebih harus menggunakan jalur kanan.
- (2) Dalam keadaan tertentu, pengoperasian kereta api pada jalur ganda atau lebih dapat menggunakan jalur kiri.
- (3) Penggunaan jalur kiri sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan dengan ketentuan:
- a. setelah mendapat perintah dari petugas pengatur perjalanan kereta api; atau
 - b. terdapat sinyal jalur kiri (sinyal berjalan jalur tunggal sementara) yang mengizinkan kereta api untuk berjalan pada jalur kiri dengan kecepatan terbatas.

Pasal 19

- (1) Kereta api yang berjalan langsung di stasiun dilewatkan pada jalur kereta api lurus, kecuali di stasiun persimpangan untuk ke jalur tertentu, di peralihan jalur kereta api dari jalur ganda ke jalur tunggal dan sebaliknya, atau stasiun yang tidak memiliki jalur lurus sesuai dengan peraturan pengamanan setempat.
- (2) Dalam hal jalur kereta api lurus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dapat dilewati karena adanya gangguan operasi, kereta api yang berjalan langsung dilewatkan melalui jalur kereta api belok dengan kecepatan terbatas dan pengamanan khusus.

Pasal 20

Ketentuan lebih lanjut mengenai prinsip lalu lintas kereta api diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Kedua

Kecepatan dan Frekuensi Kereta Api

Pasal 21

Kecepatan maksimum kereta api ditentukan berdasarkan:

- a. kecepatan maksimum yang paling rendah antara kecepatan maksimum kemampuan jalur dan kecepatan maksimum sarana perkeretaapian; dan
- b. sifat barang yang diangkut.

Pasal 22

- (1) Untuk kepentingan pengoperasian kereta api dan menjamin keselamatan perjalanan kereta api, pada setiap lintas pelayanan ditentukan frekuensi kereta api yang didasarkan pada:
 - a. kemampuan jalur kereta api yang dapat dilewati kereta api sesuai dengan kecepatan sarana perkeretaapian;
 - b. jarak antara dua stasiun atau petak blok; dan
 - c. fasilitas operasi.
- (2) Frekuensi perjalanan kereta api dapat digolongkan dalam:
 - a. frekuensi rendah;
 - b. frekuensi sedang; dan
 - c. frekuensi tinggi.

Pasal 23

Ketentuan lebih lanjut mengenai kecepatan dan frekuensi kereta api diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Ketiga

Gapeka

Pasal 24

- (1) Pelaksanaan perjalanan kereta api yang dimulai dari stasiun keberangkatan, bersilang, bersusulan, dan berhenti di stasiun tujuan diatur berdasarkan Gapeka.
- (2) Gapeka sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat oleh pemilik prasarana perkeretaapian didasarkan pada pelayanan angkutan kereta api yang akan dilaksanakan.
- (3) Pembuatan Gapeka oleh pemilik prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (2), harus memperhatikan:
 - a. masukan dari penyelenggara sarana perkeretaapian;
 - b. kebutuhan angkutan kereta api; dan
 - c. sarana perkeretaapian yang ada.
- (4) Gapeka dapat berupa:
 - a. Gapeka pada jaringan jalur kereta api nasional;
 - b. Gapeka pada jaringan jalur kereta api provinsi; dan
 - c. Gapeka pada jaringan jalur kereta api kabupaten/kota.

Pasal 25

Gapeka dapat diubah apabila terdapat perubahan pada:

- a. kebutuhan angkutan;
- b. jumlah sarana perkeretaapian;
- c. kecepatan kereta api;
- d. prasarana perkeretaapian; dan/atau
- e. keadaan memaksa.

Pasal 26

- (1) Penyelenggara sarana perkeretaapian harus mengumumkan jadwal perjalanan kereta api yang termuat dalam Gapeka kepada masyarakat.
- (2) Pengumuman sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan melalui media massa dan ditempel di stasiun, sebelum pemberlakuan Gapeka.

Pasal 27

- (1) Penyelenggara prasarana perkeretaapian melaporkan pelaksanaan Gapeka secara berkala setiap 3 (tiga) bulan kepada Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya.

- (2) Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai kewenangannya, melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Gapeka.
- (3) Dalam hal terdapat pelanggaran dalam pelaksanaan Gapeka, penyelenggara prasarana perkeretaapian dikenai sanksi administratif berupa peringatan, pembekuan izin operasi, dan/atau pencabutan izin.

Pasal 28

- (1) Perjalanan kereta api luar biasa dapat dilaksanakan oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian atau penyelenggara sarana perkeretaapian.
- (2) Dalam hal perjalanan kereta api luar biasa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian, harus mendapat persetujuan dari penyelenggara prasarana perkeretaapian.

Pasal 29

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan standar pembuatan Gapeka diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Keempat

Pengaturan Perjalanan Kereta Api

Pasal 30

- (1) Pengaturan perjalanan kereta api terdiri atas wilayah pengaturan:
 - a. setempat;
 - b. daerah; dan
 - c. terpusat.
- (2) Pengaturan perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh petugas pengatur perjalanan kereta api sesuai Gapeka.
- (3) Petugas pengatur perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (2) bertanggung jawab terhadap keselamatan urusan perjalanan kereta api di wilayah pengaturannya.

Pasal 31

Pengaturan perjalanan kereta api setempat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh petugas pengatur perjalanan kereta api di stasiun yang bersangkutan.

Pasal 32

Pengaturan perjalanan kereta api daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 ayat (1) huruf b dilaksanakan oleh petugas pengatur perjalanan kereta api di stasiun yang ditetapkan oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian untuk pengaturan perjalanan kereta api pada 2 (dua) stasiun atau lebih.

Pasal 33

Pengaturan perjalanan kereta api terpusat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 ayat (1) huruf c dilaksanakan oleh petugas pengatur perjalanan kereta api di suatu tempat tertentu untuk pengaturan perjalanan kereta api dalam 1 (satu) wilayah pengaturan.

Pasal 34

- (1) Dalam hal perjalanan kereta api tidak sesuai Gapeka sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 ayat (2), pengaturan perjalanan kereta api dilakukan oleh petugas pengendali perjalanan kereta api dan pelaksanaannya oleh petugas pengatur perjalanan kereta api.
- (2) Pengaturan oleh petugas pengendali perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui alat komunikasi yang direkam.
- (3) Pengaturan perjalanan kereta api yang dilakukan oleh petugas pengendali perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), tidak mengurangi tanggung jawab petugas pengatur perjalanan kereta api.

Pasal 35

Pengaturan perjalanan kereta api dilakukan dengan semboyan berupa:

- a. isyarat dari petugas pengatur perjalanan kereta api;
- b. sinyal;
- c. tanda; atau
- d. marka.

Pasal 36

- (1) Sinyal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 huruf b terdiri atas:
 - a. sinyal utama;
 - b. sinyal pembantu; dan
 - c. sinyal pelengkap.
- (2) Sinyal utama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:
 - a. sinyal masuk;
 - b. sinyal keluar;
 - c. sinyal blok;
 - d. sinyal darurat; dan
 - e. sinyal langsir.
- (3) Sinyal pembantu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi:
 - a. sinyal muka;
 - b. sinyal pendahulu; dan
 - c. sinyal pengulang.
- (4) Sinyal pelengkap sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c meliputi:
 - a. sinyal penunjuk arah;
 - b. sinyal pembatas kecepatan; dan
 - c. sinyal berjalan jalur tunggal sementara.

Pasal 37

Tanda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 huruf c berfungsi untuk memberi peringatan atau petunjuk yang harus dipatuhi oleh masinis.

Pasal 38

Marka sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 huruf d berfungsi sebagai peringatan, petunjuk, batas, atau pembeda kepada masinis mengenai kondisi tertentu pada suatu tempat tertentu yang terkait dengan perjalanan kereta api.

Pasal 39

Ketentuan lebih lanjut mengenai pengaturan perjalanan kereta api diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Kelima
Persiapan Perjalanan Kereta Api

Paragraf 1

Umum

Pasal 40

- (1) Penyelenggara sarana perkeretaapian harus mempersiapkan perjalanan kereta api.
- (2) Persiapan perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan:
- a. menyiapkan sarana dengan atau tanpa rangkaiannya;
 - b. menyiapkan awak sarana perkeretaapian;
 - c. memeriksa sarana perkeretaapian;
 - d. menyediakan waktu kereta api sesuai dengan jalur yang terjadwal di stasiun awal;
 - e. memasang tanda; dan
 - f. menyiapkan dokumen perjalanan kereta api.

Pasal 41

Penyiapan sarana dengan atau tanpa rangkaiannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (2) huruf a, meliputi kegiatan:

- a. menyiapkan lokomotif, kereta atau gerbong, kereta dengan penggerak sendiri, atau peralatan khusus, untuk didinaskan dalam perjalanan kereta api; dan
- b. menentukan susunan rangkaian sarana perkeretaapian untuk dirangkai oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian menjadi rangkaian kereta api yang akan berangkat sesuai dengan persyaratan teknis operasi untuk keselamatan perjalanan kereta api.

Pasal 42

Penyiapan awak sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (2) huruf b, paling sedikit meliputi kegiatan:

- a. memeriksa sertifikat kecakapan;
- b. memeriksa kesehatan; dan
- c. memberi surat tugas.

Pasal 43

- (1) Pemeriksaan sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (2) huruf c, paling sedikit meliputi pemeriksaan terhadap:
- a. perangkat pengereman;
 - b. peralatan keselamatan;
 - c. peralatan perangkai; dan
 - d. kelistrikan.
- (2) Pemeriksaan sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), baik untuk kereta api antarkota maupun perkotaan, dilakukan pada saat awal pengoperasian di stasiun awal.

Pasal 44

Penyediaan waktu kereta api sesuai dengan jalur yang terjadwal di stasiun awal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (2) huruf d, dilaksanakan untuk pelayanan kepada pengguna jasa kereta api dengan kegiatan:

- a. memeriksa dokumen perjalanan kereta api;
- b. mencocokkan jam yang digunakan masinis dan kondektur dengan jam induk di stasiun;
- c. mengawasi naiknya penumpang; dan
- d. memuat barang bawaan dan barang kiriman di kereta bagasi.

Pasal 45

Pemasangan tanda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (2) huruf e dilakukan pada:

- a. ujung belakang kereta api; dan
- b. tempat lain di kereta api sesuai dengan kebutuhan.

Pasal 46

Penyiapan dokumen perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (2) huruf f, meliputi:

- a. keterangan kelaikan sarana perkeretaapian;
- b. keterangan tentang rangkaian kereta api, jadwal perjalanan, termasuk tempat bersilang atau penyusulan kereta api;
- c. dokumen untuk mencatat kejadian selama perjalanan kereta api; dan

d. dokumen yang diperlukan untuk masinis.

Pasal 47

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara mempersiapkan perjalanan kereta api diatur dengan peraturan Menteri.

Paragraf 2

Penempatan Lokomotif dalam Rangkaian

Pasal 48

- (1) Untuk menjamin keselamatan dan dengan memperhatikan daya tarik rangkaian, lokomotif ditempatkan pada bagian depan rangkaian kereta api.
- (2) Pada tanjakan dengan gradien tertentu dan/atau kondisi yang mengharuskan, lokomotif dapat ditempatkan di bagian belakang rangkaian sebagai lokomotif pendorong.

Pasal 49

- (1) Rangkaian kereta api dapat menggunakan 2 (dua) lokomotif atau lebih.
- (2) Rangkaian kereta api dengan 2 (dua) lokomotif atau lebih, lokomotif kedua atau selebihnya dengan pertimbangan teknis dapat ditempatkan di tengah atau di belakang rangkaian kereta api.
- (3) Dalam hal pada 1 (satu) rangkaian kereta api memerlukan 2 (dua) lokomotif atau lebih, masinis yang berada pada lokomotif paling depan mengendalikan jalannya kereta api.

Pasal 50

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penempatan lokomotif dalam rangkaian kereta api diatur dengan peraturan Menteri.

Paragraf 3

Pemeriksaan Jalur

Pasal 51

- (1) Untuk keselamatan perjalanan kereta api, jalur kereta api harus diadakan pemeriksaan secara berkala, paling sedikit 2 (dua) kali dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam.
- (2) Pemeriksaan jalur dilakukan oleh petugas pemeriksa jalur dengan membawa peralatan yang diperlukan.
- (3) Petugas pemeriksa jalur harus melaporkan kondisi jalur kereta api di wilayah tugasnya kepada petugas pengatur perjalanan kereta api di stasiun akhir tugasnya.
- (4) Pelaksanaan dan waktu pemeriksaan jalur diatur oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian.

