

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : KM 22 TAHUN 2003

TENTANG

PENGOPERASIAN KERETA API

MENTERI PERHUBUNGAN,

- Menimbang : a. bahwa dalam Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 1998 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, telah diatur ketentuan mengenai pengoperasian kereta api;
- b. bahwa untuk menjabarkan lebih lanjut ketentuan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu ditetapkan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Pengoperasian Kereta Api;
- Mengingat : 1. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3479);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 1998 tentang Prasarana dan Sarana Kereta Api (Lembaran Negara Tahun 1998 Nomor 133, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3777);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 1998 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Lembaran Negara Tahun 1998 Nomor 189, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3795);
4. Keputusan Presiden Nomor 102 Tahun 2001 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen sebagaimana telah diubah terakhir dengan keputusan Presiden Nomor 45 Tahun 2002;
5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 24 Tahun 2001 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 91 Tahun 2002;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG  
PENGOPERASIAN KERETA API.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Keputusan Menteri ini yang dimaksud dengan :

1. Kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel.
2. Stasiun adalah tempat kereta api berangkat atau berhenti untuk melayani naik dan turun penumpang dan/atau bongkar muat barang dan/atau untuk keperluan operasi kereta api.
3. Pos adalah tempat di jalur kereta api yang dilengkapi dengan fasilitas operasi yang diperlukan untuk kepentingan operasi kereta api.
4. Peralatan Telekomunikasi adalah seperangkat fasilitas yang digunakan untuk penyampaian informasi dan/atau komunikasi guna membantu keamanan, keselamatan dan kelancaran operasi kereta api.
5. Peralatan Persinyalan adalah seperangkat fasilitas yang berfungsi untuk memberikan isyarat berupa bentuk, warna atau cahaya yang ditempatkan pada suatu tempat tertentu dan memberikan isyarat dengan arti tertentu untuk mengatur dan mengontrol pengoperasian kereta api.
6. Lintas adalah bagian dari jalur kereta api terdiri dari rangkaian beberapa petak jalan.
7. Petak Jalan adalah bagian dari lintas antara as stasiun dengan as stasiun yang berdekatan atau berurutan.
8. Petak Blok adalah bagian dari petak jalan yang dibatasi oleh sinyal keluar dengan sinyal masuk, atau sinyal masuk dengan sinyal keluar, atau sinyal keluar dengan sinyal blok, atau sinyal blok dengan sinyal blok, atau sinyal blok dengan sinyal masuk yang berurutan sesuai dengan arah perjalanan kereta api.
9. Petak Jalan Bebas adalah bagian petak jalan antara dua sinyal masuk pada jalur tunggal atau antara sinyal keluar dengan sinyal masuk pada jalur ganda.
10. Emplasemen adalah kumpulan jalan rel di area stasiun dengan batas-batas tertentu dan dilengkapi dengan alat pengaman.
11. Kereta Api Luar Biasa adalah kereta api yang perjalanannya tidak digambarkan dalam Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) dan dijalankan sewaktu-waktu dibutuhkan.
12. Pengendalian adalah kegiatan mengarahkan, mengawasi, dan memantau operasi kereta api baik langsung maupun tidak langsung.
13. Menteri adalah Menteri yang bertanggung jawab di bidang perkeretaapian.

14. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal yang bertanggung jawab di bidang perkeretaapian.
15. Badan Penyelenggara adalah Badan Usaha Milik Negara yang dibentuk untuk melaksanakan penyelenggaraan angkutan kereta api.

## BAB II

### TATA CARA BERLALU LINTAS KERETA API

#### Pasal 2

- (1) Dalam pengoperasian kereta api digunakan prinsip berlalu lintas satu arah baik pada jalur tunggal maupun jalur ganda, dengan ketentuan :
  - a. pada satu petak jalan bebas tanpa pos atau petak blok hanya diizinkan dilewati oleh satu kereta api;
  - b. menggunakan prinsip berjalan di jalur kanan untuk jalur ganda.
- (2) Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a, hanya dapat dilakukan khusus untuk kereta api yang berfungsi memberikan pertolongan atau pada jalan rel bergigi.
- (3) Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b, hanya dapat dilakukan apabila terdapat gangguan operasi kereta api dengan ketentuan :
  - a. kereta api berjalan disebelah kiri setelah ada perintah tertulis dari petugas Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA); atau
  - b. terdapat sinyal dari dua arah, masing-masing jalur dapat dilalui kereta api secara bolak balik.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengecualian sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan ayat (3) diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

#### Pasal 3

- (1) Pada petak jalan di jalur tunggal yang bergigi, kereta api hanya boleh berangkat setelah 5 (lima) menit dibelakang kereta api di mukanya.
- (2) Beberapa kereta api yang berjalan pada 1 (satu) petak jalan berurutan dengan selang waktu 5 (lima) menit sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dianggap sebagai satu kelompok kereta api dengan ketentuan kereta api yang berada di belakang menjaga jarak aman sekurang-kurangnya 500 m dengan kereta api di mukanya.

- (3) Beberapa kereta api yang dianggap satu kelompok, warta kereta api dan tanya jawab tentang keamanan petak jalan dilakukan satu kali dengan disebutkan nomor-nomor dan jumlah kereta api dalam kelompok itu dan jumlah rangkaiannya.
- (4) Beberapa kereta api yang berjalan dalam satu kelompok hanya kereta api pertama yang diwartakan keberangkatannya.
- (5) Apabila salah satu kereta api dalam kelompok itu terlambat lebih dari 10 (sepuluh) menit, maka keterlambatan tersebut harus dikabarkan oleh Pengendali Perjalanan Kereta Api (PPKA) atau Pengendali Perjalanan Kereta Api Daerah (PPKD) atau Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKT) di stasiun tempat permulaan terjadi keterlambatan kepada semua stasiun di jalan rel bergigi yang akan dilalui kereta api tersebut.
- (6) Apabila terjadi keterlambatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (5) dan tidak diketahui keberadaan kereta api tersebut, harus dikirimkan terlebih dahulu kabar sementara tentang besarnya waktu keterlambatan menurut tafsiran.
- (7) Apabila waktu keterlambatan yang telah dikabarkan sebagaimana dimaksud dalam ayat (6) bertambah atau berkurang, PPKA harus mengabarkan kembali kepada semua stasiun yang telah menerima kabar keterlambatan tersebut.
- (8) Terhadap beberapa kereta api yang berjalan dalam satu kelompok, hanya kereta api yang terakhir yang diwartakan masuknya dengan menerangkan jumlah kereta api dalam kelompok itu.

#### Pasal 4

- (1) Kereta api yang berjalan langsung harus dimasukkan ke jalur lurus kecuali di stasiun persimpangan untuk ke jalur tertentu, atau di stasiun peralihan dari jalur ganda ke jalur tunggal dan sebaliknya sesuai dengan Peraturan Pengamanan Setempat.
- (2) Apabila jalur lurus sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) terhalang untuk dilewati maka kereta api langsung dilewatkan ke jalur belok dengan pengamanan khusus dan mengurangi kecepatan.

#### Pasal 5

- (1) Persilangan hanya terjadi di jalur tunggal dan dilakukan di stasiun yang telah ditentukan sesuai dengan Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) dan Daftar Waktu untuk perjalanan kereta api fakultatif (Daftar Waktu), Maklumat Perjalanan Kereta api (MALKA) serta Telegram Maklumat (TEM).
- (2) Persilangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat dipindahkan ke stasiun lain apabila terjadi keterlambatan kereta api.

- (3) Pemindahan persilangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dimaksudkan agar kereta api yang terlambat, tidak memperlambat perjalanan kereta api lain dari arah yang berlawanan.
- (4) Pemindahan persilangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) harus memperhatikan prioritas perjalanan kereta api.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai persilangan diatur oleh Direktur Jenderal.

#### Pasal 6

- (1) Penyusulan hanya dilakukan di stasiun baik di jalur tunggal maupun di jalur ganda yang telah ditentukan sesuai GAPEKA, Daftar Waktu, MALKA atau TEM.
- (2) Penyusulan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat dipindahkan ke stasiun lain atau pada petak jalan di jalur ganda, apabila terjadi keterlambatan kereta api yang searah.
- (3) Pemindahan penyusulan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), dimaksudkan agar tidak memperlambat kereta api lain yang searah.
- (4) Pemindahan penyusulan kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) harus memperhatikan prioritas perjalanan kereta api.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyusulan diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

#### Pasal 7

- (1) Stasiun yang akan ditutup untuk kepentingan operasi kereta api, PPKA stasiun yang bersangkutan harus melakukan proses penutupan stasiun baik dengan stasiun batas maupun di stasiun yang bersangkutan sesuai dengan Peraturan Pengamanan Setempat dan selanjutnya stasiun yang tutup tidak melayani urusan perjalanan kereta api.
- (2) Stasiun yang dibuka atau ditutup untuk kepentingan operasi kereta api ditentukan dalam GAPEKA.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai membuka dan menutup stasiun diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

#### Pasal 8

- (1) Perjalanan kereta api pada malam hari dimulai dari tenggelam sampai terbitnya matahari, atau perjalanan kereta api pada siang hari apabila jarak pandang masinis terbatas akibat cuaca buruk, harus menggunakan tanda (semboyan) malam baik di sarana maupun di prasarana.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tanda (semboyan) dan penggunaannya diatur dengan Keputusan Menteri tersendiri.

