HALAMAN PERSETUJUAN

Judul Skripsi	: Upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) Dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Terkait Dengan Pelayanan Pengangkutan Orang (Studi di Stasiun Blitar Kota Blitar)
Identitas penulis	:
a. Nama	: ULUNG PRESTIWI MUKTI
b. NIM	: 105010113111010
Konsentrasi	: Hukum Administrasi Negara
Jangka waktu penelitian	: November 2013 - Maret 2014
Disetujui pada tanggal	:

Dosen Pembimbing Utama	Dosen Pembimbing Pendamping
Dr. Istislam., SH., M.Hum	Dr. Moh. Fadli., SH., MH.
NIP. 19620810 198601 1 002	NIP. 196 50401 199002 1 002

Mengetahui,

Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara,

Lutfi Effendi, SH. M.Hum.

NIP. 19600810 198601 1 002

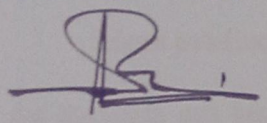
HALAMAN PENGESAHAN

Upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) Dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Terkait Dengan Pelayanan Pengangkutan Orang (Studi di Stasiun Blitar Kota Blitar)

Oleh:
ULUNG PRESTIWI MUKTI
NIM. 105010113111010

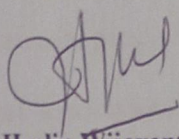
Skripsi ini telah disahkan oleh dosen pembimbing pada tanggal.....

Ketua Majelis Penguji



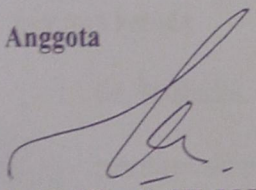
Agus Yulianto, SH., MH.
NIP. 19590717 198601 1 001

Anggota



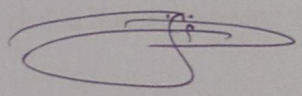
Herlin Wijayanti, SH., MH.
NIP. 19601020 198601 2 001

Anggota



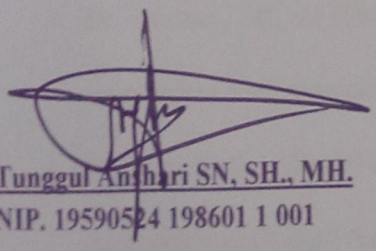
Lutfi Effendi, SH. M.Hum.
NIP. 19600810 198601 1 002

Anggota



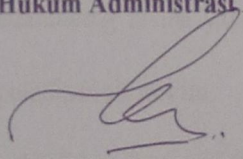
Dr. Istislam, SH., M.Hum
NIP. 19620810 198601 1 002

Anggota



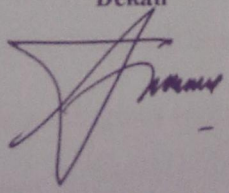
Tunggul Anshari SN, SH., MH.
NIP. 19590524 198601 1 001

Ketua Bagian
Hukum Administrasi Negara



Lutfi Effendi, SH. M.Hum.
NIP. 19600810 198601 1 002

Mengetahui,
Dekan



Dr. Sihabudin, SH., MH
NIP. 195912161985031001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan karunia yang tiada henti hingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **"**Upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang (Studi di Stasiun Blitar)**"**.

Selama penulisan laporan kuliah kerja lapangan ini penulis banyak mendapat bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak, sehingga dapat terselesaikan tepat pada waktunya. Oleh karena itu penulis ingin menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Dr. Sihabudin, SH., MH. selaku Dekan Fakultas Hukum yang turut membantu dalam penulisan skripsi ini.
2. Lutfi Effendi, SH., M.Hum. selaku dosen dan Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara yang turut membantu dalam penulisan skripsi ini.
3. Dr. Istislam., SH., M.Hum selaku dosen pembimbing utama yang dengan sabar telah memberikan bimbingan dan petunjuk dalam penulisan skripsi ini.
4. Dr. Moh. Fadli., SH., MH. selaku dosen pembimbing dua yang turut membantu dalam memberikan bimbingan dan petunjuk dalam penulisan skripsi ini.
5. Bapak Joko Andriyanto dan seluruh pegawai Stasiun Blitar yang telah membantu penulis dalam memberikan informasi dan data untuk keperluan penulisan skripsi ini.

6. Kedua orang tua penulis dan untuk semua teman-teman yang turut serta membantu dan mendukung penulisan laporan.

Penulis menyadari penulisan skripsi ini masih jauh dari sempurna. Untuk itu saran dan kritik yang membangun sangat kami harapkan. Dan semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang membutuhkan khususnya mahasiswa-mahasiswi dalam melakukan penelitian di kemudian hari. Terima kasih.

Malang, 03 April 2014

Penulis

DAFTAR ISI

Halaman

LEMBAR PERSETUJUAN ..... **i**

LEMBAR PENGESAHAN ..... **ii**

KATA PENGANTAR ..... **iii**

DAFTAR ISI ..... **v**

DAFTAR TABEL ..... **viii**

DAFTAR GAMBAR ..... **ix**

DAFTAR BAGAN ..... **x**

RANGKUMAN ..... **xi**

BAB I PENDAHULUAN **01**

A. Latar Belakang 01
B. Rumusan Masalah 08
C. Tujuan Penelitian 09
D. Manfaat Penelitian 09

BAB II KAJIAN PUSTAKA **11**

A. Badan Usaha Milik Negara (BUMN) 11
   1. Pengertian Badan Usaha Milik Negara (BUMN) 11
   2. Maksud dan Tujuan Pendirian Badan Usaha Milik Negara (BUMN) 11
   3. Penggolongan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) 12
   4. Modal Badan Usaha Milik Negara (BUMN) 13
   5. Kepengurusan dan Pengawasan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) 14
   6. Restrukturisasi Badan Usaha Milik Negara (BUMN) 14
B. Angkutan Kereta Api dan Perkeretaapian 15
   1. Pengertian Angkutan Kereta Api 15
   2. Pengertian Perkeretaapian 15
C. Sarana dan Prasarana Perkeretaapian 16
   1. Sarana Perkeretaapian 16
   2. Prasarana Perkeretaapian 16
D. Kebijakan Publik 17
   1. Pengertian Kebijakan Publik 17
   2. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Sebuah Kebijakan 19
   3. Proses Kebijakan Publik 19
E. Pelayanan Publik 20
   1. Pengertian Pelayanan Publik 20
   2. Tujuan Pelayanan Publik 21
   3. Ciri Pelayanan 22
   4. Jenis Pelayanan 23
   5. Asas Penyelenggaraan Pelayanan Publik 23

6. Penyelenggaraan Pelayanan Publik 24
7. Hak dan Kewajiban Bagi Penyelenggara 24
F. Standar Pelayanan Minimum 26
1. Pengertian Standar Pelayanan Minimum 26
2. Penggolongan Standar Pelayanan Minimum 27
3. Pelayanan Angkutan Kereta Api 29
4. Hak dan Kewajiban Masyarakat 30

BAB III METODE PENELITIAN 32
A. Jenis Penelitian 32
B. Metode Penelitian 32
C. Lokasi Penelitian 32
D. Jenis dan Sumber Data 33
E. Populasi dan Sampel 34
F. Teknik Pengumpulan Data 35
G. Teknik Analisis Data 35
H. Definisi Operasional Variabel 37
I. Sistematika Penulisan 38

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN 39
A. Gambaran Umum Mengenai Kota Blitar 39
1. Wilayah 39
2. Kondisi Geografis 39
3. Visi 41
4. Misi 41
B. Gambaran Umum Mengenai PT Kereta Api Indonesia 41
1. Sejarah Perkeretaapian 41
2. Logo 44
3. Visi dan Misi 45
4. Budaya Perusahaan 45
5. Anak Perusahaan 47
6. Layanan Penumpang 47
7. Rute Jalur Kereta Api 49
8. Penggolongan Stasiun Menurut Kelas Pelayanannya 49
9. Penggolongan Pelanggan Stasiun 50
10. Klasifikasi Angkutan Penumpang Kereta Api 51
C. Gambaran Khusus Mengenai Stasiun Blitar 53
1. Lokasi 53
2. Susunan Organisasi Pegawai Stasiun Blitar 54
3. Daftar Kereta Api Yang Melewati Stasiun Blitar 55
4. Jadwal Keberangkatan dan Kedatangan Kereta Api Lokal (KA Dhoho dan KA Penataran) 56
5. Perbedaan Antara Kereta Api Lokal (KA Penataran dan KA Dhoho) dengan Kereta Api Bisnis dan Eksekutif 58
6. Perbedaan Pelayanan Stasiun Blitar Lama dan Stasiun Blitar Sekarang 59
7. Perbedaan Pelayanan di Perjalanan Dahulu dan Sekarang 61
8. Alur Proses Pelayanan di Stasiun Blitar 62

D. Upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Terkait dengan Pelayanan Pengangkutan Orang di Stasiun Blitar 66
1. Upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Terkait dengan Pelayanan Pengangkutan Orang di Stasiun Blitar 66
2. Upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Terkait dengan Pelayanan Pengangkutan Orang di Perjalanan 80
E. Hambatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Terkait dengan Pelayanan Pengangkutan Orang di Stasiun Blitar 92
1. Hambatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Terkait dengan Pelayanan Pengangkutan Orang di Stasiun Blitar 92
2. Hambatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Terkait dengan Pelayanan Pengangkutan Orang di Perjalanan 97

BAB V PENUTUP 102
A. Kesimpulan 102
B. Saran 104

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 1	Ringkasan Sejarah Perkeretaapian Indonesia	43
Tabel 2	Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan Kereta Api Ekonomi Penataran	56
Tabel 3	Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan Kereta Api Ekonomi Penataran	56
Tabel 4	Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan Kereta Api Ekonomi Dhoho	57
Tabel 5	Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan Kereta Api Ekonomi Dhoho	57
Tabel 6	Perbedaan Antara Kereta Lokal (Ka Penataran dan Ka Dhoho) dengan Kereta Api Bisnis dan Eksekutif	58
Tabel 7	Perbedaan Stasiun Blitar Lama dan Stasiun Blitar Sekarang	59
Tabel 8	Perbedaan Pelayanan di Perjalanan Dahulu dan Sekarang	61
Tabel 9	Upaya Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum di Stasiun Blitar	67
Tabel 10	Upaya Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum di Perjalanan ...	82

DAFTAR GAMBAR

Halaman

Gambar 1	Alur Jalur Kereta Api di Pulau Jawa	49
Gambar 2	Proses Pemeriksaan Karcis Oleh Portir	63
Gambar 3	Nama Kereta Api	70
Gambar 4	Nomor Kereta Api	70
Gambar 5	Loket	71
Gambar 6	Ruang Tunggu (1)	72
Gambar 7	Ruang Tunggu (2)	72
Gambar 8	Tempat Ibadah	73
Gambar 9	Tempat Parkir	73
Gambar 10	Kemudahan Naik/Turun Penumpang (1)	74
Gambar 11	Kemudahan Naik/Turun Penumpang (2)	74
Gambar 12	Customer Service (Tutup)	76
Gambar 13	Customer Servis (Buka)	76
Gambar 14	Formulir Pemesanan Tiket Kereta Api	77
Gambar 15	Lembar Evaluasi Kerja Pegawai Stasiun Blitar	80
Gambar 16	Pintu	84
Gambar 17	Jendela	85
Gambar 18	Tempat Duduk	85
Gambar 19	Nomor Tempat Duduk	86
Gambar 20	Toilet	86
Gambar 21	Lampu Penerangan	87
Gambar 22	Kipas Angin/AC	87
Gambar 23	Rak Bagasi	88
Gambar 24	Fasilitas Kesehatan	89
Gambar 25	Fasilitas Keselamatan dan Keamanan	89

DAFTAR BAGAN

Halaman

Bagan 1 Susunan Organisasi Pegawai Stasiun Blitar 54

RANGKUMAN

Ulung Prestiwi Mukti, Hukum Administrasi Negara, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Maret 2014, "**Upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) Dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Terkait Dengan Pelayanan Pengangkutan Orang (Studi Di Stasiun Blitar Kota Blitar)"**, Dr. Istislam, S.H., M.Hum., Dr. Moh. Fadli, S.H., M.H.

Dalam skripsi ini penulis membahas mengenai upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang (Studi di Stasiun Blitar Kota Blitar). Penulis memfokuskan masalah pada upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar dan di perjalanan menggunakan jenis kereta api lokal (KA Penataran dan KA Dhoho) berdasarkan Pasal 137 ayat (1) Undang-undang Nomor 23 tentang Perkeretaapian jo Pasal 2 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 9 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api dan juga hambatan yang dihadapi dalam upaya pemenuhan standar pelayanan minimum di Stasiun Blitar. Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode pendekatan yuridis sosiologis, dimana peneliti melakukan pendekatan yang mengkaji tentang upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang dikaitkan dengan pelaksanaan Pasal 137 ayat (1) Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Berdasarkan hasil penelitian, penulis memperoleh jawaban atas permasalahan yang ada bahwa dalam Pasal 137 ayat (1) Undang-undang Nomo 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian upaya pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar telah terpenuhi dengan baik. Hambatan dalam pemenuhan standar pelayanan minimum oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar antara lain: 1. Sumber Daya Manusia masyarakat kurang sehingga kadang sering mengalami kesulitan dalam menjelaskan sistem yang sekarang berlaku; 2. Kurang efektifnya sistem

online PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang menjangkau seluruh pelayanan; 3. Diperlukan perubahan lokasi tata letak di Stasiun Blitar; dan 4. Banyak ketidakharmonisan informasi yang diberikan oleh pegawai di Stasiun Blitar. Sedangkan beberapa hambatan yang dihadapi dalam memenuhi standar pelayanan minimum di perjalanan antara lain: 1. Kesadaran pengguna jasa kereta api untuk menjaga fasilitas yang telah disediakan masih kurang; 2. Kesadaran para penumpang untuk menjaga kebersihan di dalam gerbong kereta api masih kurang;dan 3. Tingginya aksi kejahatan di atas transportasi umum.

Kata kunci : Standar Pelayanan Minimum, Stasiun Blitar, Standar Pelayanan Minimum di Stasiun Blitar, Standar Pelayanan Minimum di Perjalanan, Pelayanan Pengangkutan Orang

repository.ub.ac.id

SUMMARY

In this minithesis, the writer discusses about the efforts of Kereta Api Indonesia (Persero) ltd. company for full fillment minimum standart service related to human public transportation at Blitar Station. The writer set the problems the efforts of Kereta Api Indonesia (Persero) ltd. company for full fillment minimum standart service related to human transportation public at Blitar Station and in trip which is use the local train (Penataran train and Dhoho train) based on Section 137 article 1 Act Number 23 of 2009 on train related to Section 2 article 3 Minister Regulation Number : MR 9 of 2011 about minimum standart service for human transportation with train and what the obstacle for fulfillment minimum standart service at Blitar Station. In this research, the writer use juridical sociological approach which the method investigate about the efforts of Kereta Api Indonesia (Persero) ltd. company for implementation based on Section 137 article 1 Act Number 23 of 2007 on train. Based on the result, the writer getting valueable responses that implementation of the Section 137 article 1 Act Number 23 of 2007 on train, the efforts of Kereta Api Indonesia (Persero) ltd. company serving is almost good already. What the obstacle for the efforts of Kereta Api Indonesia (Persero) ltd. company fulfillment minimum standart service at Blitar Station are: 1. Human power resources are leak and difficult to adaptation with valid system; 2. There are uneffective online system of Kereta Api ndonesia (Persero) ltd. company; 3. Needs alteration of disposition at Blitar Staton; and 4. There is not synchronize between employee of Blitar Station for give the valid informasation to passenger. Whereas the obstacle for the efforts of Kereta Api Indonesia (Persero) ltd. company fulfillment minimum standart service in trip which is use the local train (Penataran train and Dhoho train) are: 1. The awareness of pasanger for take care public facility are leak; 2. The awareness of pasanger in the railway coach are leak; 3. Criminality on the public transportation.

Keywords: Minimum Standart Service, Blitar Station, Minimum Standart Service at Blitar Station, Minimum Standart Service in Trip, Human Transportation Public

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

SKRIPSI

UPAYA PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DALAM PEMENUHAN STANDAR PELAYANAN MINIMUM TERKAIT DENGAN PELAYANAN PENGANGKUTAN ORANG

(STUDI DI STASIUN BLITAR KOTA BLITAR)

Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan

Untuk Memperoleh Gelar Kesarjanaan Dalam Ilmu Hukum

Oleh :

ULUNG PRESTIWI MUKTI

NIM. 105010113111010

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS HUKUM

2014

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia sebagai negara kesatuan atau disebut Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) dengan batas-batas wilayah yang telah ditentukan yakni batas wilayah negara sebelah utara bertetangga dengan negara Malaysia, Singapura, dan Filipina, batas negara wilayah selatan bertetangga dengan negara Timor-Timor dan Australia, dan batas wilayah negara sebelah timur bertetangga dengan Negara Papua Nugini. Sedangkan, batas-batas wilayah perairan Indonesia sebelah utara adalah Laut Cina Selatan, batas wilayah perairan sebelah barat dan selatan adalah Samudera Hindia, sedangkan batas sebelah timur adalah Laut Pasifik. Sebagian besar wilayahnya pun dikelilingi oleh kawasan perairan yang sangat luas. Posisi Negara Indonesia yang demikian ini sering dikatakan sebagai posisi Negara yang strategis dan membawa keuntungan bagi pemenuhan kepentingan Pemerintah Republik Indonesia. Hal ini sependapat dengan pengertian Negara menurut Roger H. Soltou merupakan alat atau wewenang yang mengatur atau mengendalikan persoalan-persoalan bersama atas nama masyarakat.[1]

Indonesia sebagai sebuah negera merdeka memiliki hak-hak berkaitan dengan kepentingan politik baik dalam negeri maupun luar negeri. Indonesia atau lebih dikenal dengan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan sebuah negara kepulauan yang berciri nusantara dengan wilayah yang batas-batas

[1] Inu Kencana Syafiie, Sistem Administrasi Negara Republik Indonesia (SANRI), Bumi Aksara, Jakarta, 2008, hlm 9

dan hak-haknya ditetapkan oleh undang-undang. Sesuai dengan ketentuan Pasal 25 A Bab IX A Tentang Wilayah Negara Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Kedaulatan adalah kekuasaan tertinggi dalam suatu Negara yang berlaku terhadap seluruh wilayah dan segenap rakyat dalam Negara tersebut.[2] Kawasan perbatasan NKRI merupakan batas berakhirnya kedaulatan penuh Pemerintah Indonesia terhadap wilayahnya berikut segala isi diatas, permukaan, dan dibawahnya. Kedaulatan penuh Pemerintah RI hanya sampai di kawasan-kawasan perbatasan NKRI yang telah ditentukan sebelumnya. Pelaksanaan kedaulatan Pemerintah RI berhak untuk melakukan apa saja terhadap isi dan ruang kawasan perbatasannya sesuai dengan cita dan tujuan Negara Indonesia. Dan Pemerintah RI berhak menolak adanya campur tangan/atau intervensi dari pihak atau Negara lain, begitu pula sebaliknya.[3]

Kewilayahan suatu Negara selalu berkaitan dengan kedaulatan, hak berdaulat dan yurisdiksi atas wilayah yang dimiliki. Ketiga aspek kewilayahan ini membawa dampak bahwa NKRI yakni Pemerintah RI memiliki kewajiban untuk melindungi segenap bangsa Indonesia berdasarkan kewenangannya melalui kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh pejabat pemerintahan. Setiap kebijakan yang dirumuskan oleh pejabat pemerintahan haruslah mengandung 3 (tiga) unsur yakni adanya sebuah kepastian hukum, keadilan, dan kemanfaatan. Ekspektasi masyarakat akan suatu kepastian hukum, dimana masyarakat lebih merasa diakui

---

[2] C.S.T Kansil dan Christine S.T Kansil, Sistem Pemerintahan Indonesia, Bumi Aksara, Jakarta, 2011, hlm 5-6

[3] Mahendra Putra Kurnia, Hukum Kewilayahan Indonesia, Universitas Brawijaya Press, Malang, 2011, hlm 83

keberadaannya termasuk hak-hak masing-masing individu tersebut secara adil, tidak pilih-pilih, dan merata. Maka dapatlah dikatakan bahwa kebijakan yang dibuat oleh pejabat pemerintahan membawa kemanfaatan sesuai tujuan dibentuknya aturan kebijakan dan sila-sila yang terkandung dalam Pancasila.

Sebagai negara hukum, setiap tindakan atau aktifitas-aktifitas yang dilakukan oleh masyarakat Indonesia haruslah berdasarkan hukum. Hukum dibuat oleh pejabat pemerintahan Indonesia yang dipilih berdasarkan asas demokratis dan secara langsung melalui Pemilihan Umum (Pemilu). Yang mana setiap konsekuensi atas tindakan yang dilakukan akan dipertanggungjawabkan secara langsung terhadap rakyat Indonesia. Pejabat Pemerintahan yang dimaksud disini adalah menteri. Menteri ini merupakan pejabat pemerintahan yang bertugas membantu Presiden dalam menjalankan sistem pemerintahan Indonesia secara berssama-sama. Menteri-menteri ini membidangi suatu urusan tertentu di dalam pemerintahan yang diangkat dan diberhentikan secara langsung oleh Presiden sesuai ketentuan Pasal 17 Bab V tentang Kementerian Negara Undang-Undang dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Untuk menjalankan salah satu urusan pemerintahan di bidang perhubungan, menteri perhubungan melaksanakan tugas berdasarkan kewenangannya di bidang perhubungan baik perhubungan wilayah darat, laut, maupun udara. Perhubungan wilayah darat ini termasuk setiap kegiatan lalu lintas yang berada di darat, misalnya kegiatan lalu lintas kendaraan bermotor, kendaraan umum, angkutan kereta api dan sebagainya. Perhubungan wilayah laut termasuk kegiatan lalu lintas kapal. Sedangkan perhubungan wilayah udara termasuk kegiatan lalu lintas pesawat terbang, pesawat tempur, dan lain

sebagainya. Khusus untuk kegiatan lalu lintas darat perkeretaapian Indonesia diurus oleh Menteri Perhubungan dan bekerjasama dengan Badan Usaha Milik Negara (BUMN), yakni PT Kereta Api Indonesia (Persero). Dengan penerapan aturan yang telah dibuat. Fungsi implementasi adalah untuk membentuk hubungan yang memungkinkan tujuan-tujuan ataupun sasaran-sasaran kebijakan public diwujudkan sebagai *outcome* (hasil akhir) kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh pemerintah.[4] Sehingga, keberadaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) merupakan salah satu wujud nyata Pasal 33 UUDN RI 1945 yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat Indonesia.[5]

Sudah berpuluh-puluh tahun, PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mendarah daging sebagai salah satu angkutan massal paling banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia khususnya di Pulau Jawa dengan menghubungkan wilayah Pulau Jawa ujung timur dan wilayah Pulau Jawa ujung barat. Berbagai macam inovasi telah dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk meningkatkan kualitas pelayanan di bidang jasa hingga saat ini. Diantaranya mulai dari perombakan sistem pelayanan penjualan tiket, sistem lajur operasional gerbong kereta api, sistem penataan dan renovasi lokasi di hampir setiap cabang stasiun kereta api. Hal yang demikian semakin meningkatkan usaha pencitraan PT Kereta Api Indonesia (Persero) kedepannya menjadi salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang berkualitas sesuai visi dan misi yang diemban.

---

[4] H. Solichin Abdul Wahab, Pengantar Analisis Kebijakan Publik, UMM Pres, Malang, 2011, hlm 159

[5] Mulhadi, Hukum Perusahaan: Bentuk-Bentuk Badan Usaha di Indonesia, Ghalia Indonesia, 2010, hlm 142

Ditengah-tengah maraknya kemudahan akses transportasi dan kebijakan mobil murah ramah lingkungan yang dibuat oleh pemerintah pusat, PT Kereta Api Indonesia (Persero) diharuskan mampu bersaing dengan perusahaan jasa kendaraan angkutan umum yang lain pula. Seperti kendaraan angkutan umum bis yang dikelola oleh perusahaan jasa secara rutin berdasarkan trayek dan perusahaan jasa yang dikelola oleh perusahaan jasa pariwisata saja. Upaya perbaikan dan peningkatan citra diri sebagai salah satu perusahaan jasa di Indonesia sangatlah diharapkan. Baik untuk kepentingan internal perusahaan itu sendiri maupun bagi kepentingan eksternal yakni masyarakat sebagai pengguna atas jasa angkutan umum perkeretaapian. Usaha-usaha yang dilakukan tentunya diharapkan mampu membawa dampak baik bagi keberlangsungan perusahaan perkeretaapian.

Tingginya tingkat mobilitas penduduk yang sering ditandai dengan peningkatan padatnya arus lalu lintas kendaraan tak elak menjadi sebuah fenomena sosial tersendiri. Sebagai penunjang aspek kehidupan, sistem transportasi yang baik, layak dan terjangkau lebih diminati masyarakat. Akan tetapi, dari sisi keamanan kurang terpenuhi dengan baik. Itulah alasan kenapa masyarakat terkadang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum. Meski pada kenyataannya tidak semua kendaraan umum menyandang predikat buruk. Masih banyak moda transportasi umum yang layak dan baik untuk dipergunakan.

Ada beberapa standar pelayanan yang harus diberikan oleh penyelenggara fasilitas umum. Perbaikan pada sistem sarana dan prasana yang baik tentunya juga pada perbaikan kualitas pelayanan yang lebih baik pula. Dengan peningkatan yang

dicapai, transportasi yang baik tentu juga mencerminkan bagaimana sistem perekonomian kita. Semakin baik sistem transportasi di negeri kita ini, maka investor akan semakin tertarik untuk menanamkan modalnya dan kemudian membawa dampak peningkatan sistem perekonomian negara kita. Hal-hal di atas dapat mendukung terwujudnya keberhasilan sektor trasportasi di negara ini.

Bentuk pelayanan yang diberikan oleh penyelenggara dalam hal ini PT Kereta Api Indonesia (Persero) ada 2 (macam) yakni usaha pengangkutan orang dan usaha pengangkutan barang. Usaha pengangkutan orang berkaitan dengan tingginya tingkat kepadatan dan mobilitas penduduk. Sedangkan usaha pengangkutan barang lebih ditekankan pada usaha untuk pemenuhan kebutuhan hidup atau distribusi barang antar wilayah.

Perbaikan demi perbaikan terus dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang dapat dijumpai di stasiun-stasiun kereta api. Diperlukan adanya ukuran standar pelayanan yang harus dipenuhi oleh penyedia jasa layanan dan memberikan pelayanan tersebut kepada pengguna jasa. Seperti ketersediaan informasi yang jelas, fasilitas yang dapat dipergunakan oleh pengguna jasa maupun yang tidak boleh dipergunakan, fasilitas khusus penyandang cacat, fasilitas kesehatan, kondisi kendaraan dan bagaimana pelayanan awak perkeretaapian terhadap pengguna jasa. Adapun usaha pengangkutan orang haruslah memenuhi standar pelayanan minimum yang telah ditentukan dan harus dipenuhi oleh penyelenggara sarana perkeretaapian berdasarkan ketentuan Pasal 137 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Ketentuan lebih lanjut mengenai standar pelayanan minimum untuk angkutan

orang dengan kereta api ini diatur oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 9 Tahun 2011.

Penyelenggaraan sarana perkeretaapian memanfaatkan dengan sebesar-besarnya berdasarkan kemampuan angkut kereta api yang besar untuk mengangkut orang dan juga barang. Dilihat dari segi bahan bakar, kereta api lebih sedikit memerlukan energi dan memiliki daya angkut cukup besar daripada kendaraan umum darat seperti bus maupun kendaraan laut seperti kapal. Pembangunan di sektor transportasi yang handal dan didukung dengan pelayanan yang baik akan mewujudkan sistem pelayanan jasa di sektor transportasi yang baik pula. Sehingga dapat mengurangi tingkat kemacetan dan gangguan lalu lintas.

Sering kita temui dilapangan, banyak pengalaman buruk sebagai pengguna jasa meras dikecewakan atas pelayanan yang diberikan oleh penyelenggara. Awak perkeretaapian yang kurang ramah, tidak sabar, kadang juga asik berbicara sendiri dengan awak perkeretaapian yang lain. Meski begitu, calon pengguna jasa ini harus sabar dan kadang tak menghiraukan hal-hal yang semacam ini karena membutuhkan pelayanan untuk pengangkutan orang maupun barang. Tidak adanya tempat duduk di stasiun kereta api juga kurang memperhatikan pelayanan. Lokasi kurang bersih, terlalu padat penumpang, tidak ada fasilitas khusus bagi penyandang cacat juga memperparah kondisi pelayanan suatu perusahaan yang menjual jasanya. Jika hal seperti di biarkan, maka masyarakat sebagai pengguna jasa akan berpindah hati ke angkutan umum yang lain yang tentunya lebih menghormati dan menghargai pengguna jasa. Kondisi perusahaan jasa akan kehilangan kepercayaan publik terutama konsumen.

Penyelenggara perkeretaapian memiliki kewajiban untuk menyediakan sarana, prasarana dan fasilitas-fasilitas yang lain untuk mendorong terwujudnya iklim pelayanan yang baik dan berkualitas sesuai peraturan-perundangan yang berlaku. Dan masyarakat berhak untuk mendapatkan pelayanan yang baik sesuai asas dan tujuan pelayanan itu sendiri, dan melalui adanya mekanisme pengaduan jika terdapat pelayanan yang kurang dan tidak sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan. Disini dua pihak dapatlah saling mengawasi demi terwujudnya sistem pelayanan yang baik.

Setelah melalui proses mengenai bagaimana suatu ketentuan peraturan itu diterapkan pada masyarakat, maka perlulah kiranya diadakan suatu kegiatan evaluasi agar aturan kebijakan yang telah dibentuk dapat berlaku secara maksimal.

Oleh karenanya, penulis tertarik untuk mengadakan penelitian berkaitan dengan "**Upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) Dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Terkait Dengan Pelayanan Pengangkutan Orang (Studi di Stasiun Blitar Kota Blitar)".**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar sesuai ketentuan Pasal 137 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian?
2. Apa hambatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar sesuai ketentuan Pasal 137 ayat (1) Undang-Undang

Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian serta solusi yang dilakukan dalam menghadapi hambatan tersebut?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk memahami dan menganalisis upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar.
2. Untuk memahami, menemukan dan menganalisis hambatan-hambatan apa saja yang dihadapi oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar.

D. Manfaat Penelitian

1. Secara teoritis
   a. Dapat memberikan sumbangan pemikiran terhadap perkembangan ilmu hukum, khususnya ilmu hukum administrasi negara.
   b. Diharapkan dapat dipergunakan sebagai pijakan untuk melakukan penelitian selanjutnya.
2. Secara praktis
   a. Bagi mahasiswa

      Dapat menambah wawasan dan pengetahuan serta kemampuan mengalisis terhadap kenyataan yang ada mengenai upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan

minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar.

b. Bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Memberikan masukan dan pertimbangan bagi pemerintah melalui Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dalam hal ini PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar.

c. Bagi masyarakat

Diharapkan dengan dilakukannya penelitian dapat memberikan masukan kepada seluruh golongan dan lapisan masyarakat mengenai upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Badan Usaha Milik Negara

1. Pengertian Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

   Berdasarkan ketentuan Pasal 1 Angka 1 Undang-Undang No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Negara (BUMN) adalah badan usaha yang seluruh atau sebagian besar modalnya dimiliki oleh Negara melalui penyertaan secara langsung yang berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan.

2. Maksud dan Tujuan Pendirian Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

   Berdasarkan ketentuan Pasal 2 ayat (1) Undang-Undang No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN), adapun maksud dan tujuan pendirian Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yakni sebagai berikut:

   1) Memberikan sumbangan bagi perkembangan perekonomian nasional pada umumnya dan penerimaan negara pada khususnya;
   2) Mengejar keuntungan;
   3) Menyelenggarakan kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan memadai bagi pemenuhan hajat hidup orang banyak;
   4) Menjadi perintis kegiatan-kegiatan usaha yang belum dapat dilaksanakan oleh sektor swasta dan koperasi;

5) Turut aktif memberikan bimbingan dan bantuan kepada pengusaha golongan ekonomi lemah, koperasi, dan masyarakat.

Selanjutnya, kegiatan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) haruslah sesuai dengan maksud dan tujuan serta tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, ketertiban umum, dan/atau kesusilaan (Pasal 2 Ayat 2).

3. Penggolongan Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

Berdasarkan ketentuan Pasal 9 Undang-Undang No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Negara (BUMN) terdiri atas 2 (dua) yakni:

1) Persero
2) Perum

Penjelasan lebih lanjut dari poin yang ke-1) Persero yakni:

1) Pendirian Persero

Pendirian Persero diusulkan oleh Menteri kepada Presiden disertai dengan dasar pertimbangan setelah dikaji bersama dengan Menteri Teknis dan Menteri Keuangan (Pasal 10 Ayat 1).

2) Maksud dan Tujuan Pendirian Persero

Maksud dan tujuan pendirian Persero adalah:

a) Menyediakan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat; dan
b) Mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai perusahaan.

3) Organ

Organ Persero adalah RUPS, Direksi, dan Komisaris (Pasal 13).

Penjelasan lebih lanjut mengenai poin ke-2) Perum yakni:

1) Pendirian Perum

   Pendirian Perum diusulkan oleh Menteri kepada Presiden disertai dengan dasar pertimbangan setelah dikaji bersama Menteri Teknis dan Menteri Keuangan (Pasal 35 Ayat 1)

2) Maksud dan Tujuan Pendirian Perum

   Maksud dan Tujuan Perum adalah menyelenggarakan usaha yang bertujuan untuk kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang berkualitas dengan harga yang terjangkau oleh masyarakat berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan yang sehat (Pasal 36 Ayat 1). Untuk mendukung kegiatan dalam rangka mencapai maksud dan tujuan dengan persetujuan Menteri, Perum dapat melakukan penyertaan modal dalam badan usaha lain (Pasal 36 Ayat 2).

3) Organ

   Organ Perum adalah Menteri, Direksi, dan Dewan Pengawas.

4. Modal Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

   Modal Badan Usaha Milik Negara (BUMN) berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan (Pasal 4 Ayat 1). Penyertaan modal Negara dalam rangka pendirian atau penyertaan pada Badan Usaha Milik Negara (BUMN) bersumber dari (Pasal 4 Ayat 2):

   1) Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN);
   2) Kapitalisasi cadangan; dan
   3) Sumber lainnya.

5. Kepengurusan dan Pengawasan Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

   Pengurusan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dilakukan oleh Direksi (Pasal 5 Ayat 1). Sedangkan, pengawasan dilakukan oleh Komisaris dan dewan Pengawas (Pasal 6 Ayat 1). Merki begitu, para anggota direksi, Komisaris, dan Dewan Pengawas dilarang mengambil keuntungan pribadi baik secara langsung maupun tidak langsung dari kegiatan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) selain penghasilan yang sah (Pasal 7).

6. Restrukturisasi Badan Usaha Milik Negara (BUMN)

   Restrukturisasi Badan Usaha Milik Negara (BUMN) berdasarkan ketentuan Pasal 73 meliputi:

   1) Restrukturisasi sektoral yang pelaksanaannya disesuaikan dengan kebijakan sektor dan/atau ketentuan peraturan perundang-undangan;
   2) Restrukturisasi perusahaan/korporasi meliputi:
      a) Peningkatan intensitas persaingan usaha, terutama di sector-sektor yang terdapat monopoli, baik yang diregulasi maupun monopoli alamiah;
      b) Penataan hubungan fungsional antara pemerintah selaku regulator dan BUMN selaku badan usaha, termasuk di dalamnya penerapan prinsip-prinsip tata kelola aperusahaan yang baik dan menetapkan arah dalam rangka pelaksanaan kewajiban pelayanan publik; dan

c) Restrukturisasi internal yang mencakup keuangan, organisasi/atau manajemen, operasional, sistem dan prosedur.

B. Angkutan Keretea Api dan Perkeretaapian

1. Pengertian Angkutan Kereta Api

   Berdasarkan ketentuan Pasal 1 Angka 5 Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.

2. Pengertian Perkeretaapian

   Berdasarkan ketentuan Pasal 1 Angka 1 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan berdasarkan ketentuan Pasal 1 Angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 9 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api, perkeretaapian adalah satu kesatuan system yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelengaraan transportasi kereta api.

C. Sarana dan Prasarana Perkeretaapian

1. Sarana Perkeretaapian

   Berdasarkan ketentuan Pasal 1 Angka 3 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, sarana perkeretaapian adalah kendaraan yang dapat bergerak di jalan rel.

   Berdasarkan ketentuan Pasal 96 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, sarana perkeretaapian menurut jenisnya terdiri atas:

   1) Lokomotif;
   2) Kereta;
   3) Gerbong; dan
   4) Peralatan khusus.

2. Prasarana Perkeretaapian

   Berdasarkan ketentuan Pasal 1 Angka 3 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan berdasarkan ketentuan Pasal 1 Angka 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 9 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api, prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan.

   Berdasarkan ketentuan Pasal 35 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, prasarana perkeretaapian meliputi:

   1) Jalur kereta api;
   2) Stasiun kereta api; dan

3) Fasilitas operasi kereta api.

D. Kebijakan Publik

1. Pengertian Kebijakan Publik

Menurut Carl Friedrich, kebijakan publik merupakan seperangkat tindakan yang dilakukan pemerintah dengan suatu tujuan dan diarahkan untuk mencapai sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan.[6]

Menurur Chandler dan Plano, kebijakan publik merupakan pemanfaatan strategis terhadap sumber daya yang ada untuk memecahkan masalah-masalah public atau pemerintah. Menurutnya, kebijakan public merupakan bentuk intervensi Negara untuk melindungi kepentingan masyarakat yang kurang beruntung.[7] Kekuasaan Negara untuk mengatur masalah-masalah public melalui kebijakan-kebijakan yang dibuat juga diungkapkan oleh Hogwood dan Gun yang menyatakan bahwa kebijakan public adalah seperangkat tindakan pemerintah yang didesain untuk mencapai hasil-hasil tertentu.[8]

Anderson dalam Islamy mengungkapkan bahwa kebijakan publik antara lain mencakup beberapa hal antara lain:

---

[6] Pandji Santoso, Administrasi Publik: Teori dan Aplikasi Good Governance, Refika Aditama, Bandung, 2008, hlm 35

[7] Luthfi J. Kurniawan dan Mustafa Lutfi, Perihal Negara, Hukum, dan Kebijakan Publik:Perspektif Politik kesejahteraan yang Berbasis Kearifan Lokal, Pro Civil Society dan Gender, Setara Press, Malang, hlm 19-20

[8] Ibid, Luthfi dan Mustafa, hlm 23

1) Kebijakan selalu mempunyai tujuan atau berorientasi pada tujuan tertentu;
2) Kebijakan berisi tindakan atau pola tindakan pejabat-pejabat pemerintah;
3) Kebijakan adalah apa yang benar-benar dilakukan oleh pemerintah dan bukan apa yang bermaksud akan dilakukan;
4) Kebijakan publik bersifat positif (merupakan tindakan pemerintah mengenai suatu masalah tertentu) dan bersifat negative (keputusan pemerintah untuk tidak melakukan sesuatu); dan
5) Kebijakan publik (positif) selalu berdasarkan pada peraturan perundangan tertentu yang bersifat memaksa (otoritatif).[9]

Kebijakan publik pada dasarnya memiliki tujuan yakni untuk memecahkan masalah-masalah publik yang tumbuh dan berkembang di masyarakat. Meski begitu, tidak semua masalah-masalah publik yang ada dapat terpecahkan dengan dibuatnya kebijakan publik.

Menurut Maarse, keberhasilan suatu kebijakan ditentukan oleh isi dari kebijakan yang harusdilaksanakan dimana isi yang tidak jelas dan samar akan membingungkan para pelaksana di lapangan sehingga interpretasinya akan berbeda. Ditentukan pula oleh tingkat informasi dari actor-aktor yang terlibat dalam pelaksanaan sehingga pelaksana dapat bekerja optimal.[10]

---

[9] Joko Widodo, Analisis Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik, Bayumedia, Malang, 2008, hlm 14

[10] Ibid, Luthfi dan Mustafa, hlm 125-126

Seperti yang telah diungkapkan diatas, bahwa kekuasaan Negara melalui aparatur Negara berdasarkan kewenangan yang dimiliki mengatur dan memaksa masyarakat untuk mematuhi kebijakan-kebijakan yang telah dibuat sesuai dengan tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.

2. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Sebuah Kebijakan

   Menurut Nigro dan Nigro, adapun faktor-faktor yang mempengaruhi sebuah kebijkan antara lain:

   1) Adanya pengaruh tekanan-tekanan dari luar;
   2) Adanya pengaruh kebiasaan lama (conservatisme);
   3) Adanya pengaruh sifat-sifat pribadi;
   4) Adanya pengaruh daari kelompok luar; dan
   5) Adanya pengaruh keadaan masa lalu.[11]

3. Proses Kebijakan Publik

   Adapun proses dalam langkah pembuatan kebijakan tersebut, Thomas R. Dye mengungkapkan meliputi beberapa hal antara lain:

   1) Identifikasi masalah kebijakan (*identification of policy problem*)

      Identifikasi masalah kebijakan dapat dilakukan melalui identifikasi apa yang menjadi tuntutan (*demands*) atas tindakan pemerintah.

   2) Penyusunan agenda (*agenda setting*);

      Penyusunan agenda (*agenda setting*) merupakan aktivitas memfokuskan perhatian pada pejabat public dan media massa atas

[11] Ibid, Luthfi dan Mustafa, hlm 119

keputusan apa yang akan diputuskan terhadap masalah publik tertentu.

3) Perumusan kebijakan (*policy formulation*);

Perumusan *(formulation)* merupakan tahapan pengusulan rumusan kebijakan melalui inisiasi dan penyusunan usulan kebijakan melalui organisasiperencanaan kebijakan, kelompok kepentingan, birokrasi pemerintah, presiden dan lembaga legislatif.

4) Pengesahan kebijakan (*legitimating of policies*);

Pengesahan kebijakan melalui tindakan politik oleh partai politik, kelompok penekan, presiden dan kongres.

5) Implementasi kebijakan (*policy implementation*); dan

Implementasi kebijakan dilakukan melalui birokrasi, anggaran public, dan aktivitas agen eksekutif yang terorganisasi.