Pasal 52

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemeriksaan jalur kereta api diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Keenam Hubungan Blok

Pasal 53

- (1) Hubungan blok dalam petak blok antara 2 (dua) stasiun untuk perjalanan kereta api terdiri atas:
 - a. hubungan manual; dan
 - b. hubungan otomatis.
- (2) Hubungan manual sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:
 - a. telegraf;
 - b. blok elektromekanis; dan
 - c. blok listrik.
- (3) Hubungan otomatis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi:
 - a. otomatis tertutup; dan
 - b. otomatis terbuka.

Pasal 54

- (1) Hubungan telegraf sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 ayat (2) huruf a dilakukan dalam memberi warta kereta api.

- (2) Hubungan blok elektromekanis dan blok listrik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 ayat (2) huruf b dan huruf c dilakukan dengan mengoperasikan peralatan sesuai dengan peraturan pengamanan setempat.

Pasal 55

- (1) Pertukaran warta kereta api harus dilaksanakan antara petugas pengatur perjalanan kereta api di stasiun terdekat yang bersebelahan yang memiliki fasilitas untuk warta kereta api.
- (2) Warta kereta api harus terekam/tercatat untuk keperluan pembuktian.

Pasal 56

Apabila terdapat gangguan hubungan blok, hubungan dilakukan dengan hubungan blok darurat setelah petugas pengatur perjalanan kereta api menjamin:

- a. wesel dalam kondisi aman;
- b. petak blok dalam kondisi aman; dan
- c. dari arah berlawanan tidak akan atau sedang menjalankan kereta api.

Pasal 57

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara hubungan blok diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Ketujuh Pemberangkatan Kereta Api

Pasal 58

Penyiapan dan pelaksanaan pemberangkatan kereta api dilakukan melalui tahapan:

- a. penyiapan pegawai stasiun;
- b. penyiapan rute kereta api berangkat;
- c. penyiapan kereta api berangkat;
- d. pemberian perintah berangkat;
- e. pengawasan pemberangkatan kereta api;
- f. mengembalikan kedudukan persinyalan pada posisi awal; dan
- g. pemberian warta berangkat kepada stasiun berikutnya.

Pasal 59

Penyiapan pegawai stasiun sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 huruf a dilakukan untuk pengoperasian kereta api.

Pasal 60

Penyiapan rute kereta api berangkat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 huruf b merupakan kegiatan mengatur kedudukan wesel dan sinyal yang menunjukkan indikasi aman untuk dilalui kereta api yang akan berangkat.

Pasal 61

Penyiapan kereta api berangkat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 huruf c meliputi:

- a. masinis sudah berada di kabin masinis;
- b. kondektur di samping kereta api;
- c. penumpang dan/atau barang berada di kereta atau gerbong; dan
- d. pengatur perjalanan kereta api berada di tempatnya.

Pasal 62

Pemberian perintah berangkat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 huruf d dilakukan oleh petugas pengatur perjalanan kereta api melalui sinyal dan tanda indikasi aman.

Pasal 63

- (1) Pengawasan pemberangkatan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 huruf e dilakukan oleh petugas pengatur perjalanan kereta api atau didelegasikan kepada petugas lain yang ditugaskan untuk itu.
- (2) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sampai kereta api melewati wesel terjauh.

Pasal 64

Mengembalikan kedudukan persinyalan pada posisi awal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 huruf f, dilakukan setelah kereta api melewati wesel terjauh di stasiun.

Pasal 65

- (1) Pemberian warta berangkat kepada stasiun berikutnya sebagaimana dimaksud dalam pasal 58 huruf g, dilakukan dalam waktu secepatnya setelah kereta api berangkat oleh petugas pengatur perjalanan kereta api dengan memberi warta berangkat kepada petugas pengatur perjalanan kereta api stasiun terdekat berikutnya yang memiliki fasilitas warta kereta api.
- (2) Pemberian warta berangkat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku untuk hubungan blok manual.

Pasal 66

- (1) Pada saat kereta api akan melewati wesel terjauh di stasiun, masinis harus memperhatikan tanda akhir belakang rangkaian kereta api untuk memastikan tidak terdapat bagian belakang rangkaian kereta api tertinggal atau terlepas.
- (2) Dalam hal terdapat rangkaian kereta api yang tertinggal atau terlepas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), masinis harus menghentikan kereta api.
- (3) Apabila di stasiun dilengkapi dengan sinyal mekanis atau elektromekanis untuk jalur tunggal, masinis harus memperhatikan sinyal masuk untuk kereta api yang berlawanan arah.
- (4) Dalam hal sinyal masuk untuk kereta api yang berlawanan arah sebagaimana dimaksud pada ayat (3) menunjukkan indikasi jalur tidak aman, masinis harus memberhentikan kereta api dan menunggu perintah petugas pengatur perjalanan kereta api.

Pasal 67

Dalam hal tidak memungkinkan masinis memastikan bagian belakang rangkaian kereta api tidak terlihat sebagaimana dimaksud pada Pasal 66 ayat (1), maka masinis dibebaskan atas tanggung jawab memperhatikan tanda ujung belakang rangkaian kereta api.

Pasal 68

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberangkatan kereta api diatur dengan peraturan Menteri

Bagian Kedelapan Kereta Api dalam Perjalanan

Pasal 69

Perjalanan kereta api pada petak blok merupakan perjalanan kereta api dari:

- a. sinyal keluar sampai sinyal blok;
- b. sinyal blok sampai sinyal blok berikutnya;
- c. sinyal blok sampai sinyal masuk; atau
- d. sinyal keluar pada suatu stasiun sampai sinyal masuk di stasiun berikutnya.

Pasal 70

- (1) Perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 pada jalur yang menggunakan sinyal blok, dalam hal sinyal blok mengindikasikan tidak aman, masinis harus mengikuti peraturan yang berlaku.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara memasuki sinyal blok tidak aman sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri.

Pasal 71

- (1) Pada jalur kereta api menurun dengan gradien/derajat tertentu, kereta api yang akan menurun harus berhenti di stasiun terdekat sebelum turunan untuk dilakukan pemeriksaan sistem pengereman dan fasilitas lainnya.
- (2) Gradien/derajat tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Menteri dengan memperhatikan keselamatan perjalanan kereta api.
- (3) Stasiun sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus ditetapkan dalam Gapeka.

Pasal 72

- (1) Masinis yang bertugas dalam perjalanan kereta api harus melaporkan kepada petugas pengendali perjalanan kereta api pada stasiun keberangkatan dan pada saat perpindahan wilayah pengendalian melalui peralatan telekomunikasi yang direkam.
- (2) Dalam hal masinis menemukan kejanggalan pada jalur yang telah dilewati, masinis harus segera melaporkan kepada petugas pengendali perjalanan kereta api mengenai kejanggalan jalur tersebut disertai laporan mengenai kondisi jalur kereta api, sinyal, perlintasan, dan kondisi catu daya yang telah dilewati, melalui peralatan telekomunikasi.

Pasal 73

- (1) Pada jalur kereta api bergigi, lebih dari 1 (satu) rangkaian kereta api dapat berjalan beriringan dalam 1 (satu) kelompok dalam satu petak blok.
- (2) Perjalanan kereta api dalam kelompok sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memperhatikan jarak dan tenggat waktu yang aman antarkereta api.
- (3) Apabila salah satu kereta api dalam kelompok terlambat, petugas pengatur perjalanan kereta api harus memberitahukan kepada petugas pengatur perjalanan kereta api yang berada di stasiun sebelumnya dan di stasiun berikutnya.

Pasal 74

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara kereta api dalam perjalanan dan perjalanan kereta api di jalur bergigi diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Kesembilan Kedatangan Kereta Api di Stasiun

Paragraf 1 Kereta Api Memasuki Stasiun

Pasal 75

- (1) Pada waktu kereta api akan masuk stasiun operasi, masinis wajib mematuhi indikasi sinyal masuk, indikasi sinyal muka, atau indikasi sinyal pendahulu.
- (2) Masinis menjalankan kereta api memasuki stasiun sesuai dengan kecepatan yang diizinkan apabila sinyal masuk, sinyal muka, atau sinyal pendahulu menunjukkan indikasi aman.
- (3) Masinis wajib mengurangi kecepatan untuk mempersiapkan kereta api berhenti di muka sinyal masuk apabila sinyal muka menunjukkan indikasi hatihati.
- (4) Masinis wajib memberhentikan kereta api di muka sinyal masuk apabila sinyal masuk menunjukkan indikasi tidak aman.
- (5) Dalam hal sinyal masuk sebagaimana dimaksud pada ayat (4) menunjukkan indikasi hatihati, kereta api dapat berjalan terus memasuki stasiun untuk berhenti.

Pasal 76

Kereta api yang berhenti di muka sinyal masuk sebagaimana dimaksud dalam Pasal 75 ayat (4) dapat berjalan kembali setelah sinyal masuk mengindikasikan aman.

Pasal 77

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara kereta api memasuki stasiun diatur dengan peraturan Menteri.

Paragraf 2

Menerima Kedatangan Kereta Api Berhenti

Pasal 78

- (1) Petugas pengatur perjalanan kereta api setempat yang akan menerima kedatangan kereta api sebelum member warta aman, wajib melakukan persiapan menerima kedatangan kereta api berhenti.
- (2) Persiapan menerima kedatangan kereta api berhenti sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan:
 - a. menyiapkan pegawai stasiun; dan
 - b. menyiapkan rute kereta api datang.
- (3) Setelah melakukan persiapan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) petugas pengatur perjalanan kereta api memberi warta aman kepada petugas pengatur perjalanan kereta api stasiun pemberangkatan dan menerima warta berangkat dari petugas pengatur perjalanan kereta api stasiun pemberangkatan.
- (4) Menjelang kereta api masuk stasiun sampai kereta api keluar stasiun, petugas pengatur perjalanan kereta api harus mengawasi kedatangan kereta api dan kedudukan wesel.

Pasal 79

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara menerima kedatangan kereta api berhenti diatur dengan peraturan Menteri.

Paragraf 3

Kereta Api Berhenti dan Berjalan Langsung di Stasiun

Pasal 80

- (1) Kereta api berhenti dan berjalan langsung di stasiun sesuai dengan Gapeka.
- (2) Kereta api berhenti sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berjalan kembali setelah mendapat perintah berangkat dari petugas pengatur perjalanan kereta api.
- (3) Kereta api berjalan langsung sebagaimana dimaksud pada ayat (1) apabila sinyal masuk dan sinyal keluar menunjukkan indikasi aman.

Pasal 81

Petugas pengatur perjalanan kereta api setempat harus melaporkan setiap kedatangan dan keberangkatan kereta api kepada petugas pengendali perjalanan kereta api.

Pasal 82

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara kereta api berhenti dan berjalan langsung di stasiun diatur dengan peraturan Menteri

Paragraf 4

Kereta Api Berhenti di Stasiun Akhir

Pasal 83

- (1) Setelah kereta api berhenti di stasiun tujuan akhir harus dilakukan kegiatan penghapusan pendinasan kereta api.
- (2) Kegiatan penghapusan pendinasan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. melapor dan menyerahkan dokumen perjalanan kereta api kepada petugas pengatur perjalanan kereta api atau pembantu petugas pengatur perjalanan kereta api oleh awak sarana perkeretaapian;
 - b. melepas tanda akhiran kereta api di ujung belakang rangkaian kereta api oleh teknisi;
 - c. melepas alat perangkai dan saluran rem di antara lokomotif dan rangkaian gerbong dan/atau kereta oleh teknisi;
 - d. melangsir rangkaian kereta api menjadi beberapa bagian untuk proses pembongkaran, pemuatan, pemeliharaan, dan kegiatan lainnya oleh teknisi apabila diperlukan;
 - e. menempatkan kereta atau gerbong di jalan rel yang ditentukan oleh petugas pengatur perjalanan kereta api; dan

- f. menempatkan rangkaian di jalur yang aman untuk persiapan perjalanan kereta api selanjutnya oleh petugas pengatur perjalanan kereta api.