## Pasal 9

Kereta api tidak boleh berhenti kecuali di tempat yang telah ditentukan sesuai dengan GAPEKA, Daftar Waktu, Maklumat Perjalanan Kereta Api (MALKA), Telegram Maklumat (TEM) atau perintah PPKA/PPKD/PPKT secara tertulis atau dengan telepon yang direkam.

## Pasal 10

- (1) Untuk kepentingan operasi kereta api dilaksanakan langsiran guna :
  - a. menyusun rangkaian kereta api;
  - b. menambah atau mengurangi rangkaian;
  - c. menghapuskan rangkaian.
- (2) Langsiran dapat dilakukan di wilayah stasiun maupun di luar wilayah stasiun dengan ketentuan tidak mengganggu perjalanan kereta api.
- (3) Batas langsiran di wilayah stasiun ditentukan sampai dengan tanda batas langsiran di stasiun pada jarak 50 meter dari arah sinyal masuk ke arah stasiun.
- (4) Batas langsiran di luar wilayah stasiun ditentukan sampai dengan tanda batas yang tercantum dalam Peraturan Pengamanan Setempat.
- (5) Langsiran hanya dilakukan oleh Petugas yang berwenang untuk itu.
- (6) Ketentuan lebih lanjut tentang tata cara langsiran diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

## Pasal 11

Selama dalam perjalanan kereta api, masinis harus memperhatikan dan mematuhi :

- a. sinyal, tanda (semboyan) dan marka;
- b. jalan rel yang akan dilalui.

## Pasal 12

- (1) Apabila kereta api akan melewati jalan rel lereng dan jalan rel lengkung, masinis harus memperhatikan kondisi tanjakan, turunan dan/atau lengkungan dan menyesuaikan kecepatan kereta api sesuai tanda (semboyan) kecepatan.
- (2) Apabila di jalur kereta api terdapat tanda (semboyan) pembatas kecepatan, masinis harus menjalankan kereta api sesuai batas kecepatan maksimum yang ditunjukkan.

## Pasal 13

- (1) Pada jalur kereta api menurun dengan derajat tertentu, kereta api yang akan menuruni harus berhenti di stasiun terdekat sebelum turunan untuk dilakukan pemeriksaan sistem pengereman.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai derajat turunan dan stasiun sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

#### Pasal 14

- (1) Pengoperasian kereta api dilakukan oleh awak kereta api yang memiliki kualifikasi dan keahlian dalam pengoperasian kereta api.
- (2) Awak kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) sekurang-kurangnya :
  - a. Masinis;
  - b. Kondektur;
  - c. Teknisi.

#### Pasal 15

Dalam menjalankan kereta api, masinis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (2) huruf a, harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :

- a. berbadan sehat;
- b. memiliki dan membawa tanda kecakapan masinis yang masih berlaku;
- c. memiliki dan membawa tanda lulus pengetahuan lintas yang berlaku;
- d. membawa dan mematuhi tabel kereta api dan laporan harian masinis;
- e. memakai pakaian seragam dan tanda pengenalan.

#### Pasal 16

Dalam melaksanakan tugasnya di kereta api, Kondektur (Kdr) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (2) huruf b, harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :

- a. berbadan sehat;
- b. memiliki dan membawa tanda kecakapan Kdr yang masih berlaku;
- c. memiliki dan membawa tanda lulus pengetahuan pertolongan pertama pada kecelakaan;
- d. membawa dan mengisi Laporan Perjalanan Kereta Api (LAPKA);
- e. memakai pakaian seragam dan tanda pengenalan.

#### Pasal 17

Perjalanan kereta api dipimpin oleh seorang Kondektur Pemimpin (Kdrp)

#### Pasal 18

Dalam melaksanakan tugasnya di kereta api, teknisi kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (2) huruf c, harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :

- a. berbadan sehat;
- b. membawa dan memiliki tanda kecakapan teknisi sesuai bidangnya;
- c. memakai pakaian seragam dan tanda pengenal.

### BAB III

#### KECEPATAN DAN FREKUENSI KERETA API

##### Pasal 19

- (1) Penentuan batas kecepatan operasi kereta api harus didasarkan:
  - a. kelas jalur kereta api;
  - b. kemampuan sarana kereta api.
- (2) Kecepatan maksimum yang diizinkan ditentukan berdasarkan kecepatan terendah antara kecepatan kelas jalur dan sarana kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).
- (3) Kecepatan maksimum yang diizinkan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), dapat dikecualikan pada kelandaian tertentu, lengkungan tertentu dan sarana angkutan barang dan/atau alat berat tertentu, dengan ketentuan kecepatan yang diizinkan dapat kurang dari batas maksimum pada golongan kecepatan yang bersangkutan.
- (4). Ketentuan lebih lanjut mengenai kecepatan maksimum yang diizinkan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan kelandaian tertentu serta lengkung tertentu dan sarana angkutan barang dan/atau alat berat tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

##### Pasal 20

- (1) Untuk kepentingan pengoperasian kereta api dan menjamin keselamatan perjalanan kereta api, pada setiap lintas ditentukan frekuensi perjalanan kereta api yang berdasarkan pada kapasitas lintas dengan mempertimbangkan :
  - a. kemampuan jenis sinyal;
  - b. prinsip berlalu lintas satu arah perjalanan untuk jalur tunggal maupun jalur ganda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2;
  - c. jarak petak jalan / petak blok yang bersangkutan;
  - d. kecepatan kereta api.
- (2) Berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) frekuensi perjalanan kereta api digolongkan dalam :
  - a. frekuensi rendah ialah maksimum 2 kereta api tiap jam;



- b. frekuensi sedang ialah 3 hingga 5 kereta api tiap jam;
- c. frekuensi tinggi ialah 6 atau lebih kereta api tiap jam.

(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai frekuensi perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan oleh Direktur Jenderal.

#### Pasal 21

Kemampuan jenis sinyal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 ayat (1) huruf a, ditentukan oleh jenis sinyal yang terpasang, yang digolongkan dalam :

- a. sinyal mekanik;
- b. sinyal mekanik dengan blok elektro mekanik;
- c. sinyal listrik.

#### Pasal 22

(1) Kemampuan jenis sinyal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 digunakan untuk :

- a. jenis sinyal mekanik untuk frekuensi rendah;
- b. sinyal mekanik dengan blok elektro mekanik untuk frekuensi sedang;
- c. sinyal listrik untuk frekuensi tinggi.

(2) Pengoperasian sistim persinyalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan sesuai dengan jenis sinyal dan karakteristik rata-rata waktu pelayanannya di stasiun atau pos untuk setiap kereta api.

(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai peralatan persinyalan dan telekomunikasi diatur tersendiri dengan Keputusan Menteri.

### BAB IV

#### PERJALANAN KERETA API

##### Bagian Pertama Pengaturan

#### Pasal 23

Pengaturan perjalanan kereta api meliputi kegiatan :

- a. penyusunan garis besar perjalanan kereta api;
- b. pembuatan rencana perjalanan kereta api;
- c. pembuatan grafik perjalanan kereta api (GAPEKA);
- d. perubahan, penambahan dan/atau pengurangan perjalanan kereta api pada GAPEKA;
- e. penentuan kereta api yang jalan;
- f. pembatalan dan pengumuman perjalanan kereta api.

#### Pasal 24

- (1) Penyusunan garis besar perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 huruf a, merupakan penyusunan garis besar rencana operasi kereta api tentang jenis, jumlah, jadwal, dan rangkaian kereta api yang akan dijalankan di lintas yang bersangkutan sesuai dengan kebutuhan angkutan.
- (2) Garis besar perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) disusun oleh Badan Penyelenggara.
- (3) Garis besar perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat ditinjau kembali dengan ketentuan :
  - a. keterlambatan kereta api rata-rata melebihi toleransi yang ditetapkan;
  - b. tidak ada kesesuaian antara GAPEKA dengan kebutuhan;
  - c. perubahan kondisi prasarana, sarana dan sumber daya manusia.

#### Pasal 25

- (1) Berdasarkan garis besar perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24, Badan Penyelenggara membuat rencana perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 huruf b, meliputi :
  - a. membuat rencana rinci tentang jenis, jumlah, dan rangkaian kereta api;
  - b. memasukkan rencana perjalanan kereta api untuk menampung kebutuhan angkutan yang berjadwal dalam GAPEKA.
- (2) Rencana perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) disampaikan kepada Direktur Jenderal selambat-lambatnya 2 (dua) bulan sebelum konsep GAPEKA disampaikan kepada Direktur Jenderal.

#### Pasal 26

- (1) Pembuatan GAPEKA sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 huruf c, merupakan pekerjaan menggambar perjalanan kereta api didalam diagram.
- (2) Pekerjaan menggambar perjalanan kereta api didalam diagram sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dalam bentuk gambar kurva perjalanan kereta api yang menunjukkan gerak perjalanan kereta api pada setiap lokasi dan waktu.
- (3) Waktu perjalanan/tempuh kereta api antara dua stasiun sudah menampung toleransi waktu operasi sesuai dengan karakteristik perjalanan dan sifat pelayanan kereta api dengan ketentuan sebanyak-banyaknya 20 % (dua puluh per seratus) dari jumlah waktu perjalanan maksimum/tempuh.