6) Evaluasi kebijakan (*policy evaluation*).

Evaluasi kebijakan dilakukan oleh lembaga pemerintah sendiri, konsultan di luar pemerintah, pers, dan masyarakat (*public*).[12]

E. Pelayanan Publik

1. Pengertian Pelayanan Publik

Pelayanan publik adalah pemberian jasa, baik oleh pemerintah, pihak swasta atas nama pemerintah, atau pun pihak swasta kepada

[12] Joko Widodo, *Op.cit.*, hlm 17

masyarakat, dengan atau tanpa pembayaran guna memenuhi kebutuhan dan atau kepentingan masyarakat.[13]

Dalam perspektif ekonomi, pelayanan publik adalah semua bentuk pengadaan barang dan jasa oleh pemerintah (sektor publik yang diperlukan oleh warga negara sebagai konsumen). Dari sisi sosial budaya, pelayanan public merupakan rencana pemenuhan kebutuhan dasar demi mencapai kesejahteraan masyarakat. Sedangkan, dari sisi hukum, pelayanan publik adalah sebuah kewajiban yang diberikan oleh konstitusi atau peraturan perundang-undangan kepada pemerintah untuk memenuhi hak-hak dasar warga negara atas suatu pelayanan.[14]

2. Tujuan Pelayanan Publik

Adapun tujuan dari pelayanan publik berdasarkan ketentuan Pasal 3 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik yakni:

1) Terwujudnya batasan dan hubungan yang jelas tentang hak, tanggung jawab, kewajiban, dan kewenangan seluruh pihak yang terkait dengan penyelenggaraan pelayanan public;
2) Terwujudnya sistem penyelenggaraan pelayanan publik yang layak sesuai dengan asas-asas umum pemerintahan dan korporasi yang baik;
3) Terpenuhinya penyelenggaraan pelayanan publik sesuai dengan peraturan perundang-undangan; dan

[13] Pandji Santoso, *Op.cit.,* hlm 57

[14] Sirajuddin,Didik Sukriono dan Winardi, Hukum Pelayanan Publik: Berbasis Partisipasi dan Keterbukaan Informasi, Setara Press, Malang, 2012, hlm 11-12

4) Terwujudnya perlindungan dan kepastian hukum bagi masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan publik.

3. Ciri Pelayanan

Gasperz mengemukakan ada 13 (tiga belas) macam ciri pelayanan jasa, antara lain:

1) Pelayanan merupakan *output* tidak berbentuk;
2) Pelayanan merupakan *output variable*, tidak standard;
3) Pelayanan tidak dapat disimpan dalam inventori, tetapi dapat dikonsumsi dalam produksi;
4) Terdapat hubungan langsung yang erat dengan pelanggan melalui proses pelayanan;
5) Pelanggan berpartisipasi dalam proses memberikan pelayanan;
6) Keterampilan personil "diserahkan" atau diberikan secara langsung kepada pelanggan;
7) Pelayanan tidak dapat diproduksi secara maksimal;
8) Membutuhkan pertimbangan pribadi yang tinggi dari individu yang memberikan pelayanan;
9) Perusahaan jasa pada umumnya bersifat subyektif;
10) Fasilitas pelayanan berada dekat lokasi pelanggan;
11) Pengukuran efektivitas pelayanan bersifat subyektif;
12) Pengendalian kualitas terutama dibatasi pada pengendalian proses; dan
13) *Option* penetapan harga lebih rumit.[15]

[15] Pandji Santoso, *Op.cit.*, hlm 60

4. Jenis Pelayanan

Secara umum, dapatlah kita bagi menjadi 3 (tiga) yakni pelayanan dibidang jasa, pelayanan dibidang barang, dan pelayanan dibidang jasa dan barang. Saat pemberian pelayanan publik kepada masyarakat dapat diberikan dengan cuma-cuma ataupun dengan pembayaran.

5. Asas Penyelenggaraan Pelayanan Publik

Berikut asas penyelenggaraan pelayanan public berdasarkan ketentuan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik antara lain:

1) Kepentingan umum;
2) Kepastian hukum;
3) Kesamaan hak;
4) Keseimbangan hak dan kewajiban;
5) Keprofesionalan;
6) Partisipatif;
7) Persamaan perlakuan/tidak diskriminasi;
8) Keterbukaan;
9) Akuntabilitas;
10) Fasilitas dan perlakuan khusus bagi kelompok rentan;
11) Ketepatan waktu; dan
12) Kecepatan, kemudahan, dan keterjangkauan.

6. Penyelenggaraan Pelayanan Publik

Penyelenggaraan pelayanan publik berdasarkan ketentuan Pasal 8 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik sekurang-kurangnya meliputi:

1) Pelaksanaan pelayanan;
2) Pengelolaan pengaduan masyarakat;
3) Pengelolaan informasi;
4) Pengawasan internal;
5) Penyuluhan kepada masyarakat; dan
6) Pelayanan konsultasi.

Penyelenggara dan seluruh bagian organisasi penyelenggara bertanggungjawab atas ketidakmampuan, pelanggaran, dan kegagalan penyelenggaraan pelayanan (Pasal 8 Ayat 3).

7. Hak dan Kewajiban Bagi Penyelenggara

Berdasarkan ketentuan Pasal 14 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, penyelenggara memiliki hak antara lain:

1) Memberikan pelayanan tanpa dihambat pihak lain yang bukan tugasnya;
2) Melakukan kerjasama;
3) Mempunyai anggaran pembiayaan penyelenggaraan pelayanan publik;

4) Melakukan pembelaan terhadap pengaduan dan tuntutan yang tidak sesuai dengan kenyataan dalam penyelenggaraan pelayanan publik; dan
5) Menolak permintaan pelayanan yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan ketentuan Pasal 15 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, penyelenggara berkewajiban antara lain:

1) Menyusun dan menetapkan standar pelayanan;
2) Menyusun, menetapkan, dan mempublikasikan maklumat pelayanan;
3) Menempatkan pelaksana yang kompeten;
4) Menyediakan sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik yang mendukung terciptanya iklim pelayanan yang memadai;
5) Memberikan pelayanan yang berkualitas sesuai dengan asas penyelenggaraan pelayanan publik;
6) Melaksanakan pelayanan sesuai dengan standar pelayanan;
7) Berpartisipasi aktif dan mematuhi peraturan perundang-undangan yang terkait dengan penyelenggaraan pelayanan publik;
8) Memberikan pertanggungjawaban terhadap pelayanan yang diselenggarakan;
9) Membantu masyarakat dalam memahami hak dan tanggung jawabnya;

10) Bertanggungjawab dalam pengelolaan organisasi penyelenggara pelayanan publik;
11) Memberikan pertanggungjawaban sesuai dengan hukum yang berlaku apabila mengundurkan diri atau melepaskan tanggungjawab atas posisi atau jabatan; dan
12) Memenuhi panggilan atau mewakili organisasi untuk hadir atau melaksanakan perintah suatu tindakan hokum atas permintaan pejabat yang berwenang dari lembaga Negara atau instansi pemerintah yang berhak, berwenang, dan sah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

F. Standar Pelayanan Minimum

1. Pengertian Standar Pelayanan Minimum

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 Angka 9 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 9 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api, standar pelayanan minimum adalah ukuran minimum pelayanan yang harus dipenuhi oleh penyedia layanan dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa.

Standar pelayanan merupakan sebuah ukuran yang dibakukan dalam penyelenggaraan pelayanan publik yang wajib ditaati oleh pemberi dan atau penerima pelayanan.[16] Kriteria pelayanan minimum

[16] Surjadi, Pengembangan Kinerja Pelayanan Publik , Refika Aditama, Bandung, 2009, hlm 69

adalah urusan wajib dan merupakan pelayanan yang sangat mendasar yang berhak diperoleh setiap warga secara minimal sehingga dijamin ketersediannya oleh konstitusi, rencana jangka panjang nasional, dan konvensi internasional yang sudah diratifikasi, tanpa memandang latarbelakang pendapatan, sosial, ekonomi, dan politik warga.[17]

2. Penggolongan Standar Pelayanan Minimum

Adapun yang termasuk dalam standar pelayanan minimum sesuai ketentuan Pasal 2 ayat (3) yakni :

1) standar pelayanan minimal di stasiun kereta api; dan
2) standar pelayanan minimal dalam perjalanan.

Kemudian yang termasuk kedalam Pasal 2 ayat (3) 1) standar pelayanan minimal di stasiun kereta api paling sedikit memuat:

1) informasi yang jelas dan mudah dibaca mengenai:
   a) nama dan nomor kereta api;
   b) jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api;
   c) tarif kereta api;
   d) stasiun kereta api pemberangkatan, stasiun kereta api pemberhentian, dan stasiun kereta api tujuan;
   e) kelas pelayanan; dan
   f) peta jaringan jalur kereta api;
2) loket;
3) ruang tunggu, tempat ibadah, toilet, dan tempat parkir;
4) kemudahan naik/turun penumpang;

[17] Ibid, Surjadi, hlm 72

5) fasilitas penyandang cacat dan kesehatan; dan
6) fasilitas keselamatan dan keamanan.

Kemudian yang termasuk kedalam Pasal 2 ayat (3) 1) standar pelayanan minimal dalam perjalanan diatur lebih lanjut dengan ketentuan Pasal 4 ayat (1) yakni terbagi atas:

1) kereta api antar kota; dan
2) kereta api perkotaan.

Pada Pasal 4 ayat (2), Standar pelayanan minimum dalam perjalanan kereta api antar kota paling sedikit memuat:

1) pintu dan jendela;
2) tempat duduk dengan kontruksi tetap yang mempunyai sandaran dan nomor tempat duduk;
3) toilet dilengkapi dengan air sesuai dengan kebutuhan;
4) lampu penerangan;
5) kipas angina;
6) rak bagasi;
7) restorasi;
8) informasi stasiun yang dilewati/disinggahi secara berurutan;
9) fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah 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.

Pada Pasal 4 ayat (3), Standar pelayanan minimum dalam perjalanan kereta api perkotaan 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 dibawah 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lebih lanjut;
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.

3. Pelayanan Angkutan Kereta Api

Berdasarkan ketentuan Pasal 3 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, pelayanan angkutan kereta api merupakan layanan kereta api dalam satu lintas atau beberapa lintas pelayanan perkeretaapian yang dapat berupa bagian jaringan multimoda transportasi. Pelayanan angkutan kereta api dapat bersifat komersial atau bersifat penugasan sesuai dengan kebutuhan masyarakat (Pasal 3 Ayat 2).

4. Hak dan Kewajiban Masyarakat

Berdasarkan ketentuan Pasal 18 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik menyebutkan antara lain:

1) Mengetahui kebenaran isi standar pelayanan;
2) Mengawasi pelaksanaan standar pelayanan; dan
3) Mendapat tanggapan terhadap pengaduan yang diajukan;
4) Mendapat advokasi, perlindungan, dan/atau pemenuhan pelayanan;
5) Memberitahukan kepada pimpinan penyelenggara untuk memperbaiki pelayanan apabila pelayanan yang diberikan tidak sesuai dengan standar pelayanan;
6) Memberitahukan kepada pelaksana untuk memperbaiki pelayanan apabila pelayanan yang diberikan tidak sesuai dengan standar pelayanan;
7) Mengadukan pelaksana yang melakukan penyimpangan standar pelayanan dan/atau tidak memperbaiki pelayanan kepada penyelenggara dan ombudsman;
8) Mengadukan penyelenggara yang melakukan penyimpangan standar pelayanan dan/atau tidak memperbaiki pelayanan kepada Pembina penyelenggara dan ombudsman; dan
9) Mendapat pelayanan yang berkualitas sesuai dengan asas dan tujuan pelayanan.

Berdasarkan ketentuan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik menyebutkan antara lain:

1) Mematuhi dan memenuhi ketentuan sebagaimana dipersyaratkan dalam standar pelayanan;
2) Ikut menjaga terpeliharanya sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik; dan
3) Berpartisipasi aktif dan mematuhi peraturan yang terkait dengan penyelenggaraan pelayanan publik.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan penelitian hukum empiris. Penelitian hukum empiris adalah penelitian terhadap berlakunya hukum atau aturan perundang-undangan di masyarakat.

B. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis sosiologis, yaitu pendekatan penelitian yang mengkaji tentang pelaksanaan Pasal 137 ayat (1) mengenai upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar dan berusaha menelaah kaidah-kaidah hukum yang berlaku di masyarakat.

C. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan ditempat berikut:

1. Kota Blitar, hal ini disebabkan karena:
   a. Sebagai daerah yang kawasan wilayahnya cukup luas dan sering terjadi mobilitas penduduk.
   b. Terdapat banyak kegiatan masyarakat yang masih menggunakan jasa kereta api sebagai salah satu moda transportasi umum.
2. Stasiun Blitar, hal ini disebabkan karena:
   a. Sebagai salah satu prasarana perkeretaapian.

b. Sebagai tempat untuk pemberangkatan atau pemberhentian kereta api yang melayani naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan/atau keperluan operasi kereta api.

c. Sebagai tempat yang melayani naik turun penumpang, ada beberapa ketentuan standar pelayanan minimum yang harus dipenuhi dan dapat dipergunakan sebagai bahan evaluasi kinerja yang lebih baik lagi.

D. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis data

a) Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari lokasi penelitian melalui wawancara dengan pihak terkait tentang upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar dan dokumentasi lapangan. Teknik wawancara yang digunakan yakni wawancara bebas terpimpin dengan mempersiapkan daftar pertanyaan-pertanyaan terlebih dahulu sebagai pedoman tetapi masih dimungkinkan adanya variasi-variasi pertanyaan yang disesuaikan ketika proses wawancara berlangsung.

b) Data sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari buku-buku, dokumen-dokumen dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dalam upaya pemenuhan standar pelayanan minimum dan pelayanan pengangkutan orang.

2. Sumber data

a) Data primer

Data yang diperoleh secara langsung dari sumber yang ada dilokasi penelitian, melalui wawancara dengan responden.

b) Data sekunder

Data yang diperoleh dari hasil penelitian berupa buku, literatur, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perketaapian, Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api, Peraturan Menteri Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan Kereta Api, serta peraturan perundang-undangan lainnya yang berkaitan dengan upaya pemenuhan standar pelayanan minimum angkutan orang dengan kereta api.

E. Populasi dan Sampel

Populasi diartikan sebagai keseluruhan atau himpunan obyek dengan karakter yang sama. Populasi adalah seluruh obyek, seluruh individu, seluruh gejala atau seluruh kejadian termasuk waktu, tempat, gejala-gejala, pola sikap, tingkah laku, dan sebagainya yang mempunyai ciri atau karakter yangsama dan merupakan unit satuan yang diteliti.[18] Populasi dari penelitian ini sangat luas sehingga dipilih sampel sebagai objek penelitian. Sampel adalah himpunan bagian atau sebagian dari

[18] Bahder Johan Nasution, Metode Penelitian Ilmu Hukum, Mandar Maju, Bandung, 2008, hal 145

populasi.[19] Penentuan sampel dilakukan berdasarkan purposive sampling, yang artinya memilih sampel berdasarkan penilaian tertentu karena unsur-unsur atau unit-unit yang dipilih dianggap mewakili populasi.[20]

Populasi penelitian adalah pegawai yang bekerja di Stasiun Blitar dan pengguna jasa angkutan kereta api. Sedangkan sampel yang diambil dalam penelitian ini yang selanjutnya sebagai responden adalah:

1) Kepala Stasiun Blitar Bapak Joko Andriyanto; dan
2) Pengguna jasa angkutan kereta api (25 orang).

F. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1) Wawancara, yaitu proses tanya jawab secara langsung antara peneliti dengan responden.
2) Observasi, adalah cara pengumpulan data yang dilakukan dengan proses pengamatan terhadap objek penelitian secara langsung untuk memperoleh data di lokasi penelitian.
3) Studi kepustakaan, adalah dengan cara membaca dan mengkaji buku, literatur, dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian.

G. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian hukum ini, penulis menggunakan metode penelitian deskriptif dengan mengungkapkan masalah yang dihadapinya

---

[19] Bahder Johan Nasution, *Op.cit.*, hlm 147

[20] Bahder Johan Nasution, *Op.cit.*, hlm 159-160

dengan menggambarkan setiap aspeknya sebagaimana adanya. Kegiatan dilakukan dengan menghimpun data atau fakta *(fact finding)* yang berhubungan dengan masalahnya tanpa memberikan interpretasi. Tujuan mengungkapkan apa adanya ini, agar dapat mengungkapkan kelemahan dan kekurangannya yang akan dijadikan dasar dalam langkah-langkah perbaikan dan penyempurnaannya.[21]

Teknik yang dipergunakan dalam menganalisis data adalah analisis deskriptif. Teknik ini diawali dengan mengelompokkan data dan informasi yang sama menurut subaspek dan selanjutnya melakukan interpretasi untuk memberi makna terhadap tiap subaspek dan hubungannya satu sama lain. Kemudian dilakukan analisis atau interpretasi keseluruhan aspek yang menjadi pokok permasalahan penelitian yang dilakukan secara induktif sehingga memberi gambaran secara utuh. Dengan demikian penelitian menjadi lebih terfokus dan tertuju pada masalah yang lebih spesifik.[22]

Peneliti dalam menganalisis data menggunakan teknik analisis deskriptif, yaitu dengan penggambaran tentang upaya pemenuhan standar pelayanan minimum angkutan orang dengan kereta api yang terjadi di Stasiun Blitar. Dengan metode analisis deskriptif, praktek upaya pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pengangkutan orang dengan kereta api bisa digambarkan dan dideskriptifkan sehingga diketahui bagaimana praktek di lapangan.

---

[21] Masyhuri, Zainuddin, *Op.cit.,* hlm 47

[22] Bahder Johan Nasution, *Op.cit.,* hlm 174

H. Definisi Operasional Variabel

Definisi operasional berisikan istilah-istilah yang digunakan dalam penulisan skripsi ini, antara lain:

1. Perkeretaapian adalah satu kesatuan system yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelengaraan transportasi kereta api.
2. Standar pelayanan minimum adalah ukuran minimum pelayanan yang harus dipenuhi oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa.
3. Angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.
4. 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.
5. Pelayanan publik adalah pemberian jasa, baik oleh pemerintah, pihak swasta atas nama pemerintah, atau pun pihak swasta kepada masyarakat, dengan atau tanpa pembayaran guna memenuhi kebutuhan dan atau kepentingan masyarakat.

I. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan ini terdiri dari 5 (lima) Bab. Adapun perinciannya adalah sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Berisi latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, sistematika penulisan skripsi.

BAB II : KAJIAN PUSTAKA

Berisi kerangka pemikiran atau teori-teori yang berkaitan dengan pokok bahasan.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini berisikan metode pendekatan, lokasi penelitian, jenis dan sumber data penelitian, populasi dan sampel, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, selanjutnya data operasional.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Berisikan gambaran lokasi penelitian yaitu gambaran Kota Malang dan gambaran umum PT Kereta Api Indonesia (Persero), juga memuat tentang hasil penelitian dan pembahasan tentang upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Malang Kota Baru.

BAB V : PENUTUP

Berisi kesimpulan dari keseluruhan bab-bab yang ada, juga memberikan saran-saran yang diharapkan membantu memecahkan permasalahan.

BAB 4

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Mengenai Kota Blitar

1. Wilayah

Kota Blitar juga dikenal sebagai Kota Patria, Kota Lahar, dan Kota Proklamator secara legal formal didirikan pada tanggal 01 April 1906. Kota Blitar merupakan tempat disemayamkan pahlawan proklamator sekaligus Presiden pertama Indonesia yakni Bung Karno. Selain Bung Karno, juga dikenal Soedanco Soeprijadi melalui pemberontakan PETA di Blitar sebagai tokoh pahlawan Indonesia. Kota Blitar yang mendapat sebutan sebagai Kota Patria tidak jauh dari jerih payah para pahlawan. Dengan menyebut Kota Patria, orang akan terbayang oleh semangat juang para pahlawan yang ada di Kota Blitar. Tidak heran semboyan PATRIA dipilih yang mana mengandung mana cinta tanah air.[23]

2. Kondisi geografis

Kota Blitar terletak di Provinsi Jawa Timur, memiliki luas wilayah kurang lebih 32,58km2 dan dengan ketinggian 156 meter dari permukaan

[23] http://blitarkota.go.id/index.php?pprofil&id=4 diakses pada tanggal 11 Februari 2014

air laut. Memiliki suhu udara cukup sejuk rata-rata 24-34 derajat celcius karena berada di kaki gunung Kelud. Batas wilayah Kota Blitar yakni :[24]

a. Sebelah Utara : Kecamatan Garum dan Kecamatan Nglegok Kabupaten Blitar;
b. Sebelah Timur : Kecamatan Kanigoro dan Kecamatan Garum Kabupaten Blitar;
c. Sebelah Selatan : Kecamatan Sanankulon dan Kecamatan Kanigoro Kabupaten Blitar;
d. Sebelah Barat : Kecamatan Sanankulon dan Kecamatan Nglegok Kabupaten Blitar.

Sungai Lahar merupakan satu-satunya sungai yang mengalir di Kota Blitar sepanjang ±7,84 km dengan hulunya berada di Gunung Kelud mengalir menuju ke Sungai Brantas. Kedua jenis tanah Regosol dan tanah Litosol yang ada di Kota Blitar berasal dari endapan abu vulkanik Gunung Kelud sehingga kaya akan zat hara yang sangat dibutuhkan untuk kesuburan tanah. Oleh karena itu tanah di wilayah Kota maupun Kabupaten Blitar sangat subur dan berpotensi dalam bidang pertanian. Jenis tanah tersebut mempunyai konsistensi gembur, korositas tinggi dan tahan terhadap erosi.[25]

[24] http://blitarkota.go.id/index.php?pprofil&id=4 diakses pada tanggal 11 Februari 2014

[25] http://mayangkararadio.com/blitar-raya/kota-blitar/kondisi-geografis diakses pada tanggal 26 Februari 2014

3. Visi

Kota Blitar memiliki visi sebagai berikut:[26]

"Menuju masyarakat Kota Blitar sejahtera yang berkeadilan, berwawasan kebangsaan dan religious melalui APBD pro rakyat pada tahun 2015"

4. Misi

Adapun misi yang diemban adalah sebagai berikut:[27]

a. Mewujudkan masyarakat yang berwawasan kebangsaan dan berketuhanan Yang Maha Esa;
b. Meningkatkan kualitas pendidikan dan keterjangkauan pelayanan pendidikan;
c. Meningkatkan kualitas pelayanan kesehatan yang adil dan merata;
d. Memantapkan pelaksanaan perekonomian daerah yang berbasis kerakyatan dan penanggulangan kemiskinan; dan
e. Memantapkan pelaksanaan pembangunan berkelanjutan yang partisipatif berdasar prinsip-prinsip otonomi daerah.

B. Gambaran Umum Mengenai PT Kereta Api Indonesia (Persero)

1. Sejarah perkeretaapian

Kehadiran kereta api di Indonesia awalnya ditandai dengan pembangunan jalan kereta api di desa Kemijen, Jum'at tanggal 17 Juni

[26] http://blitarkota.go.id/index.php?pprofil&id=8 diakses pada tanggal 28 Februari 2014.

[27] http://blitarkota.go.id/index.php?pprofil&id=8 diakses pada tanggal 28 Februari 2014.

1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM) dan dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada hari Sabtu, 10 Agustus 1867. Keberhasilan NV. NISM membangun jalan kereta api antara Kemijen - Tanggung, yang pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang - Surakarta (110 Km), akhirnya mendorong para investor untuk membangun jalan kereta api di daerah lainnya. Sehingga pada tahun antara 1864 - 1900 pertumbuhan panjang jalan rel tumbuh dengan pesat.

Selain di Pulau Jawa, pembangunan jalan kereta api juga dilakukan di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), bahkan tahun 1922 di Sulawasi juga telah dibangun jalan kereta api sepanjang 47 km antara Makasar-Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan pada tanggal 1 Juli 1923, sisanya Ujungpandang - Maros belum sempat diselesaikan. Sedangkan di Pulau Kalimantan, Bali dan Lombok, meskipun belum sempat dibangun, studi jalan kereta api Pontianak - Sambas (220 km) sudah diselesaikan.

Setelah kemerdekaan Indonesia, karyawan kereta api yang tergabung dalam Angkatan Moeda Kereta Api (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang pada tanggal 28 September 1945. Pembacaan pernyataan sikap oleh Ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya, menegaskan bahwa mulai tanggal 28 September 1945

kekuasaan perkeretaapian berada di tangan bangsa Indonesia. Orang Jepang tidak diperbolehkan campur tangan lagi urusan perkeretaapian di Indonesia. Kemudian ditetapkanlah tanggal 28 September sebagai Hari Kereta Api di Indonesia, serta dibentuklah Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI).[28]

Tabel 1

Ringkasan Sejarah Perkeretaapian Indonesia

PERIODE	STATUS	DASAR HUKUM
Th. 1864	Pertama kali dibangun Jalan Rel sepanjang 26 km antara Kemijen Tanggung oleh Pemerintah Hindia Belanda	
1864 s.d 1945	Staat Spoorwegen (SS) Verenigde Spoorwegenbedrifj (VS) Deli Spoorwegen Maatschappij (DSM)	IBW
1945 s.d 1950	DKA	IBW
1950 s.d 1963	DKA – RI	IBW
1963 s.d 1971	PNKA	PP. No. 22 Th. 1963
1971 s.d.1991	PJKA	PP. No. 61 Th. 1971
1991 s.d 1998	PERUMKA	PP. No. 57 Th. 1990
1998 s.d. 2010	PT. KERETA API (Persero)	PP. No. 19 Th. 1998 Keppres No. 39 Th.

[28] http://kereta-api.co.id/ diakses pada tanggal 26 Februari 2014.

		1999 Akte Notaris Imas Fatimah
Mei 2010 s.d sekarang	PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)	Instruksi Direksi No. 16/OT.203/KA 2010

Sumber: Data Sekunder, 2014

2. Logo

Arti logo:[29]

a. **3 garis melengkung** melambangkan gerakan yang dinamis PT KAI dalam mencapai Visi dan Misinya;
b. 2 garis warna orange melambangkan proses Pelayanan Prima (Kepuasan Pelanggan) yang ditujukan kepada pelanggan internal dan eksternal;
c. **Anak panah berwarna putih** melambangkan Nilai Integritas, yang harus dimiliki insan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam mewujudkan Pelayanan Prima; dan
d. 1 garis lengkung berwarna biru melambangkan semangat Inovasi yang harus dilakukan dalam memberikan nilai tambah ke stakeholders.

[29] http://www.kereta-api.co.id/ diakses pada tanggal 20 Februari 2014

(inovasi dilakukan dengan semangat sinergi di semua bidang dan dimulai dari hal yang paling kecil sehingga dapat melesat.)

3. Visi dan Misi

Adapun Visi dan Misi PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah sebagai berikut:[30]

a. V**isi**: menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*
b. **Misi**: menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama : Keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan, dan kenyamanan.

4. Budaya Perusahaan

Adapun budaya perusahaan adalah sebagai berikut:[31]

a. Integritas

[30] http://www.kereta-api.co.id/ diakses pada tanggal 26 Februari 2014

[31] http://www.kereta-api.co.id/ diakses pada tanggal 26 Februari 2014

Kami insan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bertindak konsisten sesuai dengan nilai-nilai kebijakan organisasi dan kode etik perusahaan. Memiliki pemahaman dan keinginan untuk menyesuaikan diri dengan kebijakan dan etika tersebut dan bertindak secara konsisten walaupun sulit untuk melakukannya.

b. Professional

Kami insan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki kemampuan dan penguasaan dalam bidang pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan, mampu menguasai untuk menggunakan, mengembangkan, membagikan pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan kepada orang lain.

c. Keselamatan

Kami insan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki sifat tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan atau menciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi resiko yang rendah terhadap terjadinya kecelakaan dan menjaga aset perusahaan dari kemungkinan terjadinya kerugian.

d. Inovasi

Kami insan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) selalu menumbuh kembangkan gagasan baru, melakukan tindakan perbaikan yang berkelanjutan dan menciptakan lingkungan kondusif untuk berkreasi sehingga memberikan nilai tambah bagi stakeholder.

e. Pelayanan prima

Kami insan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) akan memberikan pelayanan yang terbaik yang sesuai dengan standar mutu yang memuaskan dan sesuai harapan atau melebihi harapan pelanggan dengan memenuhi 6 A unsur pokok: *Ability* (Kemampuan), *Attitude* (Sikap), *Appearance* (Penampilan), *Attention* (Perhatian), *Action* (Tindakan), dan *Accountability* (Tanggung jawab).

5. Anak perusahaan

PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagaiperusahaan jasa yang bergerak dalam bidang transportasi memiliki beberapa anak perusahaan, antara lain:[32]

a. PT Reska Multi Usaha;
b. PT Railink;
c. PT KAI Commuter Jabodetabek;
d. PT KA Pariwisata;
e. PT Kereta Api Logistik (KALOG); dan
f. PT KA Property Management.

6. Layanan penumpang

Adapun layanan bagi penumpang antara lain:[33]

a. Retorasi

[32] http://kereta-api.co.id/ diakses pada tanggal 26 Februari 2014

[33] http://www.kereta-api.co.id/ diakses pada tanggal 20 Februari 2014

Setiap rangkaian Kereta Api dilengkapi dengan kereta makan yang berguna sebagai retorasi. Retorasi melayani makan dan minum selama perjalanan anda. Terdapat menu-menu khas kereta api yang dapat dinikmati pelanggan. Kru restorasi terdiri dari: koki, prama,dan prami yang siap melayani pelanggan di perjalanan.

b. Kru Kereta Api

Kru Kereta Api adalah petugas kereta api yang bertanggung jawab selama perjalanan. Kru Kereta Api terdiri dari: masinis, kondektur, teknisi Kereta Api, dan runner AC. Secara profesional terlatih untuk melayani pelanggan kereta api.

c. Manager On duty

Seorang manager on duty berperan sebagai customer service yang menemani perjalanan kereta api. Siap menerima kritik, saran, dan komplain guna memenuhi kebutuhan pelanggan akan pelayanan yang prima.

d. On Train Cleaning

Petugas on train cleaning (OTC) bertugas menjaga kebersihan kereta api selama dalam perjalanan. Terdapat dua petugas OTC di setiap kereta yang siap melayani pelanggan.

7. Rute alur jalur kereta api

Berikut alur jalur keretaapi yang ada di Pulau Jawa, mulai dari Jakarta, Jawa Barat, Jawa tengah, dan Jawa Timur.

Gambar 1

Alur Jalur Kereta Api di Pulau Jawa

Sumber: Data Sekunder, 2014

8. Penggolongan stasiun menurut kelas pelayanannya

Adapun penggolongan stasiun menurut kelas pelayanannya adalah sebagai berikut:[34]

a. Stasiun besar, yakni:
   1) Kelas A;
   2) Kelas B;
   3) Kelas C;
b. Stasiun kelas 1;
c. Stasiun kelas 2; dan
d. Stasiun kelas 3.

[34] Hasil wawancara dengan kepala Stasiun Blitar tanggal 30 November 2013.

9. Penggolongan pelanggan stasiun

Adapun penggolongan pelanggan stasiun:[35]

a. Eksternal; dan
b. Internal.

Yang termasuk kedalam pelanggan eksternal stasiun yakni:

a. penumpang umum dengan menunjukkan identitas diri (KTP/SIM/PASPOR);
b. pelajar dengan menunjukkan Kartu Pelajar;
c. PWRI dengan menunjukkan Kartu PWRI;
d. LVRI/Veteran dengan menunjukkan Kartu LVRI;
e. TNI/POLRI dengan menunjukkan KTA;
f. Wartawan dengan menunjukkan Kartu Pers; dan
g. KORPRI dengan menunjukkan Kartu KORPRI.

Yang termasuk kedalam pelanggan internal stasiun dengan menunjukkan kartu identitas KBD yakni:

a. Pegawai;
b. Keluarga pegawai;
c. Pensiunan pegawai; dan
d. Member KAFP.

[35] Hasil wawancara dengan kepala stasiun blitar tanggal 30 November 2013.

10. Klasifikasi angkutan penumpang kereta api

Berdasarkan Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : Kep.C / LL.003 / XI / 2 / KA-2012 tentang Syarat-Syarat dan Tarif Angkutan Kereta Api Penumpang (STP) Bagian 1 Edisi Tahun 2012, klasifikasi angkutan penumpang kereta api adalah:

a. Kereta api perkotaan (Pasal 2 ayat (1)); dan
b. Kereta api antar kota (Pasal 2 ayat (2)).

Menurut ketentuan Pasal 2 ayat (1), kereta api perkotaan (komuter) yaitu kereta api dengan maksimum jarak sejauh 150 kilometer, kecuali kereta api yang sifatnya harus berhenti di tiap-tiap stasiun yang ditetapkan Perusahaan, memiliki ciri-ciri pelayanan sebagai berikut:

a. Menghubungkan beberapa stasiun di wilayah daop/divre yang sama ataupun lintas daop/divre;
b. Melayani kebutuhan angkutan penumpang dari daerah sub-urban menuju pusat kota atau sebaliknya;
c. Memiliki sifat perjalan ulang-alik/komuter;
d. Batas kapasitas maksimum yakni:
    1) Kereta api dengan mempergunakan sarana kereta dengan tempat duduk sejajar, kapasitas maksimum sesuai dengan jumlah tempat duduk masing-masing sarana kereta ditambah penumpang berdiri sejumlah 50% dari jumlah tempat duduk; dan
    2) Kereta api dengan mempergunakan sarana kereta dengan tempat duduk menyamping, kapasitas maksimum dibatasi 178 penumpang per kereta;

e. Kereta api perkotaan (komuter) terdiri dari:

1) Kereta api lokal komersial; dan

2) Kereta api lokal non komersial.

Menurut ketentuan Pasal 2 ayat (2), kereta api antar kota yaitu kereta api yang menghubungkan beberapa stasiun antar kota, terdiri dari kereta api jarak menengah dan kereta api jarak jauh.

a. Kereta api jarak menengah adalah angkutan kereta api dengan jarak antara 151 kilometer sampai dengan 450 kilometer.

b. Kereta api jarak jauh adalah angkutan kereta api dengan jarak diatas 450 kilometer.

Menurut ketentuan Pasal 3 ayat (3), kereta api antar kota memiliki ciri-ciri pelayanann sebagai berikut:

a. Menghubungkan beberapa stasiun antar kota;

b. Melayani kebutuhan angkutan penumpang antar kota;

c. Tidak menyediakan layanan penumpang berdiri;

d. Kapasitas maksimum sesuai dengan jumlah duduk tersedia untuk masing-masing sarana kereta (okupansi 100%);

e. Berdasarkan kelas pelayanan terdiri dari:

1) Kelas Eksekutif;

2) Kelas Bisnis; dan

3) Kelas Ekonomi.

C. Gambaran Khusus Mengenai Stasiun Blitar

1. Lokasi

Stasiun Blitar berada diwilayah dalam kota tepatnya di Jalan Mastrip Blitar, Jawa Timur. Stasiun ini merupakan satu-satunya yang berada diwilayah dalam kota. Terletak sekitar 500 meter dari Aloon-Aloon kota Blitar. Lokasi cukup strategis berdekatan dengan pasar tradisional pusat keramaian. Stasiun Blitar termasuk stasiun besar dalam DAOP 8 Surabaya.[36]

Stasiun Blitar dibangun oleh perusahaan kereta api negara Staatsspoorwegen (SS) dan dibuka pada tanggal 16 Juni 1884. Stasiun Blitar diperbaiki pada akhir tahun 50-an. Stasiun Blitar mempunyai tata arsitektur indische yang terlihat dari bangunan depan pintu masuk stasiun yang menjulang serta ornament pintu dan jendela menandakan bahwa bangunan tersebut dibangun dengan gaya arsitektur barat. Overkapping yang menggunakan rangka penopang berbahan dasar kayu menambah salah satu keunikan stasiun ini.[37]

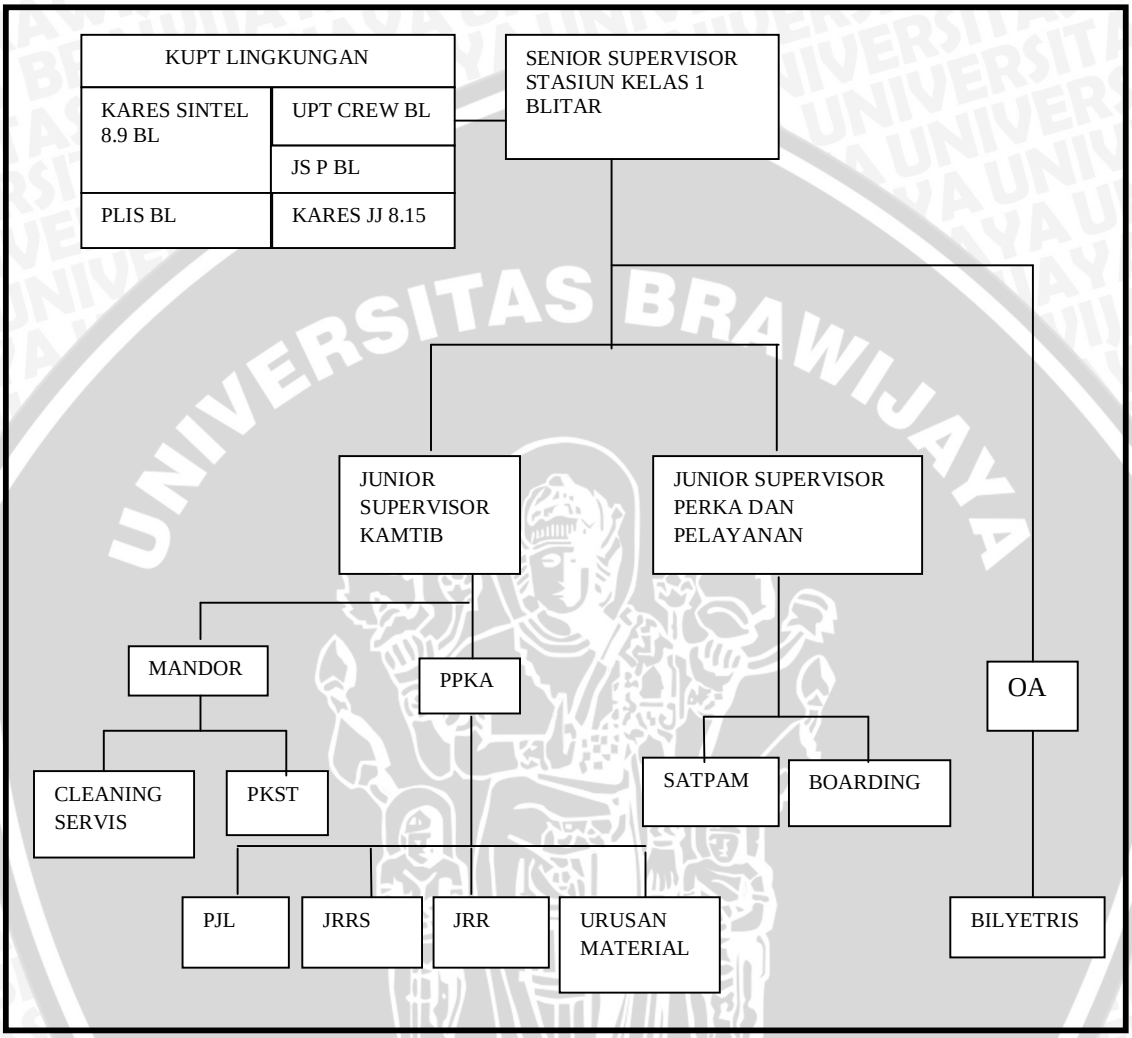
---

[36] http://m.tiket.com/kereta-api/stasiun-kai-blitar-bl diakses pada tanggal 20 Februari 2014.

[37] http://indonesianheritagerailway.com/index.php?option=com_content&view=article%id=385%3Astasiun-blitar&catid=57&lang=id diakses pada tanggal 17 Maret 2014.

2. Susunan organisasi pegawai Stasiun Blitar

Bagan 1
Susunan Organisasi Pegawai Stasiun Blitar



Sumber: Data Sekunder, 2014

3. Daftar kereta api yang melewati Stasiun Blitar

Stasiun Blitar sebagai salah satu stasiun besar banyak dilewati oleh kereta api tujuan lokal, menengah, dan jauh. Berikut daftar kereta api yang melewati Stasiun Blitar antara lain:[38]

a. Kereta tujuan Blitar – Jakarta;
   1) Gajayana (ML – GMR) Eks – Komersial;
   2) Majapahit (ML – PSE) Eko AC – Komersial;
   3) Matarmaja (ML – PSE) Eko AC – Non Komersial;
b. Kereta tujuan Blitar – Bandung;

   Malabar (ML – BDG) dengan kelas pelayanan Eksekutif, Bisnis, dan Ekonomi;
c. Kereta tujuan Blitar – Yogya;

   Malioboro (ML – YK) dengan kelas pelayanan Eksekutif dan Ekonomi AC;
d. Kereta tujuan Blitar – Surabaya;
   1) Dhoho (SBY lewat KTS); dan
   2) Penataran (SBY lewat ML).

Untuk penelitian, penulis hanya membahas mengenai kereta api lokal tujuan Blitar – Surabaya yakni kereta api Dhoho dan Penataran saja.

[38] Hasil wawancara dengan pegawai Stasiun Blitar Bagian Customer Service pada tanggal 1 Desember 2013.

4. Jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api lokal (KA Dhoho dan KA Penataran)

Kereta api tujuan Blitar – Surabaya termasuk kedalam kereta api lokal. Berikut jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api Dhoho dan Penataran.