Pasal 84

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara kereta api berhenti di stasiun akhir diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Kesepuluh Keterlambatan Kereta Api

Pasal 85

- (1) Perjalanan kereta api harus sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dalam Gapeka.
- (2) Dalam hal terjadi keterlambatan jadwal perjalanan kereta api yang melebihi batas toleransi waktu operasi yang diizinkan, penyelenggara prasarana perkeretaapian mengambil langkah-langkah untuk mengurangi keterlambatan perjalanan kereta api.
- (3) Pedoman pelaksanaan untuk mengurangi keterlambatan perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi karakteristik dan jenis fasilitas operasi pada jaringan ditetapkan oleh Menteri.

Bagian Kesebelas Persilangan dan Penyusulan serta Penutupan dan Pembukaan Stasiun

Pasal 86

- (1) Persilangan atau penyusulan antarkereta api dilakukan di stasiun operasi atau tempat yang terdapat fasilitas untuk itu yang telah ditentukan sesuai dengan Gapeka.
- (2) Dalam hal terjadi keterlambatan kereta api, persilangan atau penyusulan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dipindahkan ke stasiun operasi lain atau tempat yang terdapat fasilitas untuk itu oleh petugas pengendali perjalanan kereta api dan dilaksanakan oleh petugas pengatur perjalanan kereta api.

Pasal 87

- (1) Stasiun operasi dapat dibuka atau ditutup sesuai kebutuhan pelayanan perjalanan kereta api berdasarkan Gapeka.

- (2) Pembukaan atau penutupan stasiun operasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dalam hal:
- a. kebutuhan operasional pada saat itu tidak dibutuhkan; dan/atau
 - b. untuk efisiensi.

Pasal 88

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara persilangan dan penyusulan serta penutupan dan pembukaan stasiun operasi diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Keduabelas

Kereta Api Berhenti Luar Biasa

Pasal 89

- (1) Kereta api berhenti luar biasa apabila kereta api yang menurut Gapeka berjalan langsung di stasiun operasi karena sesuatu hal harus berhenti.
- (2) Hal yang menyebabkan kereta api berhenti luar biasa sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diantaranya adalah:
- a. perpindahan persilangan dan penyusulan;
 - b. kerusakan pada prasarana atau sarana perkeretaapian;
 - c. perawatan prasarana perkeretaapian atau perbaikan sarana perkeretaapian;
 - d. keadaan yang akan membahayakan keselamatan perjalanan kereta api;
 - e. indikasi sabotase;
 - f. bencana alam;
 - g. huru-hara; dan
 - h. adanya sarana perkeretaapian yang tertinggal pada petak blok.

Pasal 90

Dalam hal masinis meyakini adanya keadaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 89 ayat (2) huruf b, huruf d, huruf f, huruf g, huruf h, atau terdapat benda yang menghalangi perjalanan kereta api, masinis harus menghentikan kereta api di luar stasiun tanpa harus menunggu perintah dari petugas pengatur perjalanan kereta api.

Pasal 91

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara kereta api berhenti luar biasa diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Ketigabelas

Penundaan Keberangkatan Kereta Api

Pasal 92

- (1) Keberangkatan kereta api dari stasiun dapat ditunda apabila:
 - a. terjadi kerusakan sarana kereta api; atau
 - b. alasan teknis operasi.
- (2) Dalam hal penundaan perjalanan kereta api penumpang antarkota yang memiliki waktu tempuh lebih dari 6 (enam) jam, terjadi penundaan berangkat yang diperkirakan akan berlangsung 3 (tiga) jam atau lebih, penyelenggara sarana perkeretaapian harus menyediakan kompensasi.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penundaan keberangkatan kereta api diatur dengan peraturan Menteri.

Pasal 93

Penyelenggara prasarana perkeretaapian dan/atau penyelenggara sarana perkeretaapian harus mengumumkan penundaan kereta api kepada pengguna jasa sebelum jadwal pemberangkatan kereta api.

Bagian Keempatbelas

Pembatalan Keberangkatan Kereta Api

Pasal 94

- (1) Pembatalan keberangkatan kereta api dapat dilakukan apabila:
 - a. tidak ada angkutan;
 - b. alasan teknis operasi; atau
 - c. terjadi penundaan keberangkatan paling banyak 2 (dua) kali.
- (2) Dalam hal pembatalan keberangkatan kereta api penumpang antarkota yang memiliki waktu tempuh lebih dari 6 (enam) jam, penyelenggara sarana perkeretaapian harus

menyediakan kereta api atau moda angkutan darat lainnya sebagai pengganti dengan kelas pelayanan yang sama.

Pasal 95

Penyelenggara sarana perkeretaapian harus mengumumkan pembatalan kereta api kepada masyarakat atau pengguna jasa sebelum jadwal pemberangkatan kereta api.

Pasal 96

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pembatalan perjalanan kereta api diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Kelimabelas Pengalihan Perjalanan Kereta Api

Pasal 97

Perjalanan kereta api dapat dialihkan apabila terjadi rintang jalan pada jalur kereta api yang akan dilalui dan diperkirakan waktu yang diperlukan untuk mengatasi rintang jalan melebihi atau sama dengan waktu tempuh perjalanan kereta api pada jalur kereta api yang akan dialihkan.

Pasal 98

Penyelenggara sarana perkeretaapian harus mengumumkan pengalihan perjalanan kereta api kepada pengguna jasa.

Bagian Keenambelas Bagian Kereta Api yang Terputus

Pasal 99

(1) Masinis kereta api yang mengetahui rangkaian bagian belakang terputus dalam perjalanan harus merangkaikan kembali kereta api dengan memperhatikan keselamatan dan keamanan perjalanan kereta api.

- (2) Masinis wajib melaporkan kejadian terputusnya rangkaian dalam perjalanan kepada petugas pengatur perjalanan kereta api di stasiun operasi berikutnya untuk dilakukan pemeriksaan atau tindakan lain yang diperlukan.

Pasal 100

- (1) Dalam keadaan tertentu masinis dapat meninggalkan bagian rangkaian kereta api pada satu petak blok.
- (2) Pada bagian rangkaian kereta api yang ditinggalkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dipasang tanda tidak aman dan tanda bahaya di ujung belakang dan depan bagian rangkaian kereta api yang diletakkan pada jarak aman sehingga mudah terlihat oleh masinis lokomotif penolong.
- (3) Masinis melanjutkan perjalanan kereta api tanpa tanda akhiran rangkaian dan membunyikan tanda bahaya berulang-ulang sampai kereta api berhenti di stasiun operasi berikutnya.

Pasal 101

- (1) Petugas pengatur perjalanan kereta api yang menerima laporan masinis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 ayat (2) harus:
- a. menyatakan dan memberitahukan petak blok tidak aman kepada petugas pengatur perjalanan kereta api stasiun operasi pemberangkatan sebelumnya; dan
 - b. meminta bantuan kepada petugas pengendali perjalanan kereta api untuk menarik bagian rangkaian kereta api yang ditinggal di petak blok.
- (2) Setelah petak blok sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dinyatakan aman, petugas pengatur perjalanan kereta api memberitahukan kepada petugas pengatur perjalanan kereta api stasiun operasi pemberangkatan sebelumnya.

Pasal 102

Kereta api dengan rangkaian terputus bagian belakang selama dalam perjalanan dan tidak diketahui oleh masinis, pengamanannya dibedakan dalam:

- a. sistem persinyalan mekanis; dan
- b. sistem persinyalan listrik.

Pasal 103

- (1) Petugas pengatur perjalanan kereta api yang mengetahui kereta api yang melintas tanpa tanda akhiran dalam sistem persinyalan mekanis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 102 huruf a yang tidak diketahui oleh masinis, harus:
 - a. memberitahukan kepada petugas pengatur perjalanan kereta api pada stasiun operasi berikutnya yang akan dilewati agar kereta api diberhentikan luar biasa;
 - b. memberitahukan kepada petugas pengatur perjalanan kereta api di stasiun operasi sebelumnya agar mengambil tindakan pengamanan terhadap kemungkinan bagian rangkaian kereta api yang terputus;
 - c. berusaha menghentikan bagian rangkaian kereta api yang terputus apabila terdapat bagian rangkaian kereta api yang terputus berjalan terus memasuki wilayah stasiun operasi; dan
 - d. membunyikan genta tanda bahaya yang berada pada perlintasan atau menginformasikan kepada petugas penjaga perlintasan untuk menutup pintu perlintasan sampai bagian rangkaian kereta api yang terputus melewati perlintasan.
- (2) Apabila tindakan pengamanan yang dilakukan petugas pengatur perjalanan kereta api sebelumnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b tidak berhasil, petugas pengatur perjalanan kereta api pada stasiun tersebut memberitahukan kepada petugas pengatur perjalanan kereta api stasiun operasi sebelumnya untuk mengambil tindakan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dan huruf d.
- (3) Apabila usaha menghentikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c tidak berhasil, pengatur perjalanan kereta api harus memberitahukan kepada petugas pengatur perjalanan kereta api stasiun operasi berikutnya agar berusaha menghentikannya.

Pasal 104

- (1) Bagian rangkaian kereta api yang terputus dan tidak diketahui masinis dalam sistem persinyalan elektrik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 102 huruf b, setelah kereta api melewati petak blok dan dalam indikator petak blok masih menunjukkan indikasi terisi, petugas pengatur perjalanan kereta api di stasiun operasi berikutnya harus menghentikan kereta api dan memberitahukan kepada masinis mengenai ketidakutuhan rangkaian.
- (2) Dalam hal petugas pengatur perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dapat menghentikan kereta api, petugas pengatur perjalanan kereta api yang bersangkutan harus memberitahukan kepada petugas pengatur perjalanan kereta api pada

stasiun kereta api sebelumnya untuk melakukan tindakan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 103 huruf c dan huruf d.

Pasal 105

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penanganan bagian kereta api yang terputus diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Ketujuh belas

Rintang Jalan

Pasal 106

- (1) Penyelenggara prasarana perkeretaapian harus menjaga petak blok dari rintang jalan.
- (2) Rintang jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh:
 - a. peristiwa alam;
 - b. kecelakaan;
 - c. gangguan prasarana perkeretaapian; dan/atau
 - d. sebab lain yang mengancam keselamatan perjalanan kereta api.
- (3) Dalam hal terjadi rintang jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus segera dilakukan tindakan:
 - a. penyelenggara prasarana perkeretaapian wajib mengumumkan kepada masyarakat dan pengguna jasa;
 - b. penyelenggara sarana perkeretaapian memindahkan penumpang, bagasi, dan barang hantaran ke kereta api lain atau moda angkutan lainnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku agar perjalanan penumpang dan/atau barang tetap lancar; dan
 - c. petugas pengatur perjalanan kereta api menghentikan semua kereta api di stasiun terdekat.
- (4) Dalam hal rintang jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terjadi pada salah satu jalur pada jalur ganda penyelenggara prasarana perkeretaapian dan penyelenggara sarana perkeretaapian dapat menggunakan jalur sebaliknya yang tidak terkena rintang jalan.

Pasal 107

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penanganan rintang jalan diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Kedelapanbelas

Langsiran

Pasal 108

- (1) Kegiatan langsiran dilakukan untuk:
 - a. menyusun rangkaian kereta api;
 - b. menambah atau mengurangi rangkaian;
 - c. menghapuskan pendinasan kereta api; atau
 - d. keperluan bongkar muat.
- (2) Langsiran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan di stasiun atau di tempat lain dengan ketentuan tidak mengganggu perjalanan kereta api.
- (3) Langsiran dilakukan oleh petugas langsir setelah mendapat perintah petugas pengatur perjalanan kereta api.
- (4) Pelaksanaan langsiran sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus dipandu dan dibantu oleh petugas langsir serta dikendalikan oleh petugas pengatur perjalanan kereta api.

Pasal 109

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara langsiran diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Kesembilanbelas

Kewajiban Mendahulukan Perjalanan Kereta Api

Pasal 110

- (1) Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan yang selanjutnya disebut dengan perpotongan sebidang yang digunakan untuk lalu lintas umum atau lalu lintas khusus, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.
- (2) Pemakai jalan wajib mematuhi semua rambu-rambu jalan di perpotongan sebidang.

- (3) Dalam hal terjadi pelanggaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) yang menyebabkan kecelakaan, maka hal ini bukan merupakan kecelakaan perkeretaapian.
- (4) Pintu perlintasan pada perpotongan sebidang berfungsi untuk mengamankan perjalanan kereta api.