- (4) Badan Penyelenggara menyusun konsep GAPEKA berdasarkan rencana perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 untuk perjalanan kereta api selama 1 (satu) tahun.

#### Pasal 27

Pembuatan GAPEKA sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26, dilakukan dengan tahapan sebagai berikut :

- a. Badan Penyelenggara terlebih dahulu membuat konsep GAPEKA;
- b. konsep GAPEKA sebagaimana dimaksud huruf a, dikirimkan kepada :
  - 1) semua pejabat yang terkait langsung dengan operasi kereta api di lintas yang bersangkutan;
  - 2) Direktur Jenderal;
- c. berdasarkan konsep GAPEKA sebagaimana dimaksud dalam huruf b, pejabat sebagaimana dimaksud dalam huruf b butir 1) melakukan :
  - 1) persiapan pengaturan sarana dan awak kereta api;
  - 2) penyiapan rencana pengumuman jadwal perjalanan kereta api;
  - 3) penentuan pegawai dan jadwal penugasan;
  - 4) pengusulan ralat dan perbaikan konsep GAPEKA dalam waktu paling lama 1 (satu) bulan sejak diterima konsep GAPEKA;
- d. berdasarkan konsep GAPEKA sebagaimana dimaksud dalam huruf b, pejabat sebagaimana dimaksud dalam huruf b butir 2), melakukan evaluasi terhadap konsep GAPEKA meliputi :
  - 1) komposisi pelayanan angkutan penumpang kelas ekonomi dan non ekonomi;
  - 2) waktu tempuh perjalanan kereta api;
  - 3) terpenuhinya pelayanan angkutan kereta api pada jaringan lintas yang secara makro ekonomi lebih efisien dilayani dengan kereta api;
  - 4) perencanaan komposisi pembagian angkutan dengan moda darat lainnya;
  - 5) keterpaduan intra dan antar moda transportasi;
- e. berdasarkan evaluasi sebagaimana dimaksud dalam huruf d, Direktur Jenderal menetapkan GAPEKA paling lambat 1 (satu) bulan sejak diterima secara lengkap dari Badan Penyelenggara;
- f. apabila dalam waktu 1 (satu) bulan sebagaimana dimaksud dalam huruf e, Direktur Jenderal belum menetapkan GAPEKA maka digunakan GAPEKA yang diusulkan oleh Badan Penyelenggara;
- g. Badan Penyelenggara mencetak GAPEKA yang telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal;

- h. Badan Penyelenggara paling lambat 1 (satu) bulan sebelum tanggal berlakunya GAPEKA, mengirimkan GAPEKA sebagaimana dimaksud dalam huruf e, kepada :
  - 1) semua pejabat yang berkaitan dengan operasi kereta api di lintas yang bersangkutan;
  - 2) Direktur Jenderal.
- i. Badan Penyelenggara mengumumkan GAPEKA sebagaimana dimaksud dalam huruf g dan tanggal mulai berlakunya.

#### Pasal 28

- (1) Setiap kereta api yang akan dioperasikan harus memiliki :
  - a. nomor kereta api;
  - b. jam berangkat, datang atau jam langsung di stasiun, pos dan di persilangan;
  - c. tempat persilangan dan penyusulan.
- (2) Pengoperasian kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dimuat dalam :
  - a. GAPEKA, yang memuat :
    - 1) Perjalanan kereta api biasa dan kereta api fakultatif;
    - 2) Keterangan guna melakukan urusan perjalanan kereta api;
    - 3) Tanggal mulai berlakunya ketentuan perjalanan;
  - b. MALKA;
  - c. TEM;
  - d. Daftar Waktu yang berisi :
    - 1) nomor atau huruf dan jenis kereta api, jam berangkat dan datang atau langsung di stasiun, pos atau tempat persilangan;
    - 2) lama perjalanan dan kecepatan maksimum yang diizinkan;
    - 3) persilangan dan penyusulan;
    - 4) waktu berjalan;
    - 5) tanggal mulai berlakunya.
- (3) Perubahan terhadap GAPEKA sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), dapat dilakukan dengan:
  - a. perubahan dan tambahan (P & T) untuk selama berlakunya GAPEKA;
  - b. Pengumuman Perjalanan Kereta Api (PPK) untuk selama satu bulan takwin;
  - c. MALKA untuk waktu tidak lebih dari 6 bulan;
  - d. TEM untuk paling lama 3 (tiga) hari.
- (4) Perubahan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) huruf a dan huruf c, diusulkan oleh Badan Penyelenggara kepada Direktur Jenderal dan dalam waktu paling

lambat 2 (dua) minggu sejak diterima secara lengkap, Direktur Jenderal harus sudah memutuskan disetujui atau ditolak.

- (5) Apabila dalam waktu 2 (dua) minggu sebagaimana dimaksud dalam ayat (4) Direktur Jenderal belum menetapkan maka usulan perubahan dianggap disetujui.
- (6) GAPEKA sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan perubahannya sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) huruf a dan huruf c, ditetapkan oleh Direktur Jenderal.
- (7) Perubahan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) huruf b dan huruf d penetapannya dilimpahkan kepada Badan Penyelenggara.

#### Pasal 29

- (1) Perjalanan kereta api yang ditetapkan dengan MALKA dan TEM sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (3) huruf c dan huruf d harus di sebutkan:
  - a. nomor maklumat dan nomor perjalanan luar biasa;
  - b. jam berangkat, datang, berhenti atau langsung di stasiun, pos dan ditempat persilangan;
  - c. lintas yang akan dilalui;
  - d. jenis kereta api;
  - e. kecepatan maksimum kereta api;
  - f. waktu perjalanan;
  - g. susunan rangkaian kereta api;
  - h. tanggal berlakunya.
- (2) MALKA yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) huruf b, tidak boleh dilakukan perubahan, kecuali dikeluarkan MALKA baru.
- (3) MALKA sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) disampaikan kepada Badan Penyelenggara.
- (4) Ketentuan lebih lanjut tentang MALKA diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

#### Pasal 30

- (1) Pengumuman dan pembatalan perjalanan kereta api fakultatif dan kereta api luar biasa dan pembatalan kereta api biasa harus dilakukan dengan :
  - a. PPK;
  - b. MALKA;
  - c. TEM.
- (2) Badan Penyelenggara mengajukan permohonan pembatalan perjalanan kereta api yang tercantum dalam MALKA sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b kepada Direktur Jenderal untuk ditetapkan.

- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengumuman dan pembatalan perjalanan kereta api fakultatif dan kereta api luar biasa serta pembatalan kereta api biasa diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

#### Pasal 31

- (1) Pada jalur kembar dengan sistem blok, kereta api luar biasa dapat diumumkan dan ditetapkan perjalanan dibelakang kereta api biasa dengan jarak sesuai selang waktu minimum yang diizinkan.
- (2) Kereta api luar biasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diberikan nomor yang sama dengan kereta api biasa yang di mukanya dan dilakukan pengawasan.
- (3) Kecepatan, perhentian dan lama berhenti kereta api luar biasa yang mengikuti, sama dengan kereta api biasa di mukanya.
- (4) Kereta api luar biasa dalam perjalanannya harus menyusul kereta api biasa di mukanya yang dilakukan di suatu tempat yang ditentukan.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai kereta api luar biasa yang mengikuti kereta api biasa diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

#### Pasal 32

- (1) Setiap pembatalan perjalanan kereta api yang telah dimuat dalam GAPEKA, MALKA harus diumumkan, dan hanya dapat dilakukan apabila:
  - a. keterlambatan kereta api yang mengakibatkan keterlambatan kereta api lainnya dan mengakibatkan gangguan yang cukup besar terhadap jadwal perjalanan kereta api;
  - b. dijalkannya kereta api pengganti untuk mengatasi akibat keterlambatan tersebut huruf a;
  - c. terdapat rintang jalan pada lintas yang akan dilalui yang diperkirakan lebih dari 6 (enam) jam.
- (2) Pembatalan perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diupayakan hanya terjadi paling lama dalam waktu 24 jam kecuali apabila terjadi rintang jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf c.
- (3) Pembatalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diumumkan paling lambat 3 (tiga) jam sebelum jadwal pemberangkatan kereta api.

### Pasal 33

Pemberitahuan dan pengumuman tentang perjalanan kereta api yang berjadual termasuk pembatalannya kepada masyarakat atau pengguna jasa dilakukan oleh Badan Penyelenggara.

### Bagian Kedua Penilikan Jalur Kereta Api

#### Pasal 34

- (1) Penilikan jalur kereta api dilakukan untuk mengetahui jalur yang bersangkutan aman untuk dilalui kereta api.
- (2) Penilikan jalur kereta api dilakukan sekurang-kurangnya 2 kali dalam waktu 24 jam dan disesuaikan dengan GAPEKA.
- (3) Penilikan jalur kereta api dilakukan dengan cara berjalan kaki pada jalan rel oleh petugas penilik jalur yang ditunjuk dengan membawa peralatan yang telah ditentukan.
- (4) Penilik jalur kereta api harus melaporkan kepada PPKA stasiun akhir tugasnya.
- (5) Apabila penilik jalur belum melapor pada jam keberangkatan kereta api, maka kereta api dapat diberangkatkan dengan pengamanan khusus.
- (6) Masinis disamping bertugas sebagai awak kereta api juga berfungsi sebagai penilik jalur dengan mengamati jalur dari kabin selama perjalanan kereta api.
- (7) Petugas penilik jalur sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) harus memiliki kualifikasi dan keahlian khusus untuk itu.
- (8) Ketentuan lebih lanjut mengenai penilikan jalur kereta api dan pengamanan khusus diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

### Bagian Ketiga Penyiapan Perjalanan Kereta Api

#### Pasal 35

Penyiapan perjalanan kereta api meliputi :

- a. penyiapan sarana dan rangkaiannya;
- b. penyiapan awak kereta api;
- c. penyediaan waktu kereta api di stasiun awal;
- d. tanda (semboyan) yang berfungsi untuk menunjukkan isyarat yang berkaitan dengan perjalanan kereta api;
- e. kelengkapan administrasi untuk perjalanan kereta api.