Tabel 2

Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan Kereta Api Ekonomi Penataran

NO	NO KA	NAMA KA	KELAS	DARI SB	TIBA DI STASIUN			
					WO	SDA	ML	BL
1	361	PENATARAN	EKO	-	-	-	04.25	07.05
2	363	PENATARAN	EKO	05.00	05.16	05.44	07.52	10.48
3	365	PENATARAN	EKO	07.10	07.26	07.56	10.14	12.41
4	367	PENATARAN	EKO	10.50	11.06	11.40	14.00	16.19
5	369	PENATARAN	EKO	14.30	14.46	15.19	17.29	-
6	371	PENATARAN	EKO	16.10	16.26	17.00	19.07	21.24

Sumber: Data Sekunder, 2014

Tabel 3

Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan Kereta Api Ekonomi Penataran

NO	NO KA	NAMA KA	KELAS	TIBA DI STASIUN				DARI SB
				BL	ML	SDA	WO	
1	362	PENATARAN	EKO	-	04.20	06.23	06.52	07.14
2	364	PENATARAN	EKO	04.10	06.30	08.47	09.22	09.42
3	366	PENATARAN	EKO	07.50	10.21	12.20	12.47	13.06
4	368	PENATARAN	EKO	09.13	11.55	13.56	14.28	14.47
5	372	PENATARAN	EKO	15.45	18.35	20.58	21.26	21.45

Sumber: Data Sekunder, 2014

Tabel 4

Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan Kereta Api Ekonomi Dhoho

NO	NO KA	NAMA KA	KELAS	DARI SB	TIBA DI STASIUN			
					MR	KTS	KD	BL
1	353/346	DHOHO	EKO	04.20	05.48	06.52	07.51	09.26
2	355/348	DHOHO	EKO	08.15	09.28	10.22	11.40	13.28
3	357/350	DHOHO	EKO	10.40	11.59	12.59	13.48	15.35
4	359/352	DHOHO	EKO	16.35	17.59	19.13	20.03	21.41

Sumber: Data Sekunder, 2014

Tabel 5

Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan Kereta Api Ekonomi Dhoho

NO	NO KA	NAMA KA	KELAS	TIBA DI STASIUN				DARI SB
				BL	KD	KTS	MR	
1	345/354	DHOHO	EKO	04.00	05.50	06.40	07.44	09.23
2	347/356	DHOHO	EKO	10.55	12.33	13.10	14.29	15.40
3	349/358	DHOHO	EKO	12.53	14.27	15.04	16.13	17.38
4	351/360	DHOHO	EKO	16.23	17.57	18.34	20.03	21.14

Sumber: Data Sekunder, 2014

KETERANGAN:

SB : SURABAYA PASAR TURI

MR : MOJOKERTO

KTS : KERTOSONO

KD : KEDIRI

BL : BLITAR

ML : MALANG

SDA : SIDOARJO

WO : WONOKROMO

5. Perbedaan antara kereta lokal (KA Penataran dan KA Dhoho) dengan kereta api bisnis dan eksekutif

Berikut beberapa perbedaaan pelayanan kepada pengguna jasa kereta api antara kereta lokal (KA Penataran dan KA Dhoho) dengan kereta api bisnis dan eksekutif.

Tabel 6
Perbedaan Antara Kereta Lokal (KA Penataran dan KA Dhoho) dengan Kereta Api Bisnis dan Eksekutif

NO	PEMBEDA	KELAS KA		KET
		KA LOKAL	KA BISNIS DAN EKSEKUTIF	
1	Perubahan jadwal kereta	Tidak bisa	Bisa	Rencana kedepan untuk KA kelas ekonomi menengah dan jarak jauh non komersial pelayanan tiket tidak bisa dirubah dan hanya bisa dibatalkan.
2	Pembatalan jadwal kereta	Tidak bisa	Bisa	
3	Pembatalan perubahan jadwal	Tidak bisa	Bisa	
4	Harga tiket	Lebih rendah	Lebih tinggi	Akibat adanya pembagian kepemilikan saham, tarif kereta ditentukan oleh putusan direksi dan peraturan pemerintah. Tarif kereta komersiil dan non-komersiil
5	Pelayanan	Kurang memuaskan	Lebih memuaskan	Ada pembedaan kualitas pelayanan

6	Jarak tempuh	Kurang dari 151 kilometer	Lebih dari 151 kilometer	Pembagian jenis kereta api berdasarkan jarak tempuhnya.

Sumber: Data Primer Diolah, 2014

6. Perbedaan pelayanan di Stasiun Blitar lama dan Stasiun Blitar sekarang

Berikut beberapa perbedaaan pelayanan Stasiun Blitar lama dan Stasiun Blitar sekarang.

Tabel 7
Perbedaan Stasiun Blitar Lama dan Stasiun Blitar Sekarang

NO	PEMBEDA	STASIUN		KET
		DAHULU	SEKARANG	
1	Customer servis	Tidak ada	Ada	Sebagai salah satu ujung tombak upaya pemenuhan standar pelayanan minimum
2	Pengantar boleh masuk ke dalam stasiun	Boleh	Tidak boleh	Adanya aturan baru mengenai siapa saja yang dapat memasuki area bagian dalam stasiun
3	Tarif peron	Ada	Tidak ada	Hanya bagi penumpang dengan tiket saja
4	Formulir pemesanan	Tidak ada	Ada	Sebagai bukti tertulis jika terjadi kesalahan pada tiket
5	Polsuska	Tidak ada	Ada	Bersiap di masing-masing gerbong dengan seragam hitam
6	Layar monitor yang menginformasikan sisa tempat duduk	Tidak ada	Ada	Sebagai salah satu upaya pemenuhan kebutuhan informasi bagi calon penumpang kereta api
7	Peta jaringan	Tidak ada	Ada	Salah satu

	jalur kereta api			indikator standar pelayanan minimum
8	Kursi tunggu sebelum boarding	Tidak ada	Ada	
9	Sistem pemesanan tiket	Tidak tersistem	Tersistem	Ada ketentuan reservasi sampai dengan pembatalan reservasi, ada pembatasan kuota penumpang, dan ada customer service.
10	Pembatasan muatan barang	Tidak ada	Ada	Ada ketentuan tersendiri barang-barang apa saja yang boleh dan tidak boleh dibawa kedalam gerbong kereta.
11	Fasilitas pendingin udara	Tidak ada	Ada	Sebagai salah satu upaya pemenuhan kebutuhan informasi bagi calon penumpang kereta api

Sumber: Data Sekunder, 2014

7. Perbedaan Pelayanan di Perjalanan Dahulu dan Sekarang

Berikut beberapa perbedaaan pelayanan kepada pengguna jasa kereta api di Stasiun Blitar.

Tabel 8
Perbedaan Pelayanan di Perjalanan Dahulu dan Sekarang

NO	PEMBEDA	PERJALANAN		KET
		DAHULU	SEKARANG	
1	Polsuska	Tidak ada	Ada	Bersiap di masing-masing gerbong dengan seragam hitam
2	Nama dan nomor tempat duduk	Tidak ada	Ada	Dulu tempat duduk diperoleh dengan berebut
3	Pembatasan barang bawaan	Tidak ada	Ada	Berat bagasi tiap penumpang maksimim 20kg dengan volume 100dm3 dan ada larangan untuk membawa antara lain: 1. Binatang; 2. Narkotika psikotropika dan zat adiktif lainnya; 3. Senjata api dan senjata tajam; 4. Semua barang yang mudah menyala/meledak 5. Semua barang yang berbau busukdan karena sifatnya dapat

				mengganggu /merusak kesehatan; 6. Barang-barang yang menurut pertimbangan pegawai, karena keadaan dan besarnya tidak pantas diangkut sebagai bagasi; dan 7. Barang-barang yang dilarang undang-undang.[39]
4	Penyejuk udara/AC	Tidak ada	Ada	
5	Pembatasan jumlah penumpang	Tidak ada	Ada	Berdasarkan kuota penjualan kursi di tiap stasiun

Sumber: Data Primer Diolah, 2014

8. Alur proses pelayanan di Stasiun Blitar

Adapun alur proses pelayanan di stasiun ada 3 macam yakni:

1) Pelayanan di stasiun awal;

2) Pelayanan di stasiun menjelang keberangkatan; dan

3) Pelayanan setelah perjalanan.

[39] Hasil data primer, materi pelatihan customer service dengan judul "who is our customer" oleh VP penjualan Angkutan Penumpang di Bandung Tahun 2013 hal. 18-19.

Berikut penjelasan atas 3 macam proses pelayanan di stasiun blitar.

1) Pelayanan di stasiun awal

Adapun proses pelayanan di stasiun awal adalah sebagai berikut:

a) Petugas loket parkir memberikan karcis parkir bagi calon penumpang sambil mengucapkan selamat datang (*greeting*);

b) Juru parkir mengatur pemarkiran kendaraan umum dan lalu lintas disekitar area stasiun;

c) Apabila diperlukan, perter mengajukan tawaran bantuan membawa barang kepada calon penumpang;

d) Informasi desk/customer service membantu menjawab pertanyaan calon penumpang dengan sopan, misalnya jadwal, tarif, dll;

e) Petugas loket/bilyetris melayani proses pembelian/reservasi tiket di loket;

f) Portir memeriksa karcis calon penumpang yang akan masuk ke area khusus penumpang;

Gambar 2
Proses Pemeriksaan Karcis Oleh Portir

Sumber: Data Primer 2014

g) Calon penumpang dipersilahkan menggunakan fasilitas umum di stasiun yang telah disediakan (ruang tunggu, toilet gratis, mushola, dll);

h) Security dan polsuska menjaga keamanan calon penumpang selama berada di area stasiun; dan

i) Bila kereta telah siap, penumpang dapat menaiki kereta, disambut dengan greeting oleh prama/prami ketika boarding position.[40]

2) Pelayanan di stasiun menjelang keberangkatan

Adapun proses pelayanan di stasiun menjelang keberangkatan antara lain:

a) 60’ sebelum kereta api berangkat, petugas OTC mempersiapkan diri (mengecek kembali kebersihan kereta);

b) 30’ sebelum keberangkatan prama/i boarding positiom untuk menyambut penumpang;

[40] Hasil data primer, hasil workshop/pelatihan customer care & service excellence “siklus dan atribut pelayanan” di Balai pelatihan operasi dan pemasaran september 2013

c) Prama/i membantu calon penumpang mencari nomor tempat duduk;

d) Porter membantu meletakkan barang penumpang dan menerima bayaran yang sesuai, serta meninggalkan kereta;

e) 5' sebelum keberangkatan PAP/PPKA melakukan pengumuman menjelang keberangkatan kereta;

f) Kondektur memberangkatkan kereta api; dan

g) Kereta api berangkat.[41]

3) Pelayanan setelah perjalanan

Adapun proses pelayanan setelah perjalanan antara lain:

a) Announcer/PAP menyambut kedatangan penumpang di stasiun;

b) Prama/i turun terlebih dahulu dan melakukan boarding position sambil melakukan greeting kepada penumpang yang turun;

c) Porter mengantri di belakang bancik dan apabila diperlukan porter membantu membawa barang kepada calon penumpang;

d) Calom penumpang dipersilahkan menggunakan fasilitas umum di stasiun yang telah disediakan (ruang tunggu, toilet gratis, mushola, dll);

e) Portir memeriksa karcis penumpang yang telah mengakhiri perjalanannya di pintu keluar;

[41] Hasil data primer, hasil workshop/pelatihan customer care & service excellence "siklus dan atribut pelayanan" di Balai pelatihan operasi dan pemasaran september 2013

f) Informasi desk/customer service melayani pertanyaan penumpang dengan ramah dan sopan, misalnya kendaraan umum, rute jalan, objek wisata tujuan, dll;

g) Petugas parkir membantu kelancaran kendaraan di tempat parkir, serta menerima pembayaran dari jasa perparkiran di area stasiun sambil mengucapkan terima kasih; dan

h) Pengguna jasa transportasi kereta api meninggalkan area stasiun.[42]

D. Upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Terkait dengan Pelayanan Pengangkutan Orang di Stasiun Blitar

1. Upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan Standar Pelayanan Minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar

Upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar sesuai ketentuan Pasal 137 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang selanjutnya diatur lebih lanjut dengan ketentuan Pasal 3 ayat (1) Peraturan Menteri Nomor 09 Tahun 2011 Tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang

[42] Hasil data primer, hasil workshop/pelatihan customer care & service excellence "siklus dan atribut pelayanan" di Balai Pelatihan Operasi dan Pemasaran september 2013

Dengan Kereta Api**,** kemudian yang termasuk standar pelayanan minimal di stasiun kereta api paling sedikit memuat:

7) informasi yang jelas dan mudah dibaca mengenai:
    a) nama dan nomor kereta api;
    b) jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api;
    c) tarif kereta api;
    d) stasiun kereta api pemberangkatan, stasiun kereta api pemberhentian, dan stasiun kereta api tujuan;
    e) kelas pelayanan; dan
    f) peta jaringan jalur kereta api;
8) loket;
9) ruang tunggu, tempat ibadah, toilet, dan tempat parkir;
10) kemudahan naik/turun penumpang;
11) fasilitas penyandang cacat dan kesehatan; dan
12) fasilitas keselamatan dan keamanan.

Dari hasil kuisioner, diperoleh bahwa upaya pemenuhan standar pelayanan minimum di Stasiun Blitar yang dibagi kedalam 4 kriteria pelayanan yakni kurang, cukup, baik, dan sangat baik mendapat respon sebagai berikut:

Tabel 9
Upaya Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum di Stasiun Blitar

No	Standar Pelayanan Minimum	Indikator Pelayanan			
		Kurang	Cukup	Baik	Sangat baik

1	Nama dan nomor kereta api	0	7	15	3
2	Jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api	1	8	13	3
3	Tarif	1	12	8	4
4	Informasi stasiun kereta api pemberangkatan, stasiun kereta api pemberhentian dan stasiun kereta api tujuan	3	7	11	4
5	Kelas pelayanan	2	11	9	3
6	Peta jaringan jalur kereta api	2	6	13	4
7	Loket	7	5	10	3
8	Ruang tunggu, tempat ibadah, toilet, dan tempat parkir	7	6	7	5
9	Kemudahan naik/turun penumpang	5	9	8	3
10	Fasilitas penyandang cacat dan kesehatan	8	10	4	3
11	Fasilitas keselamatan dan keamanan	4	9	9	3

Sumber: Data Primer 2014

Bentuk pelayanan yang diberikan oleh Stasiun Blitar terdapat beberapa indikator pelayanan yang termasuk kurang terbanyak yakni loket (7); ruang tunggu, tempat ibadah, toilet dan tempat parkir (7); dan fasilitas penyandang cacat dan kesehatan (8). Ketiganya perlu mendapat perhatian khusus demi peningkatan kualitas pelayanan selanjutnya.

Kemudian yang termasuk indikator pelayanan cukup terbanyak adalah nama dan nomor kereta api (7), jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api (8), tarif (11), informasi stasiun kereta api pemberangkatan, stasiun kereta api pemberhentian dan stasiun kereta api tujuan (7), kelas pelayanan(11), kemudahan naik/turun penumpang (9), fasilitas penyandang cacat dan kesehatan (10), dan fasilitas keselamatan dan keamanan (9). Dari hasil penelitian 8 indikator termasuk kedalam indikator cukup ini menandakan bahwa pelayanan di Stasiun Blitar termasuk cukup dalam upaya pemenuhan standar pelayanan minimum.

Selanjutnya yang termasuk indikator pelayanan baik terbanyak adalah nama dan nomor kereta api (15), jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api (13), tarif (8), informasi stasiun kereta api pemberangkatan, stasiun kereta api pemberhentian dan stasiun kereta api tujuan (11), kelas pelayanan (9), peta jaringan jalur kereta api (13), loket (10), ruang tunggu, tempat ibadah, toilet, dan tempat parkir (7), dan fasilitas keselamatan dan keamanan (9). Terdapat 9 indikator telah termasuk baik dalam upaya pemenuhan Standar Pelayanan Minimum.

Sedangkan yang termasuk indikator pelayanan sangat baik adalah ruang tunggu, tempat ibadah, toilet, dan tempat parkir (5). Hal ini berarti bahwa indicator ruang tunggu, tempat ibadah, toilet, dan tempat parkir sudah termasuk sangat baik. Meskipun begitu indicator yang lain perlu memperoleh perhatian agar terpenuhinya Standar Pelayanan Minimum dengan sangat baik.

Secara keseluruhan termasuk kedalam kriteria pelayanan baik. Sehingga dapat disimpulkan bahwa upaya Stasiun Blitar dalam pemenuhan Standar Pelayanan Minimum sudah termasuk pelayanan yang baik dengan hasil penelitian 9 indikator termasuk baik.

Berikut hasil dokumentasi beberapa indikator standar pelayanan minimal di Stasiun Blitar:

1) informasi yang jelas dan mudah dibaca mengenai:

a) nama dan nomor kereta api;

Gambar 3
Nama Kereta Api

Sumber: Data Primer 2014

Gambar 4
Nomor Kereta Api

Sumber: Data Primer 2014

b) jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api (lihat tabel 2, tabel 3, tabel 4, dan tabel 5);
c) tarif kereta api (diberitahukan secara langsung oleh petugas customer service dan loket);
d) stasiun kereta api pemberangkatan, stasiun kereta api pemberhentian, dan stasiun kereta api tujuan (diberitahukan secara langsung melalui ruang informasi oleh PPKA);
e) kelas pelayanan (berdasarkan jenis kereta api yang akan digunakan); dan
f) peta jaringan jalur kereta api (lihat gambar 1);

2) loket;

Gambar 5
Loket

Sumber: Data Primer 2014

3) ruang tunggu, tempat ibadah, toilet, dan tempat parkir;

Gambar 6
Ruang Tunggu (1)

Sumber: Data Primer 2014

Gambar 7
Ruang Tunggu (2)

Sumber: Data Primer 2014

Gambar 8
Tempat Ibadah

Sumber: Data Primer 2014

Gambar 9
Tempat Parkir

Sumber: Data Primer 2014

4) kemudahan naik/turun penumpang;

Gambar 10
Kemudahan Naik Atau Turun Penumpang (1)

Sumber: Data Primer 2014

Gambar 11
Kemudahan Naik Atau Turun Penumpang (2)

Sumber: Data Primer 2014

5) fasilitas penyandang cacat dan kesehatan; dan

6) fasilitas keselamatan dan keamanan.

Selain berdasarkan hasil dari kuisioner yang penulis himpun, terdapat pula beberapa upaya pemenuhan Standar Pelayanan Minimum di Stasiun Blitar antara lain:

1) Pemberitahuan informasi sistem *ticketing* terbaru secara langsung oleh pegawai Stasiun Blitar bagian customer service kepada calon penumpang yang sering mengalami kesulitan dalam beradaptasi dengan sistem yang sekarang berlaku.

   Sebagian besar masyarakat Kota Blitar belum memahami bagaimana sistem *ticketing*, pelayanan di stasiun, dan pelayanan di perjalanan yang sekarang berlaku. Sistem *ticketing* termasuk mulai dari pemesanan, pembatalan, penukaran, tarif dan pembatasan barang bawaan yang mendapat pengaturan khusus berbeda dengan dahulu.

   Sejak pemberkuan peraturan perkeretapian yang terbaru, tak sedikit dari masyarakat yang mengaku kebingungan dengan sistem ticketing yang kini diberlakukan. Tak pelak keberadaan customer service di Stasiun Blitar sangat membantu menjalankan perberlakuan aturan baru mengenai sistem *ticketing* yang baru. Sebelum melakukan pemesan tiket kereta api, calon pengguna jasa wajib mengisi formulir pemesanan (*reservasi*) tiket kereta api. Pihak stasiun telah menyediakan formulir pemesanan tiket kereta api diatas meja pemesanan dan di ruang customer service.

Gambar 12
Customer Service (Tutup)

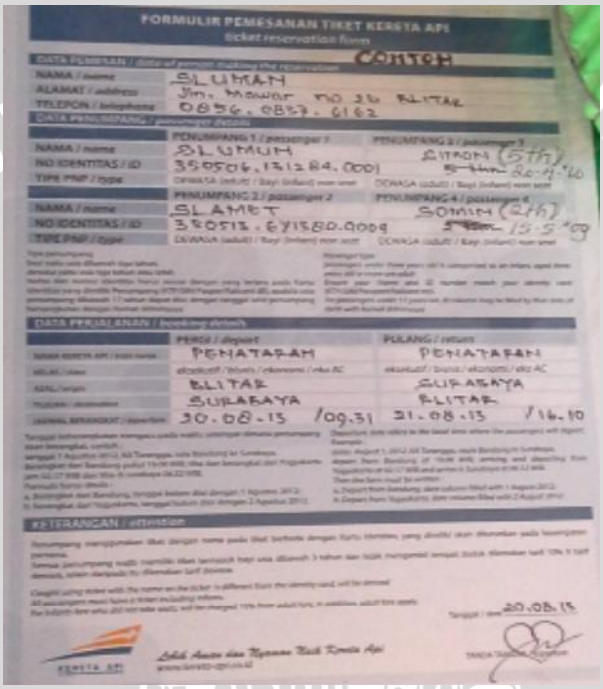
Sumber: Data Primer 2014

Gambar 13
Customer Service (Buka)

Sumber: Data Primer 2014

Sebelum calon pengguna jasa kereta api melakukan perjalanan, diharuskan mengisi formulir pemesanan yang berisi mengenai informasi data diri, data perjalanan dan tanda tangan pelanggan. Seperti contoh berikut ini.

Gambar 14
Formulir Pemesanan Tiket kereta Api



Sumber: Data Primer 2014

Formulir ini berfungsi sebagai bukti tertulis bila terjadi kesalahan identitas data diri maupun data perjalanan dari penumpang. Akan tetapi jika perjalanan yang akan ditempuh untuk keesokan harinya, maka tidak perlu dilakukan reservasi tiket dengan catatan sisa tempat duduk masih ada. Kuota kursi penumpang dapat diberitahukan melalui lisan ataupun melalui tulisan, seperti menggunakan LCD proyektor.

Kemudian, setelah memberikan pelayanan yang sedemikian rupa pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) juga melakukan survei kepuasan pelanggan. Survei kepuasan pelanggan dilakukan oleh pihak Stasiun Blitar secara langsung kepada pelanggan kereta api. Survei kepuasan pelanggan ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar tingkat kepuasan pelanggan terhadap pelayanan yang telah diberikan oleh petugas kereta api. Survei ini dilakukan secara berkala setiap 1 (satu) bulan sekali. Bentuk survei kepuasan pelanggan berupa kuisioner yang telah ditentukan sebelumnya dan diisi oleh pelanggan secara langsung saat berada di stasiun kereta api.[43]

2) Menyebarkan informasi mengenai bentuk-bentuk pelayanan PT Kereta Api Indonesia (Persero);

Perkembangan internet yang cepat saat ini membawa PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengikuti kemajuan teknologi untuk menjangkau seluruh masyarakat calon pengguna jasa kereta api dengan menyebarkan informasi pelayanan yang disediakan. PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki beberapa mitra kerja yang juga menyediakan layanan untuk informasi pemesanan tiket. Selain itu, pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) juga menyediakan brosur, baleho, maupun iklan di radio yang berisi informasi terbaru untuk diberikan kepada masyarakat.

3) Melakukan perubahan lokasi tata letak di Stasiun Blitar

[43] Hasil wawancara dengan kepala Stasiun Blitar tanggal 30 November 2013.

Perbaikan terus dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam upaya pemenuhan Standar Pelayanan Minimum yang mana memiliki rencana kedepan diantaranya perbaikan terhadap fasilitas ruang tunggu untuk penumpang yang akan naik kereta, pemisahan loket kereta api jarak jauh dan kereta api jarak dekat (lokal), pemindahan musola, dan perubahan jalur masuk.[44]

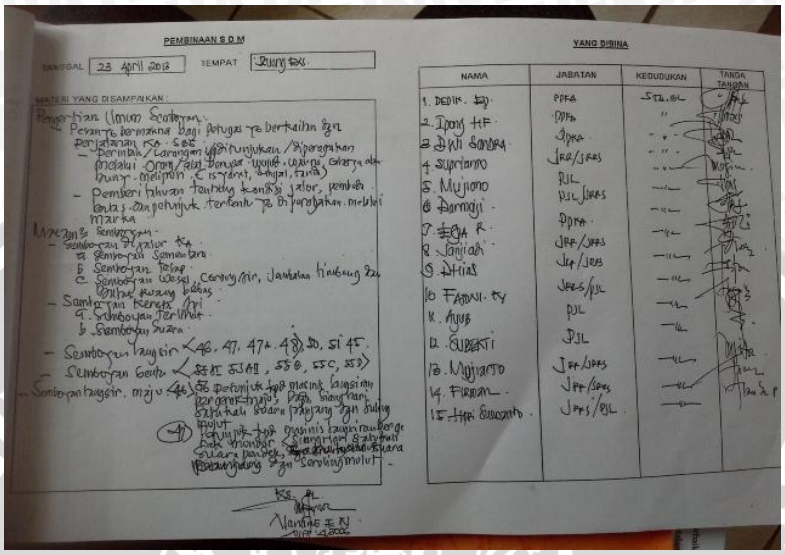
4) Memberikan pelatihan sumber daya manusia karyawan di Stasiun Blitar

Untuk terus meningkatkan kualitas pelayanan yang dimiliki, PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan beberapa langkah diantaranya: pembinaan dan pengawasan secara langsung dan berkala terhadap sumber daya manusia pegawai Stasiun Blitar, melakukan evaluasi kerja secara rutin secara langsung oleh kepala stasiun bersama pegawai stasiun blitar yang lain; dan memberi pelatihan dan pembelajaran bagi setiap pegawai terutama bagi pegawai di bagian pelayanan secara langsung yakni customer service.[45] Pelatihan termasuk sebagai usaha dalam upaya pemenuhan dan peningkatan mutu pelayanan dengan memberikan pelayanan sesuai dengan standar mutu yang memuaskan dan harapan pelanggan dengan memenuhi 6 A unsur pokok pelayanan prima yakni: *Ability* (Kemampuan), *Attitude* (Sikap), *Appearance* (Penampilan), *Attention* (Perhatian), *Action* (Tindakan), dan *Accountability* (Tanggung jawab).

[44] Hasil wawancara dengan kepala Stasiun Blitar tanggal 30 November 2013.

[45] Hasil wawancara dengan kepala stasiun blitar tanggal 30 November 2013.

Gambar 15
Lembar Evaluasi Kerja Pegawai Stasiun Blitar



Sumber: Data Primer 2014

2. Upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan Standar Pelayanan Minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di perjalanan

Upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar sesuai ketentuan Pasal 137 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang selanjutnya diatur lebih lanjut dengan ketentuan Pasal 4 ayat (1) Peraturan Menteri Nomor 09 Tahun 2011 Tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api untuk standar pelayanan minimum di perjalanan terbagi menjadi 2 yakni kereta api antar kota dan kereta api perkotaan.

Peneliti menggunakan kereta api lokal yang termasuk kedalam kereta api antar kota, standar pelayanan minimum untuk kereta api antar kota paling sesuai Pasal 4 ayat (2) Peraturan Menteri Nomor 09 Tahun 2011 Tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api sedikit memuat:

14) pintu dan jendela;
15) tempat duduk dengan kontruksi tetap yang mempunyai sandaran dan nomor tempat duduk;
16) toilet dilengkapi dengan air sesuai dengan kebutuhan;
17) lampu penerangan;
18) kipas angin;
19) rak bagasi;
20) restorasi;
21) informasi stasiun yang dilewati/disinggahi secara berurutan;
22) fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia;
23) fasilitas kesehatan, keselamatan dan keamanan;
24) nama dan nomor urut kereta;
25) informasi gangguan perjalanan kereta api; dan
26) ketepatan jadwal perjalanan kereta api.

Dari hasil kuisioner diperoleh bahwa upaya pemenuhan standar pelayanan minimum di perjalanan yang dibagi kedalam 4 kriteria

pelayanan yakni kurang, cukup, baik, dan sangat baik mendapat respon sebagai berikut:

Tabel 10
Upaya Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum di Perjalanan

No	Standar Pelayanan Minimum	Indikator Pelayanan			
		Kurang	Cukup	Baik	Sangat Baik
1	Pintu dan jendela	5	9	11	0
2	Tempat duduk	2	10	13	0
3	Nomor tempat duduk	5	3	17	0
4	Toilet	14	7	4	0
5	Fasilitas lampu penerangan	3	9	13	0
6	Kipas angin/penyejuk udara	8	11	6	0
7	Rak bagasi	5	11	9	0
8	Restorasi	11	8	5	1
9	Informasi stasiun yang dilewati/disinggahi secara berurutan	6	5	14	0
10	Fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah 5tahun, orang sakit, dan lanjut usia	14	5	6	0
11	Fasilitas kesehatan, keselamatan, dan keamanan	7	12	6	0
12	Informasi nama dan nomor urut kereta api	2	8	15	0
13	Informasi gangguan	6	14	5	0

	perjalanan kereta				
14	Informasi ketepatan jadwal	2	8	12	3

Sumber: Data Primer 2014

Berdasarkan tabel diatas yang termasuk kurang terbanyak adalah toilet (14), restorasi (12), fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah 5tahun, orang sakit, dan lanjut usia (14) dan fasilitas pegangan untuk berdiri (17). Ini berarti bahwa toilet dan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah 5tahun, orang sakit, dan lanjut usia perlu mendapat perhatian dan perbaikan fasilitas pelayanan. Untuk fasilitas pegangan untuk berdiri memang tidak disediakan dengan alasan perbaikan standar pelayanan akan diterapkan aturan mengenai tiket kereta api berdiri. Tiket kereta api berdiri di kedepannya akan dihapuskan sehingga calon penumpang seluruhnya harus memperoleh tempat duduk. Sedangkan untuk keberadaan restorasi tergantung pada kelas pelayanan yang dipilh oleh calon pengguna jasa kereta api.

Yang termasuk cukup terbanyak adalah rak bagasi (11), fasilitas kesehatan keselamatan dan keamanan (12) dan informasi gangguan perjalanan kereta (14) yang secara keseluruhan perlu mendapat perhatian dan perbaian peningkatan pelayanan. Agar terpenuhinya standar pelayanan minimum.

Sedangkan yang termasuk baik terbanyak adalah tempat duduk (13), fasilitas lampu penerangan (13), informasi nama dan nomor urut kereta api (15) dan informasi ketepatan jadwal (12).

Kesimpulannya untuk pelayanan di kereta api menunjukkan masih banyak terdapat kekurangan dari hasil penelitian ditemukan bahwa toilet (14), restorasi (12), fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah 5 (lima) tahun, orang sakit, dan lanjut usia (14) dan fasilitas pegangan untuk berdiri (17). Maka perlu ditingkatkan pelayanan untuk memenuhi standar pelayanan minimum yang telah ditentukan.

Berikut hasil dokumentasi beberapa indikator standar pelayanan minimum di perjalanan antara lain:

1) pintu dan jendela;

Gambar 16
Pintu

Sumber: Data Primer 2014

Gambar 17
Jendela

Sumber: Data Primer 2014

2) tempat duduk dengan kontruksi tetap yang mempunyai sandaran dan nomor tempat duduk;

Gambar 18
Tempat Duduk

Sumber: Data Primer 2014

Gambar 19
Nomor Tempat Duduk

Sumber: Data Primer 2014

3) toilet dilengkapi dengan air sesuai dengan kebutuhan;

Gambar 20
Toilet

Sumber: Data Primer 2014

4) lampu penerangan;

Gambar 21
Lampu Penerangan

Sumber: Data Primer 2014

5) kipas angin/AC;

Gambar 22
Kipas Angin/AC

Sumber: Data Primer 2014

6) rak bagasi;

Gambar 23
Rak Bagasi

Sumber: Data Primer 2014

7) restorasi;

8) informasi stasiun yang dilewati/disinggahi secara berurutan (diberitahukan secara langsung melalui ruang informasi oleh PPKA);

9) fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia;

10) fasilitas kesehatan, keselamatan dan keamanan;

Gambar 24
Fasilitas Kesehatan

Sumber: Data Primer 2014

Gambar 25
Fasiltas Keselamatan dan Keamanan

Sumber: Data Primer 2014

11) nama dan nomor urut kereta (diberitahukan secara langsung melalui ruang informasi oleh PPKA);
12) informasi gangguan perjalanan kereta api (diberitahukan secara langsung melalui ruang informasi oleh PPKA atau petugas kereta api yang bertugas di dalam perjalanan); dan
13) ketepatan jadwal perjalanan kereta api(diberitahukan secara langsung melalui ruang informasi oleh PPKA).

Beberapa upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar sesuai ketentuan Pasal 137 ayat (1) Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian di perjalanan:

1) Petugas memberikan arahan secara langsung kepada pengguna jasa kereta api;

   Di dalam gerbong kereta api kru kereta api siap sedia membantu para penumpang. Kru kereta api atau petugas kereta api yang bertanggung jawab selama perjalanan terdiri dari: masinis, kondektur, teknisi KA, dan runner AC yang bekerja secara professional untuk melayani pelanggan kereta api.[46]

   Misalnya, keberadaan polsuska yang dapat membantu berjalannya proses pelayanan secara maksimal bagi penumpang kereta api. Polsuska juga menerima pelatihan khususnya yang berkaitan dengan pelayanan. Sehingga penumpang memperoleh informasi valid. Polsuska dapat juga membantu ketika penumpang

[46] Hasil wawancara dengan kepala Stasiun Blitar tanggal 30 November 2013.

mendapat kesusahan misal kesulitan membawa barang bawaan, penanganan kesehatan dan keselamatan.

2) Menempatkan petugas kebersihan di dalam gerbong kereta api serta melakukan pengecekan secara berkala;

Untuk menjaga kebersihan di dalam gerbong kereta api ditempatkan petugas kebersihan (OTC) yang bertugas membersihkan gerbong kereta mulai dari menyapu sampah, membersihkan jendela, dan membersihkan toilet secara berkala.[47]

3) Pemberlakuan aturan mengenai pembatasan tiket penumpang dan penempatan polsuska di masing-masing gerbong kereta api;

Berdasarkan ketentuan Pasal 15 Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, penyelenggara dalam hal ini Stasiun Blitar menempatkan pelaksana yang kompeten di setiap gerbong kereta api yakni polsuska yang bertugas dalam menjaga keamanan kereta api selama perjalanan (Pasal 15 angka 3). Polsuska secara professional melaksanakan tugas dan kewajiban sesuai asas keprofesionalan berdasarkan pelatihan yang telah diberikan oleh penyelenggara terutama dalam hal terpenuhinya standar pelayanan minimum dengan tetap memperhatikan asas kepentingan umum serta asas persamaan perlakuan atau tidak diskriminatif.

Adanya polsuska di tiap-tiap gerbong kereta api yang bertugas sebagai penjaga keamanan di dalam gerbong kereta api,

[47] Hasil wawancara dengan kepala stasiun blitar tanggal 30 November 2013.

pengecekkan calon penumpang oleh petugas kereta api di dalam gerbong, pembatasan tiket bagi calon penumpang, penyegeraan aturan mengenai penghapusan pelayanan tiket berdiri dapat membantu mencegah tingginya aksi kejahatan di atas transportasi umum.

E. Hambatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar

1. Hambatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar 8pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar

Adapun beberapa hambatan yang dihadapi oleh Stasiun Blitar sebagai penyelenggara pelayanan adalah sebagai berikut:

1) Sumber Daya Manusia masyarakat kurang sehingga kadang sering mengalami kesulitan dalam menjelaskan sistem yang sekarang berlaku.

Tak banyak yang telah mengetahui bahwa PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan beberapa perubahan dalam memberikan pelayanan terhadap para pengguna jasa kereta api. Selama ini para calon pengguna jasa kereta api telah terbiasa dengan alur sistem pelayanan yang lama di Stasiun Blitar. Banyak masyarakat Kota Blitar yang kurang memahami bagaimana alur sistem pelayanan yang terbaru di Stasiun Blitar. Pemberitahuan

informasi dilakukan secara berulang-ulang oleh pihak Stasiun Blitar belum juga langsung terserap oleh calon pengguna. Sehingga perlu kesabaran dan ketelatenan pihak Stasiun Blitar untuk menyampaikan informasi kepada masyarakat Kota Blitar.[48]

Berdasarkan ketentuan Pasal 18 Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, bahwa calon pengguna kereta api berhak antara lain untuk mengetahui kebenaran isi standar pelayanan dan mendapatkan pelayanan yang berkualitas. Kebenaran isi standar pelayanan minimum dan pelayanan yang berkualitas secara nyata telah dilaksanakan atau tidak di Stasiun Blitar dapat dilihat dan dirasakan langsung oleh calon pengguna kereta api.

Solusinya, ketika ada perubahan dalam sistem pelayanan di Stasiun Blitar, pegawai Stasiun Blitar secara aktif menjelaskan kepada calon pengguna kereta api mengenai pemberlakuan sistem yang baru dengan telaten.[49] Penyampaian informasi dapat dilakukan oleh petugas customer service sesuai beban kerja yang diterima dan dapat juga disampaikan oleh petugas di Stasiun Blitar yang lain. Hal yang demikian juga disebutkan dalam ketentuan Pasal 15 Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik dimana pihak penyelenggara diantaranya

[48] Hasil wawancara dengan kepala stasiun blitar tanggal 30 November 2013.

[49] Hasil wawancara dengan kepala stasiun blitar tanggal 30 November 2013.

berkewajiban untuk membantu masyarakat dalam memahami hak dan tanggungjawabnya.

2) Kurang efektifnya sistem online PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang menjangkau seluruh pelayanan

Berdasarkan ketentuan Pasal 18 Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, bahwa calon pengguna kereta api berhak antara lain untuk mengetahui kebenaran isi standar pelayanan dan mendapat tanggapan terhadap pengaduan yang diberikan menimbulkan kewajiban bagi PT kereta Api Indonesia (Persero) untuk memenuhi hak tersebut.

Sering kali masyarakat Kota Blitar menanyakan kepada pegawai di Stasiun Blitar bagaimana sistem pelayanan kereta api yang baru. Para pegawai secara terus-menerus harus menjawab pertanyaan yang diajukan oleh calon pengguna jasa kereta api meski sudah diinformasikan terlebih dahulu melalui radio, baleho, maupun tanya-jawab langsung kepada pegawai.[50]

Meski begitu, solusi mengatasi hambatan tersebut adalah dengan pemberian informasi secara berkala agar informasi tersebut menjangkau seluruh lapisan masyarakat sesuai dengan asas penyelenggaraan pelayanan publik Pasal 4 Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Untuk setiap informasi mengenai pelayanan haruslah disampaikan kepada masyarakat

[50] Hasil wawancara dengan kepala stasiun blitar tanggal 30 November 2013.

terkait asas keterbukaan dan asas kesamaan hak untuk memperoleh informasi pelayanan.

3) Diperlukan perubahan lokasi tata letak di Stasiun Blitar

Perubahan sistem pelayanan belum menjangkau perubahan di dalam Stasiun itu sendiri. Seringkali calon pengguna jasa menerobos pintu masuk ke dalam stasiun sebelum kereta berangkat yang alasannya agar tidak terlambat masuk ke gerbong kereta. Padahal sistem pelayanan yang terbaru, calon penumpang baru boleh masuk beberapa menit sebelum kereta berangkat.[51]

Kesalahan-kesalahan dalam pelaksanaan teknis sistem baru dilapangan dapat diminimalisir dengan adanya perubahan lokasi tata letak di Stasiun Blitar agar tercapai asas kecepatan, kemudahan dan keterjangkauan dalam penerimaan pelayanan oleh calon pengguna kereta api. Dimana pelayanan di Stasiun Blitar dilakukan secara cepat dan mudah dalam pelaksanaan teknisnya.

Pelayanan yang membutuhkan waktu terlalu lama dan ribet akan membuat calon pengguna jasa kereta api beranggapan bahwapelayanan yang diberikan berkualitas buruk. Kualitas pelayanan sangat mempengaruhi respon masyarakat calon pengguna kereta api untuk menggunaan alat transportasi kereta api dikemudian hari. Diharapkan dengan perubahan lokasi tata letak di

[51] Hasil wawancara dengan kepala stasiun blitar tanggal 30 November 2013.

Stasiun Blitar dapat memberikan pelayanan yang maksimal sesuai standar pelayanan minimum.

Solusinya, diharapkan pihak Stasiun Blitar selalu melakukan koordinasi dengan pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) melalui Rencana Induk Nasional yang kemudian diterapkan tidak hanya di Stasiun Blitar juga di masing-masing stasiun kereta api.[52]

4) Banyak ketidakharmonisan informasi yang diberikan oleh pegawai di Stasiun Blitar

Banyak ketidakharmonisan informasi yang diberikan oleh pegawai Stasiun Blitar kepada calon penumpang sehingga ketidakpastian informasi ini membuat sejumlah calon penumpang kebingungan dan salah memperoleh informasi. Hal-hal yang demikian dapat menjatuhkan kualitas pelayanan PT Kereta Api Indonesia (Persero) karena turunnya kepuasan pelayanan terhadap pelanggan. Sesuai dengan Pasal 18 Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik bahwa masyarakat calon pengguna jasa kereta api berhak untuk memperoleh kebenaran isi standar pelayanan di Stasiun Blitar dan asas keterbukaan informasi mengenai pelayanan yang diberikan oleh Stasiun Blitar.

Oleh karenanya, untuk mengantisipasi hal tersebut terjadi di kemudian hari Stasiun Blitar diharapkan untuk melakukan evaluasi secara berkala terhadap perkembangan masing-masing

[52] Hasil wawancara dengan kepala stasiun blitar tanggal 30 November 2013.

pegawai dan melakukan penyuluhan oleh kepala Stasiun Blitar. Selain itu, PT Kereta Api Indonesia (Persero) juga perlu melakukan penyuluhan dan pembinaan berkala demi peningkatan kemampuan pegawai secara professional.

2. Hambatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di perjalanan

Berikut beberapa hambatan dalam upaya pemenuhan standar pelayanan minimum di perjalanan antara lain:

1) Kesadaran pengguna jasa kereta api untuk menjaga fasilitas yang telah disediakan masih kurang;

Untuk memenuhi kebutuhan para calon penumpang, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menyediakan beberapa fasilitas yang dapat menunjang pelayanan secara maksimal. Penyediaan falitas tentunya harus diimbangi dengan adanya pemeliharaan yang baik oleh pengguna maupun oleh pihak Stasiun Blitar sebagai perwakilan PT Kereta Api Indonesia (Persero).[53] Sesuai dengan azas proporsionalitas dimana terdapat keseimbangan antara hak dan kewajiaban oleh Stasiun Blitar dan calon pengguna jasa kereta api.