BAB IV

ANGKUTAN KERETA API

Bagian Kesatu

Awak Sarana Perkeretaapian

Pasal 111

- (1) Pengoperasian kereta api antarkota dan kereta api perkotaan dilakukan oleh awak sarana perkeretaapian.
- (2) Awak sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengoperasikan sarana perkeretaapian berdasarkan surat perintah tugas dari penyelenggara sarana perkeretaapian.
- (3) Awak sarana perkeretaapian yang mengoperasikan kereta api yang tidak memiliki surat perintah tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dikenai sanksi administratif berupa teguran tertulis, pembekuan sertifikat kecakapan, atau pencabutan sertifikat kecakapan.
- (4) Pembekuan sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diberikan setelah dilakukan teguran tertulis sebanyak 3 (tiga) kali atau mengakibatkan kecelakaan yang tidak menimbulkan korban jiwa.
- (5) Pencabutan sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilakukan apabila awak sarana perkeretaapian pernah dibekukan sertifikatnya sebanyak 3 (tiga) kali atau mengakibatkan kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa.

Pasal 112

- (1) Awak sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 111 terdiri atas:
 - a. masinis; dan
 - b. asisten masinis.
- (2) Pengoperasian kereta api antarkota, masinis dibantu oleh asisten masinis.
- (3) Pengoperasian kereta api perkotaan, masinis dapat dibantu oleh asisten masinis.

Pasal 113

Masinis bertindak sebagai pemimpin selama dalam perjalanan kereta api.

Pasal 114

- (1) Masinis dalam mengoperasikan kereta api antarkota atau kereta api perkotaan, harus berdasarkan Gapeka.
- (2) Masinis dalam mengoperasikan kereta api antarkota dan kereta api perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib mematuhi perintah atau larangan petugas pengatur perjalanan kereta api, sinyal, tanda, dan marka.
- (3) Apabila terdapat lebih dari satu perintah atau larangan dalam waktu yang bersamaan, masinis dan asisten masinis wajib mematuhi perintah atau larangan yang diberikan berdasarkan prioritas sebagai berikut:
 - a. petugas pengatur perjalanan kereta api;
 - b. sinyal; dan
 - c. tanda dan marka.
- (4) Masinis bertanggung jawab terhadap perjalanan kereta api.

Pasal 115

- (1) Awak sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (1), dapat dibantu oleh kondektur, teknisi, dan/atau petugas lainnya.
- (2) Kondektur, teknisi, dan/atau petugas lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam menjalankan tugasnya berdasarkan penugasan dari penyelenggara sarana perkeretaapian.

Pasal 116

Kondektur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 115 ayat (1) bertugas:

- a. menyiapkan dan membuat dokumen perjalanan kereta api;
- b. memeriksa dan menertibkan penumpang dan barang;
- c. membantu awak sarana perkeretaapian dalam pemberangkatan kereta api;

- d. memandu jalannya kereta api dengan kecepatan terbatas apabila terjadi gangguan pada prasarana dan/atau sarana kereta api; dan
- e. mengoordinasikan pelaksanaan tugas petugas lain yang bekerja di kereta api.

Pasal 117

Teknisi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 115 ayat (1) bertugas:

- a. melakukan perbaikan ringan peralatan atau fasilitas sarana perkeretaapian dan/atau sarana perkeretaapian; dan
- b. mengoperasikan fasilitas sarana perkeretaapian.

Pasal 118

Kondektur dan teknisi selain bertugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 116 dan Pasal 117 juga harus membantu masinis dalam perjalanan kereta api.

Pasal 119

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengaturan awak sarana perkeretaapian diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Kedua

Angkutan

Paragraf 1

Umum

Pasal 120

Jenis angkutan dengan kereta api terdiri atas:

- a. angkutan orang; dan
- b. angkutan barang

Paragraf 2

Angkutan Orang

Pasal 121

- (1) Penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengangkut orang yang telah memiliki karcis.
- (2) Orang yang telah memiliki karcis berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih.
- (3) Karcis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian angkutan orang.

Pasal 122

Karcis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 121 ayat (1) paling sedikit memuat informasi:

- a. kelas pelayanan;
- b. nama stasiun pemberangkatan dan stasiun tujuan;
- c. tanggal dan waktu pemberangkatan serta kedatangan; dan
- d. harga karcis.

Pasal 123

Penumpang anak yang berumur kurang dari 3 (tiga) tahun tidak dikenai biaya apabila tidak mengambil tempat duduk.

Pasal 124

Setiap orang dilarang masuk ke dalam peron stasiun, kecuali petugas, penumpang yang memiliki karcis, dan pengantar/penjemput yang memiliki karcis peron.

Pasal 125

- (1) Penumpang yang membawa barang harus meletakkan barang bawaannya di tempat yang ditentukan untuk meletakkan barang.
- (2) Dalam hal barang bawaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diletakkan dalam kereta bagasi, barang bawaan dikenai biaya angkutan.
- (3) Biaya angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditentukan berdasarkan tarif yang ditetapkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian.

Pasal 126

- (1) Atas persetujuan penyelenggara sarana perkeretaapian, penumpang diperbolehkan membawa binatang peliharaan dengan syarat:
 - a. bebas penyakit;
 - b. tidak memakan tempat;
 - c. tidak mengganggu kenyamanan penumpang lain; dan
 - d. dimasukkan dalam tempat khusus.
- (2) Tanggung jawab terhadap binatang peliharaan yang dibawa penumpang sepenuhnya menjadi tanggung jawab penumpang yang bersangkutan.

Pasal 127

- (1) Setiap orang naik atau berada di dalam kereta api dilarang:
 - a. dalam keadaan mabuk;
 - b. membawa barang berbahaya;
 - c. membawa barang terlarang;
 - d. berperilaku yang dapat membahayakan keselamatan dan atau mengganggu penumpang lain;
 - e. berjudi atau melakukan perbuatan asusila; dan/atau
 - f. membahayakan perjalanan kereta api.
- (2) Orang yang melanggar larangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus diturunkan di stasiun terdekat berikutnya.

Pasal 128

- (1) Orang yang tidak memiliki karcis dilarang naik kereta api kecuali orang yang ditugaskan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian.
- (2) Penyelenggara sarana perkeretaapian dapat menurunkan orang yang tidak memiliki karcis di stasiun terdekat dan/atau mengenakan denda paling banyak sebesar:
 - a. 500% (lima ratus per seratus) dari harga karcis untuk angkutan kereta api perkotaan; atau
 - b. 200% (dua ratus per seratus) dari harga karcis untuk angkutan kereta api antarkota.

Pasal 129

- (1) Penumpang yang memiliki karcis dengan kelas pelayanan yang lebih rendah dari kereta api yang dinaiki, penyelenggara sarana perkeretaapian dapat mengenakan sanksi berupa

denda dengan membayar harga karcis dari stasiun pemberangkatan awal ke stasiun tujuan akhir atau menurunkan di stasiun terdekat.

- (2) Penumpang yang memiliki karcis tidak sesuai dengan jurusan kereta api yang dinaiki, penyelenggara sarana perkeretaapian dapat mengenakan sanksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 128 ayat (2).
- (3) Penumpang yang memiliki karcis dengan kelas pelayanan yang lebih rendah dalam 1 (satu) rangkaian kereta api, penyelenggara sarana perkeretaapian dapat mengenakan sanksi berupa denda dengan membayar kekurangan harga karcis atau menurunkan di stasiun terdekat.

Pasal 130

- (1) Pengangkutan orang dengan kereta api harus dilakukan dengan menggunakan kereta.
- (2) Dalam keadaan tertentu penyelenggara sarana perkeretaapian dapat melakukan pengangkutan orang dengan menggunakan gerbong dan/atau kereta bagasi yang bersifat sementara dengan ketentuan:
 - a. kereta pada jalur yang bersangkutan tidak tersedia atau tidak mencukupi;
 - b. adanya permintaan angkutan yang mendesak; atau
 - c. keadaan darurat.
- (3) Gerbong dan/atau kereta bagasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus tertutup dan memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penumpang serta paling sedikit dilengkapi dengan fasilitas berupa:
 - a. pintu masuk/keluar;
 - b. ventilasi udara;
 - c. alas untuk duduk yang bersih; dan
 - d. penerangan.

Pasal 131

- (1) Penggunaan gerbong dan/atau kereta bagasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 130 ayat (2) huruf a dan huruf b dapat dilakukan atas persetujuan dari Menteri, gubernur, dan bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya.

- (2) Penggunaan gerbong dan/atau kereta bagasi untuk keadaan darurat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 130 ayat (2) huruf c dilaporkan segera setelah penggunaan gerbong dan/atau kereta bagasi untuk mengangkut orang.

Pasal 132

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara angkutan orang diatur dengan peraturan Menteri.

Paragraf 3

Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang

Pasal 133

- (1) Pengoperasian kereta api harus memenuhi standar pelayanan minimum.
- (2) Standar pelayanan minimum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
- a. standar pelayanan minimum di stasiun kereta api; dan
 - b. standar pelayanan minimum dalam perjalanan.

Pasal 134

- (1) Standar pelayanan minimum di stasiun kereta api kelas besar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 133 ayat (2) huruf a paling sedikit terdapat:
- a. informasi yang jelas dan mudah dibaca mengenai:
 1. nama dan nomor kereta api;
 2. jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api;
 3. tarif kereta api;
 4. stasiun kereta api pemberangkatan, stasiun kereta api pemberhentian, dan stasiun kereta api tujuan;
 5. kelas pelayanan; dan
 6. peta jaringan jalur kereta api.
 - b. loket;
 - c. ruang tunggu, tempat ibadah, toilet, dan tempat parkir;
 - d. kemudahan naik/turun penumpang;
 - e. fasilitas penyandang cacat dan kesehatan; dan
 - f. fasilitas keselamatan dan keamanan.

(2) Standar pelayanan minimum dalam perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 133 ayat (2) huruf b terdiri atas:

a. untuk kereta api antarkota, paling sedikit meliputi:

1. pintu dan jendela;
2. tempat duduk dengan konstruksi tetap yang mempunyai sandaran dan nomor tempat duduk;
3. toilet dilengkapi dengan air sesuai dengan kebutuhan;
4. lampu penerangan;
5. kipas angin;
6. rak bagasi;
7. restorasi;
8. informasi stasiun yang dilewati/disinggahi secara berurutan;
9. fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia;
10. fasilitas kesehatan, keselamatan, dan keamanan;
11. nama dan nomor urut kereta;
12. informasi gangguan perjalanan kereta api; dan
13. ketepatan jadwal perjalanan kereta api.

b. untuk kereta api perkotaan, paling sedikit meliputi:

1. pintu dan jendela;
2. tempat duduk dengan konstruksi tetap yang mempunyai sandaran;
3. lampu penerangan;
4. penyejuk udara;
5. rak bagasi;
6. fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia;
7. fasilitas pegangan untuk penumpang berdiri;
8. fasilitas kesehatan, keselamatan dan keamanan;
9. informasi gangguan perjalanan kereta api; dan
10. ketepatan jadwal perjalanan kereta api.

Pasal 135

Ketentuan lebih lanjut mengenai standar pelayanan minimum angkutan orang diatur dengan peraturan Menteri.

Paragraf 4
Angkutan Barang

Pasal 136

- (1) Angkutan barang dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan gerbong atau kereta bagasi.
- (2) Angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri atas:
 - a. angkutan barang umum;
 - b. angkutan barang khusus;
 - c. angkutan bahan berbahaya dan beracun; dan
 - d. angkutan limbah bahan berbahaya dan beracun.
- (3) Angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus memenuhi persyaratan:
 - a. pemuatan, pembongkaran, dan penyusunan barang pada tempat-tempat yang ditetapkan sesuai dengan klasifikasinya; dan
 - b. keselamatan dan keamanan barang yang diangkut.

Pasal 137

- (1) Angkutan barang umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 136 ayat (2) huruf a diklasifikasikan atas:
 - a. barang aneka;
 - b. kiriman pos; dan
 - c. jenazah.
- (2) Pengangkutan barang aneka sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a menggunakan gerbong tertutup.
- (3) Pengangkutan kiriman pos dan jenazah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dan huruf c dapat menggunakan kereta bagasi.