### Pasal 36

- (1) Penyiapan sarana dan rangkaian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 huruf a, meliputi kegiatan :
  - a. menyiapkan lokomotif, lokomotif dan kereta atau gerbong, kereta rel listrik, kereta rel disel, dan sarana untuk keperluan khusus menurut jadwal pengoperasian kereta api yang bersangkutan;
  - b. merangkai sarana sebagai rangkaian kereta api yang akan berangkat sesuai persyaratan teknis operasi untuk keselamatan perjalanan kereta api.
- (2). Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis operasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

### Pasal 37

Penyiapan awak kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 huruf b, meliputi Masinis, kondektur dan teknisi untuk melaksanakan pekerjaan menurut kebutuhan dan waktu yang telah ditetapkan dalam jadwal kerja.

### Pasal 38

- (1) Untuk menjamin keselamatan dan memperhatikan daya tarik rangkaian, lokomotif pada prinsipnya ditempatkan pada bagian depan rangkaian kereta api.
- (2) Pada tanjakan dengan gradien tertentu lokomotif dapat ditempatkan dibagian belakang rangkaian sebagai lokomotif pendorong.
- (3) Dengan memperhatikan kemampuan alat perangkai, dapat ditempatkan lokomotif tambahan di belakang lokomotif sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan/atau di tengah rangkaian.
- (4) Apabila dalam satu rangkaian kereta api terdapat lebih dari satu lokomotif maka pemegang kendali tetap berada pada lokomotif paling depan.
- (5) Rangkaian kereta api dengan kepanjangan tertentu yang menyebabkan masinis tidak dapat melihat tanda akhir kereta api, maka harus dilengkapi alat komunikasi antara masinis dengan awak kereta api yang bertugas di kereta atau gerbong terakhir.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai penempatan lokomotif diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

### Pasal 39

Penyediaan waktu kereta api di stasiun awal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 huruf c, untuk menjamin keselamatan dan pelayanan kereta api guna pemeriksaan :



- a. mempersiapkan pemeriksaan rangkaian;
- b. pemeriksaan lengkapnya awak kereta api;
- c. pemeriksaan dan pencatatan hal-hal yang perlu selama perjalanan;
- d. pencocokan jam yang dimiliki masinis dan kondektur dengan jam induk di stasiun;
- e. naik turun penumpang;
- f. bongkar muat barang bagasi dan hantaran;
- g. pemeriksaan rem dan percobaan pengereman;
- h. pemeriksaan tanda (semboyan) kereta api.

#### Pasal 40

- (1) Tanda (semboyan) kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 huruf d, harus dipasang pada kereta api, meliputi :
  - a. tanda (semboyan) ujung depan;
  - b. tanda (semboyan) akhir kereta api;
  - c. tanda (semboyan) lain sesuai kebutuhan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tanda (semboyan) diatur dengan Keputusan Menteri tersendiri.

#### Pasal 41

- (1) Kelengkapan administrasi untuk perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 huruf e, meliputi :
  - a. laporan harian masinis (LHM);
  - b. tabel kereta api kecuali bagi kereta api luar biasa per petak jalan;
  - c. laporan perjalanan kereta api (LAPKA);
  - d. kelengkapan administrasi lainnya yang dibutuhkan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai kelengkapan administrasi untuk perjalanan kereta api diatur oleh Badan Penyelenggara.

#### Pasal 42

- (1) Untuk menjamin keamanan perjalanan kereta api, sebelum kereta api diberangkatkan, petak blok atau petak jalan bebas yang akan dilalui harus aman yang dibuktikan dengan sudah dipenuhinya prosedur tanya-jawab keamanan sesuai dengan fungsi peralatan persinyalan dan/atau telekomunikasi yang tersedia di stasiun atau pos terdekat.
- (2) Tanya jawab keamanan petak blok atau petak jalan bebas yang akan dilalui sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan dengan :
  - a. mengoperasikan peralatan persinyalan mekanik atau listrik; dan/atau

- b. komunikasi melalui telegraf atau Pesawat Rekam Telepon (PRT) yang disebut pertukaran warta kereta api.
- (3) Pertukaran warta kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf b harus dilaksanakan antar PPKA di stasiun atau di pos terdekat yang berurutan dengan rincian sebagai berikut :
- a. minta aman dan jawaban aman dari stasiun atau sein pos terdekat;
  - b. warta berangkat sebagai pemberitahuan kereta api berangkat;
  - c. warta masuk sebagai pemberitahuan bahwa kereta api masuk;
  - d. pembatalan warta kereta api tentang tanya dan jawab keamanan petak blok;
  - e. pembatalan blok yang telah dibuka.

#### Pasal 43

- (1) Pemberian warta aman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 42 ayat (3) meliputi :
- a. keamanan jalur dengan ketentuan :
    - 1) penilik jalur kereta api telah datang dan melaporkan kepada PPKA stasiun atau pos yang bersangkutan bahwa kondisi jalur kereta api yang bersangkutan aman;
    - 2) apabila penilik jalur kereta api pada waktu yang telah ditentukan dalam jadwal belum datang di stasiun atau pos yang bersangkutan, PPKA stasiun atau pos yang bersangkutan diizinkan memberi warta aman dengan syarat kereta api yang diberangkatkan kecepatannya dibatasi 30 km/jam;
  - b. keamanan perjalanan kereta api dengan ketentuan sebagai berikut :
    - 1) kereta api searah yang terakhir berangkat dari stasiun atau pos yang bersangkutan, telah masuk lengkap dengan membawa tanda (semboyan) akhiran dan tanpa membawa tanda (semboyan) bahaya di stasiun atau pos terdekat dan telah diberikan warta masuk oleh PPKA stasiun atau pos tersebut kepada PPKA stasiun atau pos pemberangkatan kereta api yang akan diberangkatkan;
    - 2) kereta api berlawanan arah yang terakhir telah masuk lengkap dengan membawa tanda (semboyan) akhiran dan tanpa membawa tanda (semboyan) bahaya di stasiun atau pos pemberangkatan kereta api dan PPKA stasiun atau pos tersebut sudah memberikan warta masuk kepada PPKA stasiun atau pos terdekat yang bersangkutan.
- (2) Apabila jenis sinyal elektro-mekanik atau sinyal listrik tidak normal (terganggu), maka digunakan prosedur tanya-jawab dengan telpon yang direkam.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tanya-jawab keamanan perjalanan kereta api diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

Bagian Keempat  
Penyiapan dan Pelaksanaan Pemberangkatan

Pasal 44

Dalam hal semua ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 sampai dengan Pasal 43 terpenuhi, dapat dilakukan penyiapan dan pelaksanaan pemberangkatan kereta api dengan kegiatan sebagai berikut :

- a. penyiapan pegawai stasiun dan pos;
- b. penyiapan rute kereta api berangkat;
- c. penyiapan pemberangkatan kereta api;
- d. memberikan semboyan berangkat;
- e. mengawasi pemberangkatan kereta api;
- f. menormalkan kedudukan persinyalan;
- g. memberikan warta berangkat.

Pasal 45

- (1) Penyiapan pegawai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 huruf a, merupakan kegiatan menyiapkan pegawai sesuai jadwal kerja di stasiun atau pos yang bersangkutan yaitu :
  - a. PPKA/PPKD/PPKT sebagai penanggung jawab urusan perjalanan kereta api di stasiun;
  - b. Pengawas Peron (PAP) sebagai pegawai pembantu PPKA/PPKD/PPKT yang bertindak atas perintah PPKA/PPKD/PPKT untuk mengawasi kesiapan Pengawas Emplasemen (PE), Juru Rumah Sinyal (Jrs), penjaga wesel (Pjw) dan Penjaga pintu perlintasan (Pjl) serta melayani keberangkatan dan pemberhentian kereta api;
  - c. Pengawas Emplasemen (PE) sebagai pegawai pembantu PPKA/PPKD/PPKT yang bertindak atas perintah PPKA/PPKD/PPKT untuk mengatur dan mengawasi kedudukan sarana di emplasemen dan atas perintah PPKA/PPKD/PPKT mengatur dan mengawasi langsiran;
  - d. Jrs sebagai pegawai pembantu PPKA/PPKD/PPKT yang bertugas di pos atau rumah sinyal yang pekerjaannya mengatur kedudukan wesel dan sinyal menurut perintah PPKA/PPKD/PPKT sesuai wilayah kewenangannya;
  - e. Pjw sebagai pegawai pembantu PPKA/PPKD/PPKT yang bertugas di gardu Pjw yang pekerjaannya membalik wesel terlayan setempat atas perintah PPKA/PPKD/PPKT, jika di stasiun tersebut tersedia wesel terlayan setempat;
  - f. Pjl sebagai pegawai pembantu PPKA/PPKD/PPKT yang bertugas di gardu perlintasan yang pekerjaannya menutup dan membuka pintu perlintasan

untuk mengamankan perjalanan kereta api atau langsiran yang lewat sesuai jadwal kereta api, semboyan genta atau pemberitahuan dengan telpon dari PPKA/PPKD/PPKT.