Stasiun Blitar telah melaksanakan kewajiban-kewajiban dalam hal pemberian pelayanan sesuai dengan ketentuan Pasal 15 Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik,

[53] Hasil wawancara dengan kepala stasiun blitar tanggal 30 November 2013.

penyelenggara dalam hal ini Stasiun Blitar berkewajiban antara lain menyusun dan menetapkan standar pelayanan yang telah ditetapkan dalam standar pelayanan minimum di perjalanan (Pasal 15 angka 1), menempatkan pelaksana yang kompeten di setiap gerbong kereta api yakni polsuska dan petugas OTC yang bertugas dalam menjaga kebersihan kereta api selama perjalanan (Pasal 15 angka 3) dan melaksanakan pelayanan sesuai dengan standar pelayanan. Maka pihak Stasiun Blitar berhak atas penuntutan terpenuhinya pembayaran dan pemanfaatan dengan baik oleh calon pengguna.

Sebaliknya, bagi calon pengguna memiliki hak untuk mendapatkan pelayanan yang baik oleh Stasiun Blitar dan memiliki kewajiban untuk menjaga fasilitas pelayanan yang telah disediakan dan membayar tiket masuk penumpang kereta api melalui loket-loket yang telah disediakan. Sesuai dengan ketentuan Pasal 18 Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik antara lain mengetahui kebenaran isi standar pelayanan (Pasal 18 angka 1) dan mendapatkan pelayanan yang berkualitas sesuai dengan asas dan tujuan pelayanan (Pasal 18 angka 9). Kemudian pada Pasal 19 Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik antara lain untuk mematuhi dan memenuhi ketentuan sebagaimana dipersyaratkan dalam standar pelayanan, ikut menjaga terpeliharanya sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik, dan berpartisipasi aktif dan mematuhi peraturan

yang terkait dengan penyelenggaraan pelayanan publik. .Jika penyediaan fasiltas penunjang tidak drawat dan dipelihara dengan baik akan terus-menerus membutuhkan pengadaan barang melebihi apa yang telah direncanakan.

Setiap pengadaan barang guna memenuhi kebutuhan pengguna jasa kereta api diharapkan tepat guna dan sasaran. Adanya anggapan bahwa fasilitas merupakan tanggungjawab pihak penyelenggara jasa transportasi kereta api tidakdapat dibenarkan sehingga dibutuhkan kerjasama antara penumpang sebagai pengguna jasa dan pihak Stasiun Blitar sebagai penyelenggara merupakan beberapa solusi yang perlu dilakukan.

2) Kesadaran para penumpang untuk menjaga kebersihan di dalam gerbong kereta api masih kurang

Kebiasaan membuang sampah tidak pada tempatnya meski sedikit jika dilakukan secara terus-menerus dan berulang kali akan membuat penumpukkan sampah yang banyak di dalam gerbong kereta api. Stasiun Blitar telah melaksanakan kewajiban-kewajiban dalam hal pemberian pelayanan sesuai dengan ketentuan Pasal 15 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, penyelenggara dalam hal ini Stasiun Blitar berkewajiban antara lain menyusun dan menetapkan standar pelayanan yang telah ditetapkan dalam standar pelayanan minimum di perjalanan (Pasal 15 angka 1) dan menempatkan pelaksana yang kompeten di setiap gerbong kereta api yakni polsuska dan petugas OTC yang bertugas

dalam menjaga kebersihan kereta api selama perjalanan (Pasal 15 angka 3).

Sampah dapat mengganggu indra penglihatan kita. Gerbong kereta nampak kotor dan tak nyaman untuk dikendarai. Selain itu, dapat mengganggu indra penciuman kita karena sampah lama kelamaan jika tidak segera dibersihkan dan dibuang pada tempatnya akan menimbulkan bau yang tak sedap dan kurang enak. Dikhawatirkan calon penumpang akan berkurang dan tidak menggunakan jasa angkutan darat kereta api.

Solusi menghadapi hambatan ini diperlukan suatu kesadaran dari masing-masing individu penumpang kereta api untuk menjaga kebersihan dan pihak Stasin Blitar juga menempatan petugas OTC untuk menjaga kebersihan di dalam gerbong kereta api agar perjalanan menjadi nyaman.

3) Tingginya aksi kejahatan di atas transportasi umum;

Tak dapat dipungkiri bahwa aksi kejahatan di atas transportasi umum di Indonesia cukup tinggi. Seringkali penumpang transportasi mengalami kejadian tak mengenakkan seperti perampasan barang berharga. Aksi kejahatan tak dapat diperkirakan kapan, dimana, dan oleh siapa.

Bagi calon pengguna jasa transportasi umum, faktor keamanan dan kenyamanan tak dapat dipisahkan. Pemilihan penggunaan alat transportasi yang aman dan nyaman jauh lebih diutamakan oleh calon pengguna jasa kereta api dibandingkan

dengan alat transportasi yang tidak memiliki jaminan akan rasa aman. Perilaku aksi kejahatan ini dapat dikatakan mengarah pada perbuatan criminal, meski berat sanksi pidana yang akan diterima tak juga membuat jera bagi pelaku. Oleh karenanya sebagai solusi menghadapi hambatan tersebut, setiap penumpang kereta api diharapkan berhati-hati dan waspada karena aksi kejahatan dapat dialami oleh siapa saja dan untuk berjaga-jaga pihak Stasiun Blitar telah menempatkan petugas keamanan (polsuska) di masing-masing gerbong kereta api.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian hasil penelitian, dapat ditarik kesimpulan bahwa upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar telah sesuai dengan ketentuan Pasal 137 ayat 1 Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Berikut upaya pemenuhan Standar Pelayanan Minimum di Stasiun Blitar antara lain: 1. Pemberitahuan informasi sistem *ticketing* terbaru secara langsung oleh pegawai Stasiun Blitar bagian Customer Service kepada calon penumpang yang sering mengalami kesulitan dalam beradaptasi dengan sistem yang sekarang berlaku; 2. Menyebarkan informasi mengenai bentuk-bentuk pelayanan PT Kereta Api Indonesia (Persero); 3. Melakukan perubahan lokasi tata letak di Stasiun Blitar; dan 4. Memberikan pelatihan sumber daya manusia karyawan di Stasiun Blitar.

Sedangkan upaya pemenuhan standar pelayanan minimum di perjalanan antara lain: 1. Petugas memberikan arahan secara langsung kepada pengguna jasa kereta api; 2. Menempatkan petugas keamanan dan kebersihan di dalam gerbong kereta api serta melakukan pengecekan secara berkala; dan 3. Adanya pembatasan tiket dan penempatan polsuska di masing-masing gerbong kereta api.

Selain itu, beberapa hambatan yang dihadapi dalam memenuhi standar pelayanan minimum di Stasiun Blitar antara lain: 1. Sumber Daya Manusia masyarakat kurang sehingga kadang sering mengalami kesulitan dalam menjelaskan sistem yang sekarang berlaku; 2. Kurang efektifnya sistem online PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang menjangkau seluruh pelayanan; 3. Diperlukan perubahan lokasi tata letak di Stasiun Blitar; dan 4. Banyak ketidakharmonisan informasi yang diberikan oleh pegawai di Stasiun Blitar.

Solusi untuk mengatasi hambatan di Stasiun Blitar antara lain: 1. pegawai Stasiun Blitar secara aktif menjelaskan kepada calon pengguna kereta api mengenai pemberlakuan system yang baru dengan telaten; 2. Memberikan informasi secara berkala; 3. Perlunya ada koordinasi yang baik antara pihak Stasiun Blitar dan PT kereta Api Indonesia melalui Rencana induk Nasional; dan 4. Evaluasi berkala terhadap perkembangan pegawai oleh kepala Stasiun serta melakukan penyuluhan dan pembinaan untuk meningkatkan kemampuan pegawai secara professional.

Adapun beberapa hambatan dalam memenuhi standar pelayanan minimum di perjalanan antara lain: 1. Kesadaran pengguna jasa kereta api untuk menjaga fasilitas yang telah disediakan masih kurang; 2. Kesadaran para penumpang untuk menjaga kebersihan di dalam gerbong kereta api masih kurang;dan 3. Tingginya aksi kejahatan di atas transportasi umum.

Solusi untuk mengatasi hambatan di perjalanan antara lain: 1. Menempatkan pelaksana yang kompeten di masing-masing gerbong kereta api; 2. Menempatkan petugas OTC untuk menjaga kebersihan di dalam gerbong kereta

api;dan 3. Menempatkan petugas polsuska untuk menjaga keamanan di dalam perjalanan.

B. Saran

Untuk mendorong terpenuhinya standar pelayanan minimum baik pemenuhan standar pelayanan minimum di Stasiun Blitar maupun di perjalanan, berikut saran penulis terhadap upaya pemenuhan standar pelayanan minimum:

1. Bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero)

   PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai penyelenggara diharapkan menjalin kerjasama yang baik terhadap anak perusahaan, mitra kerja dan terutama dengan Stasiun Blitar. Misalnya melakukan kerjasama yang baik saat proses pembuatan Rencana Induk Nasional agar tepat sasaran dan berdayaguna, melakukan evaluasi secara berkala terhadap kualitas kinerja pegawai, melakukan *on the job training* untuk meningkatkan kualitas kerja secara profesional, dan menindaklanjuti dengan segera setiap bentuk yang berhubungan dengan kualitas pelayanan agar tercapai pelayanan prima, dan melakukan terobosan inovasi untuk meningkatkan kualitas pelayanan.

2. Bagi Stasiun Blitar

   Stasiun Blitar melaksanakan Rencana Induk Nasional secara maksimal, terintegrasi dan terpusat, melakukan perawatan secara berkala terhadap fasilitas yang disediakan, menindaklanjuti perawatan fasilitas dengan segera. Misalnya dengan pemberian perawatan secara berkala pada instalasi stop kontak, penggantian lis mesin yang telah berkarat,

penambahan spons pada tempat duduk, perbaikan penyangga tempat duduk, dan penggantian karet pada jendela agar air tidak meresap masuk ke dalam bagian kereta.

3. Bagi Masyarakat

Diharapkan masyarakat Kota Blitar ikut berpastisipasi secara aktif dalam pemeliharaan fasilitas yang telah disediakan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) di Stasiun Blitar maupun di perjalanan.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Bahder Johan Nasution, **Metode Penelitian Ilmu Hukum**, Mandar Maju, Bandung, 2008.

C.S.T Kansil dan Christine S.T Kansil, **Sistem Pemerintahan Indonesia**, Bumi Aksara, Jakarta,2011.

Inu Kencana Syafiie, **Sistem Administrasi Negara Republik Indonesia (SANRI)**, Bumi Aksara, Sinar Grafika, 2008.

Joko Widodo, **Analisis Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik**, Bayumedia, Malang, 2008.

Masyhuri, Zainuddin, **Metode Penelitian: Pendekatan Praktis dan Aplikatif**, Refika Aditama, Bandung, 2008.

Pandji Santoso, **Administrasi Publik: Teori dan Aplikasi Good Governance**, Refika Aditama, Bandung, 2008.

Hamidi, **Metode Penelitian Kualitatif**, UMM Press, Malang, 2010.

H. Solichin Abdul Wahab, **Pengantar Analisis Kebijakan Publik**, UMM Pres, Malang, 2011.

Mahendra Putra Kurnia, **Hukum Kewilayahan Indonesia**, Universitas Brawijaya Press, Malang, 2011.

UNDANG-UNDANG

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 9 Tahun 2011 Tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api

repository.ub.ac.id

SURAT PERNYATAAN

KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertandatangan di bawah ini, saya:

Nama : ULUNG PRESTIWI MUKTI

NIM : 105010113111010

Menyatakan bahwa dalam penulisan karya ilmiah hukum berupa skripsi/legal memorandum ini adalah asli karya penulis, tidak ada karya/data orang lain yang telah dipublikasikan, juga bukan karya orang lain dalam rangka mendapatkan gelar kesarjanaan di perguruan tinggi, selain yang diacu dalam kutipan dan atau dalam daftar pustaka.

Demikian surat pernyataan ini saya buat, jika dikemudian hari terbukti karya ini merupakan karya orang lain baik yang dipublikasikan maupun dalam rangka memperoleh gelar kesarjanaan di perguruan tinggi, saya sanggup dicabut gelar kesarjanaan saya.

Malang, Maret 2014

Yang Menyatakan,

(ULUNG PRESTIWI MUKTI)

NIM. 105010113111010

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

Jalan Mayjen Haryono No. 169 Malang 65145
Telp. (0341) 553898 - 551611 Psw. 201 - 202 Fax. (0341) 566505

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI

Judul Skripsi : [illegible] SPM Terkait Dengan Pelayanan Pengangku Orang (Studi di Stasiun Blitar Kota Blitar

Nama Dosen Pembimbing Utama : Dr. Istislam, SH. M. Hum

Nama Dosen Pendamping : Dr. M. Fadli, SH. MH.

SK. Dekan : No. 838 / UN 10.1 / AK / 2013

Tgl. .....

Bimbingan mulai : .....

Bimbingan selesai : .....

Tanggal	Bimbingan yang diberikan oleh Dosen		KETERANGAN / CATATAN
	Pembimbing I	Pembimbing II	
8 November 2013	Lanjut Sub Bab I, II, III Baca buku pedoman penulisan skripsi	Penulisan Bab I, II, III	
25 November 2013	Lanjut Bab IV	Penulisan tabel Bab IV	
10 Desember 2014	Revisi semua Bab I - IV Lengkapi semua	Penulisan Teknik analisa Bab III Penulisan tabel	
7 Maret 2014	—	Perbaikan Bab III Definisi Operasional Variabel	
11 Maret 2014	Revisi penulisan tabel Revisi jurnal ilmiah Revisi Penutup Bab V Kesimpulan dan saran		

Mengetahui
Ketua Bagian HAN

Dosen Pembimbing Pendamping

Dr. M. Fadli, S.H., MH.

Malang, ...
Dosen Pembimbing Utama

Dr. Istislam, SH., M.Hum.,

repository.ub.ac.id
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

repository.ub.ac.id

ERETA API

5 Nilai Utama
INTEGRITAS
PROFESIONAL
KESELAMATAN
INOVASI
PELAYANAN PRIMA

Nomor : DL.208/X/19/D.8-2013
Lampiran : -
Perihal : Permohonan ijin Penelitian di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 8 Surabaya.

Surabaya, 31 Oktober 2013

Kepada :
Yth. Dekan Fakultas Hukum
" Universitas Brawijaya "
di
Malang

1. Menunjuk surat saudara No.3199/UN.10.1/AK/2013 tanggal 16 Oktober 2013, diberitahukan bahwa permohonan untuk melaksanakan Survey / Penelitian di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 8 Surabaya, pada prinsipnya dapat disetujui an :

Nama	:	ULUNG PRESTIWI MUKTI
NIM	:	105010113111010
Jurusan	:	Hukum Administrasi Negara
Judul Penelitian	:	Upaya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pemenuhan standar pelayanan minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang (Studi di setasiun Blitar)

2. Sehubungan dengan hal tersebut diatas untuk pelaksanaan Survey / Penelitian di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 8 Surabaya / Setasiun Blitar dengan ketentuan sbb :
   a. Dapat bimbingan selama tidak mengganggu kedinasan unit kerja.
   b. Apabila membutuhkan bahan praktek, biaya pengoperasian, biaya akomodasi dan / atau biaya lainnya yang sejenisnya, maka biaya tersebut diatas tidak menjadi beban PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
   c. Yang bersangkutan diwajibkan untuk menyerahkan laporan akhir kegiatan .

3. Demikian untuk diketahui dan perhatiannya terima kasih.

a.n. Manager SDM dan Umum.
Asisten Manager SDM,

PIPUT RIWAYATI
NIPP. 37599

Tembusan Kepada :
1. Yth. Manager Pemasaran Angkutan D.8 Sb
2. Yth. SS UPT Set. Bl
3. Pertinggal.

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
Jalan MT. Haryono No. 169, Malang 65145, Indonesia
Telp. +62-341-553898; Fax. +62-341-566505
E-mail : hukum@ub.ac.id http://www.hukum.ub.ac.id

SURAT PENETAPAN PEMBIMBING SKRIPSI
Nomor: 838 / UN10.1/AK/2013

3/13

kan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang, memperhatikan surat usulan mbimbing oleh Ketua Bagian HAN tanggal 7 November 2013 dengan ini menetapkan:

ama : Dr.Istislam,SH.M.Hum.
(Pembimbing Utama)

ma : Dr.M.Fadli,SH.MH.
(Pembimbing Pendamping)

bagai pembimbing skripsi mahasiswa program S-1 (Strata 1):

ma : ULUNG PRESTIWI MUKTI

M : 105010113111010

gram : **Strata Satu (S-1)**

gram kekhususan : HAN

dul Skripsi : Upaya PT.Kereta Apai Indonesia (Persero) Dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimun Terkait Dengan Pelayanan Pengangkutan Orang (Studi di Stasiun Blitar Kota Blitar)"

mikian surat penetapan ini dikeluarkan untuk dilaksanakan dengan berpedoman pada SK . kan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Nomor 169/SK.FH/2011 tentang Peraturan nyelenggaraan Program Pendidikan Sarjana Ilmu Hukum, tanggal 26 Juli 2011.

tentuan ini berlaku 6 (enam) bulan sejak saat penetapan.

Ditetapkan di : MALANG
Pada Tanggal : 7 November 2013
Dekan,

DR. SIHABUDIN, SH. MH
NIP. 19591216 1985031 001

mbusan Kepada Yth:
Ketua Bagian ybs;
Dosen ybs;

repository.ub.ac.id
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
FACULTY OF LAW BRAWIJAYA UNIVERSITY
JALAN MAYJEN HARYONO 169 MALANG 65145
TELP. (0341) 553898 - 551611 PES. 201 - 202 FAX. (0341) 566505

16 OCT 2013

nor : 3199 /UN.10.1/AK/2013
npiran : -
ihal : **Ijin Pra Survey**

ada : Yth. PT Kereta Api Indonesia (KAI) Persero
DAOP VIII SB
Di
Surabaya

Dalam rangka penyusunan skripsi sebagai syarat wajib yang harus dipenuhi oleh setiap mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, dengan hormat kami mohon bantuan dan kesediaan Bapak/Ibu untuk dapat mengijinkan mahasiswa kami:

Nama	: ULUNG PRESTIWI MUKTI
NIM	: 105010113111010
Program Kekhususan	: HUKUM ADMININTRASI NEGARA
Alamat	: JALAN VETERAN DALAM 7B MALANG

Untuk mengadakan pra-survey mengenai:
"Upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) Dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Terkait Dengan Pelayanan Pengangkutan Orang (Studi di Stasiun Blitar Kota Blitar)"

Tempat	: Stasiun Blitar Di Jalan Mastrip Blitar
Mulai	: Oktober 2013 sampai dengan selesai.

Adapun maksud dari pra-survey tersebut adalah agar mahasiswa yang bersangkutan mendapat informasi dan data sebagai bahan penyusunan skripsi yang akan dilakukan.

Demikian atas bantuan dan kerjasama Bapak/Ibu kami mengucapkan terimakasih.

a.n Dekan
Pembantu Dekan I

Dr. Muchamad Ali Safa'at, SH.MH.
NIP.19760815 199903 1 003

repository.ub.ac.id
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
FACULTY OF LAW BRAWIJAYA UNIVERSITY
JALAN MAYJEN HARYONO 169 MALANG 65145
TELP. (0341) 553898 - 551611 PES. 201 - 202 FAX. (0341) 566505

16 OCT 2013

Nomor : 3199 /UN.10.1/AK/2013
Lampiran : -
Perihal : **Ijin Pra Survey**

Kepada : Yth. Kepala Stasiun Kota Blitar

Dalam rangka penyusunan skripsi sebagai syarat wajib yang harus dipenuhi oleh setiap mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, dengan hormat kami mohon bantuan dan kesediaan Bapak/Ibu untuk dapat mengijinkan mahasiswa kami:

Nama	: ULUNG PRESTIWI MUKTI
NIM	: 105010113111010
Program Kekhususan	: HUKUM ADMINISTRASI NEGARA
Alamat	: JALAN VETERAN DALAM 7B MALANG

Untuk mengadakan pra-survey mengenai:
"Upaya PT Kereta Api Indonesia (Persero) Dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Terkait Dengan Pelayanan Pengangkutan Orang (Studi di Stasiun Blitar Kota Blitar)"

Tempat	: Stasiun Blitar Di Jalan Mastrip Blitar
Mulai	: Oktober sampai dengan selesai.

Adapun maksud dari pra-survey tersebut adalah agar mahasiswa yang bersangkutan mendapat informasi dan data sebagai bahan penyusunan skripsi yang akan dilakukan.

Demikian atas bantuan dan kerjasama Bapak/Ibu kami mengucapkan terimakasih.

a.n Dekan
Pembantu Dekan I

Dr. Muchamad Ali Safa'at, SH.MH.
NIP.19760815 199903 1 003

repository.ub.ac.id
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 19 TAHUN 2003
TENTANG
BADAN USAHA MILIK NEGARA

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang:
a. bahwa Badan Usaha Milik Negara merupakan salah satu pelaku kegiatan ekonomi dalam perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi;
b. bahwa Badan Usaha Milik Negara mempunyai peranan penting dalam penyelenggaraan perekonomian nasional guna mewujudkan kesejahteraan masyarakat;
c. bahwa pelaksanaan peran Badan Usaha Milik Negara dalam perekonomian nasional untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat belum optimal;
d. bahwa untuk mengoptimalkan peran Badan Usaha Milik Negara, pengurusan dan pengawasannya harus dilakukan secara profesional;
e. bahwa peraturan perundang-undangan yang mengatur Badan Usaha Milik Negara sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan perekonomian dan dunia usaha yang semakin pesat, baik secara nasional maupun internasional;
f. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, dan huruf e, perlu dibentuk Undang-undang tentang Badan Usaha Milik Negara;

Mengingat:
1. Pasal 5 ayat (1), Pasal 20, Pasal 23 ayat (4), dan Pasal 33 Undang-Undang Dasar Tahun 1945;
2. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia Nomor IV/MPR/1999 tentang Garis-Garis Besar Haluan Negara Tahun 1999 - 2004;
3. Undang-undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 Nomor 13, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3587);
4. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4286);

Dengan Persetujuan Bersama antara
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA
dan
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN:

Menetapkan:
UNDANG-UNDANG TENTANG BADAN USAHA MILIK NEGARA.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1
Dalam Undang-undang ini, yang dimaksud dengan :
1. Badan Usaha Milik Negara, yang selanjutnya disebut BUMN, adalah badan usaha yang seluruh atau sebagian besar modalnya dimiliki oleh negara melalui penyertaan secara langsung yang berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan.

2. Perusahaan Perseroan, yang selanjutnya disebut Persero, adalah BUMN yang berbentuk perseroan terbatas yang modalnya terbagi dalam saham yang seluruh atau paling sedikit 51 % (lima puluh satu persen) sahamnya dimiliki oleh Negara Republik Indonesia yang tujuan utamanya mengejar keuntungan.
3. Perusahaan Perseroan Terbuka, yang selanjutnya disebut Persero Terbuka, adalah Persero yang modal dan jumlah pemegang sahamnya memenuhi kriteria tertentu atau Persero yang melakukan penawaran umum sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang pasar modal.
4. Perusahaan Umum, yang selanjutnya disebut Perum, adalah BUMN yang seluruh modalnya dimiliki negara dan tidak terbagi atas saham, yang bertujuan untuk kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan sekaligus mengejar keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan.
5. Menteri adalah menteri yang ditunjuk dan/atau diberi kuasa untuk mewakili pemerintah selaku pemegang saham negara pada Persero dan pemilik modal pada Perum dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan.
6. Menteri Teknis adalah menteri yang mempunyai kewenangan mengatur kebijakan sektor tempat BUMN melakukan kegiatan usaha.
7. Komisaris adalah organ Persero yang bertugas melakukan pengawasan dan memberikan nasihat kepada Direksi dalam menjalankan kegiatan pengurusan Persero.
8. Dewan Pengawas adalah organ Perum yang bertugas melakukan pengawasan dan memberikan nasihat kepada Direksi dalam menjalankan kegiatan pengurusan Perum.
9. Direksi adalah organ BUMN yang bertanggung jawab atas pengurusan BUMN untuk kepentingan dan tujuan BUMN, serta mewakili BUMN baik di dalam maupun di luar pengadilan.
10. Kekayaan Negara yang dipisahkan adalah kekayaan negara yang berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) untuk dijadikan penyertaan modal negara pada Persero dan/atau Perum serta perseroan terbatas lainnya.
11. Restrukturisasi adalah upaya yang dilakukan dalam rangka penyehatan BUMN yang merupakan salah satu langkah strategis untuk memperbaiki kondisi internal perusahaan guna memperbaiki kinerja dan meningkatkan nilai perusahaan.
12. Privatisasi adalah penjualan saham Persero, baik sebagian maupun seluruhnya, kepada pihak lain dalam rangka meningkatkan kinerja dan nilai perusahaan, memperbesar manfaat bagi negara dan masyarakat, serta memperluas pemilikan saham oleh masyarakat.
13. Rapat Umum Pemegang Saham, yang selanjutnya disebut RUPS, adalah organ Persero yang memegang kekuasaan tertinggi dalam Persero dan memegang segala wewenang yang tidak diserahkan kepada Direksi atau Komisaris.

Pasal 2

(1) Maksud dan tujuan pendirian BUMN adalah :
   a. memberikan sumbangan bagi perkembangan perekonomian nasional pada umumnya dan penerimaan negara pada khususnya;
   b. mengejar keuntungan;
   c. menyelenggarakan kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan memadai bagi pemenuhan hajat hidup orang banyak;
   d. menjadi perintis kegiatan-kegiatan usaha yang belum dapat dilaksanakan oleh sektor swasta dan koperasi;
   e. turut aktif memberikan bimbingan dan bantuan kepada pengusaha golongan ekonomi lemah, koperasi, dan masyarakat.

(2) Kegiatan BUMN harus sesuai dengan maksud dan tujuannya serta tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, ketertiban umum, dan/atau kesusilaan.

Pasal 3

Terhadap BUMN berlaku Undang-undang ini, anggaran dasar, dan ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Pasal 4

(1) Modal BUMN merupakan dan berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan.
(2) Penyertaan modal negara dalam rangka pendirian atau penyertaan pada BUMN bersumber dari:
    a. Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara;
    b. kapitalisasi cadangan;
    c. sumber lainnya.
(3) Setiap penyertaan modal negara dalam rangka pendirian BUMN atau perseroan terbatas yang dananya berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah.
(4) Setiap perubahan penyertaan modal negara sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), baik berupa penambahan maupun pengurangan, termasuk perubahan struktur kepemilikan negara atas saham Persero atau perseroan terbatas, ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah.
(5) Dikecualikan dari ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (4) bagi penambahan penyertaan modal negara yang berasal dari kapitalisasi cadangan dan sumber lainnya.
(6) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penyertaan dan penatausahaan modal negara dalam rangka pendirian atau penyertaan ke dalam BUMN dan/atau perseroan terbatas yang sebagian sahamnya dimiliki oleh negara, diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 5

(1) Pengurusan BUMN dilakukan oleh Direksi.
(2) Direksi bertanggung jawab penuh atas pengurusan BUMN untuk kepentingan dan tujuan BUMN serta mewakili BUMN, baik di dalam maupun di luar pengadilan.
(3) Dalam melaksanakan tugasnya, anggota Direksi harus mematuhi anggaran dasar BUMN dan peraturan perundang-undangan serta wajib melaksanakan prinsip-prinsip profesionalisme, efisiensi, transparansi, kemandirian, akuntabilitas, pertanggungjawaban, serta kewajaran.

Pasal 6

(1) Pengawasan BUMN dilakukan oleh Komisaris dan Dewan Pengawas.
(2) Komisaris dan Dewan Pengawas bertanggung jawab penuh atas pengawasan BUMN untuk kepentingan dan tujuan BUMN.
(3) Dalam melaksanakan tugasnya, Komisaris dan Dewan Pengawas harus mematuhi Anggaran Dasar BUMN dan ketentuan peraturan perundang-undangan serta wajib melaksanakan prinsip-prinsip profesionalisme, efisiensi, transparansi, kemandirian, akuntabilitas, pertanggungjawaban, serta kewajaran.

Pasal 7

Para anggota Direksi, Komisaris dan Dewan Pengawas dilarang mengambil keuntungan pribadi baik secara langsung maupun tidak langsung dari kegiatan BUMN selain penghasilan yang sah.

Pasal 8

(1) Anggota Direksi, Komisaris, dan Dewan Pengawas tidak berwenang mewakili BUMN, apabila:
    a. terjadi perkara di depan pengadilan antara BUMN dan anggota Direksi atau Komisaris atau Dewan Pengawas yang bersangkutan; atau
    b. anggota Direksi atau Komisaris atau Dewan Pengawas yang bersangkutan mempunyai kepentingan yang bertentangan dengan kepentingan BUMN.
(2) Dalam anggaran dasar ditetapkan yang berhak mewakili BUMN apabila terdapat keadaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).
(3) Dalam hal anggaran dasar tidak menetapkan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), RUPS mengangkat 1 (satu) orang atau lebih pemegang saham untuk mewakili Persero, dan Menteri mengangkat 1 (satu) orang atau lebih untuk mewakili Perum.

Pasal 9

BUMN terdiri dari Persero dan Perum.

BAB II
PERSERO
Bagian Pertama
Pendirian

Pasal 10

(1) Pendirian Persero diusulkan oleh Menteri kepada Presiden disertai dengan dasar pertimbangan setelah dikaji bersama dengan Menteri Teknis dan Menteri Keuangan.
(2) Pelaksanaan pendirian Persero dilakukan oleh Menteri dengan memperhatikan ketentuan peraturan perundangan-undangan.

Pasal 11

Terhadap Persero berlaku segala ketentuan dan prinsip-prinsip yang berlaku bagi perseroan terbatas sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas.

.Bagian Kedua
Maksud dan Tujuan

Pasal 12

Maksud dan tujuan pendirian Persero adalah :

a. menyediakan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat;
b. mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai perusahaan.

Bagian Ketiga
Organ

Pasal 13

Organ Persero adalah RUPS, Direksi, dan Komisaris.

Bagian Keempat
Kewenangan RUPS

Pasal 14

(1) Menteri bertindak selaku RUPS dalam hal seluruh saham Persero dimiliki oleh negara dan bertindak selaku pemegang saham pada Persero dan perseroan terbatas dalam hal tidak seluruh sahamnya dimiliki oleh negara.
(2) Menteri dapat memberikan kuasa dengan hak substitusi kepada perorangan atau badan hukum untuk mewakilinya dalam RUPS.
(3) Pihak yang menerima kuasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), wajib terlebih dahulu mendapat persetujuan Menteri untuk mengambil keputusan dalam RUPS mengenai :
    a. perubahan jumlah modal;
    b. perubahan anggaran dasar;
    c. rencana penggunaan laba;
    d. penggabungan, peleburan, pengambilalihan, pemisahan, serta pembubaran Persero;
    e. investasi dan pembiayaan jangka panjang;
    f. kerja sama Persero;
    g. pembentukan anak perusahaan atau penyertaan;
    h. pengalihan aktiva.

Bagian Kelima
Direksi Persero

Pasal 15

(1) Pengangkatan dan pemberhentian Direksi dilakukan oleh RUPS.
(2) Dalam hal Menteri bertindak selaku RUPS, pengangkatan dan pemberhentian Direksi ditetapkan oleh Menteri.

Pasal 16

(1) Anggota Direksi diangkat berdasarkan pertimbangan keahlian, integritas, kepemimpinan, pengalaman, jujur, perilaku yang baik, serta dedikasi yang tinggi untuk memajukan dan mengembangkan Persero.
(2) Pengangkatan anggota Direksi dilakukan melalui mekanisme uji kelayakan dan kepatutan.
(3) Calon anggota Direksi yang telah dinyatakan lulus uji kelayakan dan kepatutan wajib menandatangani kontrak manajemen sebelum ditetapkan pengangkatannya sebagai anggota Direksi.
(4) Masa jabatan anggota Direksi ditetapkan 5 (lima) tahun dan dapat diangkat kembali untuk 1 (satu) kali masa jabatan.
(5) Dalam hal Direksi terdiri atas lebih dari seorang anggota, salah seorang anggota Direksi diangkat sebagai direktur utama.

Pasal 17

Anggota Direksi sewaktu-waktu dapat diberhentikan berdasarkan keputusan RUPS dengan menyebutkan alasannya.

Pasal 18

Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara pengangkatan dan pemberhentian anggota Direksi diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 19

Dalam melaksanakan tugasnya, anggota Direksi wajib mencurahkan tenaga, pikiran dan perhatian secara penuh pada tugas, kewajiban, dan pencapaian tujuan Persero.

Pasal 20

Dengan memperhatikan sifat khusus masing-masing Persero, Direksi dapat mengangkat seorang sekretaris perusahaan.

Pasal 21

(1) Direksi wajib menyiapkan rancangan rencana jangka panjang yang merupakan rencana strategis yang memuat sasaran dan tujuan Persero yang hendak dicapai dalam jangka waktu 5 (lima) tahun.
(2) Rancangan rencana jangka panjang yang telah ditandatangani bersama dengan Komisaris disampaikan kepada RUPS untuk mendapatkan pengesahan.

Pasal 22

(1) Direksi wajib menyiapkan rancangan rencana kerja dan anggaran perusahaan yang merupakan penjabaran tahunan dari rencana jangka panjang.
(2) Direksi wajib menyampaikan rancangan rencana kerja dan anggaran perusahaan kepada RUPS untuk memperoleh pengesahan.

Pasal 23

(1) Dalam waktu 5 (lima) bulan setelah tahun buku Persero ditutup, Direksi wajib menyampaikan laporan tahunan kepada RUPS untuk memperoleh pengesahan.
(2) Laporan tahunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditandatangani oleh semua anggota Direksi dan Komisaris.

(3) Dalam hal ada anggota Direksi atau Komisaris tidak menandatangani laporan tahunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), harus disebutkan alasannya secara tertulis.

Pasal 24

Ketentuan lebih lanjut mengenai rencana jangka panjang, rencana kerja dan anggaran perusahaan, laporan tahunan dan perhitungan tahunan Persero diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 25

Anggota Direksi dilarang memangku jabatan rangkap sebagai:

a. anggota Direksi pada BUMN, badan usaha milik daerah, badan usaha milik swasta, dan jabatan lain yang dapat menimbulkan benturan kepentingan;
b. jabatan struktural dan fungsional lainnya pada instansi/lembaga pemerintah pusat dan daerah; dan/atau
c. jabatan lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 26

Direksi wajib memelihara risalah rapat dan menyelenggarakan pembukuan Persero.

Bagian Keenam
Komisaris

Pasal 27

(1) Pengangkatan dan pemberhentian Komisaris dilakukan oleh RUPS.
(2) Dalam hal Menteri bertindak selaku RUPS, pengangkatan dan pemberhentian Komisaris ditetapkan oleh Menteri.

Pasal 28

(1) Anggota Komisaris diangkat berdasarkan pertimbangan integritas, dedikasi, memahami masalah-masalah manajemen perusahaan yang berkaitan dengan salah satu fungsi manajemen, memiliki pengetahuan yang memadai di bidang usaha Persero tersebut, serta dapat menyediakan waktu yang cukup untuk melaksanakan tugasnya.
(3) Komposisi Komisaris harus ditetapkan sedemikian rupa sehingga memungkinkan pengambilan keputusan dapat dilakukan secara efektif, tepat dan cepat, serta dapat bertindak secara independen.
(4) Masa jabatan anggota Komisaris ditetapkan 5 (lima) tahun dan dapat diangkat kembali untuk 1 (satu) kali masa jabatan.
(5) Dalam hal Komisaris terdiri atas lebih dari seorang anggota, salah seorang anggota Komisaris diangkat sebagai komisaris utama.
(6) Pengangkatan anggota Komisaris tidak bersamaan waktunya dengan pengangkatan anggota Direksi, kecuali pengangkatan untuk pertama kalinya pada waktu pendirian.

Pasal 29

Anggota Komisaris sewaktu-waktu dapat diberhentikan berdasarkan keputusan RUPS dengan menyebutkan alasannya.

Pasal 30

Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara pengangkatan dan pemberhentian Komisaris diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 31

Komisaris bertugas mengawasi Direksi dalam menjalankan kepengurusan Persero serta memberikan nasihat kepada Direksi.

Pasal 32

(1) Dalam anggaran dasar dapat ditetapkan pemberian wewenang kepada Komisaris untuk memberikan persetujuan kepada Direksi dalam melakukan perbuatan hukum tertentu.
(2) Berdasarkan anggaran dasar atau keputusan RUPS, Komisaris dapat melakukan tindakan pengurusan Persero dalam keadaan tertentu untuk jangka waktu tertentu.

Pasal 33

Anggota Komisaris dilarang memangku jabatan rangkap sebagai:

a. anggota Direksi pada BUMN, badan usaha milik daerah, badan usaha milik swasta, dan jabatan lain yang dapat menimbulkan benturan kepentingan; dan/atau
b. jabatan lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bagian Ketujuh
Persero Terbuka

Pasal 34

Bagi Persero Terbuka berlaku ketentuan Undang-undang ini dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 sepanjang tidak diatur lain dalam peraturan perundang-undangan di bidang pasar modal.

BAB III
PERUM
Bagian Pertama
Pendirian

Pasal 35

(1) Pendirian Perum diusulkan oleh Menteri kepada Presiden disertai dengan dasar pertimbangan setelah dikaji bersama dengan Menteri Teknis dan Menteri Keuangan.
(2) Perum yang didirikan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) memperoleh status badan hukum sejak diundangkannya Peraturan Pemerintah tentang pendiriannya.
(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai pendirian, pembinaan, pengurusan, dan pengawasan Perum diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kedua
Maksud dan Tujuan

Pasal 36

(1) Maksud dan tujuan Perum adalah menyelenggarakan usaha yang bertujuan untuk kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang berkualitas dengan harga yang terjangkau oleh masyarakat berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan yang sehat.
(2) Untuk mendukung kegiatan dalam rangka mencapai maksud dan tujuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dengan persetujuan Menteri, Perum dapat melakukan penyertaan modal dalam badan usaha lain.

Bagian Ketiga
Organ

Pasal 37

Organ Perum adalah Menteri, Direksi, dan Dewan Pengawas.

Bagian Keempat
Kewenangan Menteri

Pasal 38

(1) Menteri memberikan persetujuan atas kebijakan pengembangan usaha Perum yang diusulkan oleh Direksi.
(2) Kebijakan pengembangan usaha sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diusulkan oleh Direksi kepada Menteri setelah mendapat persetujuan dari Dewan Pengawas.
(3) Kebijakan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan sesuai dengan maksud dan tujuan Perum yang bersangkutan.

Pasal 39

Menteri tidak bertanggung jawab atas segala akibat perbuatan hukum yang dibuat Perum dan tidak bertanggung jawab atas kerugian Perum melebihi nilai kekayaan negara yang telah dipisahkan ke dalam Perum, kecuali apabila Menteri:

a. baik langsung maupun tidak langsung dengan itikad buruk memanfaatkan Perum semata-mata untuk kepentingan pribadi;
b. terlibat dalam perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh Perum; atau
c. langsung maupun tidak langsung secara melawan hukum menggunakan kekayaan Perum.

Pasal 40

Ketentuan mengenai tata cara pemindahtanganan, pembebanan atas aktiva tetap Perum, serta penerimaan pinjaman jangka menengah/panjang dan pemberian pinjaman dalam bentuk dan cara apa pun, serta tidak menagih lagi dan menghapuskan dari pembukuan piutang dan persediaan barang oleh Perum diatur dengan Keputusan Menteri.

Bagian Kelima
Anggaran Dasar

Pasal 41

(1) Anggaran dasar Perum ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah tentang pendiriannya.
(2) Perubahan anggaran dasar Perum ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah.
(3) Perubahan anggaran dasar sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) mulai berlaku sejak tanggal diundangkannya Peraturan Pemerintah tentang perubahan anggaran dasar Perum.

Bagian Keenam
Penggunaan Laba

Pasal 42

(1) Setiap tahun buku Perum wajib menyisihkan jumlah tertentu dari laba bersih untuk cadangan.
(2) Penyisihan laba bersih sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan sampai cadangan mencapai sekurang-kurangnya 20% (dua puluh persen) dari modal Perum.
(3) Cadangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), yang belum mencapai jumlah sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), hanya dapat dipergunakan untuk menutup kerugian yang tidak dapat dipenuhi oleh cadangan lain.

Pasal 43

Penggunaan laba bersih Perum termasuk penentuan jumlah penyisihan untuk cadangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 42 ditetapkan oleh Menteri.

Bagian Ketujuh
Direksi Perum

Pasal 44

Pengangkatan dan pemberhentian Direksi ditetapkan oleh Menteri sesuai dengan mekanisme dan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 45

(1) Yang dapat diangkat sebagai anggota Direksi adalah orang perseorangan yang mampu melaksanakan perbuatan hukum dan tidak pernah dinyatakan pailit atau menjadi anggota Direksi atau Komisaris atau Dewan Pengawas yang dinyatakan bersalah menyebabkan suatu perseroan atau Perum dinyatakan pailit atau orang yang tidak pernah dihukum karena melakukan tindak pidana yang merugikan keuangan negara.
(2) Selain kriteria sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) anggota Direksi diangkat berdasarkan pertimbangan keahlian, integritas, kepemimpinan, pengalaman, jujur, perilaku yang baik, serta dedikasi yang tinggi untuk memajukan dan mengembangkan Perum.
(3) Pengangkatan anggota Direksi dilakukan melalui mekanisme uji kelayakan dan kepatutan.
(4) Calon anggota Direksi yang telah dinyatakan lulus uji kelayakan dan kepatutan wajib menandatangani kontrak manajemen sebelum ditetapkan pengangkatannya sebagai anggota Direksi.
(5) Masa jabatan anggota Direksi ditetapkan 5 (lima) tahun dan dapat diangkat kembali untuk 1 (satu) kali masa jabatan.
(6) Dalam hal Direksi terdiri atas lebih dari seorang anggota, salah seorang anggota Direksi diangkat sebagai direktur utama.

Pasal 46

Anggota Direksi sewaktu-waktu dapat diberhentikan berdasarkan Keputusan Menteri dengan menyebutkan alasannya.

Pasal 47

Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara pengangkatan dan pemberhentian anggota Direksi diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 48

Dalam melaksanakan tugasnya, Direksi wajib mencurahkan tenaga, pikiran, dan perhatian secara penuh pada tugas, kewajiban, dan pencapaian tujuan Perum.