Pasal 138

- (1) Angkutan barang khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 136 ayat (2) huruf b diklasifikasikan atas:
 - a. barang curah;
 - b. barang cair;
 - c. muatan yang diletakkan di atas palet;
 - d. kaca lembaran;
 - e. barang yang memerlukan fasilitas pendingin;
 - f. tumbuhan dan hewan hidup;
 - g. kendaraan;
 - h. alat berat;
 - i. barang dengan berat tertentu; dan
 - j. peti kemas.
- (2) Pengangkutan barang curah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a menggunakan gerbong terbuka atau gerbong tertutup.
- (3) Pengangkutan barang cair sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b menggunakan gerbong tangki sesuai dengan jenis barangnya, kecuali barang cair dalam kemasan dapat menggunakan gerbong tertutup atau kereta bagasi.
- (4) Pengangkutan muatan yang diletakkan di atas palet dan kaca lembaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dan huruf d menggunakan gerbong tertutup.
- (5) Pengangkutan barang yang memerlukan fasilitas pendingin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e menggunakan gerbong atau kereta bagasi khusus yang dilengkapi dengan alat pendingin.
- (6) Pengangkutan tumbuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf f menggunakan kereta bagasi atau gerbong terbuka dan harus disediakan air.
- (7) Pengangkutan hewan hidup sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf f menggunakan gerbong hewan harus disediakan air dan makanan hewan, harus diikat dan/atau disekat serta dijaga seorang atau lebih pemelihara hewan.
- (8) Pengangkutan kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf g menggunakan gerbong datar atau kereta bagasi.
- (9) Pengangkutan alat berat, barang dengan berat tertentu, dan peti kemas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf h, huruf i, dan huruf j dapat menggunakan gerbong datar, gerbong lekuk, atau gerbong terbuka.

Pasal 139

- (1) Angkutan bahan berbahaya dan beracun sebagaimana dimaksud dalam Pasal 136 ayat (2) huruf c, diklasifikasikan atas:
- a. mudah meledak;
 - b. gas mampat, gas cair, gas terlarut pada tekanan atau pendinginan tertentu;
 - c. cairan mudah terbakar;
 - d. padatan mudah terbakar;
 - e. acun dan bahan yang mudah menular;
 - g. radio aktif;
 - h. korosif; dan
 - i. berbahaya dan beracun lainnya.
- (2) Angkutan bahan berbahaya dan beracun dapat menggunakan gerbong terbuka, gerbong tertutup, atau gerbong khusus setelah dikemas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 140

Angkutan limbah bahan berbahaya dan beracun sebagaimana dimaksud dalam Pasal 136 ayat (2) huruf d, dapat menggunakan gerbong terbuka, gerbong tertutup, atau gerbong khusus setelah dikemas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 141

- (1) Pengangkutan bahan berbahaya dan beracun, dan limbah bahan berbahaya dan beracun sebagaimana dimaksud dalam Pasal 139 ayat (2) dan Pasal 140 harus memenuhi syarat:
- a. pengirim merupakan instansi yang berwenang atau pengguna jasa yang telah mendapat izin tertulis dari Menteri setelah mendapat rekomendasi dari instansi yang terkait;
 - b. bongkar muat dilakukan pada tempat dan/atau stasiun tertentu yang mempunyai fasilitas bongkar muat sesuai dengan kekhususan bahan yang diangkut;
 - c. diangkut dengan gerbong sesuai dengan jenis bahan yang diangkut dan diberikan tanda khusus;
 - d. dilakukan pengawalan dan/atau menyertakan petugas yang memiliki keterampilan dan kualifikasi tertentu sesuai sifat bahan berbahaya dan beracun yang diangkut;

- e. petugas pengawal harus mengambil tindakan apabila terjadi hal-hal yang membahayakan keamanan dan keselamatan barang yang dibawa;
 - f. antara 2 (dua) gerbong yang berisi harus ditempatkan gerbong kosong sebagai penyekat; dan
 - g. perjalanan kereta api menggunakan kecepatan sesuai dengan kecepatan yang ditetapkan.
- (2) Awak sarana perkeretaapian yang ditugaskan mengangkut bahan berbahaya dan beracun, serta limbah bahan berbahaya dan beracun harus mengetahui sifat dan karakteristik barang yang diangkut.

Pasal 142

Pemuatan dan penyusunan barang harus memenuhi persyaratan:

- a. berat barang yang dimuat tidak melebihi beban gandar untuk masing-masing gandar gerbong; dan
- b. beban gandar gerbong yang dimuat barang tidak melebihi beban gandar jalur kereta api.

Pasal 143

Pemuatan dan pembongkaran barang dapat dilakukan di:

- a. stasiun kereta api; atau
- b. tempat lain diluar stasiun kereta api yang diperuntukkan untuk bongkar dan muat barang yang ditetapkan oleh Menteri.

Pasal 144

- (1) Pengangkutan barang dengan kereta api dilaksanakan berdasarkan perjanjian angkutan antara penyelenggara sarana perkeretaapian dan pengguna jasa angkutan kereta api.
- (2) Isi perjanjian angkutan barang paling sedikit memuat:
- a. nama dan alamat pengguna jasa angkutan kereta api;
 - b. nama stasiun pemberangkatan dan stasiun tujuan;
 - c. tanggal dan waktu keberangkatan dan kedatangan;
 - d. jenis barang yang diangkut; dan
 - e. tarif yang disepakati.

Pasal 145

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemuatan, penyusunan, pengangkutan, dan pembongkaran barang diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Ketiga

Tarif

Paragraf 1

Umum

Pasal 146

- (1) Tarif angkutan kereta api terdiri atas tarif angkutan orang dan tarif angkutan barang.
- (2) Pedoman tarif angkutan orang dan tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Menteri.
- (3) Pedoman penetapan tarif angkutan berdasarkan perhitungan modal, biaya operasi, biaya perawatan, dan keuntungan.

Paragraf 2

Tarif Angkutan Orang

Pasal 147

- (1) Tarif angkutan orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 146 ayat (1) merupakan besaran biaya yang dinyatakan dalam biaya per penumpang per kilometer.
- (2) Tarif angkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian.
- (3) Tarif angkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib diumumkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian paling lambat 3 (tiga) bulan sebelum diberlakukan.
- (4) Pengumuman tarif sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dilakukan di stasiun dan/atau media cetak/elektronik.

Pasal 148

- (1) Penyelenggara sarana perkeretaapian melaporkan tariff yang ditetapkan kepada Menteri, gubernur, atau bupati/walikota yang mengeluarkan izin operasi.

- (2) Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya melakukan evaluasi penetapan dan pelaksanaan tarif.
- (3) Dalam hal penetapan dan pelaksanaan tarif oleh penyelenggara sarana perkeretaapian tidak sesuai dengan pedoman penetapan tarif yang ditetapkan oleh Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 146 ayat (2), Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya dapat mengenakan sanksi administratif berupa:
 - a. teguran tertulis;
 - b. pembekuan izin operasi; dan
 - c. pencabutan izin operasi.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengenaan sanksi administratif diatur dengan peraturan Menteri.

Pasal 149

- (1) Menteri, gubernur, atau bupati/walikota dapat menetapkan tarif angkutan apabila:
 - a. masyarakat belum mampu membayar tarif yang ditetapkan oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian untuk angkutan pelayanan kelas ekonomi; atau
 - b. dalam rangka pertumbuhan daerah baru atau dalam rangka pemerataan, pertumbuhan, dan stabilitas pembangunan nasional yang secara ekonomis belum menguntungkan untuk angkutan perintis.
- (2) Dalam hal tarif yang ditetapkan oleh Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a lebih rendah dari tarif yang ditetapkan penyelenggara sarana perkeretaapian, selisih tariff menjadi tanggung jawab Menteri, gubernur, atau bupati/walikota dalam bentuk kewajiban pelayanan publik .
- (3) Dalam hal Menteri, gubernur, atau bupati/walikota menugaskan kepada penyelenggara sarana perkeretaapian untuk menyelenggarakan angkutan perintis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, dan biaya yang dikeluarkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian lebih tinggi dari pendapatan yang diperoleh berdasarkan tarif yang ditetapkan oleh Menteri, gubernur, atau bupati/walikota, maka selisihnya menjadi tanggung jawab Menteri, gubernur, atau bupati/walikota, dalam bentuk subsidi angkutan perintis.

Pasal 150

Angkutan pelayanan kelas ekonomi dan angkutan perintis paling sedikit harus memenuhi standar pelayanan minimum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 134 ayat (2).

Pasal 151

Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya:

- a. menetapkan lintas pelayanan untuk angkutan pelayanan kelas ekonomi dan angkutan perintis; dan
- b. melakukan monitoring dan evaluasi terhadap pelayanan dan tarif yang dilaksanakan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian.

Pasal 152

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara perhitungan dan penetapan tarif angkutan orang diatur dengan peraturan Menteri.

Paragraf 3

Tarif Angkutan Barang

Pasal 153

Tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 146 ayat (1) merupakan besaran biaya yang dinyatakan dalam biaya per ton per kilometer.

Pasal 154

- (1) Dalam hal barang yang diangkut memiliki sifat dan karakteristik tertentu, besaran biaya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 153 ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyelenggara sarana perkeretaapian sesuai pedoman penetapan tarif yang ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Kesepakatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
 - a. kesepakatan yang didahului dengan negosiasi; atau
 - b. kesepakatan atas tarif yang telah ditetapkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian.

Pasal 155

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara perhitungan dan penetapan tarif angkutan barang diatur dengan peraturan Menteri

Paragraf 4

Pembatalan Perjalanan

Pasal 156

- (1) Penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengembalikan jumlah biaya yang telah dibayar oleh penumpang atau pengirim barang apabila terjadi pembatalan pemberangkatan perjalanan kereta api oleh penyelenggara sarana perkeretaapian.
- (2) Apabila pembatalan dilakukan di awal perjalanan, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengembalikan seluruh biaya angkutan.

Pasal 157

- (1) Penumpang dapat membatalkan keberangkatan atas keinginan sendiri.
- (2) Pembatalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus dilaporkan kepada penyelenggara sarana perkeretaapian paling lama 30 (tiga puluh) menit sebelum jadwal keberangkatan.
- (3) Dalam hal pembatalan dilakukan 30 (tiga puluh) menit sebelum jadwal keberangkatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), penumpang mendapat pengembalian sebesar 75% (tujuh puluh lima per seratus) dari harga karcis.
- (4) Dalam hal pembatalan dilakukan kurang dari 30 (tiga puluh) menit sebelum jadwal keberangkatan, penumpang tidak mendapat pengembalian harga karcis.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai pembatalan keberangkatan diatur oleh penyelenggara sarana perkeretaapian

Pasal 158

- (1) Pengguna jasa angkutan barang dapat membatalkan pengiriman atas keinginan sendiri.
- (2) Ketentuan mengenai pembatalan pengiriman barang diatur oleh penyelenggara sarana perkeretaapian.

Paragraf 5

Biaya Penggunaan Prasarana

Pasal 159

- (1) Apabila penyelenggara sarana perkeretaapian menggunakan prasarana perkeretaapian yang dimiliki atau dioperasikan oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian, penyelenggara sarana perkeretaapian harus membayar biaya penggunaan prasarana perkeretaapian.
- (2) Besarnya biaya penggunaan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan pedoman penetapan biaya penggunaan prasarana perkeretaapian yang ditetapkan oleh Menteri.
- (3) Pedoman penetapan biaya penggunaan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dihitung berdasarkan beban penggunaan prasarana yang berdampak pada biaya perawatan, biaya pengoperasian, dan penyusutan prasarana dengan memperhitungkan prioritas penggunaan prasarana perkeretaapian.

Pasal 160

Ketentuan lebih lanjut mengenai biaya penggunaan prasarana diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Keempat Angkutan Kereta Api Khusus

Pasal 161

- (1) Pelayanan angkutan perkeretaapian khusus hanya digunakan untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tertentu.
- (2) Pelayanan angkutan perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diintegrasikan dengan jaringan pelayanan angkutan perkeretaapian umum dan jaringan pelayanan angkutan perkeretaapian khusus lainnya.
- (3) Dalam hal terjadi integrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) maka berlaku ketentuan pelayanan perkeretaapian umum.
- (4) Dalam hal pelayanan angkutan perkeretaapian khusus diintegrasikan dengan jaringan pelayanan angkutan perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2), harus mendapat persetujuan dari:

- a. Menteri, pada jaringan jalur perkeretaapian nasional;
 - b. gubernur, pada jaringan jalur perkeretaapian provinsi; atau
 - c. bupati/walikota, pada jaringan jalur perkeretaapian kabupaten/kota.
- (5) Dalam hal pelayanan angkutan perkeretaapian khusus diintegrasikan dengan jaringan pelayanan perkeretaapian khusus lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (2), harus mendapat persetujuan dari:
- a. Menteri, untuk pengintegrasian dengan jaringan pelayanan angkutan perkeretaapian khusus lainnya yang menghubungkan antarprovinsi;
 - b. gubernur, untuk pengintegrasian dengan jaringan pelayanan angkutan perkeretaapian khusus lainnya yang menghubungkan antarkabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi; atau
 - c. bupati/walikota, untuk pengintegrasian dengan jaringan pelayanan angkutan perkeretaapian khusus lainnya yang menghubungkan pelayanan dalam 1 (satu) kabupaten/kota.