- (2) Jika di stasiun tidak terdapat PAP maka tugas dan fungsinya dirangkap oleh PPKA.
- (3) Semua pegawai sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), harus memenuhi kualifikasi dan keahlian serta memakai pakaian dinas yang ditentukan sesuai dengan Peraturan perundang-undangan yang berlaku.

#### Pasal 46

- (1) Penyiapan rute kereta api berangkat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 huruf b, merupakan kegiatan mengatur kedudukan wesel dan sinyal aman untuk dilalui kereta api yang akan berangkat.
- (2) Kesiapan rute sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), harus diyakini kesiapannya setelah dilakukan pengecekan oleh PPKA/PPKD/PPKT secara fisik dan/atau indikator pada perangkat atau meja pelayanan PPKA/PPKD/PPKT.

#### Pasal 47

Kesiapan pemberangkatan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 huruf c, meliputi kesiapan :

- a. masinis sudah berada di kabin;
- b. kondektur pemimpin (Kdrp) di samping kereta api yang akan diberangkatkan;
- c. penumpang dan / atau barang begasi atau hantaran ada di dalam kereta atau gerbong menurut syarat-syarat pengangkutan;
- d. PAP atau PPKA/PPKD/PPKT siap di tempat.

#### Pasal 48

- (1) Setiap stasiun harus dilengkapi dengan Peraturan Pengamanan Setempat untuk PPKA dan Peraturan Pengamanan Lintas untuk PPKD/PPKT sesuai dengan ketentuan mengenai pengoperasian dan sistem persinyalan yang ada di stasiun yang bersangkutan sebagai pedoman bagi PPKA/PPKD/PPKT dalam melayani urusan perjalanan kereta api di stasiun atau lintas yang bersangkutan.
- (2) Setiap PPKA/PPKD/PPKT yang bertugas di suatu stasiun atau lintas harus lulus ujian Peraturan Pengamanan Setempat atau Peraturan Pengamanan Lintas yang bersangkutan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai Peraturan Pengamanan Setempat dan Peraturan Pengamanan Lintas diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

## Pasal 49

- (1) Dalam hal semua ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44 sampai Pasal 47 telah dipenuhi, tepat pada jam kereta api menurut jadwal harus diberangkatkan atau harus sudah diberangkatkan maka :
  - a. PPKA/PAP memberikan tanda (semboyan) berangkat kepada Kdrp;
  - b. Kdrp kemudian membunyikan tanda (semboyan) kesiapan keberangkatan kereta api kepada Masinis untuk memberangkatkan kereta api, serta PPKA/PAP memberikan tanda (semboyan) berangkat kepada Masinis dengan menghadapkan badannya ke arah Masinis;
  - c. masinis kemudian membunyikan tanda (semboyan) mengerti bahwa kereta api segera diberangkatkan;
  - d. kemudian masinis memberangkatkan kereta api.
- (2) Kereta api setelah diberangkatkan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf d, PAP tetap mengawasi keberangkatan kereta api secara fisik dan PPKA/PPKD/PPKT mengawasi melalui indikator di meja atau perangkat pelayanannya, sampai wesel terakhir dilewati.
- (3) Setelah kereta api melewati wesel terakhir sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) rute kereta api dikembalikan dalam kedudukan normal.
- (4) Setelah kegiatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), PPKA segera memberi warta berangkat kepada PPKA stasiun tujuan terdekat dan/atau kepada PPKA blok pos terdekat.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengamanan penyiapan perjalanan kereta api diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

## Bagian Kelima Perjalanan Kereta Api Menuju Jalan Bebas

### Pasal 50

- (1) Perjalanan kereta api pada petak blok, atau pada petak jalan bebas dimulai sejak berangkat atau berjalan langsung di stasiun atau pos yang bersangkutan sampai dengan kereta api tersebut berhenti atau berjalan langsung di stasiun atau pos terdekat.
- (2) Perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dimulai dari titik wesel terluar sampai di tempat pemberhentian di stasiun atau pos yang bersangkutan.

## Pasal 51

- (1) Pada saat kereta api akan melewati wesel terluar, masinis harus memperhatikan tanda (semboyan) ujung belakang atau buritan kereta api, untuk mengetahui kemungkinan semboyan tersebut tidak ada atau kemungkinan bagian belakang rangkaian kereta api tertinggal atau terlepas.
- (2) Dalam hal rangkaian kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tertinggal atau terlepas, masinis harus mempertimbangkan kemungkinan bagian yang lepas akan menyusul dan menyesuaikan kecepatan kereta api serta berusaha menghentikan kereta api.
- (3) Apabila dalam perjalanan kereta api di stasiun yang bersangkutan dilengkapi dengan sinyal mekanik atau elektro-mekanik untuk jalur tunggal, maka masinis harus memperhatikan sinyal masuk untuk kereta api yang berlawanan arah, karena ada kemungkinan lengan sinyal masuk digerak-gerakkan sebagai tanda (semboyan), bahwa kereta api tidak aman dan harus berhenti.
- (4) Dalam hal kereta api tidak aman dan harus berhenti sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), masinis yang bersangkutan harus menunggu perintah berikutnya dari PPKA.

## Pasal 52

- (1) Apabila dalam perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 dan Pasal 51 menghadapi sinyal blok untuk kereta api yang bersangkutan dengan kondisi tidak aman atau dimukanya terdapat kereta api yang berhenti, masinis harus menghentikan kereta api.
- (2) Apabila kereta api di mukanya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) telah berjalan, masinis boleh menjalankan kereta apinya dengan kecepatan maksimum 15 (lima belas) km/jam.
- (3) Apabila dalam perjalanan kereta api terdapat kereta api mogok atau mendapat kecelakaan, awak kereta api pada kereta api di belakangnya wajib memberikan pertolongan dengan :
  - a. masinis menghentikan kereta api kurang lebih 50 meter dari kereta api yang mogok atau mengalami kecelakaan;
  - b. mengambil langkah-langkah sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- (4) Dalam hal jalur dilengkapi dengan sinyal blok mekanik atau elektro mekanik, maka masinis harus membunyikan semboyan perhatian berulang-ulang.
- (5) Apabila sinyal sebagaimana dimaksud dalam ayat (4), tetap menunjukkan tidak aman, maka Kdrp naik di kabin Masinis dan kereta api dijalankan dengan kecepatan maksimum 30 km/jam, sampai di muka blok pos, dan Kdrp mencari informasi ke blok pos .

- (6) Apabila berdasarkan informasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (5), PPKA blok pos tidak ada dan ada tanda-tanda yang membahayakan perjalanan kereta api, maka Kdrp menelpon PPKA di stasiun atau blok pos tujuan terdekat untuk memberitahukan kondisi tidak aman tersebut.
- (7) Kereta api hanya dapat diberangkatkan sesuai perintah PPKA stasiun atau blok pos sebagaimana dimaksud pada ayat (6).

## Bagian Keenam Perjalanan Kereta Api di Jalan Bebas

### Pasal 53

Masinis kereta api yang sedang berangkat atau langsung di blok pos di stasiun yang dilengkapi dengan persinyalan mekanik atau elektro-mekanik untuk jalur tunggal, harus memperhatikan sinyal blok untuk kereta api yang berlawanan arah.

### Pasal 54

- (1) Apabila di jalan bebas terdapat sinyal blok mengindikasikan tidak aman maka Masinis memberhentikan kereta apinya sampai sinyal blok mengindikasikan aman.
- (2) Apabila sinyal blok sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tetap mengindikasikan tidak aman sampai 1 (satu) menit atau waktu yang ditentukan sesuai tenggang waktu antara dua kereta api yang berurutan maka Masinis dapat memberangkatkan kereta api dengan kecepatan maksimum 30 Km/jam dan Kdrp harus mendampingi masinis di kabin.
- (3) Apabila di jalan bebas terdapat stasiun dengan kelas tertentu, kereta api dapat berhenti sebentar untuk naik turun penumpang sesuai dengan peraturan perjalanan kereta api dan kereta api berangkat setelah diperintah oleh Kdrp.

### Pasal 55

- (1) Kereta api yang akan masuk stasiun, Masinis harus mematuhi ketentuan sinyal masuk baik yang dilengkapi maupun tidak dilengkapi dengan sinyal muka atau tanda (semboyan) masinis berteriak dan memperhatikan papan rambu atau tanda T.
- (2) Sinyal masuk sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), yang dilengkapi sinyal muka dan semua sinyal menunjukkan indikasi aman, maka kereta api dapat berjalan terus memasuki stasiun sesuai kecepatan yang diizinkan.
- (3) Sinyal masuk sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dilengkapi dengan sinyal muka pada sistem persinyalan mekanik mengindikasikan tidak aman (tidak ditarik) atau pada sistem persinyalan elektrik menunjukkan warna kuning yang mengindikasikan hati-hati maka masinis harus mempersiapkan kereta apinya untuk berhenti di muka sinyal masuk.