Pasal 49

(1) Direksi wajib menyiapkan rancangan rencana jangka panjang yang merupakan rencana strategis yang memuat sasaran dan tujuan Perum yang hendak dicapai dalam jangka waktu 5 (lima) tahun.
(2) Rancangan rencana jangka panjang yang telah ditandatangani bersama dengan Dewan Pengawas disampaikan kepada Menteri untuk mendapatkan pengesahan.

Pasal 50

(1) Direksi wajib menyiapkan rancangan rencana kerja dan anggaran perusahaan yang merupakan penjabaran tahunan dari rencana jangka panjang.
(2) Direksi wajib menyampaikan rancangan rencana kerja dan anggaran perusahaan kepada Menteri untuk memperoleh pengesahan.

Pasal 51

(1) Dalam waktu 5 (lima) bulan setelah tahun buku Perum ditutup, Direksi wajib menyampaikan laporan tahunan kepada Menteri untuk memperoleh pengesahan.
(2) Laporan tahunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditandatangani oleh semua anggota Direksi dan Dewan Pengawas.

(3) Dalam hal ada anggota Direksi atau Dewan Pengawas tidak menandatangani laporan tahunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) harus disebutkan alasannya secara tertulis.

Pasal 52

Ketentuan lebih lanjut mengenai rencana jangka panjang, rencana kerja dan anggaran perusahaan, laporan tahunan dan perhitungan tahunan Perum diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 53

Anggota Direksi dilarang memangku jabatan rangkap sebagai:

a. anggota Direksi pada BUMN, badan usaha milik daerah, badan usaha milik swasta, dan jabatan lain yang dapat menimbulkan benturan kepentingan;
b. jabatan struktural dan fungsional lainnya pada instansi/lembaga pemerintah pusat dan daerah; dan/atau
c. jabatan lainnya sesuai dengan ketentuan dalam peraturan pendirian Perum dan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 54

Direksi wajib memelihara risalah rapat dan menyelenggarakan pembukuan Perum.

Pasal 55

(1) Direksi hanya dapat mengajukan permohonan ke pengadilan negeri agar Perum dinyatakan pailit berdasarkan persetujuan Menteri.
(2) Dalam hal kepailitan terjadi karena kesalahan atau kelalaian Direksi dan kekayaan Perum tidak cukup untuk menutup kerugian akibat kepailitan tersebut, setiap anggota Direksi secara tanggung renteng bertanggung jawab atas kerugian tersebut.
(3) Anggota Direksi yang dapat membuktikan bahwa kepailitan bukan karena kesalahan atau kelalaiannya tidak bertanggung jawab secara tanggung renteng atas kerugian tersebut.
(4) Dalam hal tindakan Direksi menimbulkan kerugian bagi Perum sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), Menteri mewakili Perum untuk melakukan tuntutan atau gugatan terhadap Direksi melalui pengadilan.

Bagian Kedelapan
Dewan Pengawas

Pasal 56

Pengangkatan dan pemberhentian anggota Dewan Pengawas ditetapkan oleh Menteri sesuai dengan mekanisme dan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 57

(1) Yang dapat diangkat menjadi anggota Dewan Pengawas adalah orang perseorangan yang mampu melaksanakan perbuatan hukum dan tidak pernah dinyatakan pailit atau menjadi anggota Direksi atau Komisaris atau Dewan Pengawas yang dinyatakan bersalah menyebabkan suatu perseroan atau Perum dinyatakan pailit atau orang yang tidak pernah dihukum karena melakukan tindak pidana yang merugikan keuangan negara.
(2) Selain kriteria sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), anggota Dewan Pengawas diangkat berdasarkan pertimbangan integritas, dedikasi, memahami masalah-masalah manajemen perusahaan yang berkaitan dengan salah satu fungsi manajemen, memiliki pengetahuan yang memadai di bidang usaha Perum tersebut, serta dapat menyediakan waktu yang cukup untuk melaksanakan tugasnya.
(3) Komposisi Dewan Pengawas harus ditetapkan sedemikian rupa sehingga memungkinkan pengambilan keputusan dapat dilakukan secara efektif, tepat dan cepat, serta dapat bertindak secara independen.

(4) Masa jabatan anggota Dewan Pengawas ditetapkan 5 (lima) tahun dan dapat diangkat kembali untuk 1 (satu) kali masa jabatan.
(5) Dalam hal Dewan Pengawas terdiri atas lebih dari seorang anggota, salah seorang anggota Dewan Pengawas diangkat sebagai ketua Dewan Pengawas.
(6) Pengangkatan anggota Dewan Pengawas tidak bersamaan waktunya dengan pengangkatan anggota Direksi, kecuali pengangkatan untuk pertama kalinya pada waktu pendirian.

Pasal 58

Anggota Dewan Pengawas sewaktu-waktu dapat diberhentikan berdasarkan Keputusan Menteri dengan menyebutkan alasannya.

Pasal 59

Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara pengangkatan dan pemberhentian Dewan Pengawas diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 60

Dewan Pengawas bertugas mengawasi Direksi dalam menjalankan kepengurusan Perum serta memberikan nasihat kepada Direksi.

Pasal 61

(1) Dalam anggaran dasar dapat ditetapkan pemberian wewenang kepada Dewan Pengawas untuk memberikan persetujuan kepada Direksi dalam melakukan perbuatan hukum tertentu.
(2) Berdasarkan anggaran dasar atau Keputusan Menteri, Dewan Pengawas dapat melakukan tindakan pengurusan Perum dalam keadaan tertentu untuk jangka waktu tertentu.

Pasal 62

Anggota Dewan Pengawas dilarang memangku jabatan rangkap sebagai:
a. anggota Direksi pada BUMN, badan usaha milik daerah, badan usaha milik swasta, dan jabatan lain yang dapat menimbulkan benturan kepentingan; dan/atau
b. jabatan lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB IV
PENGGABUNGAN, PELEBURAN, PENGAMBILALIHAN,
DAN PEMBUBARAN BUMN

Pasal 63

(1) Penggabungan atau peleburan suatu BUMN dapat dilakukan dengan BUMN lain yang telah ada.
(2) Suatu BUMN dapat mengambil alih BUMN dan/atau perseroan terbatas lainnya.

Pasal 64

(2) Pembubaran BUMN ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah.
(3) Apabila tidak ditetapkan lain dalam Peraturan Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), sisa hasil likuidasi atau pembubaran BUMN disetorkan langsung ke Kas Negara.

Pasal 65

(1) Ketentuan lebih lanjut mengenai penggabungan, peleburan, pengambilalihan, dan pembubaran BUMN, diatur dengan Peraturan Pemerintah.
(2) Dalam melakukan tindakan-tindakan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), kepentingan BUMN, pemegang saham/pemilik modal, pihak ketiga, dan karyawan BUMN harus tetap mendapat perhatian.

BAB V
KEWAJIBAN PELAYANAN UMUM

Pasal 66

(1) Pemerintah dapat memberikan penugasan khusus kepada BUMN untuk menyelenggarakan fungsi kemanfaatan umum dengan tetap memperhatikan maksud dan tujuan kegiatan BUMN.
(2) Setiap penugasan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus terlebih dahulu mendapatkan persetujuan RUPS/Menteri.

BAB VI
SATUAN PENGAWASAN INTERN,
KOMITE AUDIT, DAN KOMITE LAIN

Bagian Pertama
Satuan Pengawasan Intern

Pasal 67

(1) Pada setiap BUMN dibentuk satuan pengawasan intern yang merupakan aparat pengawas intern perusahaan.
(2) Satuan pengawasan intern sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dipimpin oleh seorang kepala yang bertanggung jawab kepada direktur utama.

Pasal 68

Atas permintaan tertulis Komisaris/Dewan Pengawas, Direksi memberikan keterangan hasil pemeriksaan atau hasil pelaksanaan tugas satuan pengawasan intern.

Pasal 69

Direksi wajib memperhatikan dan segera mengambil langkah-langkah yang diperlukan atas segala sesuatu yang dikemukakan dalam setiap laporan hasil pemeriksaan yang dibuat oleh satuan pengawasan intern.

Bagian Kedua
Komite Audit dan Komite Lain

Pasal 70

(1) Komisaris dan Dewan Pengawas BUMN wajib membentuk komite audit yang bekerja secara kolektif dan berfungsi membantu Komisaris dan Dewan Pengawas dalam melaksanakan tugasnya.
(2) Komite audit sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dipimpin oleh seorang ketua yang bertanggung jawab kepada Komisaris atau Dewan Pengawas.
(3) Selain komite audit sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) Komisaris atau Dewan Pengawas dapat membentuk komite lain yang ditetapkan oleh Menteri.
(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai komite audit dan komite lain diatur dengan Keputusan Menteri.

BAB VII
PEMERIKSAAN EKSTERNAL

Pasal 71

(1) Pemeriksaan laporan keuangan perusahaan dilakukan oleh auditor eksternal yang ditetapkan oleh RUPS untuk Persero dan oleh Menteri untuk Perum.
(2) Badan Pemeriksa Keuangan berwenang melakukan pemeriksaan terhadap BUMN sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB VIII
RESTRUKTURISASI DAN PRIVATISASI
Bagian Pertama
Maksud dan Tujuan Restrukturisasi

Pasal 72

(1) Restrukturisasi dilakukan dengan maksud untuk menyehatkan BUMN agar dapat beroperasi secara efisien, transparan, dan profesional.
(2) Tujuan restrukturisasi adalah untuk:
    a. meningkatkan kinerja dan nilai perusahaan;
    b. memberikan manfaat berupa dividen dan pajak kepada negara;
    c. menghasilkan produk dan layanan dengan harga yang kompetitif kepada konsumen; dan
    d. memudahkan pelaksanaan privatisasi.
(3) Pelaksanaan restrukturisasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tetap memperhatikan asas biaya dan manfaat yang diperoleh.

Bagian Kedua
Ruang Lingkup Restrukturisasi

Pasal 73

Restrukturisasi meliputi :
    a. restrukturisasi sektoral yang pelaksanaannya disesuaikan dengan kebijakan sektor dan/atau ketentuan peraturan perundang-undangan;
    b. restrukturisasi perusahaan/korporasi yang meliputi :
        1) peningkatan intensitas persaingan usaha, terutama di sektor-sektor yang terdapat monopoli, baik yang diregulasi maupun monopoli alamiah;
        2) penataan hubungan fungsional antara pemerintah selaku regulator dan BUMN selaku badan usaha, termasuk di dalamnya penerapan prinsip-prinsip tata kelola perusahaan yang baik dan menetapkan arah dalam rangka pelaksanaan kewajiban pelayanan publik.
        3) restrukturisasi internal yang mencakup keuangan, organisasi/ manajemen, operasional, sistem, dan prosedur.

Bagian Ketiga
Maksud dan Tujuan Privatisasi

Pasal 74

(1) Privatisasi dilakukan dengan maksud untuk :
    a. memperluas kepemilikan masyarakat atas Persero;
    b. meningkatkan efisiensi dan produktivitas perusahaan;
    c. menciptakan struktur keuangan dan manajemen keuangan yang baik/kuat;
    d. menciptakan struktur industri yang sehat dan kompetitif;
    e. menciptakan Persero yang berdaya saing dan berorientasi global;
    f. menumbuhkan iklim usaha, ekonomi makro, dan kapasitas pasar.
(2) Privatisasi dilakukan dengan tujuan untuk meningkatkan kinerja dan nilai tambah perusahaan dan meningkatkan peran serta masyarakat dalam pemilikan saham Persero.

Bagian Keempat
Prinsip Privatisasi dan Kriteria Perusahaan
yang Dapat Diprivatisasi

Pasal 75

Privatisasi dilakukan dengan memperhatikan prinsip-prinsip transparansi, kemandirian, akuntabilitas, pertanggungjawaban, dan kewajaran.

Pasal 76

(1) Persero yang dapat diprivatisasi harus sekurang-kurangnya memenuhi kriteria:
    a. industri/sektor usahanya kompetitif; atau
    b. industri/sektor usaha yang unsur teknologinya cepat berubah.
(2) Sebagian aset atau kegiatan dari Persero yang melaksanakan kewajiban pelayanan umum dan/atau yang berdasarkan Undang-undang kegiatan usahanya harus dilakukan oleh BUMN, dapat dipisahkan untuk dijadikan penyertaan dalam pendirian perusahaan untuk selanjutnya apabila diperlukan dapat diprivatisasi.

Pasal 77

Persero yang tidak dapat diprivatisasi adalah:

a. Persero yang bidang usahanya berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan hanya boleh dikelola oleh BUMN;
b. Persero yang bergerak di sektor usaha yang berkaitan dengan pertahanan dan keamanan negara;
c. Persero yang bergerak di sektor tertentu yang oleh pemerintah diberikan tugas khusus untuk melaksanakan kegiatan tertentu yang berkaitan dengan kepentingan masyarakat;
d. Persero yang bergerak di bidang usaha sumber daya alam yang secara tegas berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan dilarang untuk diprivatisasi.

Pasal 78

Privatisasi dilaksanakan dengan cara:

a. penjualan saham berdasarkan ketentuan pasar modal;
b. penjualan saham langsung kepada investor;
c. penjualan saham kepada manajemen dan/atau karyawan yang bersangkutan.

Bagian Kelima
Komite Privatisasi

Pasal 79

(1) Untuk membahas dan memutuskan kebijakan tentang privatisasi sehubungan dengan kebijakan lintas sektoral, pemerintah membentuk sebuah komite privatisasi sebagai wadah koordinasi.
(2) Komite privatisasi dipimpin oleh Menteri Koordinator yang membidangi perekonomian dengan anggota, yaitu Menteri, Menteri Keuangan, dan Menteri Teknis tempat Persero melakukan kegiatan usaha.
(3) Keanggotaan komite privatisasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) ditetapkan dengan Keputusan Presiden.

Pasal 80

(1) Komite privatisasi bertugas untuk:
    a. merumuskan dan menetapkan kebijakan umum dan persyaratan pelaksanaan Privatisasi;
    b. menetapkan langkah-langkah yang diperlukan untuk memperlancar proses Privatisasi;
    c. membahas dan memberikan jalan keluar atas permasalahan strategis yang timbul dalam proses Privatisasi, termasuk yang berhubungan dengan kebijakan sektoral pemerintah.
(2) Komite privatisasi dalam melaksanakan tugasnya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat mengundang, meminta masukan, dan/atau bantuan instansi pemerintah atau pihak lain yang dipandang perlu.
(3) Ketua komite privatisasi secara berkala melaporkan perkembangan pelaksanaan tugasnya kepada Presiden.

Pasal 81

Dalam melaksanakan Privatisasi, Menteri bertugas untuk:

a. menyusun program tahunan Privatisasi;

b. mengajukan program tahunan Privatisasi kepada komite privatisasi untuk memperoleh arahan;
c. melaksanakan Privatisasi.

Bagian Keenam
Tata Cara Privatisasi

Pasal 82

(1) Privatisasi harus didahului dengan tindakan seleksi atas perusahaan-perusahaan dan mendasarkan pada kriteria yang ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah.
(2) Terhadap perusahaan yang telah diseleksi dan memenuhi kriteria yang telah ditentukan, setelah mendapat rekomendasi dari Menteri Keuangan, selanjutnya disosialisasikan kepada masyarakat serta dikonsultasikan kepada Dewan Perwakilan Rakyat.

Pasal 83

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara Privatisasi diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 84

Setiap orang dan/atau badan hukum yang mempunyai potensi benturan kepentingan dilarang terlibat dalam proses Privatisasi.

Bagian Ketujuh
Kerahasiaan Informasi

Pasal 85

(1) Pihak-pihak yang terkait dalam program dan proses Privatisasi diwajibkan menjaga kerahasiaan atas informasi yang diperoleh sepanjang informasi tersebut belum terbuka.
(2) Pelanggaran terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bagian Kedelapan
Hasil Privatisasi

Pasal 86

(1) Hasil Privatisasi dengan cara penjualan saham milik negara disetor langsung ke Kas Negara.
(2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penyetoran hasil Privatisasi diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB IX
KETENTUAN LAIN-LAIN

Pasal 87

(1) Karyawan BUMN merupakan pekerja BUMN yang pengangkatan, pemberhentian, kedudukan, hak dan kewajibannya ditetapkan berdasarkan perjanjian kerja bersama sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan.
(2) Karyawan BUMN dapat membentuk serikat pekerja sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
(3) Serikat pekerja wajib memelihara keamanan dan ketertiban dalam perusahaan, serta meningkatkan disiplin kerja.

Pasal 88

(1) BUMN dapat menyisihkan sebagian laba bersihnya untuk keperluan pembinaan usaha kecil/koperasi serta pembinaan masyarakat sekitar BUMN.
(2) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyisihan dan penggunaan laba sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri.

Pasal 89

Anggota Komisaris, Dewan Pengawas, Direksi, karyawan BUMN dilarang untuk memberikan atau menawarkan atau menerima, baik langsung maupun tidak langsung, sesuatu yang berharga kepada atau dari pelanggan atau seorang pejabat pemerintah untuk mempengaruhi atau sebagai imbalan atas apa yang telah dilakukannya dan tindakan lainnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 90

BUMN dalam batas kepatutan hanya dapat memberikan donasi untuk amal atau tujuan sosial sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 91

Selain organ BUMN, pihak lain mana pun dilarang campur tangan dalam pengurusan BUMN.

Pasal 92

Perubahan bentuk badan hukum BUMN diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB X
KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 93

(1) Dalam waktu 2 (dua) tahun terhitung sejak Undang-undang ini mulai berlaku, semua BUMN yang berbentuk perusahaan jawatan (Perjan), harus telah diubah bentuknya menjadi Perum atau Persero.
(2) Segala ketentuan yang mengatur BUMN dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-undang ini.

BAB XI
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 94

Dengan berlakunya Undang-undang ini, maka:

1. *Indonesische Bedrijvenwet (Staatsblad* Tahun 1927 Nomor 419) sebagaimana telah beberapa kali diubah dan ditambah terakhir dengan Undang-undang Nomor 12 Tahun 1955 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1955 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 850);
2. Undang-undang Nomor 19 Prp Tahun 1960 tentang Perusahaan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1960 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Nomor 1989);
3. Undang-undang Nomor 9 Tahun 1969 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1969 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1969 Nomor 16, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2890) tentang Bentuk-Bentuk Usaha Negara menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1969 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2904);

dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 95

Undang-undang ini berlaku sejak tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Disahkan di Jakarta
pada tanggal 19 Juni 2003
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,
ttd
MEGAWATI SOEKARNOPUTRI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 19 Juni 2003
SEKRETARIS NEGARA REPUBLIK INDONESIA,
ttd
BAMBANG KESOWO

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2003 NOMOR 70

Salinan sesuai dengan aslinya
Deputi Sekretaris Kabinet
Bidang Hukum dan Perundang-undangan,
Lambock V. Nahattands

repository.ub.ac.id
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

PENJELASAN
ATAS
UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 19 TAHUN 2003
TENTANG
BADAN USAHA MILIK NEGARA

UMUM

I. Memajukan kesejahteraan bagi seluruh rakyat sebagaimana diamanatkan dalam Pembukaan Undang-undang Dasar 1945 yang selanjutnya lebih rinci diatur dalam Pasal 33 Undang-undang Dasar 1945 merupakan tugas konstitusional bagi seluruh komponen bangsa. Dalam kaitan di atas, dirasa perlu untuk meningkatkan penguasaan seluruh kekuatan ekonomi nasional baik melalui regulasi sektoral maupun melalui kepemilikan negara terhadap unit-unit usaha tertentu dengan maksud untuk memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat.
Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang seluruh atau sebagian besar modalnya berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan, merupakan salah satu pelaku ekonomi dalam sistem perekonomian nasional, di samping usaha swasta dan koperasi. Dalam menjalankan kegiatan usahanya, BUMN, swasta dan koperasi melaksanakan peran saling mendukung berdasarkan demokrasi ekonomi.

II. Dalam sistem perekonomian nasional, BUMN ikut berperan menghasilkan barang dan/atau jasa yang diperlukan dalam rangka mewujudkan sebesar-besarnya kemakmuran masyarakat. Peran BUMN dirasakan semakin penting sebagai pelopor dan/atau perintis dalam sektor-sektor usaha yang belum diminati usaha swasta. Di samping itu, BUMN juga mempunyai peran strategis sebagai pelaksana pelayanan publik, penyeimbang kekuatan-kekuatan swasta besar, dan turut membantu pengembangan usaha kecil/koperasi. BUMN juga merupakan salah satu sumber penerimaan negara yang signifikan dalam bentuk berbagai jenis pajak, dividen dan hasil privatisasi.
Pelaksanaan peran BUMN tersebut diwujudkan dalam kegiatan usaha pada hampir seluruh sektor perekonomian, seperti sektor pertanian, perikanan, perkebunan, kehutanan, manufaktur, pertambangan, keuangan, pos dan telekomunikasi, transportasi, listrik, industri dan perdagangan, serta konstruksi.

III. Dalam kenyataannya, walaupun BUMN telah mencapai tujuan awal sebagai agen pembangunan dan pendorong terciptanya korporasi, namun tujuan tersebut dicapai dengan biaya yang relatif tinggi. Kinerja perusahaan dinilai belum memadai, seperti tampak pada rendahnya laba yang diperoleh dibandingkan dengan modal yang ditanamkan. Dikarenakan berbagai kendala, BUMN belum sepenuhnya dapat menyediakan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi bagi masyarakat dengan harga yang terjangkau serta belum mampu berkompetisi dalam persaingan bisnis secara global. Selain itu, karena keterbatasan sumber daya, fungsi BUMN baik sebagai pelopor/perintis maupun sebagai penyeimbang kekuatan swasta besar, juga belum sepenuhnya dapat dilaksanakan.
Di lain pihak, perkembangan ekonomi dunia berlangsung sangat dinamis, terutama berkaitan dengan liberalisasi dan globalisasi perdagangan yang telah disepakati oleh dunia internasional seperti kesepakatan mengenai World Trade Organization (WTO), ASEAN Free Trade Area (AFTA), ASEAN Framework Agreement on Service, dan kerjasama ekonomi regional Asia Pacific (Asia Pacific Economic Cooperation/APEC).

IV. Untuk dapat mengoptimalkan perannya dan mampu mempertahankan keberadaannya dalam perkembangan ekonomi dunia yang semakin terbuka dan kompetitif, BUMN perlu menumbuhkan budaya korporasi dan profesionalisme antara lain melalui pembenahan pengurusan dan pengawasannya. Pengurusan dan pengawasan BUMN

harus dilakukan berdasarkan prinsip-prinsip tata-kelola perusahaan yang baik (good corporate governance).

Peningkatan efisiensi dan produktifitas BUMN harus dilakukan melalui langkah-langkah restrukturisasi dan privatisasi. Restrukturisasi sektoral dilakukan untuk menciptakan iklim usaha yang kondusif sehingga tercapai efisiensi dan pelayanan yang optimal. Sedangkan restrukturisasi perusahaan yang meliputi penataan kembali bentuk badan usaha, kegiatan usaha, organisasi, manajemen, dan keuangan. Privatisasi bukan semata-mata dimaknai sebagai penjualan perusahaan, melainkan menjadi alat dan cara pembenahan BUMN untuk mencapai beberapa sasaran sekaligus, termasuk didalamnya adalah peningkatan kinerja dan nilai tambah perusahaan, perbaikan struktur keuangan dan manajemen, penciptaan struktur industri yang sehat dan kompetitif, pemberdayaan BUMN yang mampu bersaing dan berorientasi global, penyebaran kepemilikan oleh publik serta pengembangan pasar modal domestik. Dengan dilakukannya privatisasi BUMN, bukan berarti kendali atau kedaulatan negara atas BUMN yang bersangkutan menjadi berkurang atau hilang karena sebagaimana dinyatakan di atas, negara tetap menjalankan fungsi penguasaan melalui regulasi sektoral dimana BUMN yang diprivatisasi melaksanakan kegiatan usahanya.

Pentingnya penataan yang berkelanjutan atas pelaksanaan peran BUMN dalam sistem perekonomian nasional, terutama upaya peningkatan kinerja dan nilai (value) perusahaan, telah diamanatkan pula oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR) melalui Ketetapan Nomor IV/MPR/1999 tentang Garis - Garis Besar Haluan Negara Tahun 1999 - 2004. Tap MPR tersebut menggariskan bahwa BUMN, terutama yang usahanya berkaitan dengan kepentingan umum, perlu terus ditata dan disehatkan melalui restrukturisasi dan bagi BUMN yang usahanya tidak berkaitan dengan kepentingan umum dan berada dalam sektor yang telah kompetitif didorong untuk privatisasi.

V. Penataan sistem pengelolaan dan pengawasan BUMN telah dilakukan Pemerintah pada waktu yang lalu dan kiranya akan terus berlanjut. Salah satu langkah yang telah dilakukan adalah dengan penataan terhadap peraturan perundang-undangan yang mengatur BUMN. Pada tahun 1960, telah dikeluarkan Undang-undang Nomor 19 Prp. Tahun 1960 dengan tujuan mengusahakan adanya keseragaman dalam cara mengurus dan menguasai serta bentuk hukum dari badan usaha negara yang ada.

Pada tahun 1969, ditetapkan Undang-undang Nomor 9 Tahun 1969. Dalam Undang-undang tersebut, BUMN disederhanakan bentuknya menjadi tiga bentuk usaha negara yaitu Perusahaan Jawatan (Perjan) yang sepenuhnya tunduk pada ketentuan Indonesische Bedrijvenwet (Stbl. 1927 : 419), Perusahaan Umum (Perum) yang sepenuhnya tunduk pada ketentuan Undang-undang Nomor 19 Prp. Tahun 1960 dan Perusahaan Perseroan (Persero) yang sepenuhnya tunduk pada ketentuan Kitab Undang-undang Hukum Dagang (Stbl. 1847 : 23) khususnya pasal-pasal yang mengatur perseroan terbatas yang saat ini telah diganti dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas. Sejalan dengan amanat Undang-undang Nomor 9 Tahun 1969, Pemerintah membuat pedoman pembinaan BUMN yang mengatur secara rinci hal-hal yang berkaitan dengan mekanisme pembinaan, pengelolaan dan pengawasan yang tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 1983, kemudian diperbaharui dengan Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998 tentang Perusahaan Perseroan (PERSERO), Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 1998 tentang Perusahaan Umum (PERUM) dan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2000 tentang Perusahaan Jawatan (PERJAN). Berbagai Peraturan Pemerintah tersebut memberikan arahan yang lebih pasti mengenai sistem yang dipakai dalam upaya peningkatan kinerja BUMN, yaitu berupa pemberlakuan mekanisme korporasi secara jelas dan tegas dalam pengelolaan BUMN.

Namun, berbagai peraturan perundang-undangan yang ada tersebut masih belum memberi landasan hukum yang kuat di dalam pengembangan badan usaha negara sejalan dengan perkembangan dunia korporasi seperti halnya upaya-upaya privatisasi dan pelaksanaan prinsip-prinsip tata kelola perusahaan yang baik.

VI. Berdasarkan kenyataan tersebut diatas, dan memperhatikan amanat ketetapan MPR Nomor IV/MPR/1999, maka dipandang perlu untuk menetapkan suatu Undang-undang baru yang mengatur BUMN secara lebih komprehensif dan sesuai dengan perkembangan dunia usaha.

Undang-undang tersebut dimaksudkan untuk memenuhi visi pengembangan BUMN di masa yang akan datang dan meletakkan dasar-dasar atau prinsip-prinsip tata kelola perusahaan yang baik (good corporate governance). Penerapan prinsip-prinsip tersebut sangat penting dalam melakukan pengelolaan dan pengawasan BUMN. Pengalaman membuktikan bahwa keterpurukan ekonomi di berbagai negara termasuk Indonesia, antara lain disebabkan perusahaan-perusahaan di negara tersebut tidak menerapkan prinsip-prinsip tata kelola perusahaan yang baik (good corporate governance) secara konsisten.

Undang-undang BUMN dirancang untuk menciptakan sistem pengelolaan dan pengawasan berlandaskan pada prinsip efisiensi dan produktivitas guna meningkatkan kinerja dan nilai (value) BUMN, serta menghindarkan BUMN dari tindakan-tindakan pengeksploitasian di luar asas tata kelola perusahaan yang baik (good corporate governance). Undang-undang ini juga dirancang untuk menata dan mempertegas peran lembaga dan posisi wakil pemerintah sebagai pemegang saham/pemilik modal BUMN, serta mempertegas dan memperjelas hubungan BUMN selaku operator usaha dengan lembaga pemerintah sebagai regulator.

Di samping itu, Undang-undang ini mengatur pula ketentuan mengenai restrukturisasi dan privatisasi sebagai alat dan cara pembenahan BUMN untuk mencapai cita-citanya serta hal-hal penting lainnya yang mendukung dan dapat menjadi landasan bagi upaya-upaya penyehatan BUMN.

Khusus mengenai program privatisasi, Undang-undang ini menegaskan bahwa privatisasi hanya dapat dilakukan terhadap BUMN yang berbentuk Persero sepanjang dimungkinkan berdasarkan peraturan perundang-undangan di sektor kegiatan yang dilakukan Persero tersebut. BUMN Persero dapat diprivatisasi karena selain dimungkinkan oleh ketentuan di bidang pasar modal juga karena pada umumnya hanya BUMN Persero yang telah bergerak dalam sektor-sektor yang kompetitif. Privatisasi senantiasa memperhatikan manfaat bagi rakyat.

VII. Memperhatikan sifat usaha BUMN, yaitu untuk memupuk keuntungan dan melaksanakan kemanfaatan umum, dalam Undang-undang ini BUMN disederhanakan menjadi dua bentuk yaitu Perusahaan Perseroan (Persero) yang bertujuan memupuk keuntungan dan sepenuhnya tunduk pada ketentuan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas serta Perusahaan Umum (Perum) yang dibentuk oleh pemerintah untuk melaksanakan usaha sebagai implementasi kewajiban pemerintah guna menyediakan barang dan jasa tertentu untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Untuk bentuk usaha Perum, walaupun keberadaannya untuk melaksanakan kemanfaatan umum, namun demikian sebagai badan usaha diupayakan untuk tetap mandiri dan untuk itu Perum harus diupayakan juga untuk mendapat laba agar bisa hidup berkelanjutan.

PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup jelas

Pasal 2

Ayat (1)

Huruf a

BUMN diharapkan dapat meningkatkan mutu pelayanan pada masyarakat sekaligus memberikan kontribusi dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan membantu penerimaan keuangan negara.

Huruf b

Meskipun maksud dan tujuan Persero adalah untuk mengejar keuntungan, namun dalam hal-hal tertentu untuk melakukan pelayanan umum, Persero dapat diberikan tugas khusus dengan memperhatikan prinsip-prinsip pengelolaan perusahaan yang sehat. Dengan

demikian, penugasan pemerintah harus disertai dengan pembiayaannya (kompensasi) berdasarkan perhitungan bisnis atau komersial, sedangkan untuk Perum yang tujuannya menyediakan barang dan jasa untuk kepentingan umum, dalam pelaksanaannya harus memperhatikan prinsip-prinsip pengelolaan perusahaan yang sehat.

Huruf c

Dengan maksud dan tujuan seperti ini, setiap hasil usaha dari BUMN, baik barang maupun jasa, dapat memenuhi kebutuhan masyarakat.

Huruf d

Kegiatan perintisan merupakan suatu kegiatan usaha untuk menyediakan barang dan/atau jasa yang dibutuhkan oleh masyarakat, namun kegiatan tersebut belum dapat dilakukan oleh swasta dan koperasi karena secara komersial tidak menguntungkan. Oleh karena itu, tugas tersebut dapat dilakukan melalui penugasan kepada BUMN.

Dalam hal adanya kebutuhan masyarakat luas yang mendesak, pemerintah dapat pula menugasi suatu BUMN yang mempunyai fungsi pelayanan kemanfaatan umum untuk melaksanakan program kemitraan dengan pengusaha golongan ekonomi lemah.

Huruf e

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 3

Yang dimaksud dengan peraturan perundang-undangan lainnya adalah ketentuan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1995 termasuk perubahannya jika ada dan peraturan pelaksanaannya serta peraturan perundang-undangan sektoral yang mengatur bidang usaha BUMN dan swasta yang dikeluarkan oleh departemen/lembaga nondepartemen.

Pasal 4

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan dipisahkan adalah pemisahan kekayaan negara dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara untuk dijadikan penyertaan modal negara pada BUMN untuk selanjutnya pembinaan dan pengelolaannya tidak lagi didasarkan pada sistem Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, namun pembinaan dan pengelolaannya didasarkan pada prinsip-prinsip perusahaan yang sehat.

Ayat (2)

Huruf a

Termasuk dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara yaitu meliputi pula proyek-proyek Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara yang dikelola oleh BUMN dan/atau piutang negara pada BUMN yang dijadikan sebagai penyertaan modal negara.

Huruf b

Yang dimaksud dengan kapitalisasi cadangan adalah penambahan modal disetor yang berasal dari cadangan.

Huruf c

Yang dimaksud dengan sumber lainnya tersebut, antara lain, adalah keuntungan revaluasi aset.

Ayat (3)

Pemisahan kekayaan negara untuk dijadikan penyertaan modal negara ke dalam modal BUMN hanya dapat dilakukan dengan cara penyertaan langsung negara ke dalam modal BUMN tersebut, sehingga setiap penyertaan tersebut perlu ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah.

Ayat (4)

Untuk memonitor dan penatausahaan kekayaan negara yang tertanam pada BUMN dan perseroan terbatas, termasuk penambahan dan pengurangan dari kekayaan negara tersebut serta perubahan struktur kepemilikan negara sebagai akibat adanya pengalihan saham milik negara atau penerbitan saham baru yang tidak diambil bagian oleh negara, perlu ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah.

Ayat (5)

Penambahan penyertaan dari kapitalisasi cadangan dan sumber lainnya cukup dengan Keputusan RUPS/Menteri dan dilaporkan kepada Menteri Keuangan karena pada

prinsipnya kekayaan negara tersebut telah terpisah dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara.

Ayat (6)

Peraturan Pemerintah tersebut di antaranya mengatur mekanisme hubungan antara Menteri dengan Menteri Keuangan serta Menteri Teknis sesuai dengan kedudukan dan fungsinya masing-masing, yaitu Menteri Keuangan selaku pengelola keuangan negara, Menteri yang ditunjuk untuk mewakili pemerintah selaku pemegang saham, dan Menteri Teknis selaku regulator.

Pasal 5

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Direksi selaku organ BUMN yang ditugasi melakukan pengurusan tunduk pada semua peraturan yang berlaku terhadap BUMN dan tetap berpegang pada penerapan prinsip-prinsip good corporate governance yang meliputi :

a) transparansi, yaitu keterbukaan dalam melaksanakan proses pengambilan keputusan dan keterbukaan dalam mengungkapkan informasi material dan relevan mengenai perusahaan;
b) kemandirian, yaitu keadaan di mana perusahaan dikelola secara profesional tanpa benturan kepentingan dan pengaruh/tekanan dari pihak manapun yang tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan prinsip-prinsip korporasi yang sehat;
c) akuntabilitas, yaitu kejelasan fungsi, pelaksanaan dan pertanggungjawaban Organ sehingga pengelolaan perusahaan terlaksana secara efektif;
d) pertanggungjawaban, yaitu kesesuaian di dalam pengelolaan perusahaan terhadap peraturan perundang-undangan dan prinsip-prinsip korporasi yang sehat;
e) kewajaran, yaitu kesesuaian di dalam pengelolaan perusahaan terhadap peraturan perundang-undangan dan prinsip-prinsip korporasi yang sehat.

Pasal 6

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Lihat penjelasan Pasal 5 ayat (3).

Pasal 7

Mengambil keuntungan pribadi artinya menyalahgunakan wewenangnya sebagai anggota Direksi atau Komisaris atau Dewan Pengawas BUMN untuk kepentingan sendiri, kelompok, atau golongan.

Pasal 8

Ayat (1)

Maksud dari ketentuan ini adalah untuk menghindari benturan kepentingan antara anggota Direksi atau Komisaris atau Dewan Pengawas dan BUMN yang diurus/diawasi.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 9

Cukup jelas

Pasal 10

Ayat (1)

Pengkajian yang dimaksud dalam ayat ini untuk menentukan layak tidaknya Persero tersebut didirikan melalui kajian atas perencanaan bisnis dan kemampuan untuk mandiri serta mengembangkan usaha dimasa mendatang.

Pengkajian dalam hal ini, melibatkan Menteri Teknis sepanjang yang menyangkut kebijakan sektoral.

Ayat (2)

Pelaksanaan pendirian Persero dilakukan oleh Menteri mengingat Menteri merupakan wakil negara selaku pemegang saham pada Persero dengan berpedoman pada peraturan perundang-undangan .

Pasal 11

Mengingat Persero pada dasarnya merupakan perseroan terbatas, semua ketentuan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas, termasuk pula segala peraturan pelaksanaannya, berlaku juga bagi Persero.

Pasal 12

Persero sebagai salah satu pelaku ekonomi nasional dituntut untuk dapat memenuhi permintaan pasar melalui penyediaan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat baik di pasar dalam negeri maupun internasional. Dengan demikian dapat meningkatkan keuntungan dan nilai Persero yang bersangkutan sehingga akan memberikan manfaat yang optimal bagi pihak-pihak yang terkait.

Pasal 13

Cukup jelas

Pasal 14

Ayat (1)

Bagi Persero yang seluruh modalnya (100%) dimiliki oleh negara, Menteri yang ditunjuk mewakili negara selaku pemegang saham dalam setiap keputusan tertulis yang berhubungan dengan Persero adalah merupakan keputusan RUPS. Bagi Persero dan perseroan terbatas yang sahamnya dimiliki negara kurang dari 100% (seratus persen), Menteri berkedudukan selaku pemegang saham dan keputusannya diambil bersama-sama dengan pemegang saham lainnya dalam RUPS.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan perorangan adalah seseorang yang menduduki jabatan di bawah Menteri yang secara teknis bertugas membantu Menteri selaku pemegang saham pada Persero yang bersangkutan. Namun demikian, dalam hal dipandang perlu, tidak tertutup kemungkinan kuasa juga dapat diberikan kepada badan hukum sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Ayat (3)

Meskipun kedudukan Menteri selaku wakil pemerintah telah dikuasakan kepada perorangan atau badan hukum untuk mewakilinya dalam RUPS, untuk hal-hal tertentu penerima kuasa wajib terlebih dahulu memperoleh persetujuan dari Menteri sebelum hal-hal dimaksud diputuskan dalam RUPS. Hal ini perlu mendapat persetujuan terlebih dahulu dari Menteri mengingat sifatnya yang sangat strategis bagi kelangsungan Persero.

Pasal 15

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Dalam kedudukannya selaku RUPS, pengangkatan dan pemberhentian cukup dilakukan dengan keputusan Menteri. Keputusan Menteri tersebut mempunyai kekuatan hukum yang sama dengan keputusan yang diambil secara sah dalam RUPS.

Pasal 16

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Mengingat kedudukan Direksi sebagai organ Persero strategis dalam mengurus perusahaan guna mencapai maksud dan tujuan perusahaan untuk mengisi jabatan tersebut diperlukan calon-calon anggota direksi yang mempunyai keahlian, integritas, kejujuran, kepemimpinan, pengalaman, perilaku yang baik, dan dedikasi yang tinggi, serta mempunyai visi pengembangan perusahaan.

Untuk memperoleh calon-calon anggota Direksi yang terbaik, diperlukan seleksi melalui uji kelayakan dan kepatutan (fit and proper test) yang dilakukan secara transparan, profesional, mandiri dan dapat dipertanggungjawabkan.
Uji kelayakan dan kepatutan tersebut dilakukan oleh suatu tim yang ditunjuk oleh Menteri selaku RUPS dalam hal seluruh sahamnya dimiliki oleh negara, dan ditunjuk oleh Menteri selaku pemegang saham dalam hal sebagian sahamnya dimiliki oleh negara, khusus bagi Direksi yang mewakili unsur pemerintah.
Anggota-anggota tim yang ditunjuk oleh Menteri harus memenuhi kriteria antara lain profesionalitas, pemahaman bidang manajemen dan usaha BUMN yang bersangkutan, tidak memiliki benturan kepentingan (conflict of interest) dengan calon anggota direksi yang bersangkutan dan memiliki integritas serta dedikasi yang tinggi. Menteri dapat pula menunjuk lembaga profesional yang independen untuk melakukan uji kelayakan dan kepatutan terhadap calon-calon anggota direksi Persero.

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan kontrak manajemen adalah statement of corporate intent (SCI) yang, antara lain, berisikan janji-janji atau pernyataan Direksi untuk memenuhi segala target-target yang ditetapkan oleh pemegang saham. Kontrak manajemen tersebut diperbaharui setiap tahun untuk disesuaikan dengan kondisi dan perkembangan perusahaan.

Ayat (4)

Anggota Direksi yang telah menyelesaikan masa jabatannya dapat dipertimbangkan untuk diangkat kembali berdasarkan penilaian kinerja pada periode sebelumnya.

Ayat (5)

Cukup jelas

Pasal 17

Yang dimaksud dengan pemberhentian sewaktu-waktu adalah pemberhentian sebelum masa jabatannya berakhir. Pemberhentian sewaktu-waktu tersebut dilakukan apabila Direksi antara lain tidak dapat memenuhi kewajibannya yang telah disepakati dalam kontrak manajemen, tidak dapat menjalankan tugasnya dengan baik, melanggar ketentuan anggaran dasar dan/atau peraturan perundang-undangan, dinyatakan bersalah dengan keputusan pengadilan yang mempunyai kekuatan hukum yang tetap, meninggal dunia, dan mengundurkan diri.

Pasal 18

Cukup jelas

Pasal 19

Cukup jelas

Pasal 20

Sekretaris perusahaan (corporate secretary) berfungsi untuk memastikan bahwa Persero mematuhi peraturan tentang persyaratan keterbukaan sejalan dengan penerapan prinsip-prinsip good corporate governance, memberikan informasi untuk Direksi dan Komisaris secara berkala apabila diminta. Sekretaris perusahaan harus memenuhi kualifikasi profesionalisme yang memadai.
Sekretaris perusahaan diangkat dan diberhentikan oleh Direksi serta bertanggung jawab kepada Direksi.