Pasal 162

Pengintegrasian pelayanan angkutan kereta api khusus dengan jaringan pelayanan angkutan perkeretaapian umum dan/atau jaringan perkeretaapian khusus lainnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 161 dilaksanakan melalui kerja sama antara badan usaha perkeretaapian khusus dan penyelenggara prasarana perkeretaapian umum dan/atau badan usaha perkeretaapian khusus lainnya.

Pasal 163

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberian persetujuan pengintegrasian pelayanan angkutan perkeretaapian khusus diatur dengan peraturan Menteri.

BAB V

PELAPORAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN KERETA API

Pasal 164

- (1) Penyelenggara sarana perkeretaapian dan penyelenggara prasarana perkeretaapian wajib melaporkan pelaksanaan penyelenggaraan angkutan perkeretaapian setiap triwulan kepada:
 - a. Menteri, untuk perkeretaapian nasional;

- b. gubernur, untuk perkeretaapian provinsi; atau
 - c. bupati/walikota, untuk perkeretaapian kabupaten/ kota.
- (2) Laporan penyelenggara sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat:
- a. jumlah kereta api;
 - b. frekuensi perjalanan kereta api;
 - c. jumlah penumpang;
 - d. jumlah lintas yang dilayani;
 - e. data gangguan operasi;
 - f. data kecelakaan;
 - g. keterlambatan keberangkatan dan kedatangan;
 - h. pembatalan perjalanan kereta api;
 - i. kondisi sarana; dan
 - j. laporan keuangan.
- (3) Laporan penyelenggara prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat:
- a. jumlah kereta api;
 - b. kapasitas lintas;
 - c. frekuensi;
 - d. jumlah lintas yang dilayani;
 - e. data gangguan operasi;
 - f. data kecelakaan;
 - g. keterlambatan keberangkatan dan kedatangan;
 - h. perubahan Gapeka;
 - i. kondisi prasarana;
 - j. pembatasan kecepatan; dan
 - k. laporan keuangan.

Pasal 165

- (1) Menteri, gubernur, atau bupati/walikota melakukan evaluasi terhadap laporan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 164 ayat (1).

- (2) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan oleh Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sebagai dasar untuk melakukan penilaian penyelenggaraan pelayanan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian dan/atau penyelenggara prasarana perkeretaapian serta untuk menetapkan kebijakan dalam penyelenggaraan perkeretaapian.

Pasal 166

Apabila penyelenggara sarana perkeretaapian dan/atau penyelenggara prasarana perkeretaapian tidak menyampaikan laporan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 165 dikenai sanksi administrasi berupa:

- a. teguran tertulis;
- b. pembekuan izin operasi; dan
- c. pencabutan izin operasi.

Pasal 167

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pelaporan dan pengenaan sanksi administratif penyelenggaraan angkutan kereta api diatur dengan peraturan Menteri.

BAB VI

TANGGUNG JAWAB PENYELENGGARA SARANA PERKERETAAPIAN

Bagian Kesatu

Tanggung Jawab Terhadap Penumpang yang Diangkut

Pasal 168

- (1) Penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggung jawab terhadap penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.
- (2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. pemberian ganti kerugian dan biaya pengobatan bagi penumpang yang luka-luka; dan
 - b. santunan bagi penumpang yang meninggal dunia.
- (3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dimulai sejak penumpang diangkut dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang tercantum dalam karcis.

Pasal 169

- (1) Penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, dan keluarga dari penumpang yang meninggal dunia sebagai akibat pengoperasian angkutan kereta api harus memberitahukan kepada penyelenggara sarana perkeretaapian paling lama 12 (dua belas) jam terhitung sejak kejadian.
- (2) Pemberitahuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan kepada penyelenggara sarana melalui awak sarana perkeretaapian atau petugas pengatur perjalanan kereta api pada stasiun terdekat dengan menunjukkan karcis.

Pasal 170

- (1) Dalam hal penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, dan keluarga dari penumpang yang meninggal dunia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) tidak dapat memberitahukan kepada penyelenggara sarana perkeretaapian, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib memberitahukan kepada keluarga dari penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia sebagai akibat pengoperasian angkutan kereta api.
- (2) Penyelenggara sarana perkeretaapian segera memberikan ganti kerugian dan biaya pengobatan bagi penumpang yang luka-luka atau santunan penumpang yang meninggal dunia.
- (3) Ganti kerugian dan biaya pengobatan bagi penumpang yang luka-luka atau santunan penumpang yang meninggal dunia sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib dipenuhi oleh penyelenggara sarana perkeretaapian paling lama 30 (tiga puluh) hari sejak kejadian.

Pasal 171

- (1) Penyelenggara sarana perkeretaapian tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh kesalahan penyelenggara sarana perkeretaapian atau orang yang dipekerjakan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian di atas kereta api.
- (2) Hak untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan paling lama 30 (tiga puluh) hari terhitung mulai tanggal terjadinya kerugian.

Pasal 172

Penyelenggara sarana perkeretaapian ikut bertanggung jawab terhadap segala perbuatan yang merugikan penumpang yang dilakukan oleh orang yang dipekerjakan secara sah selama pengoperasian kereta api.

Pasal 173

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberian santunan, pengobatan, dan besarnya ganti kerugian terhadap penumpang dan pihak ketiga diatur dengan peraturan Menteri.

Bagian Kedua

Tanggung Jawab terhadap Barang yang Diangkut

Pasal 174

- (1) Penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggung jawab mengganti kerugian yang ditimbulkan karena kelalaian penyelenggara sarana perkeretaapian dalam pengoperasian angkutan kereta api.
- (2) Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
 - a. barang hilang sebagian atau seluruhnya;
 - b. rusak sebagian atau seluruhnya;
 - c. musnah;
 - d. salah kirim; dan/atau
 - e. jumlah dan/atau jenis kiriman barang diserahkan dalam keadaan tidak sesuai dengan surat angkutan.
- (3) Besarnya ganti kerugian dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami, tidak termasuk keuntungan yang akan diperoleh dan biaya jasa yang telah digunakan.

Pasal 175

- (1) Pada saat barang tiba di tempat tujuan, penyelenggara sarana perkeretaapian segera memberitahukan kepada penerima barang bahwa barang telah tiba dan dapat segera diambil.

- (2) Apabila dalam jangka waktu 7 (tujuh) hari kalender terhitung sejak barang tiba di tempat tujuan penyelenggara sarana perkeretaapian tidak memberitahukan kepada penerima barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pengguna jasa atau penerima barang berhak mengajukan klaim ganti kerugian.
- (3) Pengajuan klaim ganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus disampaikan kepada penyelenggara sarana perkeretaapian dimulai sejak 7 (tujuh) hari kalender sejak diberikannya hak pengajuan klaim ganti kerugian.
- (4) Apabila penerima barang tidak mengajukan klaim ganti kerugian dalam jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (3), hak untuk mengajukan klaim ganti kerugian kepada penyelenggara sarana perkeretaapian menjadi gugur.

Pasal 176

Pihak penerima barang yang tidak menyampaikan keberatan pada saat menerima barang dari penyelenggara sarana perkeretaapian, dianggap telah menerima barang dalam keadaan baik.

Pasal 177

Penyelenggara sarana perkeretaapian dibebaskan dari tanggung jawab mengganti kerugian apabila:

- a. penerima barang terlambat dan/atau lalai mengambil barang setelah diberitahukan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian;
- b. kerugian tidak disebabkan kelalaian dalam pengoperasian angkutan kereta api oleh penyelenggara sarana perkeretaapian; dan
- c. kerugian yang disebabkan oleh keterangan yang tidak benar dalam surat angkutan barang.

Pasal 178

Ketentuan lebih lanjut mengenai tanggung jawab terhadap barang yang diangkut diatur dengan peraturan Menteri.

BAB VII ASURANSI

Pasal 179

Penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengasuransikan:

- a. tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa;
- b. awak sarana perkeretaapian dan orang yang dipekerjakan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian di atas kereta api;
- c. sarana perkeretaapian; dan
- d. kerugian yang diderita oleh pihak ketiga.

Pasal 180

- (1) Asuransi tanggung jawab terhadap pengguna jasa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 179 huruf a meliputi:
 - a. asuransi penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 168 ayat (1); dan
 - b. asuransi barang terhadap kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 174 ayat (2).
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai asuransi tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri.

Pasal 181

- (1) Asuransi awak sarana perkeretaapian dan orang yang dipekerjakan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian di atas kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 179 huruf b meliputi asuransi kesehatan dan asuransi kecelakaan kerja.
- (2) Besarnya nilai pertanggungan asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 182

- (1) Asuransi sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 179 huruf c meliputi risiko kerusakan sarana perkeretaapian.
- (2) Besarnya nilai pertanggungan asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sesuai dengan nilai pertanggungan paling sedikit senilai sarana perkeretaapian.

Pasal 183

- (1) Asuransi kerugian yang diderita oleh pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 179 huruf d meliputi luka-luka, cacat, meninggal dunia, dan kerugian harta benda.
- (2) Besarnya nilai pertanggungan asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang asuransi.

BAB VIII

KETENTUAN LAIN-LAIN

Pasal 184

Ketentuan mengenai lalu lintas dan angkutan kereta api untuk kereta api kecepatan tinggi, monorel, motor induksi linier, gerak udara, levitasi magnetis, trem, dan kereta gantung, sesuai dengan karakteristiknya diatur dengan peraturan Menteri.

BAB IX

KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 185

Peralihan masinis menjadi pemimpin perjalanan kereta api dilaksanakan paling lama 2 (dua) tahun sejak berlakunya Peraturan Pemerintah ini.

BAB X

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 186

Pada saat Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku, Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 1998 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1998 Nomor 133, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3777) dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 187

Pada saat Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan yang mengatur mengenai lalu lintas dan angkutan kereta api yang ada dinyatakan masih tetap

berlaku sepanjang tidak bertentangan dan/atau diganti dengan peraturan yang baru berdasarkan Peraturan Pemerintah ini.

Pasal 188

Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

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

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 11 Desember 2009

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd

**DR. H. SUSILO BAMBANG
YUDHOYONO**

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 11 Desember 2009

**MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI
MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,**

ttd

PATRIALIS AKBAR

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2009 NOMOR 176

Salinan sesuai dengan aslinya

SEKRETARIAT NEGARA RI
Kepala Biro Peraturan Perundang-undangan
Bidang Perekonomian dan Industri,

ttd

Setio Sapto Nugroho

P E N J E L A S A N
ATAS
PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 72 TAHUN 2009
TENTANG
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN KERETA API

I. UMUM

Perkeretaapian merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki peranan yang penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah serta pengoperasian/pengusahaan prasarana dan sarana kereta api dilakukan oleh badan usaha yang dibentuk untuk itu.

Pembinaan di bidang lalu lintas dan angkutan kereta api yang meliputi aspek-aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan lalu lintas kereta api dilaksanakan dengan mengutamakan dan memperhatikan pelayanan kepentingan umum atau masyarakat

pengguna jasa kereta api, kelestarian lingkungan, tata ruang, dan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Pembinaan yang dilakukan oleh pemerintah tersebut juga dimaksudkan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan kereta api yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur serta terpadu dengan moda transportasi lain.

Dalam rangka memenuhi kepentingan pemerintah sebagai pembina lalu lintas dan angkutan kereta api serta memenuhi kepentingan masyarakat pengguna kereta api, maka diwujudkan dalam berbagai ketentuan dalam Peraturan Pemerintah ini antara lain mengenai jaringan pelayanan kereta api, pengoperasian kereta api, pengangkutan orang dan barang dengan kereta api, struktur dan golongan tarif, tanggung jawab pengangkut dan tata cara pengangkutan orang dan barang serta pelayanan untuk orang cacat dan orang sakit.

II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup jelas.

Pasal 2

Cukup jelas.

Pasal 3

Cukup jelas.

Pasal 4

Cukup jelas.

Pasal 5

Cukup jelas.

Pasal 6

Cukup jelas.

Pasal 7

Cukup jelas.

Pasal 8

Cukup jelas.

Pasal 9

Cukup jelas.

Pasal 10

Cukup jelas.