- (4) Sinyal masuk sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), tidak dilengkapi sinyal muka dan sinyal masuk pada sistem persinyalan elektrik menunjukkan indikasi tidak aman (warna merah) dan sinyal blok sebelumnya menunjukkan indikasi hati-hati (warna kuning), maka masinis harus mempersiapkan kereta apinya untuk berhenti di muka sinyal masuk.

Bagian Ketujuh  
Kereta Api Memasuki Stasiun

Pasal 56

- (1) Kereta api yang berhenti di depan sinyal masuk sebagaimana dimaksud dalam Pasal 55 ayat (3) dan ayat (4) berangkat kembali setelah sinyal masuk mengindikasikan aman.
- (2) Apabila sinyal masuk sebagaimana dimaksud dalam Pasal 55 ayat (4) menunjukkan indikasi hati-hati pada sistem persinyalan mekanik (lengan bawah ditarik) atau mengindikasikan hati-hati dan terdapat tanda (semboyan) kecepatan maksimum 30 km/jam atau 40 km/jam atau 60 km/jam pada sistem persinyalan elektrik, maka kereta api yang bersangkutan dapat berjalan terus memasuki stasiun dengan kecepatan maksimum 30 km/jam atau 40 km/jam atau 60 km/jam sesuai dengan indikasi sinyal pembatas kecepatan.

Pasal 57

- (1) PPKA pada stasiun atau pos terdekat yang dituju, setelah memberi warta aman dan menerima warta berangkat kereta api yang bersangkutan, wajib mengadakan penyiapan kedatangan kereta api yang meliputi:
  - a. kesiapan pegawai stasiun dan pos;
  - b. kesiapan rute kereta api datang;
  - c. mengawasi kedatangan kereta api;
  - d. memperhatikan tanda (semboyan) kereta api;
  - e. menormalkan kedudukan persinyalan;
  - f. memberi warta masuk;
  - g. melaporkan posisi kereta api di stasiun kepada Pusat Kendali (PK).
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf e, huruf f, dan huruf g tidak berlaku pada sistem persinyalan elektrik-otomatik.
- (3) Penyiapan pegawai sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a, merupakan penyiapan pegawai sesuai jadwal kerja (dinasan) di stasiun atau pos yang bersangkutan agar sudah siap ditempat sesuai dengan tugas masing-masing yaitu :
  - a. PPKA sebagai penanggung jawab urusan perjalanan kereta api di stasiun;
  - b. Juru langsir sebagai pembantu PPKA jika ada, untuk melaksanakan langsiran;



- c. PAP jika ada, sebagai pegawai pembantu PPKA/PPKD/PPKT yang setiap kali bertindak atas perintah PPKA/PPKD/PPKT untuk mengawasi kesiapan PE, JRS, Pjw dan Pjl serta melayani kedatangan dan pemberhentian kereta api;
  - d. PE jika ada, sebagai pegawai pembantu PPKA/PPKD/PPKT yang setiap kali bertindak atas perintah PPKA/PPKD/PPKT untuk mengatur dan mengawasi kedudukan sarana di emplasemen dan atas perintah PPKA/PPKD/PPKT mengatur dan mengawasi langsiran;
  - e. Jrs jika ada, sebagai pegawai pembantu PPKA/PPKD/PPKT yang bertugas di pos atau rumah sinyal yang pekerjaannya menyetel kedudukan wesel dan sinyal terlayanan pusat atas perintah PPKA/PPKD/PPKT, jika di stasiun tersebut tersedia rumah sinyal;
  - f. Pjw jika ada, sebagai pegawai pembantu PPKA/PPKD/PPKT yang bertugas di gardu Pjw yang pekerjaannya membalik wesel terlayanan setempat atas perintah PPKA/PPKD/PPKT, jika di stasiun tersebut tersedia wesel terlayanan setempat;
  - g. Pjl jika ada, sebagai pegawai pembantu PPKA/PPKD/PPKT yang bertugas menjaga perlintasan yang pekerjaan menutup dan membuka pintu perlintasan untuk mengamankan perjalanan kereta api atau langsiran sesuai jadwal dan tanda (semboyan) genta atau pemberitahuan dengan telpon dari PPKA/PPKD/PPKT.
- (4) Dalam hal frekuensi kereta api tinggi di stasiun, PAP sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) huruf c dapat lebih dari 1 (satu) orang, yang bertanggung jawab sesuai dengan pembagian tugasnya.
- (5) Semua pegawai sebagaimana dimaksud dalam ayat (3), harus memakai pakaian dinas sesuai dengan peraturan yang berlaku.

#### Pasal 58

- (1) Kesiapan rute kereta api datang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (1) huruf b, merupakan kegiatan menentukan kedudukan wesel dan sinyal aman untuk dilewati kereta api yang masuk.
- (2) Kegiatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan oleh PPKA/PPKD/PPKT atau pegawai atas perintah PPKA.
- (3) Kesiapan rute sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), harus diyakini kesiapannya setelah dilakukan pengecekan oleh PPKA/PPKD/PPKT secara fisik dan/atau indikator pada perangkat atau meja pelayanan PPKA/PPKD/PPKT.

#### Pasal 59

Mengawasi kedatangan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (1) huruf c berupa :

- a. mengamati kedatangan kereta api sejak masuk wesel pertama yang dilewati kereta api sampai kereta api berhenti di stasiun atau sampai melewati wesel terakhir untuk kereta api yang berjalan langsung;
- b. menjaga agar jalur kereta api yang akan dilewati tidak ada gangguan dan menjaga kereta api berhenti di tempat yang ditentukan atau berjalan langsung.

#### Pasal 60

- (1) PPKA atau PAP harus memperhatikan tanda (semboyan) kereta api yang datang atau langsung sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (1) huruf d, mengenai kemungkinan masinis kereta api tersebut memasang atau membunyikan tanda (semboyan) bahaya akibat :
  - a. jalan bebas atau petak blok yang baru dilalui ada gangguan;
  - b. bagian jalan yang baru dilalui kurang baik;
  - c. telekomunikasi terganggu;
  - d. rangkaian kereta api terputus.
- (2) Apabila masinis kereta api menyampaikan tanda (semboyan) bahaya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a, PPKA atau PAP harus segera memberitahukan kepada pegawai terkait untuk :
  - a. memberhentikan kereta api yang seharusnya diberangkatkan ke arah petak jalan bebas atau petak blok sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a, dan ditahan di stasiun yang bersangkutan;
  - b. memberhentikan luar biasa, kereta api langsung yang datang dari arah yang berlawanan yang akan melalui petak jalan bebas atau petak blok sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a;
  - c. segera memperbaiki petak jalan bebas atau petak blok yang tidak aman sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a.
- (3) PPKA sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) harus menginformasikan kondisi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a, kepada PPKA/PPKD/PPKT pada stasiun dan/atau blok pos terdekat yang akan dilewati kereta api yang masuk.
- (4) Apabila masinis kereta api menyampaikan tanda (semboyan) bahaya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b dan huruf c, PPKA atau PAP harus segera memberitahukan kepada pegawai terkait untuk melakukan perbaikan.
- (5) Apabila masinis kereta api yang rangkaiannya terputus menyampaikan tanda (semboyan) bahaya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf d, PPKA atau PAP harus segera mengambil tindakan sesuai ketentuan gangguan.

#### Pasal 61

PPKA melakukan sendiri atau memerintahkan pegawai yang bersangkutan untuk menormalkan kedudukan persinyalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (1) huruf e, dengan mengembalikan ke kedudukan normal sinyal dan wesel setelah kereta api berhenti atau langsung melewati wesel terluar.

## Pasal 62

PPKA memberi warta masuk sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (1) huruf f, kepada PPKA di stasiun atau pos blok pemberangkatan terdekat yang sudah dilewati untuk memberitahukan bahwa petak jalan bebas atau petak blok yang bersangkutan aman untuk dilalui.

## Pasal 63

PPKA melaporkan posisi kereta api di stasiun kepada pengendali perjalanan kereta api tidak langsung (PK) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (1) huruf g mengenai keberangkatan, kedatangan, berjalan langsung di stasiun atau adanya tanda (semboyan) bahaya pada kereta api .

## BAB V

### PENGENDALIAN PERJALANAN

#### KERETA API

## Pasal 64

- (1) Pengendalian perjalanan kereta api dilaksanakan secara langsung dan tidak langsung.
- (2) Pengendalian perjalanan kereta api langsung antara dua stasiun atau lebih dilaksanakan dengan cara :
  - a. setempat, dilaksanakan oleh PPKA di setiap stasiun;
  - b. daerah, dilaksanakan oleh PPKD untuk pengendalian dua stasiun atau lebih;
  - c. terpusat (PKT) atau Centralized Traffic Control (CTC), yang dilaksanakan oleh PPKT di wilayah pengendaliannya.

## Pasal 65

- (1) Pengendalian perjalanan kereta api terpusat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 ayat (2) huruf c dilaksanakan dengan :
  - a. mengendalikan kereta api melalui meja pelayanan dengan membuat rute perjalanan kereta api atau rute langsir suatu rangkaian sarana di setiap stasiun di lintas pengendaliannya;
  - b. mengawasi keberadaan kereta api lewat indikasi pada papan peragaan, dan mengatur pemindahan persilangan atau penyusulan;
  - c. memperbaiki nomor kereta api pada jendela indikator penomoran kereta api di jendela yang bersangkutan apabila terjadi perbedaan penomoran kereta api.