Pasal 21

Ayat (1)

Rancangan rencana jangka panjang memuat, antara lain :

a. evaluasi pelaksanaan rencana jangka panjang sebelumnya;
b. posisi perusahaan saat ini;
c. asumsi-asumsi yang dipakai dalam penyusunan rencana jangka panjang;
d. penetapan misi, sasaran, strategi, kebijakan, dan program kerja rencana jangka panjang.

Ayat (2)

Komisaris sebelum menandatangani rancangan rencana jangka panjang yang disampaikan oleh Direksi, wajib membahas secara bersama-sama dengan Direksi. Dengan

ditandatangani bersama, semua anggota Direksi dan Komisaris bertanggung jawab atas isi rancangan rencana jangka panjang yang dimaksud.

Pasal 22

Ayat (1)

Rancangan rencana kerja dan anggaran perusahaan memuat antara lain :

a. misi Persero, sasaran usaha, strategi usaha, kebijakan perusahaan, dan program kerja/kegiatan;

b. anggaran perusahaan yang dirinci atas setiap anggaran program kerja/kegiatan;

c. proyeksi keuangan Persero dan anak perusahaannya;

d. hal-hal lain yang memerlukan keputusan RUPS.

Ayat (2)

Mengingat rencana kerja dan anggaran perusahaan disahkan oleh RUPS, setiap perubahannya juga harus disetujui oleh RUPS, kecuali ditentukan lain dalam keputusan RUPS mengenai pengesahan rencana kerja dan anggaran perusahaan dimaksud.

Pasal 23

Ayat (1)

Laporan tahunan memuat antara lain:

a. Perhitungan tahunan yang terdiri dari neraca akhir tahun buku yang baru lampau dan perhitungan laba rugi dari tahun buku yang bersangkutan serta penjelasan atas dokumen tersebut;

b. Neraca gabungan dari perseroan yang tergabung dalam satu group, disamping neraca dari masing-masing perseroan tersebut;

c. Laporan mengenai keadaan dan jalannya perseroan, serta hasil yang telah tercapai;

d. Kegiatan utama perseroan dan perubahan selama tahun buku ;

e. Rincian masalah yang timbul selama tahun buku yang mempengaruhi kegiatan perseroan;

f. Nama anggota Direksi dan Komisaris; dan

g. Gaji dan tunjangan lain bagi anggota Direksi dan honorarium serta tunjangan lain bagi anggota Komisaris.

Ayat (2)

Komisaris sebelum menandatangani laporan tahunan yang disampaikan oleh Direksi, wajib membahas secara bersama-sama dengan Direksi. Dengan ditandatangani bersama, semua anggota Direksi dan Komisaris bertanggung jawab atas isi laporan tahunan dimaksud.

Ayat (3)

Alasan anggota Direksi tidak menandatangani perlu dijelaskan secara tertulis kepada RUPS agar RUPS dapat menggunakannya sebagai salah satu bahan pertimbangan dalam memberikan penilaian terhadap laporan tersebut.

Pasal 24

Selain mengatur rencana jangka panjang, rencana kerja dan anggaran perseroan, laporan tahunan dan perhitungan tahunan, dalam keputusan Menteri tersebut, diatur pula antara lain mengenai tingkat kesehatan Persero.

Pasal 25

Larangan perangkapan jabatan tersebut dimaksudkan agar anggota Direksi benar-benar mencurahkan segala tenaga dan pikirannya dan/atau perhatian secara penuh pada tugas, kewajiban dan pencapaian tujuan Persero serta menghindari timbulnya benturan kepentingan.

Pasal 26

Yang dimaksud dengan risalah rapat dalam pasal ini adalah risalah rapat Direksi, Komisaris, dan risalah RUPS. Direksi perlu memelihara risalah rapat tersebut karena merupakan dokumen resmi yang memuat hal-hal yang dibicarakan dan diputuskan dalam rapat, serta merupakan bukti yang melatarbelakangi diambilnya suatu tindakan, baik oleh Direksi, Komisaris, maupun pemegang saham dalam pengelolaan perusahaan.

Pembukuan Persero dibuat sesuai dengan standar akuntansi keuangan yang merupakan prinsip-prinsip akuntansi yang berlaku.

Setiap perubahan baik yang diakibatkan oleh transaksi maupun oleh kejadian lain dalam Persero yang mempengaruhi aktiva, hutang, modal, biaya, dan pendapatan harus

dibukukan atas dasar sistem akuntansi yang dipertanggungjawabkan dan diselenggarakan berdasarkan prinsip-prinsip pengendalian intern, terutama pemisahan fungsi pengurusan, pencatatan, penyimpanan, dan pengawasan.

Pasal 27

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Lihat penjelasan Pasal 15 ayat (2).

Pasal 28

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan bertindak secara independen adalah bahwa Komisaris tidak boleh mempunyai kepentingan yang dapat mengganggu kemampuannya untuk melaksanakan tugasnya secara mandiri dan kritis dalam hubungan satu sama lain dan terhadap Direksi.

Ayat (3)

Lihat penjelasan Pasal 16 ayat (4).

Ayat (4)

Cukup jelas

Ayat (5)

Pengangkatan anggota Komisaris yang tidak bersamaan dengan anggota Direksi dimaksudkan agar tidak terjadi kekosongan jabatan apabila anggota Komisaris atau anggota Direksi telah berakhir masa jabatannya kecuali pengangkatan yang pertama kali untuk pendirian Persero.

Pasal 29

Lihat penjelasan Pasal 17.

Pasal 30

Cukup jelas

Pasal 31

Komisaris dalam melakukan tugasnya berkewajiban :

a. memberikan pendapat dan saran kepada RUPS mengenai rencana kerja dan anggaran perusahaan yang diusulkan Direksi;
b. mengikuti perkembangan kegiatan Persero, memberikan pendapat dan saran kepada RUPS mengenai setiap masalah yang dianggap penting bagi pengurusan Persero;
c. melaporkan dengan segera kepada pemegang saham apabila terjadi gejala menurunnya kinerja Persero;
d. memberikan nasihat kepada Direksi dalam melaksanakan pengurusan Persero;
e. melakukan tugas pengawasan lain yang ditetapkan anggaran dasar Persero dan/ atau berdasarkan keputusan RUPS.

Selain itu, agar Komisaris dapat melaksanakan tugasnya dengan baik sesuai dengan tugas dan fungsinya, Komisaris mempunyai wewenang sebagai berikut :

a. melihat buku-buku, surat-surat, serta dokumen-dokumen lainnya, memeriksa kas untuk keperluan verifikasi dan memeriksa kekayaan Persero;
b. memasuki pekarangan, gedung, dan kantor yang dipergunakan oleh Persero;
c. meminta penjelasan dari Direksi dan/atau pejabat lainnya mengenai segala persoalan yang menyangkut pengelolaan Persero;
d. meminta Direksi dan/atau pejabat lainnya dengan sepengetahuan Direksi untuk menghadiri rapat Komisaris;
e. menghadiri rapat Direksi dan memberikan pandangan-pandangan terhadap hal-hal yang dibicarakan;
f. memberhentikan sementara Direksi, dengan menyebutkan alasannya;
g. wewenang lain yang dianggap perlu sebagaimana diatur dalam anggaran dasar Persero.

Pasal 32

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Ketentuan ini memberi wewenang kepada Komisaris untuk melakukan pengurusan Persero yang sebenarnya hanya dapat dilakukan oleh Direksi dalam hal Direksi tidak ada. Apabila ada Direksi, Komisaris hanya dapat melakukan tindakan tertentu yang ditentukan oleh RUPS dalam anggaran dasar dan peraturan perundang-undangan .

Pasal 33

Larangan perangkapan jabatan tersebut dimaksudkan agar anggota Komisaris benar-benar mencurahkan segala tenaga dan pikirannya dan/atau perhatian secara penuh pada tugas, kewajiban dan pencapaian tujuan Persero serta menghindari timbulnya benturan kepentingan.

Pasal 34

Cukup jelas

Pasal 35

Ayat (1)

Pendirian Perum harus memenuhi kriteria antara lain sebagai berikut :

a. bidang usaha atau kegiatannya berkaitan dengan kepentingan orang banyak;
b. didirikan tidak semata-mata untuk mengejar keuntungan (cost effectiveness/cost recovery);
c. berdasarkan pengkajian memenuhi persyaratan ekonomis yang diperlukan bagi berdirinya suatu badan usaha (mandiri).

Pengusulan pendirian Perum kepada Presiden oleh Menteri, dapat dilakukan atas inisiatif Menteri dan dapat pula atas inisiatif dari Menteri Teknis dan/atau dari Menteri Keuangan sepanjang memenuhi kriteria tersebut di atas.

Selanjutnya lihat pula penjelasan Pasal 10 ayat (1).

Ayat (2)

Peraturan Pemerintah ini memuat antara lain :

a. penetapan pendirian Perum;
b. penetapan besarnya kekayaan Negara yang dipisahkan;
c. anggaran dasar;
d. penunjukan Menteri selaku wakil pemerintah sebagai pemilik modal.

Ayat (3)

Peraturan Pemerintah ini, antara lain, mengatur mengenai hubungan antara Menteri, Menteri Keuangan dan Menteri Teknis dalam hal pendirian, pembinaan, pengurusan dan pengawasan Perum.

Pasal 36

Ayat (1)

Perum dibedakan dengan Perusahaan Perseroan karena sifat usahanya. Perum dalam usahanya lebih berat pada pelayanan demi kemanfaatan umum, baik pelayanan maupun penyediaan barang dan jasa. Namun demikian, sebagai badan usaha diupayakan untuk tetap mandiri dan untuk itu Perum perlu mendapat laba agar dapat hidup berkelanjutan.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan penyertaan modal dalam ayat ini adalah penyertaan langsung Perum dalam kepemilikan saham pada badan usaha yang berbentuk perseroan terbatas, baik yang sudah berdiri maupun yang akan didirikan.

Pasal 37

Kedudukan Menteri adalah sebagai organ yang memegang kekuasaan tertinggi dalam Perum yang mempunyai segala wewenang yang tidak diberikan kepada Direksi atau Dewan Pengawas dalam batas yang ditentukan dalam Undang-undang ini dan/atau Peraturan Pemerintah tentang Pendiriannya.

Pasal 38

Menteri selaku wakil pemerintah sebagai pemilik modal Perum menetapkan kebijakan pengembangan Perum yang bertujuan menetapkan arah dalam mencapai tujuan perusahaan baik menyangkut kebijakan investasi, pembiayaan usaha, sumber pembiayaannya, penggunaan hasil usaha perusahaan, dan kebijakan pengembangan lainnya. Mengingat Dewan Pengawas akan mengawasi pelaksanaan kebijakan tersebut, usulan Direksi kepada Menteri harus didahului dengan persetujuan dari Dewan Pengawas.

Menteri sangat berkepentingan dengan modal Negara yang tertanam dalam Perum untuk dapat dikembangkan. Untuk itu masalah investasi, pembiayaan serta pemanfaatan hasil

usaha Perum perlu diarahkan dengan jelas dalam suatu kebijakan pengembangan perusahaan.

Dalam rangka memberikan persetujuan atas usul Direksi tersebut, Menteri dapat mengadakan pembicaraan sewaktu-waktu dengan Menteri Teknis untuk membicarakan hal-hal yang berkaitan dengan kebijakan sektoral.

Pasal 39

Mengingat modal Perum pada dasarnya merupakan kekayaan negara yang telah dipisahkan, pemilik modal hanya bertanggungjawab sebesar nilai penyertaan yang disetorkan dan tidak meliputi harta kekayaan negara di luar modal tersebut.

Jika terjadi tindakan di luar mekanisme korporasi sebagaimana diatur dalam pasal ini, tanggungjawab secara terbatas tersebut menjadi hilang.

Pasal 40

Keputusan Menteri tersebut mengatur, antara lain, tindakan-tindakan Direksi yang perlu mendapat persetujuan Dewan Pengawas dan/atau perlu mendapat persetujuan Menteri, yang meliputi, antara lain, persetujuan untuk :

a. penarikan pinjaman;
b. pemberian pinjaman;
c. pelepasan aktiva;
d. penghapusan piutang macet dan persediaan barang.

Pasal 41

Ayat (1)

Peraturan Pemerintah tentang Pendirian Perum, selain menetapkan pendirian Perum, juga sekaligus menetapkan keputusan untuk melakukan penyertaan modal negara ke dalam Perum dan anggaran dasar Perum yang bersangkutan.

Anggaran dasar Perum memuat antara lain :

a. nama dan tempat kedudukan Perum;
b. maksud dan tujuan serta kegiatan usaha Perum;
c. jangka waktu berdirinya Perum;
d. susunan dan jumlah anggota Direksi dan jumlah anggota Dewan Pengawas; dan
e. penetapan tata cara penyelenggaraan rapat Direksi, rapat Dewan Pengawas, rapat Direksi dan/atau Dewan Pengawas dengan Menteri dan Menteri Teknis.

Ayat (2)

Karena Peraturan Pemerintah tentang Pendirian Perum sekaligus memuat anggaran dasar Perum, setiap perubahan anggaran dasar Perum ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 42

Cukup jelas

Pasal 43

Berdasarkan ketentuan ini, Menteri dapat menetapkan bahwa sebagian atau seluruh laba bersih akan digunakan untuk pembagian dividen kepada pemilik modal, atau pembagian lain seperti tansiem (tantiem) untuk Direksi dan Dewan Pengawas, bonus untuk karyawan, cadangan dana sosial dan lain-lain, atau penempatan laba bersih tersebut dalam cadangan Perum yang antara lain diperuntukkan bagi perluasan usaha Perum.

Pasal 44

Dalam rangka pengangkatan Direksi, Menteri dapat meminta masukan dari Menteri Teknis apabila dipandang perlu.

Pasal 45

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Mengingat kedudukan Direksi sebagai organ Perum strategis dalam mengurus perusahaan guna mencapai maksud dan tujuan perusahaan untuk mengisi jabatan tersebut diperlukan calon-calon anggota Direksi yang mempunyai keahlian, integritas, kejujuran,

kepemimpinan, pengalaman, perilaku yang baik, dan dedikasi yang tinggi, serta mempunyai visi pengembangan perusahaan.
Untuk memperoleh calon-calon anggota Direksi yang terbaik, diperlukan seleksi melalui uji kelayakan dan kepatutan (fit and proper test) yang dilakukan secara transparan, profesional, mandiri dan dapat dipertanggungjawabkan.
Uji kelayakan dan kepatutan tersebut dilakukan oleh suatu tim yang ditunjuk oleh Menteri.
Anggota-anggota tim yang ditunjuk oleh Menteri harus memenuhi kriteria antara lain profesionalitas, pemahaman bidang manajemen dan usaha BUMN yang bersangkutan, tidak memiliki benturan kepentingan (conflict of interest) dengan calon anggota Direksi yang bersangkutan, dan memiliki integritas, serta dedikasi yang tinggi. Menteri dapat pula menunjuk lembaga profesional yang independen untuk melakukan uji kelayakan dan kepatutan terhadap calon-calon anggota direksi Perum.
Ayat (4)
Lihat penjelasan Pasal 16 ayat (3).
Ayat (5)
Lihat penjelasan Pasal 16 ayat (4).
Ayat (6)
Cukup jelas
Pasal 46
Yang dimaksud dengan pemberhentian sewaktu-waktu adalah pemberhentian sebelum masa jabatannya berakhir. Pemberhentian sewaktu-waktu tersebut dilakukan apabila Direksi antara lain tidak dapat memenuhi kewajibannya yang telah disepakati dalam kontrak manajemen, tidak dapat menjalankan tugasnya dengan baik, melanggar ketentuan anggaran dasar dan/atau peraturan perundang-undangan, dinyatakan bersalah dengan keputusan pengadilan yang mempunyai kekuatan hukum yang tetap, meninggal dunia, dan mengundurkan diri.
Pasal 47
Cukup jelas
Pasal 48
Cukup jelas
Pasal 49
Ayat (1)
Cukup jelas
Ayat (2)
Dewan Pengawas sebelum menandatangani rancangan rencana jangka panjang yang disampaikan oleh Direksi, wajib membahas secara bersama-sama dengan Direksi. Dengan ditandatangani bersama, semua anggota Direksi dan Dewan Pengawas bertanggung jawab atas isi rancangan rencana jangka panjang yang dimaksud.
Pasal 50
Lihat penjelasan Pasal 22 ayat (1) dan ayat (2).
Pasal 51
Ayat (1)
Lihat penjelasan Pasal 23 ayat (1).
Ayat (2)
Lihat penjelasan Pasal 23 ayat (2).
Ayat (3)
Lihat penjelasan Pasal 23 ayat (3).
Pasal 52
Lihat penjelasan Pasal 24.
Pasal 53
Lihat penjelasan Pasal 25.
Pasal 54
Lihat penjelasan Pasal 26.
Pasal 55
Ayat (1)
Cukup jelas

Ayat (2)
Kesalahan atau kelalaian Direksi yang dimaksud dalam ayat ini adalah kesalahan atau kelalaian yang dilakukan misalnya karena melanggar ketentuan anggaran dasar Perum atau ketentuan yang telah digariskan oleh Dewan Pengawas dan Menteri serta telah terbukti secara sah. Dalam hal ini proses pembuktiannya dilakukan oleh Menteri beserta aparatnya. Namun bersalah atau tidaknya anggota Direksi yang bersangkutan ditetapkan berdasarkan keputusan pengadilan yang berwenang.
Ayat (3)
Cukup jelas
Ayat (4)
Cukup jelas
Pasal 56
Anggota Dewan Pengawas dapat terdiri dari unsur-unsur pejabat Menteri Teknis, Menteri Keuangan, Menteri dan pejabat departemen/lembaga non departemen yang kegiatannya berhubungan langsung dengan Perum.
Lihat pula penjelasan pasal 44.
Pasal 57
Ayat (1) dan (2)
Cukup jelas
Ayat (3)
Lihat penjelasan Pasal 28 ayat (2).
Ayat (4)
Lihat Pasal 16 ayat (4).
Ayat (5)
Cukup jelas
Ayat (6)
Lihat penjelasan Pasal 28 ayat (5).
Pasal 58
Yang dimaksud dengan pemberhentian sewaktu-waktu adalah pemberhentian sebelum masa jabatannya berakhir. Pemberhentian sewaktu-waktu tersebut dilakukan apabila Dewan Pengawas antara lain tidak dapat memenuhi kewajibannya yang telah disepakati dalam kontrak manajemen, tidak dapat menjalankan tugasnya dengan baik, melanggar ketentuan anggaran dasar dan/atau peraturan perundang-undangan, dinyatakan bersalah dengan keputusan pengadilan yang mempunyai kekuatan hukum yang tetap, meninggal dunia, dan mengundurkan diri.
Pasal 59
Cukup jelas
Pasal 60
Lihat penjelasan Pasal 31.
Pasal 61
Ayat (1)
Cukup jelas
Ayat (2)
Lihat penjelasan Pasal 32 ayat (2).
Pasal 62
Lihat penjelasan Pasal 33.
Pasal 63
Ayat (1)
Suatu Persero dapat melakukan penggabungan atau peleburan diri dengan Persero lainnya atau Perum yang telah ada atau sebaliknya.
Penggabungan dan peleburan BUMN dapat dilakukan tanpa diadakan likuidasi terlebih dahulu. Dengan adanya penggabungan tersebut Persero atau Perum yang menggabungkan diri menjadi bubar. Sedangkan dengan adanya peleburan BUMN yang saling meleburkan diri menjadi bubar dan membentuk satu BUMN baru.
Ayat (2)
Perbuatan hukum yang dilakukan oleh BUMN untuk mengambil alih BUMN lainnya atau Perseroan Terbatas, baik seluruh atau sebagian besar saham/modal yang dapat

mengakibatkan beralihnya pengendalian terhadap BUMN atau Perseroan Terbatas tersebut.

Pasal 64

Ayat (1)

Karena pendirian BUMN dilakukan dengan Peraturan Pemerintah yang menyebutkan besarnya penyertaan modal negara dalam pendirian BUMN dimaksud, pembubaran BUMN tersebut harus dilakukan pula dengan Peraturan Pemerintah.

Ayat (2)

Dalam Peraturan Pemerintah tentang pembubaran BUMN, dapat pula ditetapkan agar sisa hasil likuidasi dijadikan penyertaan modal negara pada BUMN lain yang telah ada atau dijadikan penyertaan dalam rangka pendirian BUMN baru. Jika tidak ditetapkan demikian sisa hasil likuidasi disetorkan langsung ke Kas Negara, karena merupakan hak negara sebagai pemegang saham atau pemilik modal BUMN.

Pasal 65

Ayat (1)

Karena setiap pendirian BUMN dilakukan dengan Peraturan Pemerintah, apabila ada perubahan terhadap keberadaan BUMN dimaksud, baik karena penggabungan, peleburan, pengambilalihan maupun pembubaran, harus dilakukan pula dengan Peraturan Pemerintah.

Ayat (2)

Tindakan untuk melakukan penggabungan, peleburan, pengambilalihan dan pembubaran BUMN akan berakibat langsung kepada kepentingan BUMN, pemegang saham, pihak ketiga, dan karyawan BUMN. Pada dasarnya dengan melakukan tindakan-tindakan tersebut, diharapkan BUMN yang dipertahankan dan yang baru dibentuk akan menjadi lebih baik. Kepentingan pemegang saham tidak bisa dirugikan, demikian juga halnya pihak ketiga, perlu diberitahu sebelumnya sehingga hak-hak mereka dapat diselesaikan secara memadai. Adapun mengenai karyawan yang merupakan aset BUMN itu sendiri diupayakan agar mereka tidak akan dikenakan pemutusan hubungan kerja (PHK) atau apabila harus terjadi PHK. PHK adalah pilihan yang terakhir dan harus diselesaikan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Oleh karena itu, sebelum tindakan-tindakan tersebut di atas dilakukan, Direksi BUMN yang akan melakukan penggabungan, peleburan, pengambilalihan, dan pembubaran tersebut perlu mensosialisasikannya terlebih dahulu kepada karyawannya masing-masing.

Pasal 66

Ayat (1)

Meskipun BUMN didirikan dengan maksud dan tujuan untuk mengejar keuntungan, tidak tertutup kemungkinan untuk hal-hal yang mendesak, BUMN diberikan penugasan khusus oleh pemerintah. Apabila penugasan tersebut menurut kajian secara finansial tidak fisibel, pemerintah harus memberikan kompensasi atas semua biaya yang telah dikeluarkan oleh BUMN tersebut termasuk margin yang diharapkan.

Ayat (2)

Karena penugasan pada prinsipnya mengubah rencana kerja dan anggaran perusahaan yang telah ada, penugasan tersebut harus diketahui dan disetujui pula oleh RUPS/Menteri.

Pasal 67

Satuan pengawasan intern dibentuk untuk membantu direktur utama dalam melaksanakan pemeriksaan intern keuangan dan pemeriksaan operasional BUMN serta menilai pengendalian, pengelolaan dan pelaksanaannya pada BUMN yang bersangkutan serta memberikan saran-saran perbaikannya.

Karena satuan pengawasan intern bertugas untuk membantu direktur utama, pertanggungjawabannya diberikan kepada direktur utama.

Pasal 68

Cukup jelas

Pasal 69

Cukup jelas

Pasal 70

Ayat (1)

Dalam rangka mewujudkan pengawasan yang efektif dalam pelaksanaan tugasnya, Komisaris dan Dewan Pengawas perlu dibantu oleh Komite Audit yang bertugas menilai pelaksanaan kegiatan serta hasil audit yang dilakukan oleh satuan pengawasan intern maupun auditor eksternal, memberikan rekomendasi mengenai penyempurnaan sistem pengendalian manajemen serta pelaksanaannya, memastikan telah terdapat prosedur review yang memuaskan terhadap segala informasi yang dikeluarkan BUMN, mengidentifikasi hal-hal yang memerlukan perhatian Komisaris dan Dewan Pengawas serta tugas-tugas Komisaris dan Dewan Pengawas lainnya.

Ayat (2)

Ketua komite audit adalah anggota Komisaris independen, yang diangkat oleh Komisaris.

Ayat (3)

Komite lain yang dimaksud di sini, antara lain, adalah komite remunerasi dan komite nominasi.

Ayat (4)

Cukup jelas

Pasal 71

Ayat (1)

Pemeriksaan laporan keuangan (financial audit) perusahaan dimaksudkan untuk memperoleh opini auditor atas kewajaran laporan keuangan dan perhitungan tahunan perusahaan yang bersangkutan. Opini auditor atas laporan keuangan dan perhitungan tahunan dimaksud diperlukan oleh pemegang saham/Menteri antara lain dalam rangka pemberian acquit et decharge Direksi dan Komisaris/Dewan Pengawas perusahaan.

Sejalan dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas dan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1995 tentang Pasar Modal, pemeriksaan laporan keuangan dan perhitungan tahunan Perseroan Terbatas dilakukan oleh akuntan publik.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 72

Sebagaimana mandat yang diberikan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, pemerintah berkewajiban untuk menyehatkan badan usaha, terutama yang usahanya berkaitan dengan kepentingan umum. Upaya penyehatan badan usaha ini dapat dilaksanakan melalui restrukturisasi agar perusahaan dapat beroperasi secara lebih efisien, transparan dan profesional sehingga badan usaha dapat memberikan produk/layanan terbaik dengan harga yang kompetitif kepada konsumen, serta memberikan manfaat kepada negara.

Sebelum melaksanakan restrukturisasi, pemerintah akan mempertimbangkan asas biaya dan manfaat dari restrukturisasi tersebut.

Pasal 73

Restrukturisasi sektoral terutama ditujukan kepada sektor-sektor yang mendapat proteksi di masa lalu atau terdapat monopoli alamiah. Restrukturisasi sektoral dimaksudkan untuk menciptakan iklim usaha yang sehat, sehingga terjadi kompetisi yang sehat, efisiensi, dan pelayanan yang optimal. Restrukturisasi industri tersebut berkaitan dengan pengaturan usaha (regulasi). Pembenahan dan penataan regulasi dilaksanakan bersama-sama dengan departemen terkait.

Restrukturisasi sektor dapat dilaksanakan melalui cara-cara berikut: memisahkan segmen-segmen dalam sektor untuk mengurangi integrasi vertikal sektor, peningkatan kompetisi, introduksi persaingan dari industri substitusi, pemasok lain dalam sektor yang sama, dan peningkatan persaingan pasar, serta demonopolisasi melalui regulasi.

Untuk perusahaan-perusahaan yang memiliki kewajiban pelayanan publik, perusahaan-perusahaan ini masih dalam proses restrukturisasi. Dengan tidak mengabaikan kepentingan publik, perusahaan akan menerapkan prinsip-prinsip usaha untuk lebih meningkatkan efisiensi dan produktivitas perusahaan. Upaya ini untuk memperjelas berapa tingkat subsidi pemerintah terhadap biaya pelayanan masyarakat tersebut.

Pasal 74

Dengan dilakukannya privatisasi diharapkan akan terjadi perubahan atas budaya perusahaan sebagai akibat dari masuknya pemegang saham baru, baik melalui penawaran umum (go public) ataupun melalui penyertaan langsung (direct placement). Perusahaan akan dihadapkan pada kewajiban pemenuhan persyaratan-persyaratan keterbukaan

(disclosure) yang merupakan persyaratan utama dari suatu proses go public, atau adanya sasaran-sasaran perusahaan yang harus dicapai sebagai akibat masuknya pemegang saham baru. Budaya perusahaan yang berubah tersebut akan dapat mendorong peningkatan kinerja perusahaan yang selanjutnya akan dapat mempertinggi daya saing perusahaan dalam berkompetisi dengan pesaing-pesaing, baik nasional, regional, bahkan global sehingga pada akhirnya akan dapat memberikan kontribusi yang lebih besar terhadap perekonomian nasional dalam bentuk barang dan jasa yang semakin berkualitas dan terjangkau harganya, serta penerimaan negara dalam bentuk pajak yang akan semakin besar pula.

Dengan demikian maksud dan tujuan privatisasi pada dasarnya adalah untuk meningkatkan peran Persero dalam upaya meningkatkan kesejahteraan umum dengan memperluas kepemilikan masyarakat atas Persero, serta untuk menunjang stabilitas perekonomian nasional.

Meskipun privatisasi bertujuan untuk melakukan efisiensi, sedapat mungkin tidak sampai menimbulkan keresahan bagi karyawan. Oleh karena itu dalam melaksanakan privatisasi sejauh mungkin perlu diupayakan agar tidak terjadi pemutusan hubungan kerja (PHK). PHK hanya dapat dilakukan setelah jangka waktu tertentu setelah pelaksanaan privatisasi, kecuali karyawan melakukan tindakan-tindakan yang melanggar ketentuan hukum. Selanjutnya apabila PHK terjadi pelaksanaannya dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Sehubungan dengan itu, dalam upaya agar karyawan dan serikat pekerja maupun masyarakat dapat memahami manfaat privatisasi pemerintah perlu melakukan sosialisasi tentang manfaat privatisasi secara terarah dan konsisten.

Pasal 75

Pelaksanaan privatisasi dilakukan secara transparan, baik dalam proses penyiapannya maupun dalam pelaksanaannya. Proses privatisasi dilaksanakan dengan berpedoman pada prosedur privatisasi yang telah ditetapkan tanpa ada intervensi dari pihak lain di luar mekanisme korporasi serta ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Proses privatisasi juga dilakukan dengan berkonsultasi secara intensif dengan pihak-pihak terkait sehingga proses dan pelaksanaannya dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat.

Pasal 76

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan industri/sektor usaha kompetitif adalah industri/sektor usaha yang pada dasarnya dapat diusahakan oleh siapa saja, baik BUMN maupun swasta. Dengan kata lain tidak ada peraturan perundang-undangan (kebijakan sektoral) yang melarang swasta melakukan kegiatan di sektor tersebut, atau tegasnya sektor tersebut tidak semata-mata dikhususkan untuk BUMN.

Yang dimaksud dengan industri/sektor usaha yang unsur teknologi cepat berubah adalah industri/sektor usaha kompetitif dengan ciri utama terjadinya perubahan teknologi yang sangat cepat dan memerlukan investasi yang sangat besar untuk mengganti teknologinya.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 77

Cukup jelas

Pasal 78

Huruf a

Yang dimaksud dengan penjualan saham berdasarkan ketentuan pasar modal antara lain adalah penjualan saham melalui penawaran umum (Initial Public Offering/go public), penerbitan obligasi konversi, dan efek lain yang bersifat ekuitas. Termasuk dalam pengertian ini adalah penjualan saham kepada mitra strategis (direct placement) bagi BUMN yang telah terdaftar di bursa.

Huruf b

Sedangkan yang dimaksud dengan penjualan saham langsung kepada investor adalah penjualan saham kepada mitra strategis (direct placement) atau kepada investor lainnya termasuk financial investor. Cara ini, khusus berlaku bagi penjualan saham BUMN yang belum terdaftar di bursa.

Huruf c

Yang dimaksud dengan penjualan saham kepada manajemen (Management Buy Out/MBO) dan/atau karyawan (Employee Buy Out/EBO) adalah penjualan sebagian besar atau seluruh saham suatu perusahaan langsung kepada manajemen dan/atau karyawan perusahaan yang bersangkutan.

Pasal 79

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Menteri Teknis sebagai regulator di sektor tempat BUMN melakukan kegiatan usaha, menjadi anggota komite privatisasi hanya dalam privatisasi BUMN di bidangnya.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 80

Cukup jelas

Pasal 81

Dalam rangka melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam pasal ini, Menteri mengambil langkah-langkah antara lain sebagai berikut :

a. menetapkan BUMN yang akan diprivatisasi;
b. menetapkan metode privatisasi yang akan digunakan;
c. menetapkan jenis serta rentangan jumlah saham yang akan dilepas;
d. menetapkan rentangan harga jual saham;
e. menyiapkan perkiraan nilai yang dapat diperoleh dari program privatisasi suatu BUMN.

Pasal 82

Cukup jelas

Pasal 83

Dalam Peraturan Pemerintah diatur antara lain mengenai :

a. penentuan BUMN yang layak untuk dimasukkan dalam program privatisasi;
b. penyampaian program tahunan privatisasi kepada komite privatisasi;
c. konsultasi dengan DPR dan Departemen/Lembaga Non Departemen terkait;
d. pelaksanaan privatisasi.

Pasal 84

Yang termasuk dalam pengertian orang dan/atau badan hukum yang mempunyai benturan kepentingan adalah meliputi pihak-pihak yang mempunyai hubungan afiliasi sebagai berikut :

a. hubungan keluarga karena perkawinan dan keturunan sampai derajat kedua, baik secara horisontal maupun vertikal;
b. hubungan antara pihak dengan karyawan, Direktur, atau Komisaris dari pihak tersebut;
c. hubungan antara 2 (dua) perusahaan di mana terdapat satu atau lebih anggota Direksi atau Komisaris yang sama;
d. hubungan antara perusahaan dan pihak, baik langsung maupun tidak langsung, mengendalikan atau dikendalikan oleh perusahaan tersebut;
e. hubungan antara 2 (dua) perusahaan yang dikendalikan, baik langsung maupun tidak langsung, oleh pihak yang sama; atau
f. hubungan antara perusahaan dan pemegang saham utama.

Pasal 85

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan informasi adalah fakta material dan relevan mengenai peristiwa, kejadian, atau fakta yang dapat mempengaruhi harga dan/atau keputusan pemodal, calon pemodal, atau pihak lain yang berkepentingan atas informasi atau fakta tersebut.

Atas informasi atau fakta dimaksud, selama belum ditetapkan sebagai informasi atau fakta yang terbuka atau selama belum diumumkan oleh Menteri semua pihak yang terlibat wajib untuk merahasiakan informasi tersebut.

Ayat (2)

Dalam hal pelanggaran ketentuan kerahasiaan ini terjadi pada privatisasi BUMN yang belum terdaftar di bursa dan privatisasinya menggunakan cara selain cara privatisasi melalui penjualan saham di bursa dikenakan sanksi sesuai dengan peraturan perundang-

undangan di bidang hukum pidana umum, sedangkan dalam hal pelanggaran terjadi pada privatisasi BUMN yang telah terdaftar di bursa, dikenakan sanksi sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang pasar modal.

Pasal 86

Ayat (1)

Hasil privatisasi yang disetorkan ke Kas Negara adalah hasil divestasi saham milik negara. Sedangkan bagi penjualan saham baru, hasilnya disetorkan ke kas perusahaan. Bagi hasil privatisasi anak perusahaan BUMN, hasil privatisasinya dapat ditetapkan sebagai dividen interim.

Yang dimaksud dengan hasil privatisasi adalah hasil bersih setelah dikurangi biaya-biaya pelaksanaan privatisasi. Biaya pelaksanaan privatisasi harus memperhatikan prinsip kewajaran, transparansi dan akuntabilitas.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 87

Ayat (1)

Dengan status kepegawaian BUMN seperti ini, bagi BUMN tidak berlaku segala ketentuan eselonisasi jabatan yang berlaku bagi pegawai negeri.

Perjanjian kerja bersama dimaksud dibuat antara pekerja BUMN dengan pemberi kerja yaitu manajemen BUMN.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 88

Yang dimaksud dengan usaha kecil/koperasi meliputi usaha kecil/koperasi yang memenuhi kriteria sebagai usaha kecil sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 89

Cukup jelas

Pasal 90

Cukup jelas

Pasal 91

Agar supaya Direksi dapat melaksanakan tugasnya secara mandiri, pihak-pihak luar manapun, selain organ BUMN tidak diperbolehkan ikut campur tangan terhadap pengurusan BUMN. Termasuk dalam pengertian campur tangan adalah tindakan atau arahan yang secara langsung memberi pengaruh terhadap tindakan pengurusan BUMN atau terhadap pengambilan keputusan oleh Direksi.

Ketentuan ini dimaksudkan untuk mempertegas kemandirian BUMN sebagai badan usaha agar dapat dikelola secara profesional sehingga dapat berkembang dengan baik sesuai dengan tujuan usahanya.

Hal ini berlaku pula bagi Departemen dan instansi Pemerintah lainnya, karena kebutuhan dana Departemen dan instansi Pemerintah lainnya telah diatur dan ditetapkan secara tersendiri, Departemen dan instansi Pemerintah tidak dibenarkan membebani BUMN dengan segala bentuk pengeluaran dan sebaliknya BUMN tidak dibenarkan membiayai keperluan pengeluaran Departemen dan instansi Pemerintah dalam pembukuan.

Pasal 92

Cukup jelas

Pasal 93

Cukup jelas

Pasal 94

Cukup jelas

Pasal 95

Cukup jelas

www.bpkp.go.id

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 23 TAHUN 2007
TENTANG
PERKERETAAPIAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang:
a. bahwa transportasi mempunyai peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara, serta memperkukuh ketahanan nasional dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
b. bahwa perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi dalam sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal dan keunggulan tersendiri, yang tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lain, perlu dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah, baik nasional maupun internasional, untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat;
c. bahwa Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3479) tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan hukum dalam masyarakat, perkembangan zaman, serta ilmu pengetahuan dan teknologi;
d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c perlu dibentuk Undang- Undang tentang Perkeretaapian;

Mengingat:
Pasal 5 ayat (1) dan Pasal 20 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Dengan Persetujuan Bersama
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA
dan
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN:

Menetapkan:
UNDANG-UNDANG TENTANG PERKERETAAPIAN.

BAB I
KETENTUAN UMUM
Pasal 1

Dalam Undang-Undang 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. Prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan.

4. 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.
5. Jaringan jalur kereta api adalah seluruh jalur kereta api yang terkait satu dengan yang lain yang menghubungkan berbagai tempat sehingga merupakan satu sistem.
6. Jalur kereta api khusus adalah jalur kereta api yang digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tersebut.
7. Jalan rel adalah satu kesatuan konstruksi yang terbuat dari baja, beton, atau konstruksi lain yang terletak di permukaan, di bawah, dan di atas tanah atau bergantung beserta perangkatnya yang mengarahkan jalannya kereta api.
8. Fasilitas operasi kereta api adalah segala fasilitas yang diperlukan agar kereta api dapat dioperasikan.
9. Sarana perkeretaapian adalah kendaraan yang dapat bergerak di jalan rel.
10. Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk perkeretaapian.
11. Fasilitas penunjang kereta api adalah segala sesuatu yang melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan, kenyamanan, dan keselamatan bagi pengguna jasa kereta api.
12. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang.
13. Lalu lintas kereta api adalah gerak sarana perkeretaapian di jalan rel.
14. Angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.
15. Awak Sarana Perkeretaapian adalah orang yang ditugaskan di dalam kereta api oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian selama perjalanan kereta api.
16. Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.
17. Penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum.
18. Setiap orang adalah orang perseorangan atau korporasi.
19. Pemerintah Pusat yang selanjutnya disebut Pemerintah adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
20. Pemerintah Daerah adalah Gubernur, Bupati atau Walikota, dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah.
21. Menteri adalah Menteri yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang perkeretaapian.

BAB II
ASAS DAN TUJUAN

Pasal 2

Perkeretaapian sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan:

a. asas manfaat;
b. asas keadilan;
c. asas keseimbangan;
d. asas kepentingan umum;
e. asas keterpaduan;
f. asas kemandirian;
g. asas transparansi;
h. asas akuntabilitas; dan
i. asas berkelanjutan.

Pasal 3

Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.

BAB III
TATANAN PERKERETAAPIAN

Pasal 4

Kereta api menurut jenisnya terdiri dari:
a. kereta api kecepatan normal;
b. kereta api kecepatan tinggi;
c. kereta api monorel;
d. kereta api motor induksi linear;
e. kereta api gerak udara;
f. kereta api levitasi magnetik;
g. trem; dan
h. kereta gantung.

Pasal 5

(1) Perkeretaapian menurut fungsinya terdiri dari:
    a. perkeretaapian umum; dan
    b. perkeretaapian khusus.
(2) Perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri dari:
    a. perkeretaapian perkotaan; dan
    b. perkeretaapian antarkota.
(3) Perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b hanya digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tersebut.

Pasal 6

(1) Tatanan perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf a meliputi:
    a. perkeretaapian nasional;
    b. perkeretaapian provinsi; dan
    c. perkeretaapian kabupaten/kota.
(2) Tatanan perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan satu kesatuan sistem perkeretaapian yang disebut tatanan perkeretaapian nasional.
(3) Sistem perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus terintegrasi dengan moda transportasi lainnya.

Pasal 7

(1) Untuk mewujudkan tatanan perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1), ditetapkan rencana induk perkeretaapian.
(2) Rencana induk perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari:
    a. rencana induk perkeretaapian nasional;
    b. rencana induk perkeretaapian provinsi; dan
    c. rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota.

Pasal 8

(1) Rencana induk perkeretaapian nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf a disusun dengan memperhatikan:
    a. rencana tata ruang wilayah nasional; dan
    b. rencana induk jaringan moda transportasi lainnya.
(2) Rencana induk perkeretaapian nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun dengan mempertimbangkan kebutuhan angkutan perkeretaapian pada tataran transportasi nasional.

(3) Rencana induk perkeretaapian nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya memuat :
   a. arah kebijakan dan peranan perkeretaapian nasional dalam keseluruhan moda transportasi;
   b. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan;
   c. rencana kebutuhan prasarana perkeretaapian nasional;
   d. rencana kebutuhan sarana perkeretaapian nasional; dan
   e. rencana kebutuhan sumber daya manusia.

Pasal 9

(1) Rencana induk perkeretaapian provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf b disusun dengan memperhatikan:
   a. rencana tata ruang wilayah nasional;
   b. rencana tata ruang wilayah provinsi;
   c. rencana induk perkeretaapian nasional; dan
   d. rencana induk jaringan moda transportasi lainnya pada tataran provinsi.
(2) Rencana induk perkeretaapian provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun dengan mempertimbangkan kebutuhan angkutan perkeretaapian pada tataran transportasi provinsi.
(3) Rencana induk perkeretaapian provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memuat:
   a. arah kebijakan dan peranan perkeretaapian provinsi dalam keseluruhan moda transportasi;
   b. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan pada tataran provinsi;
   c. rencana kebutuhan prasarana perkeretaapian provinsi;
   d. rencana kebutuhan sarana perkeretaapian provinsi; dan
   e. rencana kebutuhan sumber daya manusia.