Pasal 11

Cukup jelas.

Pasal 12

Cukup jelas.

Pasal 13

Cukup jelas.

Pasal 14

Cukup jelas.

Pasal 15

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Yang dimaksud dengan “*sub-urban*” adalah daerah pinggiran kota.

Pasal 16

Cukup jelas.

Pasal 17

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Keadaan tertentu antara lain:

- a. kereta api yang memberikan pertolongan ketika terjadi kecelakaan kereta api; dan
- b. kereta api untuk keperluan kerja.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 18

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Keadaan tertentu antara lain:

- a. adanya gangguan operasi misalnya kecelakaan kereta api, kereta api mogok/rusak;
- b. adanya kereta api untuk keperluan kerja; dan
- c. sebab lain yang mengakibatkan jalur tidak dapat dilewati.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 19

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "jalur kereta api lurus" adalah jalur kereta api di stasiun mulai dari sinyal masuk sampai sinyal keluar, tidak melalui wesel yang harus dilakukan pengurangan kecepatan.

Yang dimaksud dengan "peraturan pengamanan setempat" adalah peraturan pengamanan yang dilaksanakan di stasiun termasuk petunjuk pengoperasian perangkat persinyalan.

Ayat (2)

Gangguan operasi antara lain sedang dilakukan perawatan atau perbaikan pada jalur kereta api tersebut dan/atau rintang jalan.

Yang dimaksud dengan "jalur kereta api belok" adalah jalur kereta api yang berada di stasiun selain jalur kereta api lurus yang untuk dilewati perjalanan kereta api setelah melalui titik pemindah jalur (wesel) dan masinis harus mengurangi kecepatan.

Yang dimaksud dengan "pengamanan khusus" adalah pengamanan yang dilakukan dalam rangka pembentukan rute perjalanan kereta api di stasiun.

Pasal 20

Cukup jelas.

Pasal 21

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan "sifat barang yang diangkut" adalah jenis barang yang karena sifatnya membahayakan terhadap kualitas barang itu sendiri, perjalanan kereta api, dan lingkungan sekitarnya, contoh antara lain angkutan rel, angkutan bahan berbahaya dan beracun, dan limbah bahan berbahaya dan beracun.

Pasal 22

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan "frekuensi perjalanan kereta api" adalah jumlah perjalanan kereta api per satuan waktu.

Pasal 23

Cukup jelas.

Pasal 24

Cukup jelas.

Pasal 25

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Yang dimaksud dengan “keadaan memaksa” adalah keadaan dimana Gapeka sudah tidak dapat dilaksanakan sepenuhnya.

Pasal 26

Cukup jelas.

Pasal 27

Cukup jelas.

Pasal 28

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “perjalanan kereta api luar biasa” adalah perjalanan kereta api pada saat tertentu atau tidak tercantum dalam Gapeka untuk kepentingan perjalanan khusus, antara lain untuk kepentingan perawatan, pertolongan, atau kepentingan kenegaraan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 29

Cukup jelas.

Pasal 30

Cukup jelas.

Pasal 31

Cukup jelas.

Pasal 32

Cukup jelas.

Pasal 33

Cukup jelas.

Pasal 34

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Pengaturan perjalanan kereta api oleh petugas pengendali perjalanan kereta api dilaksanakan dalam rangka ketertiban dan kelancaran pengoperasian kereta api.

Pasal 35

Yang dimaksud dengan “semboyan” adalah suatu pesan atau perintah bagi petugas yang terkait dengan perjalanan kereta api yang ditunjukkan melalui orang atau alat berupa wujud, warna, atau bunyi.

Huruf a

Yang dimaksud dengan “isyarat” adalah berupa perintah atau larangan.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Pasal 36

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Yang dimaksud dengan ”sinyal masuk” adalah sinyal yang berfungsi untuk memberi petunjuk melalui isyarat berupa warna atau cahaya bahwa kereta api akan memasuki stasiun.

Huruf b

Yang dimaksud dengan ”sinyal keluar” adalah sinyal yang berfungsi untuk memberi petunjuk melalui isyarat berupa warna atau cahaya bahwa kereta api boleh berangkat meninggalkan stasiun.

Huruf c

Yang dimaksud dengan "sinyal blok" adalah sinyal yang berfungsi untuk memberi petunjuk melalui isyarat berupa warna atau cahaya bahwa jalur kereta api dibagi dalam beberapa petak blok.

Huruf d

Yang dimaksud dengan "sinyal darurat" adalah sinyal yang berfungsi untuk memberi petunjuk melalui isyarat berupa warna atau cahaya:

1. Dalam hal sinyal utama berwarna merah dan sinyal darurat tidak menyala putih (padam), masinis harus memberhentikan kereta apinya di muka sinyal yang berwarna merah;
2. Dalam hal sinyal utama berwarna merah dan sinyal darurat menyala putih, masinis boleh menjalankan kereta apinya sesuai dengan kecepatan yang diizinkan oleh pengatur perjalanan kereta api (setempat, daerah, dan terpusat); dan
3. Dalam hal sinyal utama (untuk sinyal masuk) tidak dilengkapi dengan sinyal darurat, kereta apinya dengan kecepatan 30 km/jam.

Huruf e

Yang dimaksud dengan "sinyal langsir" adalah sinyal yang berfungsi untuk memberi petunjuk melalui isyarat berupa warna atau cahaya bahwa boleh atau tidak boleh melakukan gerakan langsir.

Ayat (3)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Yang dimaksud dengan "sinyal pengulang" adalah sinyal yang dapat dipasang pada peron stasiun, umumnya memiliki banyak jalur dengan frekuensi kereta yang padat, berfungsi untuk memberi petunjuk sinyal yang diwakilinya:

1. dalam hal sinyal pengulang menyala putih, menunjukkan bahwa sinyal yang diwakilinya berindikasi aman, pembantu petugas pengatur perjalanan kereta api (pengawas peron) atau kondektur boleh memberikan tanda kereta api boleh berangkat; dan
2. dalam hal sinyal pengulang tidak menyala (padam), menunjukkan bahwa sinyal yang diwakilinya berindikasi tidak aman, pembantu petugas

pengatur perjalanan kereta api (pengawas peron) atau kondektur dilarang memberikan tanda kereta api boleh berangkat.

Ayat (4)

Huruf a

Yang dimaksud dengan "sinyal penunjuk arah" adalah sinyal yang berfungsi untuk memberi petunjuk bahwa kereta api berjalan ke arah seperti yang ditunjukkan oleh sinyal (ke kiri atau ke kanan).

Huruf b

Yang dimaksud dengan "sinyal pembatas kecepatan" adalah sinyal yang berfungsi untuk memberi petunjuk melalui isyarat berupa warna atau cahaya bahwa masinis harus menjalankan kereta apinya sesuai dengan kecepatan terbatas yang ditunjukkan oleh sinyal pembatas kecepatan:

1. dalam hal sinyal utama berwarna hijau atau kuning dan sinyal pembatas kecepatan menyala atau menunjukkan angka tertentu masinis boleh menjalankan kereta apinya (di wesel atau jalur) dengan kecepatan puncak sesuai dengan angka yang ditunjukkan dikalikan 10; dan
2. dalam hal sinyal utama berwarna hijau atau kuning dan sinyal pembatas kecepatan tidak menyala (padam), masinis boleh menjalankan kereta apinya dengan kecepatan puncak sesuai dengan warna sinyal.

Huruf c

Yang dimaksud dengan "sinyal berjalan jalur tunggal sementara" adalah sinyal yang berfungsi untuk memberi petunjuk melalui isyarat berupa warna atau cahaya bahwa kereta api akan berjalan di jalur kiri (jalur tunggal sementara).

Pasal 37

Cukup jelas.

Pasal 38

Yang dimaksud dengan "pembeda" adalah membedakan suatu bentuk yang sama tetapi fungsi atau nama berbeda, misalnya bentuk fisik sinyal muka dan sinyal blok tertutup bentuknya sama persis, maka untuk membedakan keduanya diberi marka.

Pasal 39

Cukup jelas.

Pasal 40

Cukup jelas.

Pasal 41

Cukup jelas.

Pasal 42

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Pemeriksaan kesehatan dilakukan hanya untuk masinis dan asisten masinis.

Huruf c

Cukup jelas.

Pasal 43

Cukup jelas.

Pasal 44

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “jam induk di stasiun” adalah jam yang menjadi acuan di setiap stasiun pemberangkatan. Untuk menjamin keselamatan dan ketepatan waktu, jam di semua stasiun harus sama dan pada setiap pukul 09.00, harus dilakukan pencocokan tanda waktu.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Pasal 45

Huruf a

Tanda pada ujung belakang kereta api yang disebut tanda akhiran dimaksudkan sebagai tanda akhiran rangkaian kereta api.

Huruf b

Cukup jelas.

Pasal 46

Cukup jelas.

Pasal 47

Cukup jelas.

Pasal 48

Cukup jelas.

Pasal 49

Cukup jelas.

Pasal 50

Cukup jelas.

Pasal 51

Cukup jelas.

Pasal 52

Cukup jelas.

P

Pasal 53

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Huruf a

Yang dimaksud dengan "otomatis tertutup" adalah sinyal blok menunjukkan tidak aman pada kondisi jalur tidak ada perjalanan kereta api yang pelaksanaannya dilakukan secara otomatis oleh peralatan itu sendiri.

Huruf b

Yang dimaksud dengan "otomatis terbuka" adalah sinyal blok menunjukkan aman pada kondisi jalur tidak ada perjalanan kereta api yang pelaksanaannya dilakukan secara otomatis oleh peralatan itu sendiri.

Pasal 54

Cukup jelas.

Pasal 55

Cukup jelas.

Pasal 56

Cukup jelas.

Pasal 57

Cukup jelas.

Pasal 58

Cukup jelas.

Pasal 59

Cukup jelas.

Pasal 60

Cukup jelas.

Pasal 61

Cukup jelas.

Pasal 62

Cukup jelas.

Pasal 63

Ayat (1)

Pengawasan oleh petugas pengatur perjalanan kereta api dilakukan secara fisik untuk perangkat persinyalan mekanis atau melalui indikator untuk perangkat persinyalan elektrik. Petugas lain antara lain petugas peron (PAP) dan pengawas emplasemen (PE).

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 64

Pengembalian kedudukan persinyalan pada posisi awal tidak diperlukan untuk peralatan persinyalan elektrik karena sinyal akan kembali secara otomatis setelah kereta api melewati wesel terjauh di stasiun.

Pasal 65

Cukup jelas.

Pasal 66

Cukup jelas.

Pasal 67

Tidak memungkinkannya masinis memastikan bagian belakang rangkaian kereta api tidak terlihat antara lain rangkaian panjang, lengkung, tebing, dan jembatan.

Pasal 68

Cukup jelas.

Pasal 69

Cukup jelas.

Pasal 70

Cukup jelas.

Pasal 71

Cukup jelas.

Pasal 72

Cukup jelas.

Pasal 73

Cukup jelas.

Pasal 74

Cukup jelas.

Pasal 75

Cukup jelas.

Pasal 76

Cukup jelas.

Pasal 77

Cukup jelas.

Pasal 78

Ayat (1)

Petugas pengatur perjalanan kereta api dalam system persinyalan mekanis sebelum memasukkan kereta api ke stasiun terlebih dahulu menyakinkan keamanan jalur kereta api dengan melakukan komunikasi dengan petugas pengatur perjalanan kereta api stasiun sebelumnya dan stasiun berikutnya.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Pelaksanaan pengawasan dalam ketentuan ini dilakukan:

- a. di luar ruangan pengatur perjalanan kereta api dalam system persinyalan mekanik, pengawasan tersebut termasuk mengawasi tanda akhiran kereta api; atau
- b. di meja pelayanan untuk pengaturan dalam system persinyalan elektrik.

Pasal 79

Cukup jelas.

Pasal 80

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “berhenti” adalah berhenti sementara untuk keperluan naik turun penumpang/barang, persilangan, penyusulan, dan untuk keperluan operasi lainnya.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan “berjalan langsung” adalah kereta api sesuai Gapeka, Malka, atau Tem tidak berhenti di stasiun.

Pasal 81

Cukup jelas.

Pasal 82

Cukup jelas.

Pasal 83

Cukup jelas.

Pasal 84

Cukup jelas.

Pasal 85

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Langkah-langkah untuk mengurangi keterlambatan perjalanan kereta api antara lain melakukan pemindahan persilangan atau penyusulan.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 86

Cukup jelas.