- (2) Pengendalian perjalanan kereta api terpusat sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan oleh Petugas Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKT), dan pada kondisi tertentu di stasiun tertentu di lintas kewenangannya PPKT melimpahkan kewenangannya kepada PAP untuk bertindak sebagai PPKA.
- (3) PAP sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), harus melaporkan kepada PPKT tentang jam datang, berangkat atau langsung serta keterlambatan setiap kereta api termasuk penyebabnya.
- (4) Masinis yang bertugas dalam perjalanan kereta api harus melaporkan kepada PK tentang rangkaian kereta api, kondisi jalur kereta api, sinyal, perlintasan, dan kondisi catu daya lewat peralatan telekomunikasi.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengendalian kereta api terpusat PKT atau CTC diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

## BAB VI

### KEDUDUKAN STASIUN KERETA API

#### Pasal 66

- (1) Stasiun kereta api berfungsi untuk :
  - a. keperluan naik dan turun penumpang dan/atau bongkar muat barang;
  - b. keperluan operasi kereta api.
- (2) Selain stasiun untuk keperluan operasi kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b dapat digunakan tempat untuk keperluan kereta api bersilang, bersusulan, berangkat dan berhenti.

#### Pasal 67

Untuk kepentingan perjalanan kereta api, stasiun dapat berkedudukan sebagai :

- a. stasiun awal perjalanan kereta api;
- b. stasiun antara perjalanan kereta api;
- c. stasiun akhir perjalanan kereta api;
- d. stasiun pemeriksa perjalanan kereta api;
- e. stasiun batas.

#### Pasal 68

Stasiun Awal perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 huruf a, merupakan stasiun asal perjalanan kereta api sebagai tempat untuk menyiapkan rangkaian kereta api dan memberangkatkan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 39.

#### Pasal 69

Stasiun Antara perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 huruf b, merupakan stasiun tujuan terdekat dalam setiap perjalanan kereta api yang menerima kedatangan dan pemberangkatan kembali kereta api atau dilewati kereta api yang berjalan langsung.

#### Pasal 70

- (1) Stasiun Akhir perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 huruf c, merupakan stasiun tujuan akhir perjalanan kereta api yang menerima kedatangan kereta api.
- (2) Di Stasiun Akhir sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), merupakan tempat kegiatan :
  - a. masinis melepas semboyan di ujung depan rangkaian kereta api dan pelayan kereta api (PLKA) atau pelayan rem (PLRM) melepas semboyan kereta api di ujung belakang rangkaian kereta api;
  - b. masinis, Kdrp dan PLKA atau PLRM melapor dan menyerahkan kelengkapan administrasi perjalanan kereta api kepada PPKA atau PAP untuk diselesaikan sesuai peraturan yang berlaku;
  - c. menghapus rangkaian kereta api yang meliputi kegiatan :
    - 1) menempatkan kereta atau gerbong di jalan rel yang ditentukan oleh PPKA;
    - 2) memisahkan lokomotif dari kereta atau gerbong yang bersangkutan yang dilakukan oleh PPKA;
    - 3) menentukan rute, yang dilaksanakan oleh PPKA.
- (3) Kegiatan menghapus rangkaian kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf c, dilaksanakan oleh PAP atau PE atas perintah PPKA.

#### Pasal 71

- (1) Stasiun Pemeriksa Perjalanan Kereta Api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 huruf d merupakan stasiun awal perjalanan kereta api dan stasiun antara tertentu yang ditetapkan sebagai stasiun pemeriksa dalam GAPEKA.
- (2) Di Stasiun Pemeriksa Perjalanan Kereta Api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), wajib dilakukan kegiatan pencatatan dalam LHM dan LAPKA mengenai persilangan luar biasa dengan kereta api fakultatif atau kereta api luar biasa.

#### Pasal 72

- (1) Stasiun batas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 67 huruf e, merupakan stasiun sebagai pembatas perjalanan kereta api karena adanya stasiun yang ditutup.

- (2) Di stasiun yang di tutup sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus melapor mengenai pembukaan dan penutupan stasiunnya kepada stasiun batas.

#### Pasal 73

Ketentuan lebih lanjut mengenai stasiun diatur dengan Keputusan tersendiri.

### BAB VII

#### KETERTIBAN DAN KELANCARAN

##### OPERASI KERETA API

#### Pasal 74

Apabila rute kereta api di stasiun yang akan dimasuki kereta api terhalang karena adanya rangkaian kereta api, sarana kereta api, kerusakan wesel atau kerusakan jalan rel dan rute lainnya terhalang maka untuk memasukkan kereta api ke rute tersebut harus dilakukan sebagai berikut :

- a. PPKA memerintahkan kepada petugas di stasiun untuk memasang tanda (semboyan) tidak aman sekurang-kurangnya 50 meter dari ujung penghalang ke arah kedatangan kereta api;
- b. PPKA memerintahkan kepada petugas di stasiun untuk siap di depan sinyal masuk guna memandu masinis memasukkan kereta api;
- c. PPKA menahan kereta api di depan sinyal masuk dengan tanda (semboyan) tidak aman;
- d. setelah kereta api berhenti di depan sinyal masuk, petugas sebagaimana dimaksud dalam huruf b menjelaskan kepada masinis di kabin masinis mengenai rute yang akan dimasuki kereta api;
- e. masinis memberikan tanda (semboyan) perhatian dengan suling lokomotif;
- f. PPKA memberikan sinyal masuk aman (khusus untuk sinyal mekanik) dan sinyal darurat untuk sinyal elektrik;
- g. masinis memasukan kereta api sesuai dengan panduan petugas sebagaimana dimaksud dalam huruf b, dengan kecepatan maksimum 30 km/jam;
- h. PPKA atau Jrs mengembalikan kedudukan sinyal masuk dan wesel yang dimasuki kereta api tersebut dalam keadaan normal dan PPKA memerintahkan mencabut tanda (semboyan) tidak aman sebagaimana dimaksud dalam huruf a.

#### Pasal 75

- (1) Untuk ketertiban dan kelancaran operasi kereta api, setiap perjalanan kereta api harus dilaksanakan sesuai dengan jadwal dan tertib urutan kereta api yang ditetapkan dalam GAPEKA, Daftar Waktu, MALKA atau TEM.
- (2) Ketertiban dan kelancaran operasi kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) sesuai dengan kondisi setiap perjalanan kereta api dapat dibedakan :

- a. operasi kereta api dalam keadaan biasa atau normal yaitu perjalanan kereta api yang sesuai dengan jadwal dan tertib urutan kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1);
  - b. operasi kereta api dalam keadaan tidak biasa atau tidak normal yaitu perjalanan kereta api yang menyimpang dari jadwal dan tertib urutan kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).
- (3) Operasi kereta api dalam keadaan tidak biasa atau tidak normal sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf b, dilakukan apabila :
- a. keterlambatan jadwal perjalanan kereta api yang melebihi batas toleransi waktu operasi yang diizinkan, sehingga jadwal dan tertib urutan kereta api dapat diatur kembali sebagaimana dimaksud dalam ayat (1);
  - b. terdapat bagian rangkaian kereta api yang terpaksa ditinggalkan di jalan bebas;
  - c. terdapat rangkaian kereta api yang terputus dan berhenti di jalan bebas;
  - d. terdapat kereta api berhenti luar biasa (BLB) di petak jalan bebas atau petak blok karena gangguan;
  - e. terjadi rintang jalan pada lintas.

#### Pasal 76

- (1) Untuk mengatasi keterlambatan jadwal perjalanan kereta api yang melebihi batas toleransi waktu operasi yang diizinkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 75 ayat (3) huruf a, diusahakan :
- a. turun-naik penumpang dan muat-bongkar barang dipercepat;
  - b. waktu berhenti di stasiun/perhentian dipercepat;
  - c. masinis menjalankan kereta apinya sesuai batas kecepatan maksimum operasi yang diizinkan;
  - d. Jika keadaan terpaksa dapat dilakukan pemindahan persilangan atau penyusulan dengan kereta api lain agar kereta api lainnya tidak mengalami keterlambatan.
- (2) Batas kecepatan maksimum operasi yang diizinkan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf c ditentukan sesuai dengan :
- a. batas maksimum kecepatan pada jalur kereta api yang bersangkutan;
  - b. batas maksimum kecepatan sarana kereta api yang bersangkutan.
- (3) Apabila terdapat perbedaan maksimum kecepatan pada prasarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf a, dengan kecepatan maksimum pada sarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf b, maka maksimum kecepatan yang digunakan adalah batas maksimum kecepatan yang lebih rendah.
- (4) Pemindahan persilangan atau penyusulan dengan kereta api lain sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf d, hanya dapat dilakukan sesuai dengan ketentuan prioritas pelayanan dan mengusahakan kembali terlaksananya operasi kereta api sesuai dengan GAPEKA, MALKA atau TEM.