Pasal 10

(1) Rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf c disusun dengan memperhatikan:
   a. rencana tata ruang wilayah nasional;
   b. rencana tata ruang wilayah provinsi;
   c. rencana tata ruang wilayah kabupaten dan rencana tata ruang wilayah kota;
   d. rencana induk perkeretaapian provinsi; dan
   e. rencana induk jaringan moda transportasi lainnya pada tataran kabupaten/kota.
(2) Rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun dengan mempertimbangkan kebutuhan angkutan perkeretaapian pada tataran transportasi kabupaten/kota.
(3) Rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota sebagaimana dimaksud pada ayat (2) paling rendah memuat:
   a. arah kebijakan dan peranan perkeretaapian kabupaten/kota dalam keseluruhan moda transportasi;
   b. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan pada tataran kabupaten/kota;
   c. rencana kebutuhan prasarana perkeretaapian kabupaten/kota;
   d. rencana kebutuhan sarana perkeretaapian kabupaten/kota; dan
   e. rencana kebutuhan sumber daya manusia.

Pasal 11

Rencana induk perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) ditetapkan oleh:
a. Pemerintah untuk rencana induk perkeretaapian nasional;
b. Pemerintah provinsi untuk rencana induk perkeretaapian provinsi; dan
c. Pemerintah kabupaten/kota untuk rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota.

Pasal 12

Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis kereta api dan penyusunan rencana induk perkeretaapian diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB IV
PEMBINAAN

Pasal 13

(1) Perkeretaapian dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.
(2) Pembinaan perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
    a. pengaturan;
    b. pengendalian; dan
    c. pengawasan.
(3) Arah pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, tertib, dan teratur, serta efisien.
(4) Sasaran pembinaan perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertujuan untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.

Pasal 14

(1) Pembinaan perkeretaapian nasional dilaksanakan oleh Pemerintah yang meliputi:
    a. penetapan arah dan sasaran kebijakan pengembangan perkeretaapian nasional, provinsi, dan kabupaten/kota;
    b. penetapan, pedoman, standar, serta prosedur penyelenggaraan dan pengembangan perkeretaapian;
    c. penetapan kompetensi pejabat yang melaksanakan fungsi di bidang perkeretaapian;
    d. pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, dan bantuan teknis kepada Pemerintah Daerah, penyelenggara dan pengguna jasa perkeretaapian; dan
    e. pengawasan terhadap perwujudan pengembangan sistem perkeretaapian.
(2) Pembinaan perkeretaapian provinsi dilaksanakan oleh pemerintah provinsi yang meliputi:
    a. penetapan arah dan sasaran kebijakan pengembangan perkeretaapian provinsi, dan kabupaten/kota;
    b. pemberian arahan, bimbingan, pelatihan dan bantuan teknis kepada kabupaten/kota, penyelenggara dan pengguna jasa perkeretaapian; dan
    c. pengawasan terhadap penyelenggaraan perkeretaapian provinsi.
(3) Pembinaan perkeretaapian kabupaten/kota dilaksanakan oleh pemerintah kabupaten/kota yang meliputi:
    a. penetapan arah dan sasaran kebijakan pengembangan perkeretaapian kabupaten/kota;
    b. pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, dan bantuan teknis kepada penyelenggara dan pengguna jasa perkeretaapian; dan
    c. pengawasan terhadap penyelenggaraan perkeretaapian kabupaten/kota.

Pasal 15

Dalam melakukan pembinaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14, Pemerintah dan Pemerintah Daerah harus mengintegrasikan perkeretaapian dengan moda transportasi lainnya.

Pasal 16

Ketentuan lebih lanjut mengenai pembinaan perkeretaapian diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB V

PENYELENGGARAAN

Pasal 17

(1) Penyelenggaraan perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf a berupa penyelenggaraan:
    a. prasarana perkeretaapian; dan/atau
    b. sarana perkeretaapian.
(2) Penyelenggaraan perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf b berupa penyelenggaraan:
    a. prasarana perkeretaapian; dan
    b. sarana perkeretaapian.

Pasal 18

Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum meliputi kegiatan :
a. pembangunan prasarana;
b. pengoperasian prasarana;
c. perawatan prasarana; dan
d. pengusahaan prasarana.

Pasal 19

Pembangunan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 huruf a wajib:
a. berpedoman pada ketentuan rencana induk perkeretaapian; dan
b. memenuhi persyaratan teknis prasarana perkeretaapian.

Pasal 20

Pengoperasian prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 huruf b wajib memenuhi standar kelaikan operasi prasarana perkeretaapian.

Pasal 21

Perawatan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 huruf c wajib:
a. memenuhi standar perawatan prasarana perkeretaapian; dan
b. dilakukan oleh tenaga yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi keahlian di bidang prasarana perkeretaapian.

Pasal 22

Pengusahaan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 huruf d wajib dilakukan berdasarkan norma, standar, dan kriteria perkeretaapian.

Pasal 23

(1) Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerja sama.
(2) Dalam hal tidak ada Badan Usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum, Pemerintah atau Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.

Pasal 24

(1) Badan Usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) wajib memiliki:
    a. izin usaha;
    b. izin pembangunan; dan
    c. izin operasi.
(2) Izin usaha penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diterbitkan oleh pemerintah.

repository.ub.ac.id
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

(3) Izin pembangunan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b diterbitkan setelah dipenuhinya persyaratan teknis prasarana perkeretaapian.
(4) Izin operasi prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c diterbitkan setelah dipenuhinya persyaratan kelaikan operasi prasarana perkeretaapian.
(5) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dan huruf c diberikan oleh :
   a. Pemerintah untuk penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas wilayah provinsi;
   b. pemerintah provinsi untuk penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas wilayah kabupaten/kota dalam satu provinsi setelah mendapat persetujuan dari Pemerintah; dan
   c. pemerintah kabupaten/kota untuk penyelenggaraan perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam wilayah kabupaten/kota setelah mendapat rekomendasi pemerintah provinsi dan persetujuan Pemerintah.

Pasal 25

Penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum sebagaimanadimaksud dalam Pasal 17 ayat (1) huruf b meliputi kegiatan:
a. pengadaan sarana;
b. pengoperasian sarana;
c. perawatan sarana; dan
d. pengusahaan sarana.

Pasal 26

Pengadaan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf a wajib memenuhi persyaratan teknis sarana perkeretaapian.

Pasal 27

Pengoperasian sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf b wajib memenuhi standar kelaikan operasi sarana perkeretaapian.

Pasal 28

Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang mengoperasikan sarana perkeretaapian tidak memenuhi standar kelaikan operasi sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27, dikenai sanksi administratif berupa teguran tertulis, pembekuan izin, dan pencabutan izin operasi.

Pasal 29

Perawatan sarana perkeretaapian umum sebagaimanadimaksud dalam Pasal 25 huruf c wajib:
a. memenuhi standar perawatan sarana perkeretaapian; dan
b. dilakukan oleh tenaga yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi keahlian di bidang sarana perkeretaapian.

Pasal 30

Pengusahaan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf d wajib dilakukan berdasarkan norma, standar, dan kriteria sarana perkeretaapian.

Pasal 31

(1) Penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerja sama.
(2) Dalam hal tidak ada badan usaha yang menyelenggarakan sarana perkeretaapian umum, Pemerintah atau Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan sarana perkeretaapian.

Pasal 32

(1) Badan Usaha yang menyelenggarakan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 wajib memiliki:
    a. izin usaha; dan
    b. izin operasi.
(2) Izin usaha penyelenggara sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diterbitkan oleh Pemerintah.
(3) Izin operasi sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b diterbitkan oleh:
    a. Pemerintah untuk pengoperasian sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas wilayah provinsi dan batas wilayah negara;
    b. pemerintah provinsi untuk pengoperasian sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas wilayah kabupaten/kota dalam satu provinsi; dan
    c. pemerintah kabupaten/kota untuk pengoperasian sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam wilayah kabupaten/kota;

Pasal 33

(1) Penyelenggaraan perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (2) dilakukan oleh badan usaha untuk menunjang kegiatan pokoknya.
(2) Badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memiliki:
    a. izin pengadaan atau pembangunan; dan
    b. izin operasi.
(3) Perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi persyaratan teknis prasarana dan sarana perkeretaapian.
(4) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan oleh :
    a. Pemerintah untuk penyelenggaraan perkeretaapian khusus yang jaringan jalurnya melintasi batas wilayah provinsi dan batas wilayah negara;
    b. pemerintah provinsi untuk penyelenggaraan perkeretaapian khusus yang jaringan jalurnya melintasi batas wilayah kabupaten/kota dalam satu provinsi setelah mendapat persetujuan dari Pemerintah; dan
    c. pemerintah kabupaten/kota untuk penyelenggaraan perkeretaapian khusus yang jaringan jalurnya dalam wilayah kabupaten/kota setelah mendapat rekomendasi pemerintah provinsi dan persetujuan Pemerintah.

Pasal 34

Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan perkeretaapian umum dan penyelenggaraan perkeretaapian khusus diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB VI
PRASARANA PERKERETAAPIAN

Bagian Kesatu
Umum

Pasal 35

(1) Prasarana perkeretaapian umum dan perkeretaapian khusus meliputi :
    a. jalur kereta api;
    b. stasiun kereta api; dan
    c. fasilitas operasi kereta api.
(2) Jalur kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diperuntukkan bagi pengoperasian kereta api.
(3) Stasiun kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b berfungsi sebagai tempat kereta api berangkat atau berhenti untuk melayani :
    a. naik turun penumpang;
    b. bongkar muat barang; dan/atau
    c. keperluan operasi kereta api.

(4) Fasilitas operasi kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan peralatan untuk pengoperasian perjalanan kereta api.

Bagian Kedua
Jalur Kereta Api

Pasal 36

Jalur kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (1) huruf a meliputi:
a. ruang manfaat jalur kereta api;
b. ruang milik jalur kereta api; dan
c. ruang pengawasan jalur kereta api.

Pasal 37

(1) Ruang manfaat jalur kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 huruf a terdiri dari jalan rel dan bidang tanah di kiri dan kanan jalan rel beserta ruang di kiri, kanan, atas, dan bawah yang digunakan untuk konstruksi jalan rel dan penempatan fasilitas operasi kereta api serta bangunan pelengkap lainnya.
(2) Jalan rel sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berada:
    a. pada permukaan tanah;
    b. di bawah permukaan tanah; dan
    c. di atas permukaan tanah.

Pasal 38

Ruang manfaat jalur kereta api diperuntukkan bagi pengoperasian kereta api dan merupakan daerah yang tertutup untuk umum.

Pasal 39

(1) Batas ruang manfaat jalur kereta api untuk jalan rel pada permukaan tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (2) huruf a diukur dari sisi terluar jalan rel beserta bidang tanah di kiri dan kanannya yang digunakan untuk konstruksi jalan rel termasuk bidang tanah untuk penempatan fasilitas operasi kereta api dan bangunan pelengkap lainnya.
(2) Batas ruang manfaat jalur kereta api untuk jalan rel pada permukaan tanah yang masuk terowongan diukur dari sisi terluar konstruksi terowongan.
(3) Batas ruang manfaat jalur kereta api untuk jalan rel pada permukaan tanah yang berada di jembatan diukur darisisi terluar konstruksi jembatan.

Pasal 40

Batas ruang manfaat jalur kereta api untuk jalan rel di bawah permukaan tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (2) huruf b diukur dari sisi terluar konstruksi bangunan jalan rel di bawah permukaan tanah termasuk fasilitas operasi kereta api.

Pasal 41

Batas ruang manfaat jalur kereta api untuk jalan rel di atas permukaan tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (2) huruf c diukur dari sisi terluar dari konstruksi jalan rel atau sisi terluar yang digunakan untuk fasilitas operasi kereta api.

Pasal 42

(1) Ruang milik jalur kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 huruf b adalah bidang tanah di kiri dan di kanan ruang manfaat jalur kereta api yang digunakan untuk pengamanan konstruksi jalan rel.
(2) Ruang milik jalur kereta api di luar ruang manfaat jalur kereta api dapat digunakan untuk keperluan lain atas izin dari pemilik jalur dengan ketentuan tidak membahayakan konstruksi jalan rel dan fasilitas operasi kereta api.

Pasal 43

(1) Batas ruang milik jalur kereta api untuk jalan rel yang terletak pada permukaan tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (2) huruf a diukur dari batas paling luar sisi kiri dan kanan ruang manfaat jalur kereta api.
(2) Batas ruang milik jalur kereta api untuk jalan rel yang terletak di bawah permukaan tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (2) huruf b diukur dari batas paling luar sisi kiri dan kanan serta bagian bawah dan atas ruang manfaat jalur kereta api.
(3) Batas ruang milik jalur kereta api untuk jalan rel yang terletak di atas permukaan tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (2) huruf c diukur dari batas paling luar sisi kiri dan kanan ruang manfaat jalur kereta api.

Pasal 44

Ruang pengawasan jalur kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 huruf c adalah bidang tanah atau bidang lain dikiri dan di kanan ruang milik jalur kereta api untuk pengamanan dan kelancaran operasi kereta api.

Pasal 45

Batas ruang pengawasan jalur kereta api untuk jalan rel yang terletak pada permukaan tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (2) huruf a diukur dari batas paling luar sisi kiri dan kanan daerah milik jalan kereta api.

Pasal 46

(1) Tanah yang terletak di ruang milik jalur kereta api dan ruang manfaat jalur kereta api disertifikatkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
(2) Tanah di ruang pengawasan jalur kereta api dapat dimanfaatkan untuk kegiatan lain dengan ketentuan tidak membahayakan operasi kereta api.

Pasal 47

Penyelenggara prasarana perkeretaapian harus memasang tanda batas daerah manfaat jalur kereta api.

Pasal 48

(1) Untuk keperluan pengoperasian dan perawatan, jalur kereta api umum dikelompokkan dalam beberapa kelas.
(2) Pengelompokan kelas jalur kereta api umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) didasarkan pada:
    a. kecepatan maksimum yang diizinkan;
    b. beban gandar maksimum yang diizinkan; dan
    c. frekuensi lalu lintas kereta api.

Pasal 49

(1) Jalur kereta api untuk perkeretaapian umum membentuk satu kesatuan jaringan jalur kereta api.
(2) Jalur kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari:
    a. jaringan jalur kereta api nasional yang ditetapkan dalam rencana induk perkeretaapian nasional;
    b. jaringan jalur kereta api provinsi yang ditetapkan dalam rencana induk perkeretaapian provinsi; dan
    c. jaringan jalur kereta api kabupaten/kota yang ditetapkan dalam rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota.

Pasal 50

(1) Jalur kereta api umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 yang diselenggarakan oleh beberapa penyelenggara prasarana perkeretaapian dapat saling bersambungan, bersinggungan, atau terpisah.

(2) Pembangunan dan pengoperasian jalur kereta api yang bersambungan atau bersinggungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan atas dasar kerja sama antar penyelenggara prasarana perkeretaapian.
(3) Dalam hal penyelenggaraan jalur kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dioperasikan oleh pihak lain, penyelenggaraannya harus dilakukan atas dasar kerja sama antara penyelenggara prasarana dan pihak lain tersebut.
(4) Satu jalur kereta api untuk perkeretaapian umum dapat digunakan oleh beberapa penyelenggara sarana perkeretaapian.

Pasal 51

(1) Jalur kereta api khusus yang jaringannya melebihi satu provinsi ditetapkan oleh Pemerintah.
(2) Jalur kereta api khusus yang jaringannya melebihi 1 (satu) wilayah kabupaten/kota dalam provinsi ditetapkan oleh pemerintah provinsi.
(3) Jalur kereta api khusus yang jaringannya dalam wilayah kabupaten/kota ditetapkan oleh pemerintah kabupaten/kota.

Pasal 52

(1) Jalur kereta api khusus dapat disambungkan pada jaringan jalur kereta api umum.
(2) Jalur kereta api khusus dapat disambungkan pada jaringan jalur kereta api khusus lainnya.
(3) Penyambungan jalur kereta api khusus pada jaringan jalur kereta api umum dan jalur kereta api khusus dengan jaringan jalur kereta api khusus lainnya harus mendapat izin dari pemerintah sesuai dengan tingkat kewenangannya.

Pasal 53

Ketentuan lebih lanjut mengenai jalur kereta api diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Ketiga
Stasiun Kereta Api

Pasal 54

(1) Stasiun kereta api untuk keperluan naik turun penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (3) huruf a paling rendah dilengkapi dengan fasilitas:
    a. keselamatan;
    b. keamanan;
    c. kenyamanan;
    d. naik turun penumpang;
    e. penyandang cacat;
    f. kesehatan; dan
    g. fasilitas umum.
(2) Stasiun kereta api untuk keperluan bongkar muat barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (3) huruf b dilengkapi dengan fasilitas:
    a. keselamatan;
    b. keamanan;
    c. bongkar muat barang; dan
    d. fasilitas umum.
(3) Untuk kepentingan bongkar muat barang di luar stasiun dapat dibangun jalan rel yang menghubungkan antara stasiun dan tempat bongkar muat barang.
(4) Stasiun kereta api untuk keperluan pengoperasian kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (3) huruf c harus dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan kepentingan pengoperasian kereta api.

Pasal 55

Di stasiun kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (3) dapat dilakukan kegiatan usaha penunjang angkutan kereta api dengan syarat tidak mengganggu fungsi stasiun.

Pasal 56

(1) Stasiun kereta api dikelompokkan dalam:
    a. kelas besar;
    b. kelas sedang; dan
    c. kelas kecil.
(2) Pengelompokan kelas stasiun kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasarkan kriteria:
    a. fasilitas operasi;
    b. frekuensi lalu lintas;
    c. jumlah penumpang;
    d. jumlah barang;
    e. jumlah jalur; dan
    f. fasilitas penunjang.

Pasal 57

(1) Stasiun kereta api dapat menyediakan jasa pelayanan khusus.
(2) Jasa pelayanan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
    a. ruang tunggu penumpang;
    b. bongkar muat barang;
    c. pergudangan;
    d. parkir kendaraan; dan/atau
    e. penitipan barang.
(3) Pengguna jasa pelayanan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dikenai tarif jasa pelayanan tambahan.

Pasal 58

Ketentuan lebih lanjut mengenai stasiun kereta api diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keempat
Fasilitas Pengoperasian Kereta Api

Pasal 59

Fasilitas pengoperasian kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (1) huruf c meliputi:
a. peralatan persinyalan;
b. peralatan telekomunikasi; dan
c. instalasi listrik.

Pasal 60

(1) Peralatan persinyalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 59 huruf a berfungsi sebagai:
    a. petunjuk; dan
    b. pengendali.
(2) Peralatan persinyalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari:
    a. sinyal;
    b. tanda; dan
    c. marka.

Pasal 61

Peralatan telekomunikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 59 huruf b berfungsi sebagai penyampai informasi dan/atau komunikasi bagi kepentingan operasi perkeretaapian.

Pasal 62

(1) Peralatan telekomunikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 menggunakan frekuensi radio dan/atau kabel.

(2) Penggunaan frekuensi radio sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang telekomunikasi.

Pasal 63

(1) Instalasi listrik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 59 huruf c terdiri dari:
    a. catu daya listrik; dan
    b. peralatan transmisi tenaga listrik.
(2) Instalasi listrik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan untuk:
    a. menggerakkan kereta api bertenaga listrik;
    b. memfungsikan peralatan persinyalan kereta api yang bertenaga listrik;
    c. memfungsikan peralatan telekomunikasi; dan
    d. memfungsikan fasilitas penunjang lainnya.
(3) Instalasi listrik sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dioperasikan berdasarkan peraturan perundang-undangan di bidang ketenagalistrikan.

Pasal 64

Ketentuan lebih lanjut mengenai fasilitas pengoperasian kereta api diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kelima
Perawatan Prasarana Perkeretaapian

Pasal 65

(1) Penyelenggara prasarana perkeretaapian wajib merawat prasarana perkeretaapian agar tetap laik operasi.
(2) Perawatan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
    a. perawatan berkala; dan
    b. perbaikan untuk mengembalikan fungsinya.
(3) Perawatan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi standar dan tata cara perawatan yang ditetapkan oleh Menteri.
(4) Perawatan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib dilakukan oleh tenaga yang memenuhi syarat dan kualifikasi yang ditetapkan oleh Menteri.

Pasal 66

Ketentuan lebih lanjut mengenai perawatan prasarana perkeretaapian diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keenam
Kelaikan Prasarana Perkeretaapian

Pasal 67

(1) Prasarana perkeretaapian yang dioperasikan wajib memenuhi persyaratan kelaikan yang berlaku bagi setiap jenis prasarana perkeretaapian.
(2) Persyaratan kelaikan prasarana perkeretaapian meliputi:
    a. persyaratan teknis; dan
    b. persyaratan operasional.
(3) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a meliputi persyaratan sistem dan persyaratan komponen.
(4) Persyaratan operasional sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b adalah persyaratan kemampuan prasarana perkeretaapian sesuai dengan rencana operasi perkeretaapian.

Pasal 68

(1) Untuk menjamin kelaikan prasarana perkeretaapian, wajib dilakukan pengujian dan pemeriksaan.

(2) Pengujian prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Pemerintah dan dapat dilimpahkan kepada badan hukum atau lembaga yang mendapat akreditasi dari Pemerintah.
(3) Pemeriksaan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilakukan oleh Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian.

Pasal 69

Pengujian prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (2) terdiri dari:
a. uji pertama; dan
b. uji berkala.

Pasal 70

(1) Uji pertama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 huruf a wajib dilakukan untuk prasarana perkeretaapian baru dan prasarana perkeretaapian yang mengalami perubahan spesifikasi teknis.
(2) Uji pertama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 huruf a dilakukan terhadap:
    a. rancang bangun prasarana perkeretaapian; dan
    b. fungsi prasarana perkeretaapian.
(3) Uji pertama sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh Pemerintah dan dapat dilimpahkan kepada badan hukum atau lembaga yang mendapat akreditasi dari Pemerintah.
(4) Prasarana perkeretaapian yang mengalami perubahan spesifikasi teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapat izin dari Menteri.

Pasal 71

(1) Prasarana perkeretaapian yang lulus uji pertama diberi sertifikat uji pertama oleh:
    a. Pemerintah;
    b. badan hukum yang mendapat akreditasi dari Pemerintah; atau
    c. lembaga yang mendapat akreditasi dari Pemerintah.
(2) Sertifikat uji pertama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku untuk selamanya, kecuali mengalami perubahan spesifikasi teknis.

Pasal 72

(1) Uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 huruf b wajib dilakukan untuk prasarana perkeretaapian yang telah dioperasikan sesuai dengan jadwal yang ditetapkan.
(2) Uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan terhadap fungsi prasarana perkeretaapian.
(3) Uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh pemerintah dan dapat dilimpahkan kepada badan hukum atau lembaga yang mendapat akreditasi dari Pemerintah.

Pasal 73

(1) Prasarana perkeretaapian yang lulus uji berkala diberi sertifikat uji berkala oleh:
    a. Pemerintah;
    b. badan hukum yang mendapat akreditasi dari Pemerintah; atau
    c. lembaga yang mendapat akreditasi dari Pemerintah.
(2) Sertifikat uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku sesuai dengan jadwal uji berkala yang ditetapkan untuk setiap jenis prasarana perkeretaapian.

Pasal 74

(1) Pemerintah, badan hukum, atau lembaga yang melaksanakan uji pertama dan uji berkala prasarana perkeretaapian wajib memiliki tenaga penguji.
(2) Tenaga penguji sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memiliki kualifikasi keahlian yang dibuktikan dengan sertifikat keahlian.

(3) Sertifikat keahlian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diperoleh setelah lulus mengikuti pendidikan dan pelatihan.
(4) Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diselenggarakan oleh Pemerintah dan dapat dilimpahkan kepada badan atau lembaga yang mendapat akreditasi dari Pemerintah.

Pasal 75

Pelaksanaan pengujian prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 wajib menggunakan peralatan pengujian dan sesuai dengan tata cara pengujian yang ditetapkan oleh Menteri.

Pasal 76

Setiap badan hukum atau lembaga pengujian prasarana perkeretaapian yang melakukan pengujian wajib menggunakan tenaga penguji yang memiliki sertifikat keahlian, menggunakan peralatan pengujian, dan melakukan pengujian sesuai dengan tata cara pengujian prasarana perkeretaapian yang ditetapkan.

Pasal 77

Setiap badan hukum atau lembaga yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 76 dikenai sanksi administratif berupa teguran tertulis, pembekuan izin, atau pencabutan izin operasi.

Pasal 78

Setiap tenaga penguji prasarana perkeretaapian wajib melakukan pengujian prasarana perkeretaapian dengan menggunakan peralatan pengujian dan sesuai dengan tata cara pengujian yang ditetapkan.

Pasal 79

Tenaga penguji prasarana perkeretaapian yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 78, dikenai sanksi administratif berupa teguran tertulis, pembekuansertifikat keahlian, atau pencabutan sertifikat keahlian.

Pasal 80

(1) Pengoperasian prasarana perkeretaapian wajib dilakukan oleh petugas yang telah memenuhi syarat dan kualifikasi kecakapan yang dibuktikan dengan sertifikat kecakapan.
(2) Sertifikat kecakapan pengoperasian prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan setelah lulus mengikuti pendidikan dan pelatihan.
(3) Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diselenggarakan oleh Pemerintah dan dapat dilimpahkan kepada badan usaha atau lembaga lain yang mendapat akreditasi dari Pemerintah.
(4) Sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikeluarkan oleh:
    a. Pemerintah;
    b. badan hukum yang mendapat akreditasi dari Pemerintah; atau
    c. lembaga yang mendapat akreditasi dari Pemerintah.

Pasal 81

Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian wajib menempatkan tanda larangan di jalur kereta api secara lengkap dan jelas.

Pasal 82

Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81, dikenai sanksi administratif berupa teguran tertulis atau pembekuan izin atau pencabutan izin operasi.

Pasal 83

Ketentuan lebih lanjut mengenai kelaikan prasarana perkeretaapian diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Ketujuh
Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan
Prasarana Perkeretaapian

Pasal 84

(1) Pengadaan tanah untuk pembangunan prasarana perkeretaapian umum dilaksanakan berdasarkan rencana induk perkeretaapian.
(2) Pembangunan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disosialisasikan kepada masyarakat, baik pada tahap perencanaan maupun pelaksanaannya, terutama yang tanahnya diperlukan untuk pembangunan prasarana perkeretaapian.
(3) Pemegang hak atas tanah, pemakai tanah negara, atau masyarakat hukum adat, yang tanahnya diperlukan untuk pembangunan prasarana perkeretaapian, berhak mendapat ganti kerugian sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan.
(4) Pemberian ganti kerugian dalam rangka pengadaan tanah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (3) dilaksanakan berdasarkan kesepakatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan.

Pasal 85

(1) Apabila kesepakatan tidak tercapai dan lokasi pembangunan tidak dapat dipindahkan, dilakukan pencabutan hak atas tanah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan.
(2) Pelaksanaan pembangunan prasarana perkeretaapian dapat dimulai pada bidang tanah yang telah diberi ganti kerugian atau telah dicabut hak atas tanahnya.

Pasal 86

Tanah yang sudah dikuasai oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, atau Badan Usaha dalam rangka pembangunan prasarana perkeretaapian, disertifikatkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan.

Bagian Kedelapan
Tanggung Jawab Penyelenggara Prasarana
Perkeretaapian

Pasal 87

(1) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian seba gai akibat kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian.
(2) Tanggung jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasarkan perjanjian kerja sama antara Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian.
(3) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab kepada pihak ketiga atas kerugian harta benda, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh penyelenggaraan prasarana perkeretaapian.
(4) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggungjawab terhadap Petugas Prasarana Perkeretaapian yang mengalami luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian prasarana perkeretaapian.
(5) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.

Pasal 88

Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan/atau pihak ketiga yang disebabkan oleh pengoperasian prasarana perkeretaapian apabila:
a. pihak yang berwenang menyatakan bahwa kerugian bukan disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian; dan/atau
b. terjadi keadaan memaksa.

Pasal 89

Ketentuan lebih lanjut mengenai tanggung jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kesembilan
Hak dan Wewenang Penyelenggara
Prasarana Perkeretaapian

Pasal 90

Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian berhak dan berwenang:
a. mengatur, mengendalikan, dan mengawasi perjalanan kereta api;
b. menghentikan pengoperasian sarana perkeretaapian apabila dapat membahayakan perjalanan kereta api;
c. melakukan penertiban terhadap pengguna jasa kereta api yang tidak memenuhi persyaratan sebagai pengguna jasa kereta api di stasiun;
d. mendahulukan perjalanan kereta api di perpotongan sebidang dengan jalan;
e. menerima pembayaran dari penggunaan prasarana perkeretaapian; dan
f. menerima ganti kerugian atas kerusakan prasarana perkeretaapian yang disebabkan oleh kesalahan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian atau pihak ketiga.

BAB VII
PERPOTONGAN DAN PERSINGGUNGAN JALUR
KERETA API DENGAN BANGUNAN LAIN

Pasal 91

(1) Perpotongan antara jalur kereta api dan jalan dibuat tidak sebidang.
(2) Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat dilakukan dengan tetap menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan.

Pasal 92

(1) Pembangunan jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air dan/atau prasarana lain yang memerlukan persambungan, dan perpotongan dan/atau persinggungan dengan jalur kereta api umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 91 ayat (2) harus dilaksanakan dengan ketentuan untuk kepentingan umum dan tidak membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.
(2) Pembangunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib mendapat izin dari pemilik prasarana perkeretaapian.
(3) Pembangunan, pengoperasian, perawatan, dan keselamatan perpotongan antara jalur kereta api dan jalan menjadi tanggung jawab pemegang izin.

Pasal 93

Pemanfaatan tanah pada ruang milik jalur kereta api untuk perpotongan atau persinggungan dikenakan biaya oleh pemilik prasarana perkeretaapian.

Pasal 94

(1) Untuk keselamatan perjalanan kereta api dan pemakai jalan, perlintasan sebidang yang tidak mempunyai izin harus ditutup.

(2) Penutupan perlintasan sebidang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah.

Pasal 95

Ketentuan lebih lanjut mengenai perpotongan dan persinggungan jalur kereta api dengan bangunan lain diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB VIII
SARANA PERKERETAAPIAN

Bagian Kesatu
Persyaratan Teknis dan Kelaikan Sarana Perkeretaapian

Pasal 96

(1) Sarana perkeretaapian menurut jenisnya terdiri dari:
   a. lokomotif;
   b. kereta;
   c. gerbong; dan
   d. peralatan khusus.
(2) Setiap sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi persyaratan teknis dan kelaikan operasi yang berlaku bagi setiap jenis sarana perkeretaapian.

Pasal 97

Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan kelaikan operasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 96 ayat (2) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kedua
Pengujian dan Pemeriksaan

Pasal 98

(1) Untuk memenuhi persyaratan teknis dan menjamin kelaikan operasi sarana perkeretaapian, wajib dilakukan pengujian dan pemeriksaan.
(2) Pengujian sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Pemerintah dan dapat dilimpahkan kepada badan hukum atau lembaga yang mendapat akreditasi dari Pemerintah.
(3) Pemeriksaan sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilakukan oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian.

Pasal 99

Pengujian sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 98 ayat (2) terdiri dari:
a. uji pertama; dan
b. uji berkala.

Pasal 100

(1) Uji pertama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 huruf a wajib dilakukan terhadap setiap sarana perkeretaapian baru dan sarana perkeretaapian yang telah mengalami perubahan spesifikasi teknis.
(2) Uji pertama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 95 huruf a meliputi :
   a. uji rancang bangun dan rekayasa;
   b. uji statis; dan
   c. uji dinamis.

(3) Uji pertama sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh Pemerintah dan dapat dilimpahkan kepada badan hukum atau lembaga yang mendapat akreditasi dari Pemerintah.
(4) Sarana perkeretaapian yang mengalami perubahan spesifikasi teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapat izin dari Menteri.

Pasal 101

(1) Setiap sarana perkeretaapian yang lulus uji pertama diberi sertifikat uji pertama oleh:
    a. Pemerintah;
    b. badan hukum yang mendapat akreditasi dari Pemerintah; atau
    c. lembaga yang mendapat akreditasi dari Pemerintah.
(2) Sertifikat uji pertama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku untuk selamanya, kecuali mengalami perubahan spesifikasi teknis.

Pasal 102

(1) Uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 huruf b wajib dilakukan untuk sarana perkeretaapian yang telah dioperasikan sesuai dengan ketentuan.
(2) Uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan terhadap fungsi sarana perkeretaapian yang meliputi:
    a. uji statis; dan
    b. uji dinamis.
(3) Uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan oleh pemerintah dan dapat dilimpahkan kepada badan hukum atau lembaga yang mendapat akreditasi dari Pemerintah.

Pasal 103

(1) Sarana perkeretaapian yang lulus uji berkala diberi sertifikat uji berkala oleh :
    a. Pemerintah;
    b. badan hukum yang mendapat akreditasi dari Pemerintah; atau
    c. lembaga yang mendapat akreditasi dari Pemerintah.
(2) Sertifikat uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku:
    a. berdasarkan jarak tempuh yang ditetapkan untuk sarana dengan penggerak;
    b. selama 1 (satu) tahun untuk kereta dan gerbong.

Pasal 104

(1) Pemerintah, badan hukum, atau lembaga yang melaksanakan uji pertama dan uji berkala sarana perkeretaapian wajib memiliki tenaga penguji.
(2) Tenaga penguji sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memiliki kualifikasi keahlian yang dibuktikan dengan sertifikat keahlian.
(3) Sertifikat keahlian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diperoleh setelah lulus mengikuti pendidikan dan pelatihan.
(4) Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diselenggarakan oleh Pemerintah dan dapat dilimpahkan kepada badan atau lembaga yang mendapat akreditasi dari Pemerintah.

Pasal 105

Pelaksanaan pengujian sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 wajib menggunakan peralatan pengujian dan sesuai dengan tata cara pengujian yang ditetapkan oleh Menteri.

Pasal 106

Setiap badan hukum atau lembaga pengujian sarana perkeretaapian wajib melakukan pengujian sarana perkeretaapian dengan tenaga penguji sarana perkeretaapian yang memiliki sertifikat keahlian sarana perkeretaapian dan menggunakan peralatan pengujian prasarana perkeretaapian yang sesuai dengan tata cara pengujian sarana perkeretaapian yang ditetapkan.

Pasal 107

Setiap badan hukum atau lembaga yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106, dikenai sanksi administratif berupa teguran tertulis, pembekuan izin, atau pencabutan izin operasi.

Pasal 108

Setiap tenaga penguji sarana perkeretaapian yang melakukan pengujian sarana perkeretaapian wajib menggunakan peralatan pengujian dan melakukan pengujian sesuai dengan tata cara pengujian yang ditetapkan.

Pasal 109

Tenaga penguji sarana perkeretaapian yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 108, dikenai sanksi administratif berupa teguran tertulis, pembekuan sertifikat keahlian, atau pencabutan sertifikat keahlian.

Pasal 110

(1) Pemeriksaan sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 98 ayat (3) dilakukan terhadap setiap jenis sarana dan sesuai dengan jadwal yang ditetapkan.
(2) Pemeriksaan setiap jenis sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa pemeriksaan teknis yang meliputi kondisi dan fungsi sarana perkeretaapian.

Pasal 111

(1) Pemeriksaan sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 98 ayat (3) harus dilakukan oleh tenaga yang memiliki kualifikasi keahlian dan sesuai dengan tata cara pemeriksaan yang ditetapkan oleh Pemerintah.
(2) Tenaga pemeriksa sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam melakukan pemeriksaan wajib menggunakan peralatan yang sesuai dengan standar.

Pasal 112

Apabila penyelenggara sarana perkeretaapian dalam melaksanakan pemeriksaan tidak menggunakan tenaga yang memiliki kualifikasi keahlian dan tidak sesuai dengan tata cara yang ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 111, dikenai sanksi administratif berupa teguran tertulis, pembekuan izin operasi, atau pencabutan izin operasi.

Pasal 113

Ketentuan lebih lanjut mengenai pengujian dan pemeriksaan sarana perkeretaapian diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Ketiga
Perawatan Sarana Perkeretaapian

Pasal 114

(1) Penyelenggara sarana perkeretaapian wajib merawat sarana perkeretaapian agar tetap laik operasi.
(2) Perawatan sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
    a. perawatan berkala; dan
    b. perbaikan untuk mengembalikan fungsinya.
(3) Perawatan sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi standar dan tata cara perawatan yang ditetapkan oleh Menteri.
(4) Perawatan sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib dilakukan oleh tenaga yang memenuhi syarat dan kualifikasi yang ditetapkan oleh Menteri.
(5) Pelaksanaan perawatan sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan di balai yasa dan/atau di depo.

Pasal 115

Ketentuan lebih lanjut mengenai perawatan sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keempat
Awak Sarana Perkeretaapian

Pasal 116

(1) Pengoperasian sarana perkeretaapian wajib dilakukan oleh awak yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi kecakapan yang dibuktikan dengan sertifikat kecakapan.
(2) Sertifikat kecakapan awak sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan setelah lulus mengikuti pendidikan dan pelatihan.
(3) Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diselenggarakan oleh Pemerintah dan dapat dilimpahkan kepada badan usaha atau lembaga lain yang mendapat akreditasi dari Pemerintah.
(4) Sertifikat kecakapan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) dikeluarkan oleh:
    a. Pemerintah;
    b. badan hukum yang mendapat akreditasi dari Pemerintah; atau
    c. lembaga yang mendapat akreditasi dari Pemerintah.

Pasal 117

Ketentuan lebih lanjut mengenai awak sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 116 diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB IX
RANCANG BANGUN DAN REKAYASA
PERKERETAAPIAN

Pasal 118

(1) Untuk pengembangan perkeretaapian dilakukan rancang bangun dan rekayasa perkeretaapian.
(2) Rancang bangun dan rekayasa perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh:
    a. Pemerintah;
    b. Pemerintah Daerah;
    c. badan usaha;
    d. lembaga penelitian; atau
    e. perguruan tinggi.

Pasal 119

Ketentuan lebih lanjut mengenai rancang bangun dan rekayasa perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 118 diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB X
LALU LINTAS KERETA API

Bagian Kesatu
Tata Cara Berlalu Lintas Kereta Api

Pasal 120

Pengoperasian kereta api menggunakan prinsip berlalu lintas satu arah pada jalur tunggal dan jalur ganda atau lebih dengan ketentuan:
a. setiap jalur pada satu petak blok hanya diizinkan dilewati oleh satu kereta api; dan
b. jalur kanan digunakan oleh kereta api untuk jalur ganda atau lebih.

Pasal 121

(1) Pengoperasian kereta api yang dimulai dari stasiun keberangkatan, bersilang, bersusulan, dan berhenti di stasiun tujuan diatur berdasarkan grafik perjalanan kereta api.
(2) Grafik perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat oleh pemilik prasarana perkeretaapian sekurang-kurangnya berdasarkan:
    a. jumlah kereta api;
    b. kecepatan yang diizinkan;
    c. relasi asal tujuan; dan
    d. rencana persilangan dan penyusulan.
(3) Grafik perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat diubah apabila terjadi perubahan pada:
    a. prasarana perkeretaapian;
    b. jumlah sarana perkeretaapian;
    c. kecepatan kereta api;
    d. kebutuhan angkutan; dan
    e. keadaan memaksa.
(4) Pengaturan perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh petugas pengatur perjalanan kereta api yang memenuhi kualifikasi yang ditetapkan oleh Menteri.

Pasal 122

(1) Sarana perkeretaapian hanya dapat dioperasikan oleh awak kereta api yang mendapat tugas dari penyelenggara sarana perkeretaapian.
(2) Awak Sarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memiliki surat perintah tugas dari Penyelenggara Sarana Perkeretaapian.
(3) Awak kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib mematuhi perintah atau larangan sebagai berikut:
    a. petugas pengatur perjalanan kereta api;
    b. sinyal; atau
    c. tanda.
(4) Apabila terdapat lebih dari satu perintah atau larangan dalam waktu yang bersamaan, awak kereta api wajib mematuhi perintah atau larangan yang diberikan berdasarkan prioritas sebagai berikut:
    a. petugas pengatur perjalanan kereta api;
    b. sinyal; atau
    c. anda.

Pasal 123

Awak Sarana Perkeretaapian yang mengoperasikan kereta api yang tidak memiliki surat perintah tugas dari Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122 ayat (2), dikenai sanksi administratif berupa teguran tertulis, pembekuan sertifikat kecakapan, atau pencabutan sertifikat kecakapan.

Pasal 124

Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.

Bagian Kedua
Penanganan Kecelakaan Kereta Api

Pasal 125

Dalam hal terjadi kecelakaan kereta api, pihak Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian harus melakukan hal-hal sebagai berikut:
a. mengambil tindakan untuk kelancaran dan keselamatan lalu lintas;
b. menangani korban kecelakaan;
c. memindahkan penumpang, bagasi, dan barang antaran ke kereta api lain atau moda transportasi lain untuk meneruskan perjalanan sampai stasiun tujuan;

d. melaporkan kecelakaan kepada Menteri, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota;
e. mengumumkan kecelakaan kepada pengguna jasa dan masyarakat;
f. segera menormalkan kembali lalu lintas kereta api setelah dilakukan penyidikan awal oleh pihak berwenang; dan
g. mengurus klaim asuransi korban kecelakaan.

Pasal 126

Ketentuan lebih lanjut mengenai lalu lintas kereta api diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XI
ANGKUTAN

Bagian Kesatu
Jaringan Pelayanan Perkeretaapian

Pasal 127

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

Pasal 128

(1) Jaringan pelayanan perkeretaapian antarkota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 127 ayat (2) huruf a merupakan pelayanan yang menghubungkan:
    a. antarkota antarnegara;
    b. antarkota antarprovinsi;
    c. antarkota dalam provinsi; dan
    d. antarkota dalam kabupaten.
(2) Jaringan pelayanan perkeretaapian perkotaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 127 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.
(3) Jaringan pelayanan perkeretaapian antarkota antarnegara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan antarkota antarprovinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b serta jaringan pelayanan perkotaan yang melampaui 1 (satu) provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a ditetapkan oleh Pemerintah.
(4) Jaringan pelayanan perkeretaapian antarkota dalam provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dan jaringan pelayanan perkeretaapian perkotaan yang melampaui 1(satu) kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b ditetapkan oleh pemerintah provinsi.
(5) Jaringan pelayanan perkeretaapian antarkota dalam kabupaten sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf d dan jaringan pelayanan perkeretaapian perkotaan yang berada dalam 1 (satu) kabupaten/kota sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c ditetapkan oleh pemerintah kabupaten/kota.