Pasal 87

Cukup jelas.

Pasal 88

Cukup jelas.

Pasal 89

Cukup jelas.

Pasal 90

Cukup jelas.

Pasal 91

Cukup jelas.

Pasal 92

Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Alasan teknis operasi antara lain gangguan pada prasarana perkeretaapian, ketersediaan sarana perkeretaapian, rintang jalan, dan gangguan alam.

Ayat (2)

Kompensasi dapat berupa pemberian makanan dan minuman.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 93

Cukup jelas.

Pasal 94

Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Alasan teknis operasi antara lain gangguan pada prasarana perkeretaapian, ketersediaan sarana perkeretaapian, rintang jalan, dan gangguan alam.

Huruf c

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 95

Cukup jelas.

Pasal 96

Cukup jelas.

Pasal 97

Cukup jelas.

Pasal 98

Cukup jelas.

Pasal 99

Cukup jelas.

Pasal 100

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "dalam keadaan tertentu" adalah kondisi bagian rangkaian kereta api secara teknis tidak dapat melanjutkan perjalanan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 101

Ayat (1)

Pada prinsipnya masinis hanya dapat berkomunikasi dengan petugas pengendali perjalanan kereta api. Dalam hal system pengendalian perjalanan kereta api belum dilengkapi peralatan komunikasi yang dapat berhubungan langsung dengan pengendali perjalanan kereta api, maka masinis dapat berkomunikasi langsung dengan petugas pengatur perjalanan kereta api.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 102

Cukup jelas.

Pasal 103

Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Tindakan pengamanan berupa kegiatan menghentikan bagian kereta api yang terputus dan meluncur ke belakang.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 104

Cukup jelas.

Pasal 105

Cukup jelas.

Pasal 106

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "rintang jalan" adalah terdapat benda, gangguan, atau kerusakan pada jalur yang mengakibatkan petak blok tidak dapat dilalui kereta api.

Ayat (2)

Huruf a

Yang dimaksud dengan "peristiwa alam" adalah banjir, gempa bumi, badai, tanah longsor, gunung meletus, wabah penyakit, dan/atau sebab lain yang disebabkan oleh alam.

Huruf b

Kecelakaan dapat disebabkan oleh:

1. tabrakan kereta api dengan kereta api atau dengan moda lain;
2. kereta api sebagian atau seluruhnya keluar rel; dan/atau
3. kecelakaan lainnya.

Huruf c

Yang dimaksud dengan "gangguan prasarana perkeretaapian" adalah gangguan yang disebabkan oleh kerusakan pada prasarana kereta api seperti rel patah, bantalan rusak, penambat rusak, tubuh ban ambles, kerusakan wesel, kerusakan instalasi listrik, dan/atau gangguan prasarana kereta api lain yang menyebabkan rintang jalan.

Huruf d

Sebab lain yang mengancam keselamatan perjalanan kereta api antara lain peperangan, kerusuhan, revolusi, pemogokan, kebakaran, gangguan industri, dan/atau sabotase.

Ayat (3)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Yang dimaksud dengan "stasiun terdekat" adalah stasiun berikutnya yang tersedia jalur pemberhentian kereta api.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 107

Cukup jelas.

Pasal 108

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Tempat lain antara lain balai yasa, depo, atau jalur yang mempunyai atau tersedia kegiatan untuk langsir.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 109

Cukup jelas.

Pasal 110

Cukup jelas.

Pasal 111

Cukup jelas.

Pasal 112

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Masinis dalam mengoperasikan kereta api antarkota dibantu oleh asisten masinis dalam rangka untuk lebih menjamin keselamatan perjalanan kereta api dan menghindari kesalahan membaca sinyal, tanda, atau marka, hal ini dikarenakan:

- a. spesifikasi tenaga penggerak (lokomotif) dengan kabin yang sewaktu-waktu berubah posisi sehingga masinis tidak dapat membaca sinyal, tanda, atau marka yang berada di sebelah kiri; dan/atau

- b. kereta api antarkota dapat melaju dengan kecepatan maksimum yang diizinkan sehingga diperlukan pembacaan sinyal, tanda, atau marka dengan cepat.

Ayat (3)

Masinis dalam mengoperasikan kereta api perkotaan dapat dibantu oleh asisten masinis, hal ini dikarenakan spesifikasi kabin masinis kereta api perkotaan selalu berada di depan rangkaian sehingga masinis mempunyai jarak pandang bebas untuk dapat membaca sinyal, tanda, atau marka.

Pasal 113

Cukup jelas.

Pasal 114

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Masinis dalam menjalankan kereta api tidak dapat memastikan adanya petugas pengatur perjalanan kereta api maka harus mematuhi sinyal yang ada.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 115

Ayat (1)

Petugas lainnya antara lain pramugari, petugas restorasi, dan petugas kebersihan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 116

Cukup jelas.

Pasal 117

Melakukan perbaikan ringan peralatan atau fasilitas kereta api dan/atau sarana kereta api dan mengoperasikan fasilitas kereta api dan/atau sarana kereta api, antara lain

mengoperasikan peralatan pengereman, menjaga berfungsinya sistem kelistrikan, alat pendingin udara, serta perbaikan ringan lokomotif, kereta, dan gerbong bila mengalami gangguan.

Pasal 118

Cukup jelas.

Pasal 119

Cukup jelas.

Pasal 120

Cukup jelas.

Pasal 121

Cukup jelas.

Pasal 122

Cukup jelas.

Pasal 123

Cukup jelas.

Pasal 124

Cukup jelas.

Pasal 125

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan “kereta bagasi” adalah kereta yang diperuntukkan bagi penempatan barang-barang milik penumpang dan/atau barang kiriman.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 126

Cukup jelas.

Pasal 127

Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “barang berbahaya” adalah barang yang bersifat mudah terbakar dan menimbulkan ledakan, bahan peledak, senjata api, sejenis minyak dan bahan lain yang mudah tersulut api, kecuali dalam jumlah tertentu dan dikemas sehingga dijamin tidak membahayakan.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “barang terlarang” adalah barang yang mudah membusuk, barang sejenis alkohol, narkotika dan obat-obatan terlarang, barang yang dapat mengganggu penumpang lain karena kotor dan/atau berbau, barang yang kemungkinan dapat menghalangi tempat duduk atau koridor dan barang yang mungkin akan mengganggu penumpang lain, mayat tanpa izin, dan binatang.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 128

Cukup jelas.

Pasal 129

Cukup jelas.

Pasal 130

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Keadaan darurat antara lain bencana alam, huru hara, dan perang.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 131

Cukup jelas.

Pasal 132

Cukup jelas.

Pasal 133

Cukup jelas.

Pasal 134

Ayat (1)

Huruf a

Angka 1

Cukup jelas.

Angka 2

Cukup jelas.

Angka 3

Cukup jelas.

Angka 4

Cukup jelas.

Angka 5

Yang dimaksud dengan “kelas pelayanan” adalah kelas ekonomi dan non ekonomi.

Angka 6

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Yang dimaksud dengan ”kemudahan naik/turun penumpang” adalah apabila lantai stasiun/peron lebih rendah dari lantai dasar kereta, harus disediakan tangga untuk membantu penumpang.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Angka 1

Cukup jelas.

Angka 2

Cukup jelas.

Angka 3

Cukup jelas.

Angka 4

Untuk memenuhi persyaratan minimum kereta api perkotaan, penyelenggara sarana perkeretaapian yang telah mengoperasikan sarana perkeretaapian segera membuat program pentahapan pemenuhannya.

Angka 5

Cukup jelas.

Angka 6

Cukup jelas.

Angka 7

Cukup jelas.

Angka 8

Cukup jelas.

Angka 9

Cukup jelas.

Angka 10

Cukup jelas.

Pasal 135

Cukup jelas.

Pasal 136

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan “kereta bagasi” adalah kereta yang diperuntukkan bagi penempatan barang-barang milik penumpang dan/atau barang kiriman.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “bahan berbahaya dan beracun” adalah bahan atau benda yang sifat dan ciri khasnya dapat membahayakan keselamatan, kesehatan manusia, makhluk hidup lainnya, dan ketertiban umum.

Huruf d

Yang dimaksud dengan “limbah bahan berbahaya dan beracun” adalah sisa suatu usaha dan/atau kegiatan yang mengandung bahan berbahaya dan/atau beracun yang karena sifat dan/atau konsentrasinya dan/atau jumlahnya, baik secara langsung maupun tidak langsung, dapat mencemarkan dan/atau merusakkan lingkungan hidup, dan/atau dapat membahayakan lingkungan hidup, kesehatan, serta kelangsungan hidup manusia dan makhluk hidup lain.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 137

Ayat (1)

Huruf a

Yang dimaksud “barang aneka” adalah barang yang terdiri dari bermacam-macam jenis yang karena sifatnya tidak memerlukan pengepakan dan pengamanan khusus dalam pemuatan, pengangkutan, pembongkaran, dan penyusunan barang.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 138

Ayat (1)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Cukup jelas.

Huruf f

Cukup jelas.

Huruf g

Cukup jelas.

Huruf h

Cukup jelas.

Huruf i

Yang dimaksud dengan “barang dengan berat tertentu” adalah barang yang karena beratnya memerlukan pengepakan dan pengamanan khusus dalam pemuatan, pengangkutan, pembongkaran, dan penyusunan barang sehingga berat barang dapat terdistribusi pada roda kereta api dan tidak melebihi kemampuan daya dukung sarana perkeretaapian, jalur kereta api, dan jembatan.

Huruf j

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Ayat (7)

Cukup jelas.

Ayat (8)

Cukup jelas.

Ayat (9)

Cukup jelas.

Pasal 139

Cukup jelas.

Pasal 140

Cukup jelas.

Pasal 141

Cukup jelas.

Pasal 142

Cukup jelas.

Pasal 143

Cukup jelas.

Pasal 144

Cukup jelas.

Pasal 145

Cukup jelas.

Pasal 146

Cukup jelas.

Pasal 147

Cukup jelas.

Pasal 148

Cukup jelas.

Pasal 149

Cukup jelas.

Pasal 150

Cukup jelas.

Pasal 151

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Yang dimaksud dengan "monitoring dan evaluasi terhadap pelayanan dan tarif" adalah untuk melindungi pengguna jasa memperoleh jaminan pelayanan publik yang sesuai dengan kelas pelayanan.

Pasal 152

Cukup jelas.

Pasal 153

Cukup jelas.

Pasal 154

Ayat (1)

Sifat dan karakteristik tertentu antara lain berat, dimensi, dan nilai dari barang yang diangkut.

Ayat (2)

Huruf a

Negosiasi dapat dilakukan untuk angkutan barang yang dilakukan secara terjadwal dan volume besar, dan/atau terus-menerus.

Huruf b

Kesepakatan atas tarif yang telah ditetapkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian dalam hal ini pengguna jasa setuju dengan daftar tarif yang telah dikeluarkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian.

Pasal 155

Cukup jelas.

Pasal 156

Cukup jelas.

Pasal 157

Cukup jelas.

Pasal 158

Cukup jelas.

Pasal 159

Cukup jelas.

Pasal 160

Cukup jelas.

Pasal 161

Ayat (1)

Badan usaha tertentu antara lain usaha penambangan batubara, usaha perkebunan, dan pariwisata.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 162

Cukup jelas.

Pasal 163

Cukup jelas.

Pasal 164

Cukup jelas.

Pasal 165

Cukup jelas.

Pasal 166

Cukup jelas.

Pasal 167

Cukup jelas.

Pasal 168

Cukup jelas.

Pasal 169

Cukup jelas.

Pasal 170

Cukup jelas.

Pasal 171

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "pihak ketiga" adalah pihak yang diluar pengguna jasa dan penyelenggara sarana perkeretaapian.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 172

Yang dimaksud dengan "segala perbuatan" adalah segala perbuatan yang terkait dengan pengangkutan atau pengoperasian kereta api.

Pasal 173

Cukup jelas.

Pasal 174

Cukup jelas.

Pasal 175

Cukup jelas.

Pasal 176

Cukup jelas.

Pasal 177

Cukup jelas.

Pasal 178

Cukup jelas.

Pasal 179

Cukup jelas.

Pasal 180

Cukup jelas.

Pasal 181

Cukup jelas.

Pasal 182

Cukup jelas.

Pasal 183

Cukup jelas.

Pasal 184

Cukup jelas.

Pasal 185

Cukup jelas

Pasal 186

Cukup jelas.

Pasal 187

Cukup jelas.

Pasal 188

Cukup jelas.