## Pasal 77

Apabila terdapat sebagian rangkaian kereta api harus ditinggalkan di jalan bebas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 75 ayat (3) huruf b, harus diambil tindakan sebagai berikut :

- a. Plka atau Plrm atau awak kereta api lain atas perintah Kdrp memasang tanda (semboyan) tidak aman pada jalur kereta api dengan jarak minimal 500 m di depan dan di belakang rangkaian kereta api pada persinyalan mekanik yang mudah terlihat dari masinis kereta api yang menuju ke arah bagian kereta api yang ditinggalkan;
- b. pada ujung depan kereta api di pasang semboyan bahaya dan selanjutnya meneruskan perjalanan ke stasiun terdekat tanpa dipasang semboyan akhiran;
- c. pada waktu kereta api sebagaimana dimaksud dalam huruf b memasuki stasiun, masinis harus membunyikan tanda (semboyan) bahaya berulang-ulang sampai berhenti di stasiun;
- d. PPKA setempat segera menginformasikan kepada PPKA stasiun pemberangkatan kereta api yang terdekat bahwa kereta api telah masuk tanpa tanda (semboyan) akhiran dan petak jalan bebas dinyatakan tidak aman, agar tidak ada kereta api yang menuju petak jalan bebas atau petak blok yang telah dilewati kereta api sebagaimana dimaksud dalam huruf b;
- e. Kdrp melaporkan kepada PPKA stasiun tersebut tentang kejadiannya;
- f. PPKA meminta kepada kepala dipo lokomotif terdekat untuk membebaskan petak jalan bebas yang bersangkutan atau menarik rangkaian yang ditinggal di petak jalan bebas atau petak blok dengan menggunakan lokomotif kereta api yang ada;
- g. setelah petak jalan bebas aman PPKA sebagaimana dimaksud dalam huruf f menginformasikan kepada PPKA sebagaimana dimaksud dalam huruf e dan/atau kepada PPKD/PPKT.

## Pasal 78

(1) Jika terjadi rangkaian putus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 75 ayat (3) huruf c, diambil tindakan sebagai berikut :

- a. rangkaian kereta api menggunakan sistem rem tangan, maka :
  - 1) apabila bagian belakang berhenti maka bagian depan bergerak mundur untuk merangkaikan kembali;
  - 2) apabila bagian belakang meluncur ke depan maka rangkaian depan menyesuaikan kecepatan untuk merangkaikan kembali;
  - 3) apabila bagian belakang yang telah terputus berjalan terus dan akan melewati stasiun tujuan terdekat maka PPKA di stasiun yang bersangkutan harus berusaha menghentikannya dan jika tidak berhasil menghentikan maka PPKA harus :
    - (a) membunyikan semboyan bahaya pada genta perlintasan atau menginformasikan dengan telepon apabila tersedia, agar penjaga



- perlintasan menutupnya sampai rangkaian bagian belakang yang terputus melewati;
- (b) memberitahukan kepada PPKA stasiun terdekat berikutnya agar berusaha menghentikannya;
- 4) apabila bagian depan berjalan terus melewati stasiun tujuan terdekat dan tidak membawa semboyan akhiran rangkaian maka PPKA di stasiun yang mengetahui harus berusaha menghentikannya dan jika tidak berhasil menghentikan maka PPKA harus :
- (a) membunyikan semboyan bahaya pada genta perlintasan atau menginformasikan dengan telepon, agar penjaga perlintasan menutupnya sampai rangkaian bagian belakang kereta api tersebut melewatinya;
  - (b) memberitahukan kepada PPKA stasiun terdekat berikutnya agar berusaha menghentikan kereta api;
  - (c) memberitahukan kepada PPKA stasiun terdekat sebelumnya bahwa kereta api tanpa membawa semboyan akhiran rangkaian dan PPKA yang menerima informasi harus mengambil tindakan pengamanan terhadap kemungkinan rangkaian kereta api yang terputus meluncur kebelakang;
- b. menggunakan pengereman dengan sistem rem udara, maka masinis dibantu oleh Kdrp dan PLKA merangkaikan kembali kereta api yang terputus dan melanjutkan perjalanan.
- (2) Dalam hal terjadi rangkaian terputus sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), Kdrp kereta api yang bersangkutan wajib melaporkan kepada PPKA di stasiun tujuan terdekat berikutnya, untuk dilakukan pemeriksaan atau tindakan lain apabila diperlukan.

#### Pasal 79

- (1) Kereta api BLB sebagaimana dimaksud dalam Pasal 75 ayat (3) huruf d, Kdrp harus segera memerintahkan melindungi kereta api dengan tanda (semboyan) tidak aman dibelakang maupun didepan rangkaian kereta api untuk jalur tunggal dan dibelakang rangkaian kereta api untuk jalur ganda pada jarak aman kecuali apabila kereta api berhenti tidak lebih dari 1 (satu) menit untuk lintas sistim sinyal blok otomatis atau dari waktu yang ditetapkan sesuai dengan selang waktu antara 2 (dua) kereta api yang berurutan pada petak jalan bebas atau petak blok yang menggunakan sistim tidak otomatis.
- (2) Jika kereta api BLB sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak mungkin berjalan lagi, maka :
- a. Kdrp kereta api BLB yang bersangkutan meminta kepada PPKA stasiun terdekat untuk meminta bantuan lokomotif atau kereta api penolong guna menarik kereta api, sekurang-kurangnya sampai stasiun terdekat;
  - b. setelah lokomotif atau kereta api penolong sebagaimana dimaksud dalam huruf a datang, maka Kdrp memerintahkan awak kereta api yang

- bersangkutan melangsir untuk merangkaikan dengan rangkaian kereta api yang BLB;
- c. Kdrp mengambil atau menyuruh awak kereta api lainnya untuk mengambil semboyan tidak aman yang digunakan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1);
  - d. kemudian Kdrp memerintahkan masinis yang bersangkutan untuk memberangkatkan kereta api ke stasiun terdekat.
- (3) Apabila kereta api BLB sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), sudah dapat berjalan sebelum lokomotif atau kereta api penolong datang, kereta api tersebut berangkat kembali dengan kecepatan maksimum 5 km/jam dan harus dilengkapi tanda (semboyan) tidak aman, yang dibawa oleh petugas atas perintah Kdrp yang berjalan di depan dan dibelakang 500 meter dari ujung depan dan belakang kereta api pada persinyalan mekanik.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai jarak aman dan waktu berhenti sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

#### Pasal 80

- (1) Rintang jalan pada lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 75 ayat (3) huruf e, disebabkan oleh :
- a. peristiwa alam;
  - b. kecelakaan;
  - c. adanya gangguan prasarana kereta api;
  - d. sebab lain yang dapat mengancam keselamatan perjalanan kereta api.
- (2) Kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b disebabkan :
- a. tabrakan kereta api dengan kereta api atau dengan moda lain;
  - b. kereta api sebagian atau seluruhnya keluar rel;
  - c. kecelakaan lainnya.
- (3) Apabila terjadi rintang jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), maka harus segera dilakukan tindakan sebagai berikut :
- a. kepala stasiun terkait di lintas yang bersangkutan wajib mengumumkan kepada masyarakat pengguna jasa;
  - b. memindahkan penumpang, bagasi, dan barang hantaran ke kereta api lain atau moda angkutan lainnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku agar perjalanannya tetap lancar;
  - c. semua kereta api diberhentikan di stasiun terdekat yang memungkinkan;
  - d. di lokasi rintang jalan untuk kelancaran perjalanan pengguna jasa kereta api dapat difungsikan sebagai stasiun sementara;
  - e. semua perjalanan kereta api yang melintasi lokasi rintang jalan yang bersangkutan diatur dan dijalankan sampai di stasiun sebelum lokasi rintang jalan atau dipindahkan perjalanannya ke lintas lain.

- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai rintang jalan diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

#### Pasal 81

- (1) Setiap perjalanan kereta api, Kdrp kereta api yang bersangkutan harus membawa dan mengisi laporan perjalanan kereta api (LAPKA) yang berisi :
- a. susunan rangkaian;
  - b. penyusulan dan persilangan;
  - c. nama stasiun;
  - d. nomor kereta api;
  - e. jam berangkat, berhenti dan tiba di tujuan;
  - f. kejadian-kejadian selama perjalanan kereta api;
  - g. nama awak kereta api.
- (2) Laporan Perjalanan Kereta Api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), harus diperiksa oleh PPKA di setiap stasiun yang telah ditetapkan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai laporan perjalanan kereta api diatur dengan Keputusan Direktur Jenderal.

### BAB VIII

#### KETENTUAN PERALIHAN

#### Pasal 82

Dengan ditetapkan keputusan ini penetapan GAPEKA yang selama ini dilakukan oleh Badan Penyelenggara berlaku sampai dengan tahun 2003.

#### Pasal 83

Dengan ditetapkannya Keputusan ini, ketentuan yang lebih rendah yang mengatur mengenai pengoperasian kereta api dinyatakan masih tetap berlaku sebelum dirubah atau diganti sesuai dengan Keputusan ini.

BAB IX  
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 84

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : J a k a r t a  
Pada tanggal : 25 April 2003

---

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

AGUM GUMELAR, M.Sc.

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada Yth :

1. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
2. Menteri Koordinator Bidang Politik dan Keamanan;
3. Menteri Dalam Negeri;
4. Menteri Kehakiman dan HAM;
5. Menteri Pertahanan;
6. Menteri Keuangan;
7. Sekretaris Negara;
8. KAPOLRI;
9. Gubernur Propinsi di Pulau Sumatera dan Pulau Jawa;
10. Sekjen, Irjen, Dirjen Perhubungan Darat dan para Kabadan di lingkungan Departemen Perhubungan;
11. Direksi PT. (Persero) Kereta Api Indonesia.