Pasal 129

Ketentuan lebih lanjut mengenai jaringan pelayanan perkeretaapian diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kedua
Pengangkutan Orang dengan Kereta Api

Pasal 130

(1) Pengangkutan orang dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan kereta.
(2) Dalam keadaan tertentu Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dapat melakukan pengangkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan menggunakan gerbong atas persetujuan Pemerintah atau Pemerintah Daerah.
(3) Pengangkutan orang dengan menggunakan gerbong sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib memperhatikan keselamatan dan fasilitas minimal.

Pasal 131

(1) Penyelenggara sarana perkeretaapian wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah lima tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia.
(2) Pemberian fasilitas khusus dan kemudahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dipungut biaya tambahan.

Pasal 132

(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 133

(1) Dalam penyelenggaraan pengangkutan orang dengan kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib:
    a. mengutamakan keselamatan dan keamanan orang;
    b. mengutamakan pelayanan kepentingan umum;
    c. menjaga kelangsungan pelayanan pada lintas yang ditetapkan;
    d. mengumumkan jadwal perjalanan kereta api dan tarif angkutan kepada masyarakat; dan
    e. mematuhi jadwal keberangkatan kereta api.
(2) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengumumkan kepada pengguna jasa apabila terjadi pembatalan dan penundaan keberangkatan, keterlambatan kedatangan, atau pengalihan pelayanan lintas kereta api disertai dengan alasan yang jelas.

Pasal 134

(1) Apabila terjadi pembatalan keberangkatan perjalanan kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengganti biaya yang telah dibayar oleh orang yang telah membeli karcis.
(2) Apabila orang yang telah membeli karcis membatalkan keberangkatan dan sampai dengan batas waktu keberangkatan sebagaimana dijadwalkan tidak melapor kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, orang tersebut tidak mendapat penggantian biaya karcis.
(3) Apabila orang yang telah membeli karcis membatalkan keberangkatan sebelum batas waktu keberangkatan sebagaimana dijadwalkan melapor kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, mendapat pengembalian sebesar 75% (tujuh puluh lima perseratus) dari harga karcis.
(4) Apabila dalam perjalanan kereta api terdapat hambatan atau gangguan yang mengakibatkan kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanan sampai stasiun tujuan yang disepakati, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib:
    a. menyediakan angkutan dengan kereta api lain atau moda transportasi lain sampai stasiun tujuan; atau
    b. memberikan ganti kerugian senilai harga karcis.

Pasal 135

Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang tidak menyediakan angkutan dengan kereta api lain atau moda transportasi lain sampai stasiun tujuan atau tidak memberi ganti

kerugian senilai harga karcis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 134 ayat (4) dikenai sanksi administratif berupa pembekuan izin operasi atau pencabutan izin operasi.

Pasal 136

(1) Dalam kegiatan angkutan orang Penyelenggara Sarana Perkeretaapian berwenang untuk:
    a. memeriksa karcis;
    b. menindak pengguna jasa yang tidak mempunyai karcis;
    c. menertibkan pengguna jasa kereta api atau masyarakat yang mengganggu perjalanan kereta api; dan
    d. melaksanakan pengawasan dan pembinaan terhadap masyarakat yang berpotensi menimbulkan gangguan terhadap perjalanan kereta api.
(2) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dalam keadaan tertentu dapat membatalkan perjalanan kereta api apabila terdapat hal-hal yang dapat membahayakan keselamatan, ketertiban, dan kepentingan umum.

Pasal 137

(1) Pelayanan angkutan orang harus memenuhi standar pelayanan minimum.
(2) Standar pelayanan minimum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi pelayanan di stasiun keberangkatan, dalam perjalanan, dan di stasiun tujuan.

Pasal 138

Ketentuan lebih lanjut mengenai pengangkutan orang dengan kereta api diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Ketiga
Angkutan Barang dengan Kereta Api

Pasal 139

(1) Angkutan barang dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan gerbong.
(2) Angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari:
    a. barang umum;
    b. barang khusus;
    c. bahan berbahaya dan beracun; dan
    d. limbah bahan berbahaya dan beracun.

Pasal 140

(1) Angkutan barang umum dan barang khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 139 ayat (2) huruf a dan huruf b wajib memenuhi persyaratan:
    a. pemuatan, penyusunan, dan pembongkaran barang pada tempat-tempat yang telah ditetapkan sesuai dengan klasifikasinya;
    b. keselamatan dan keamanan barang yang diangkut; dan
    c. gerbong yang digunakan sesuai dengan klasifikasi barang yang diangkut.
(2) Kereta api untuk mengangkut bahan berbahaya dan beracun sebagaimana dimaksud dalam Pasal 139 ayat (2) huruf c serta limbah bahan berbahaya dan beracun sebagaimana dimaksud dalam Pasal 139 ayat (2) huruf d wajib:
    a. memenuhi persyaratan keselamatan sesuai dengan sifat bahan berbahaya dan beracun yang diangkut;
    b. menggunakan tanda sesuai dengan sifat bahan berbahaya dan beracun yang diangkut; dan
    c. menyertakan petugas yang memiliki kualifikasi tertentu sesuai dengan sifat bahan berbahaya dan beracun yang diangkut.

Pasal 141

(1) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengangkut barang yang telah dibayar biaya angkutannya oleh pengguna jasa sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih.

(2) Pengguna jasa yang telah membayar biaya angkutan berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih.
(3) Surat angkutan barang merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian pengangkutan barang.

Pasal 142

(1) Dalam kegiatan pengangkutan barang dengan kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian berwenang untuk:
    a. memeriksa kesesuaian barang dengan surat angkutan barang;
    b. menolak barang angkutan yang tidak sesuai dengan surat angkutan barang; dan
    c. melaporkan kepada pihak yang berwajib apabila barang yang akan diangkut merupakan barang terlarang.
(2) Apabila terdapat barang yang diangkut dianggap membahayakan keselamatan, ketertiban, dan kepentingan umum, penyelenggara sarana perkeretaapian dapat membatalkan perjalanan kereta api.

Pasal 143

(1) Pengguna jasa bertanggung jawab atas kebenaran keterangan yang dicantumkan dalam surat angkutan barang.
(2) Semua biaya yang timbul sebagai akibat keterangan yang tidak benar serta merugikan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian atau pihak ketiga menjadi beban dan tanggung jawab pengguna jasa.

Pasal 144

(1) Apabila terjadi pembatalan keberangkatan perjalanan kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengirim barang dengan kereta api lain atau moda transportasi lain atau mengganti biaya angkutan barang.
(2) Apabila pengguna jasa membatalkan pengiriman barang dan sampai dengan batas waktu sebagaimana dijadwalkan tidak melapor kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, pengguna jasa tidak mendapat penggantian biaya angkutan barang.
(3) Apabila pengguna jasa membatalkan atau menunda pengiriman barang sebelum batas waktu keberangkatan sebagaimana dijadwalkan, biaya angkutan barang dikembalikan dan dapat dikenai denda.
(4) Apabila dalam perjalanan kereta api terdapat hambatan atau gangguan yang mengakibatkan kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanan sampai stasiun tujuan, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib meneruskan angkutan barang dengan:
    a. kereta api lain; atau
    b. moda transportasi lain.

Pasal 145

(1) Pada saat barang tiba di tempat tujuan, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian segera memberitahu kepada penerima barang bahwa barang telah tiba dan dapat segera diambil.
(2) Biaya yang timbul karena penerima barang terlambat dan/atau lalai mengambil barang menjadi tanggung jawab penerima barang.
(3) Dalam hal barang yang diangkut rusak, salah kirim, atau hilang akibat kelalaian Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengganti segala kerugian yang ditimbulkan.

Pasal 146

Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan barang dengan kereta api diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keempat
Angkutan Multimoda

Pasal 147

(1) Angkutan kereta api dapat merupakan bagian dari angkutan multimoda yang dilaksanakan oleh badan usaha angkutan multimoda.
(2) Penyelenggaraan angkutan kereta api dalam angkutan multimoda dilaksanakan berdasarkan perjanjian antara Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dengan badan usaha angkutan multimoda dan penyelenggara moda lainnya.
(3) Apabila dalam perjanjian angkutan multimoda menggunakan angkutan kereta api tidak diatur secara khusus mengenai kewajiban Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, diberlakukan ketentuan angkutan kereta api.

Pasal 148

Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan multimoda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 147 diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kelima
Angkutan Perkeretaapian Khusus

Pasal 149

(1) Pelayanan angkutan perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3) hanya digunakan untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tertentu.
(2) Pelayanan angkutan perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diintegrasikan dengan pelayanan jaringan angkutan perkeretaapian umum dan pelayanan jaringan angkutan perkeretaapian khusus lainnya setelah mendapat persetujuan dari Pemerintah atau Pemerintah Daerah.
(3) Pelayanan angkutan perkeretaapian khusus disesuaikan dengan ketentuan mengenai angkutan orang dan/atau angkutan barang perkeretaapian umum.

Pasal 150

Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 149 diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Keenam
Tarif Angkutan Kereta Api

Pasal 151

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

Pasal 152

(1) Tarif angkutan orang ditetapkan oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dengan memperhatikan pedoman tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 ayat (2).
(2) Tarif angkutan orang dapat ditetapkan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah untuk:
    a. angkutan pelayanan kelas ekonomi; dan
    b. angkutan perintis.

Pasal 153

(1) Untuk pelayanan kelas ekonomi, dalam hal tarif angkutan yang ditetapkan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 152 ayat (2) huruf a lebih rendah daripada tarif yang dihitung oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian berdasarkan pedoman penetapan tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah, selisihnya menjadi tanggung jawab Pemerintah atau Pemerintah Daerah dalam bentuk kewajiban pelayanan publik.

(2) Untuk pelayanan angkutan perintis, dalam hal biaya yang dikeluarkan oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian untuk mengoperasikan sarana perkeretaapian lebih tinggi daripada pendapatan yang diperoleh berdasarkan tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah, selisihnya menjadi tanggung jawab Pemerintah atau Pemerintah Daerah dalam bentuk subsidi angkutan perintis.

Pasal 154

(1) Apabila Penyelenggara Sarana Perkeretaapian menggunakan prasarana perkeretaapian yang dimiliki atau dioperasikan oleh Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian 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 Pemerintah.

Pasal 155

Tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 ayat (1) ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian berdasarkan pedoman penetapan tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 ayat (2).

Pasal 156

Ketentuan lebih lanjut mengenai tarif angkutan kereta api dan biaya penggunaan prasarana perkeretaapian diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kedelapan
Tanggung Jawab Penyelenggara Sarana Perkeretaapian

Pasal 157

(1) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian bertanggung jawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, lukaluka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.
(2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak pengguna jasa diangkut dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang disepakati.
(3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.
(4) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian, luka-luka, atau meninggalnya penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.

Pasal 158

(1) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang hilang, rusak, atau musnah yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.
(2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak barang diterima oleh Penyelenggara SaranaPerkeretaapian sampai dengan diserahkannya barang kepada penerima.
(3) Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami, tidak termasuk keuntungan yang akan diperoleh dan biaya jasa yang telah digunakan.
(4) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh keterangan yang tidak benar dalam surat angkutan barang.

Pasal 159

(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.

(2) Hak untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian dari pihak ketiga kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari terhitung mulai tanggal terjadinya kerugian.

Pasal 160

Ketentuan lebih lanjut mengenai tanggung jawab Penyelenggara Sarana Perkeretaapian diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kesembilan
Hak Penyelenggara Sarana Perkeretaapian

Pasal 161

(1) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian berhak menahan barang yang diangkut dengan kereta api apabila pengirim atau penerima barang tidak memenuhi kewajiban dalam batas waktu yang ditetapkan sesuai dengan perjanjian angkutan.
(2) Pengirim atau penerima barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenai biaya penyimpanan atas barang yang ditahan.
(3) Dalam hal pengirim atau penerima barang tidak memenuhi kewajiban setelah batas waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dapat menjual barang secara lelang.
(4) Penjualan barang secara lelang sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang pelelangan.
(5) Hasil penjualan lelang barang sebagaimana dimaksud pada ayat (4) digunakan untuk memenuhi kewajiban pengirim dan/atau penerima barang.
(6) Dalam hal barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bersifat membahayakan atau dapat mengganggu dalam penyimpanannya, barang tersebut harus dimusnahkan.

Pasal 162

Barang-barang yang tidak diambil setelah melebihi batas waktu yang telah ditentukan dinyatakan sebagai barang takbertuan dan dapat dijual secara lelang sesuai dengan peraturan perundang-undangan atau dimusnahkan apabila membahayakan atau dapat mengganggu dalam penyimpanannya.

Pasal 163

Ketentuan lebih lanjut mengenai hak penyelenggara sarana perkeretaapian diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kesepuluh
Jangka Waktu Pengajuan Keberatan dan Ganti Kerugian

Pasal 164

(1) Dalam hal pihak penerima barang tidak menyampaikan keberatan pada saat menerima barang dari Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, barang dianggap telah diterima dalam keadaan baik.
(2) Dalam hal terdapat kerusakan barang pada saat barang diterima, penerima barang dapat mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari sejak barang diterima.
(3) Dalam hal penerima barang tidak mengajukan ganti kerugian dalam jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (2), hak untuk menuntut ganti kerugian kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian menjadi gugur.

Pasal 165

Ketentuan lebih lanjut mengenai pengajuan keberatan dan ganti kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 164 diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XII
ASURANSI DAN GANTI KERUGIAN

Pasal 166

Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 87.

Pasal 167

(1) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 157 dan Pasal 158.
(2) Besarnya nilai pertanggungan paling sedikit harus sama dengan nilai ganti kerugian yang diberikan kepada pengguna jasa yang menderita kerugian sebagai akibat pengoperasian kereta api.

Pasal 168

Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 167 ayat (1), dikenai sanksi administratif berupa pembekuan izin operasi atau pencabutan izin operasi.

Pasal 169

(1) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan awak sarana perkeretaapian.
(2) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan sarana perkeretaapian.
(3) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan kerugian yang diderita oleh pihak ketiga sebagai akibat pengoperasian angkutan kereta api.

Pasal 170

Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian berhak menuntut ganti kerugian kepada pihak yang menimbulkan kerugian terhadap prasarana perkeretaapian, sarana perkeretaapian, dan orang yang dipekerjakan.

Pasal 171

Ketentuan lebih lanjut mengenai asuransi dan ganti kerugian Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian terhadap pengguna jasa, awak, pihak ketiga, dan sarana perkeretaapian diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XIII
PERAN SERTA MASYARAKAT

Pasal 172

Masyarakat berhak:
a. memberi masukan kepada Pemerintah, Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dalam rangka pembinaan, penyelenggaraan, dan pengawasan perkeretaapian;
b. mendapat pelayanan penyelenggaraan perkeretaapian sesuai dengan standar pelayanan minimum; dan
c. memperoleh informasi mengenai pokok-pokok rencana induk perkeretaapian dan pelayanan perkeretaapian.

Pasal 173

Masyarakat wajib ikut serta menjaga ketertiban, keamanan, dan keselamatan penyelenggaraan perkeretaapian.

Pasal 174

Ketentuan lebih lanjut mengenai peran serta masyarakat diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XIV
PEMERIKSAAN DAN PENELITIAN
KECELAKAAN KERETA API

Pasal 175

(1) Pemeriksaan dan penelitian penyebab kecelakaan kereta api dilakukan oleh Pemerintah.
(2) Pelaksanaan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh suatu badan yang dibentuk atau ditugaskan oleh Pemerintah.
(3) Hasil pemeriksaan dan penelitian penyebab kecelakaan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (2) yang dibuat dalam bentuk rekomendasi wajib ditindaklanjuti oleh Pemerintah, Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian serta dapat diumumkan kepada publik.

Pasal 176

(1) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan/atau Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib membiayai pemeriksaan dan penelitian penyebab kecelakaan kereta api.
(2) Biaya pemeriksaan dan penelitian penyebab kecelakaan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib diasuransikan.

Pasal 177

Ketentuan lebih lanjut mengenai pemeriksaan dan penelitian penyebab kecelakaan kereta api diatur dengan Peraturan Pemerintah.

BAB XV
LARANGAN

Pasal 178

Setiap orang dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi, atau menempatkan barang pada jalur kereta api yang dapat mengganggu pandangan bebas dan membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.

Pasal 179

Setiap orang dilarang melakukan kegiatan, baik langsung maupun tidak langsung, yang dapat mengakibatkan terjadinya pergeseran tanah di jalur kereta api sehingga mengganggu atau membahayakan perjalanan kereta api.

Pasal 180

Setiap orang dilarang menghilangkan, merusak, atau melakukan perbuatan yang mengakibatkan rusak dan/atau tidak berfungsinya prasarana dan sarana perkeretaapian.

Pasal 181

(1) Setiap orang dilarang:
    a. berada di ruang manfaat jalur kereta api;
    b. menyeret, menggerakkan, meletakkan, atau memindahkan barang di atas rel atau melintasi jalur kereta api; atau

c. menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain, selain untuk angkutan kereta api.

(2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku bagi petugas di bidang perkeretaapian yang mempunyai surat tugas dari Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian.

Pasal 182

Setiap orang dilarang melaksanakan pengujian sarana perkeretaapian dalam hal:

a. tidak memiliki sertifikat keahlian pengujian sarana perkeretaapian;
b. melaksanakan pengujian tidak sesuai dengan tata cara pengujian; dan/atau
c. tidak menggunakan peralatan pengujian.

Pasal 183

(1) Setiap orang dilarang berada:
   a. di atap kereta;
   b. di lokomotif;
   c. di dalam kabin masinis;
   d. di gerbong; atau
   e. di bagian kereta yang peruntukannya bukan untuk penumpang.

(2) Larangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku bagi awak kereta api yang sedang melaksanakan tugas dan/atau seseorang yang mendapat izin dari Penyelenggara Sarana Perkeretaapian.

Pasal 184

Setiap orang dilarang menjual karcis kereta api di luar tempat yang telah ditentukan oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian.

Pasal 185

Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dilarang menugaskan Awak Sarana Perkeretaapian yang tidak memiliki sertifikat kecakapan untuk mengoperasikan sarana perkeretaapian.

BAB XVI
PENYIDIKAN

Pasal 186

(1) Pejabat pegawai negeri sipil tertentu di bidang perkeretaapian dapat diberi kewenangan khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana untuk melakukan penyidikan atas pelanggaran ketentuan dalam Undang-Undang ini.

(2) Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang untuk:
   a. melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan, pengaduan, atau keterangan tentang terjadinya tindak pidana di bidang perkeretaapian;
   b. memanggil orang untuk didengar keterangannya sebagai saksi dan/atau tersangka tindak pidana di bidang perkeretaapian;
   c. melakukan penggeledahan, penyegelan, dan/atau penyitaan alat-alat yang digunakan untuk melakukan tindak pidana dibidang perkeretaapian;
   d. melakukan pemeriksaan tempat terjadinya tindak pidana dan tempat lain yang diduga terdapat barang bukti tindak pidana dibidang perkeretaapian;
   e. melakukan penyitaan barang bukti tindak pidana dibidang perkeretaapian;
   f. meminta keterangan dan barang bukti dari orang dan/atau badan hukum atas terjadinya tindak pidana di bidang perkeretaapian;
   g. mendatangkan ahli yang diperlukan untuk penyidikan tindak pidana di bidang perkeretaapian;
   h. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan perkara tindak pidana di bidang perkeretaapian; dan

i. menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup bukti terjadinya tindak pidana di bidang perkeretaapian.

(3) Pejabat pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memberitahukan dimulainya penyidikan dan menyerahkan hasil penyidikannya kepada penuntut umum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB XVII
KETENTUAN PIDANA

Pasal 187

(1) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian yang mengoperasikan Prasarana Perkeretaapian umum yang tidak memenuhi standar kelaikan operasi prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 yang mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagi harta benda atau barang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat bagi orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah).

(3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan pidana denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).

Pasal 188

Badan Usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum yang tidak memiliki izin usaha, izin pembangunan, dan izin operasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan pidana denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).

Pasal 189

Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang mengoperasikan Sarana Perkeretaapian umum yang tidak memenuhi standar kelaikan operasi sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 yang mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagi harta benda atau barang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 190

Badan Usaha yang menyelenggarakan sarana perkeretaapian umum yang tidak memiliki izin usaha dan izin operasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan pidana denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).

Pasal 191

(1) Penyelenggara perkeretaapian khusus yang tidak memiliki izin pengadaan atau pembangunan dan izin operasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan pidana denda paling banyak Rp250.000.000,00 (dua ratus lima puluh juta rupiah).

(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagi harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 192

Setiap orang yang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, dan bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi, atau menempatkan barang pada jalur kereta api, yang dapat mengganggu pandangan bebas dan membahayakan keselamatan perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 178, dipidana dengan pidana

penjara paling lama 1 (satu) tahun atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pasal 193

(1) Setiap orang yang melakukan kegiatan, baik langsung maupun tidak langsung, yang dapat mengakibatkan terjadinya pergeseran tanah di jalur kereta api sehingga mengganggu atau membahayakan perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 179, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp250.000.000,00 (dua ratus lima puluh juta rupiah).
(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerusakan prasarana perkeretaapian dan/atau sarana perkeretaapian, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
(3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau pidana denda paling banyakRp2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).

Pasal 194

Tenaga penguji Prasarana Perkeretaapian yang melakukan pengujian Prasarana Perkeretaapian tidak menggunakan peralatan pengujian Prasarana Perkeretaapian dan/atau melakukan pengujian tidak sesuai dengan tata cara pengujian Prasarana Perkeretaapian yang ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 78, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau pidana denda paling banyak Rp30.000.000,00 (tiga puluh juta rupiah)

Pasal 195

Petugas prasarana perkeretaapian yang mengoperasikan Prasarana Perkeretaapian tidak memiliki sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun.

Pasal 196

Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian yang mengoperasikan prasarana perkeretaapian dengan petugas yang tidak memiliki sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud dalam

Pasal 80

ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 197

(1) Setiap orang yang menghilangkan, merusak, dan/atau melakukan perbuatan yang mengakibatkan rusak dan tidak berfungsinya prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 180, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun.
(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan dan/atau kerugian bagi harta benda, dipidana dengan pidana penjara palinglama 5 (lima) tahun.
(3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat bagi orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun.
(4) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.

Pasal 198

(1) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian yang tidak menempatkan tanda larangan secara jelas dan lengkap di ruang manfaat jalur kereta api dan di jalur kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 yang mengakibatkan kerugian bagi harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan pidana denda paling banyak Rp250.000.000,00 (dua ratus lima puluh juta rupiah).

(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat bagi orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
(3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah).

Pasal 199

Setiap orang yang berada di ruang manfaat jalan kereta api, menyeret barang di atas atau melintasi jalur kereta api tanpa hak, dan menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain selain untuk angkutan kereta api yang dapat mengganggu perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 181 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga)bulan atau denda paling banyak Rp15.000.000,00 (lima belasjuta rupiah).

Psal 200

Pemilik Prasarana Perkeretaapian yang memberi izin pembangunan jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluranair dan/atau prasarana lain yang memerlukan persambungan, dan perpotongan dan/atau persinggungan dengan jalur kereta api umum yang tidak memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).

Pasal 201

Setiap orang yang membangun jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air, dan/atau prasarana lain yang menimbulkan atau memerlukan persambungan, perpotongan, atau persinggungan dengan jalan kereta api umum tanpa izin pemilik prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah).

Pasal 202

Tenaga penguji sarana perkeretaapian yang melakukan pengujian sarana perkeretaapian tidak menggunakan peralatan pengujian dan/atau melakukan pengujian tidak sesuai dengan tata cara pengujian yang ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 108, mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagi harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp60.000.000,00 (enam puluh juta rupiah).

Pasal 203

(1) Awak Sarana Perkeretaapian yang mengoperasikan sarana perkeretaapian tidak memiliki sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 116 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun.
(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagi harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun.
(3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat bagi orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun.
(4) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun.

Pasal 204

Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang mengoperasikan Sarana Perkeretaapian dengan Awak Sarana Perkeretaapian yang tidak memiliki sertifikat tanda kecakapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 116 ayat (1), dipidana dengan pidanapenjara paling

lama 1 (satu) tahun dan pidana denda paling banyak Rp250.000.000,00. (dua ratus lima puluh juta rupiah).

Pasal 205

Awak Sarana Perkeretaapian yang mengoperasikan kereta api tanpa surat perintah tugas dari Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp60.000.000,00 (enam puluh juta rupiah).

Pasal 206

(1) Awak Sarana Perkeretaapian yang mengoperasikan kereta api yang tidak mematuhi perintah petugas pengatur perjalanan kereta api, sinyal, atau tanda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122 ayat (3) dan ayat (4), mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagiharta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun.
(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat bagi orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun.
(3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana denganpidana penjara paling lama 5 (lima) tahun.

Pasal 207

Setiap orang yang tanpa hak berada di dalam kabin masinis, di atap kereta, di lokomotif, di gerbong, atau di bagian kereta yang peruntukannya bukan untuk penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 183 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) bulan dan/atau pidana denda paling banyak Rp15.000.000,00 (lima belas juta rupiah).

Pasal 208

Setiap orang yang menjual karcis kereta api di luar tempat yang telah ditentukan oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 184, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan.

Pasal 209

Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Petugas Prasarana Perkeretaapian, dan pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 87 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 210

(1) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 189, Pasal 191, dan Pasal 193 yang mengakibatkan luka berat bagi orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah).
(2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 189, Pasal 191 dan Pasal 193 yang mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6(enam) tahun dan pidana denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).

Pasal 211

Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap Pengguna Jasa, Awak Sarana Perkeretaapian, dan pihak ketiga sebagaimanadimaksud dalam Pasal 167 ayat (1) dan Pasal 169 ayat (1) dan ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 212

Selain dipidana dengan pidana penjara dan pidana denda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 196, Pasal 204, dan Pasal 211, korban dapat menuntut ganti kerugian terhadap Penyelenggara Prasarana atau Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang pelaksanaannya berdasarkan ketentuanhukum acara pidana.

Pasal 213

Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 187, Pasal 188, Pasal 189, Pasal 190, Pasal 191, Pasal 196, Pasal 198, Pasal 200, Pasal 204, Pasal 209, dan Pasal 211 dilakukan oleh suatu korporasi, maka dipidana dengan pidana denda yang sama sesuai pasal-pasal tersebut ditambah dengan 1/3 (satu pertiga).

BAB XVIII
KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 214

(1) Pada saat Undang-Undang ini berlaku, Badan Usaha yang telah menyelenggarakan prasarana perkeretaapian dan sarana perkeretaapian tetap menyelenggarakan prasarana perkeretaapian dan sarana perkeretaapian berdasarkan Undang-Undang ini.
(2) Dalam waktu paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-undang ini berlaku, penyelenggaraan prasarana perkeretaapian dan sarana perkeretaapian yangdilaksanakan oleh Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) serta penyelenggaraan prasarana perkeretaapian milik Pemerintah wajib disesuaikan dengan ketentuan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang ini.

BAB XIX
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 215

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara RepublikIndonesia Nomor 3479) dinyatakan masih tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau diganti berdasarkan Undang-Undang ini.

Pasal 216

Peraturan Pemerintah yang diamanatkan oleh Undang-Undang ini ditetapkan paling lambat 1 (satu) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.

Pasal 217

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3479) dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 218

Undang-Undang ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-Undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Disahkan di Jakarta
pada tanggal 25 April 2007
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,
DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 25 April 2007
MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA

REPUBLIK INDONESIA,
HAMID AWALUDIN

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2007 NOMOR 65

repository.ub.ac.id
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

PENJELASAN
ATAS
UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 23 TAHUN 2007
TENTANG
PERKERETAAPIAN

I. UMUM

Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi memiliki karakteristik dan keunggulan khusus, terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut, baik orang maupun barang secara massal, menghemat energi, menghemat penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, memiliki tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi jalan untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintasnya, seperti angkutan perkotaan.

Dengan keunggulan dan karakteristik perkeretaapian tersebut, peran perkeretaapian perlu lebih ditingkatkan dalam upaya pengembangansistem transportasi nasional secara terpadu. Untuk itu, penyelenggaraan perkeretaapian yang dimulai dari pengadaan, pengoperasian, perawatan, dan pengusahaan perlu diatur dengan sebaik-baiknya sehingga dapat terselenggara angkutan kereta api yang menjamin keselamatan, aman,nyaman, cepat, tepat, tertib, efisien, serta terpadu dengan modatransportasi lain. Dengan demikian, terdapat keserasian dan keseimbangan beban antarmoda transportasi yang mampu meningkatkanpenyediaan jasa angkutan bagi mobilitas angkutan orang dan barang.

Penyelenggaraan perkeretaapian telah menunjukkan peningkatan peran yang penting dalam menunjang dan mendorong kegiatan perekonomian, memantapkan pertahanan dan keamanan, memperlancar kegiatan pemerintahan, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta meningkatkan hubungan antarbangsa.

Dengan adanya perkembangan teknologi perkeretaapian dan perubahan lingkungan strategis yang semakin kompetitif dan tidak terpisahkan dari sistem perekonomian internasional yang menitikberatkan pada asas keadilan, keterbukaan, dan tidak diskriminatif, dipandang perlumelibatkan peran pemerintah daerah dan swasta guna mendorong kemajuan penyelenggaraan perkeretaapian nasional.

Sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, kondisi perkeretaapian nasional yang masih bersifat monopoli dihadapkan pada berbagai masalah, antara lain kontribusiperkeretaapian terhadap transportasi nasional masih rendah, prasarana dan sarana belum memadai, jaringan masih terbatas, kemampuan pembiayaan terbatas, tingkat kecelakaan masih tinggi, dan tingkatpelayanan masih jauh dari harapan.

Dengan memperhatikan hal-hal tersebut, peran Pemerintah dalam penyelenggaraan perkeretaapian perlu dititikberatkan pada pembinaanyang meliputi penentuan kebijakan, pengaturan, pengendalian, danpengawasan dengan mengikutsertakan peran masyarakat sehingga penyelenggaraan perkeretaapian dapat terlaksana secara efisien, efektif, transparan, dan dapat dipertanggungjawabkan.

Dengan tetap berpijak pada makna dan hakikat yang terkandung dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 serta dengan memperhatikan perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional, terutama di bidang perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian perludiganti.

II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup jelas.

Pasal 2

Huruf a

Yang dimaksud dengan “asas manfaat” adalah bahwa perkeretaapian harus dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kemakmuran rakyat, kesejahteraan rakyat, dan pengembangan kehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara.

Huruf b

Yang dimaksud dengan “asas keadilan” adalah bahwa perkeretaapian harus dapat memberi pelayanan kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau serta memberi kesempatan berusaha dan perlindungan yang sama kepada semua pihak yang terlibat dalam perkeretaapian.

Huruf c

Yang dimaksud dengan “asas keseimbangan” adalah bahwa perkeretaapian harus diselenggarakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana, kepentingan pengguna jasa dan penyelenggara, kebutuhan dan ketersediaan, kepentinganindividu dan masyarakat, antardaerah dan antarwilayah, serta antara kepentingan nasional dan internasional.

Huruf d

Yang dimaksud dengan “asas kepentingan umum” adalah bahwa perkeretaapian harus lebih mengutamakan kepentingan masyarakat luas daripada kepentingan perseorangan atau kelompok dengan memperhatikan keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan ketertiban.

Huruf e

Yang dimaksud dengan “asas keterpaduan” adalah bahwa perkeretaapian harus merupakan satu kesatuan sistem dan perencanaan yang utuh, terpadu, dan terintegrasi serta saling menunjang, baik antarhierarki tatanan perkeretaapian, intramoda maupun antarmoda transportasi.

Huruf f

Yang dimaksud dengan “asas kemandirian” adalah bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus berlandaskan kepercayaan diri, kemampuan dan potensi produksi dalam negeri, serta sumber daya manusia dengan daya inovasi dan kreativitas yang bersendi pada kedaulatan, martabat, dan kepribadian bangsa.

Huruf g

Yang dimaksud dengan “asas transparansi” adalah bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus memberi ruang kepada masyarakat luas untuk memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi kemajuan perkeretaapian.

Huruf h

Yang dimaksud dengan “asas akuntabilitas” adalah bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus didasarkan pada kinerja yang terukur, dapat dievaluasi, dan dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat

Huruf i

Yang dimaksud dengan “asas berkelanjutan” adalah bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus dilakukan secara berkesinambungan, berkembang, dan meningkat dengan mengikuti kemajuan teknologi dan menjaga kelestarian lingkungan untuk menjamin terpenuhinya kebutuhan masyarakat.

Pasal 3

Yang dimaksud dengan “secara massal” adalah bahwa kereta api memiliki kemampuan untuk mengangkut orang dan/atau barang dalam jumlah atau volume besar setiap kali perjalanan.

Yang dimaksud dengan “selamat” adalah terhindarnya perjalanan kereta api dari kecelakaan akibat faktor internal.

Yang dimaksud dengan “aman” adalah terhindarnya perjalanan kereta api akibat faktor eksternal, baik berupa gangguan alam maupun manusia.

Yang dimaksud dengan “nyaman” adalah terwujudnya ketenangan dan ketenteraman bagi penumpang selama perjalanan kereta api.

Yang dimaksud dengan “cepat dan lancar” adalah perjalanan kereta api dengan waktu yang singkat dan tanpa gangguan.

Yang dimaksud dengan "tepat" adalah terlaksananya perjalanan kereta api sesuai dengan waktu yang ditetapkan.
Yang dimaksud dengan "tertib dan teratur" adalah terlaksananya perjalanan kereta api sesuai dengan jadwal dan peraturan perjalanan.
Yang dimaksud dengan "efisien" adalah penyelenggaraan perkeretaapian yang mampu memberikan manfaat yang maksimal.

Pasal 4

Huruf a
Yang dimaksud dengan "kereta api kecepatan normal" adalah kereta api yang mempunyai kecepatan kurang dari 200 km/jam.
Huruf b
Yang dimaksud dengan "kereta api kecepatan tinggi" adalah kereta api yang mempunyai kecepatan lebih dari 200 km/jam.
Huruf c
Yang dimaksud dengan "kereta api monorel" adalah kereta api yang bergerak pada 1 (satu) rel.
Huruf d
Yang dimaksud dengan "kereta api motor induksi linear" adalah kereta api yang menggunakan penggerak motor induksi linear dengan stator pada jalan rel dan rotor pada sarana perkeretaapian.
Huruf e
Yang dimaksud dengan "kereta api gerak udara" adalah kereta api yang bergerak dengan menggunakan tekanan udara.
Huruf f
Yang dimaksud dengan "kereta api levitasi magnetik" adalah kereta api yang digerakkan dengan tenaga magnetik sehingga pada waktu bergerak tidak ada gesekan antara sarana perkeretaapian dan jalan rel.
Huruf g
Yang dimaksud dengan "trem" adalah kereta api yang bergerak di atas jalan rel yang sebidang dengan jalan.
Huruf h
Yang dimaksud dengan "kereta gantung" adalah kereta yang bergerak dengan cara menggantung pada tali baja.

Pasal 5

Ayat (1)
Huruf a
Yang dimaksud dengan "perkeretaapian umum" adalah perkeretaapian yang digunakan untuk melayani angkutan orang dan/atau barang dengan dipungut bayaran.
Huruf b
Yang dimaksud dengan "perkeretaapian khusus" adalah perkeretaapian yang hanya digunakan untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tertentu dan tidak digunakan untuk melayani masyarakat umum.
Ayat (2)
Huruf a
Yang dimaksud dengan "perkeretaapian perkotaan" adalah perkeretaapian yang melayani perpindahan orang di wilayah perkotaan dan/atau perjalanan ulang-alik dengan jangkauan:
a. seluruh wilayah administrasi kota; dan/atau
b. melebihi wilayah administrasi kota.

Dalam hal perkeretaapian perkotaan berada di wilayah metropolitan disebut kereta api metro.
Huruf b
Yang dimaksud dengan "perkeretaapian antarkota" adalah perkeretaapian yang melayani perpindahan orang dan/atau barang dari satu kota ke kota yang lain.
Dalam hal perkeretaapian antarkota melayani angkutan orang dan/atau barang dari satu kota ke kota di negara lain, disebut kereta api antarnegara.

Ayat (3)
Cukup jelas.

Pasal 6

Ayat (1)
Yang dimaksud dengan "tatanan perkeretaapian" adalah hierarki kewilayahan pada jaringan perkeretaapian yang membentuk satu kesatuan sistem pelayanan perkeretaapian di suatu wilayah.
Huruf a
Yang dimaksud dengan "perkeretaapian nasional" adalah tatanan perkeretaapian yang melayani angkutan orang dan/atau barang lebih dari satu provinsi.
Huruf b
Yang dimaksud dengan "perkeretaapian provinsi" adalah tatanan perkeretaapian yang melayani angkutan orang dan/atau barang yang melebihi satu kabupaten/kota dalam satu provinsi.
Huruf c
Yang dimaksud dengan "perkeretaapian kabupaten/kota" adalah tatanan perkeretaapian yang melayani angkutan orang dan/atau barang dalam satu kabupaten/kota.
Ayat (2)
Cukup jelas.
Ayat (3)
Yang dimaksud dengan "terintegrasi sistem perkeretaapian dengan moda transportasi lain" adalah menyinergikan modaperkeretaapian dengan moda transportasi lain sehingga terwujud keterpaduan jaringan serta mempermudah dan memperlancar pelayanan angkutan orang dan/atau barang.

Pasal 7

Ayat (1)
Yang dimaksud dengan "rencana induk perkeretaapian" adalah rencana pengembangan jaringan prasarana perkeretaapian, baik yang memuat jaringan jalur kereta api yang telah ada maupun rencana jaringan jalur kereta api yang akan dibangun.
Ayat (2)
Huruf a
Yang dimaksud dengan "rencana induk perkeretaapian nasional" adalah rencana induk perkeretaapian yang menghubungkan antarpusat kegiatan nasional serta antara pusat kegiatan nasional dan pusat kegiatan provinsi.
Huruf b
Yang dimaksud dengan "rencana induk perkeretaapian provinsi" adalah rencana induk perkeretaapian yang menghubungkan antarpusat kegiatan provinsi serta antara pusat kegiatan provinsi dan pusat kegiatan kabupaten/kota.
Huruf c
Yang dimaksud dengan "rencana induk perkeretaapian kabupaten/kota" adalah rencana induk perkeretaapian yang menghubungkan antarpusat kegiatan dalam kabupaten/kota.

Pasal 8

Ayat (1)
Huruf a
Yang dimaksud dengan "rencana tata ruang wilayah nasional" adalah rencana tata ruang nasional sebagaimana diatur dalam Undang-Undang tentang Penataan Ruang.
Huruf b
Yang dimaksud dengan "rencana induk jaringan moda transportasi lainnya" adalah rencana induk jaringan transportasi jalan, laut, dan udara.
Ayat (2)
Yang dimaksud dengan "tataran transportasi" adalah tingkatan transportasi yang terbagi dalam tingkat nasional, tingkat provinsi, dan tingkat kabupaten/kota.
Ayat (3)
Cukup jelas.

Pasal 9
Ayat (1)
Huruf a
Cukup jelas.
Huruf b
Yang dimaksud dengan "rencana tata ruang wilayah provinsi" adalah rencana tata ruang provinsi sebagaimana diatur dalam Undang-Undang tentang Penataan Ruang.
Huruf c
Cukup jelas.
Huruf d
Cukup jelas.
Ayat (2)
Cukup jelas.
Ayat (3)
Cukup jelas.
Pasal 10
Ayat (1)
Huruf a
Cukup jelas.
Huruf b
Cukup jelas.
Huruf c
Yang dimaksud dengan "rencana tata ruang wilayah kabupaten dan rencana tata ruang wilayah kota" adalah rencana tata ruang wilayah kabupaten dan rencana tataruang wilayah kota sebagaimana diatur dalam Undang-Undang tentang Penataan Ruang.
Huruf d
Cukup jelas.
Huruf e
Cukup jelas.
Ayat (2)
Cukup jelas.
Ayat (3)
Cukup jelas.
Pasal 11
Cukup jelas.
Pasal 12
Cukup jelas.
Pasal 13
Ayat (1)
Yang dimaksud dengan "dikuasai oleh Negara" adalah bahwa Negara mempunyai kewenangan untuk mengaturpenyelenggaraan perkeretaapian dan pelaksanaannya dilakukan oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah.
Ayat (2)
Huruf a
Yang dimaksud dengan "pengaturan" meliputi penetapan kebijakan umum dan kebijakan teknis, antara lain penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, rencana, dan prosedur.
Huruf b
Yang dimaksud dengan "pengendalian" adalah pemberian arahan, bimbingan, supervisi, pelatihan, perizinan, sertifikasi, serta bantuan teknis di bidang pembangunan dan pengoperasian.
Huruf c
Yang dimaksud dengan "pengawasan" adalah kegiatan pemantauan dan evaluasi terhadap penyelenggaraan perkeretaapian agar sesuai dengan peraturan perundangundangan, termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakan hukum.
Ayat (3)
Cukup jelas.

Ayat (4)
Cukup jelas.
Pasal 14
Cukup jelas.
Pasal 15
Cukup jelas.
Pasal 16
Cukup jelas.
Pasal 17
Cukup jelas.
Pasal 18
Cukup jelas.
Pasal 19
Cukup jelas.
Pasal 20
Cukup jelas.
Pasal 21
Huruf a
Yang dimaksud dengan "standar perawatan prasarana perkeretaapian" adalah sistem, prosedur, dan tolok ukur perawatan prasarana perkeretaapian yang ditetapkan oleh Pemerintah sesuai dengan jenisnya.
Huruf b
Cukup jelas.
Pasal 22
Cukup jelas.
Pasal 23
Ayat (1)
Cukup jelas.
Ayat (2)
Yang dimaksud dengan "Pemerintah atau Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan prasarana perkeretaapian" adalah Pemerintah atau Pemerintah Daerah diberi amanat untuk penyelenggaraan prasarana perkeretaapian yang pelaksanaannya ditugaskan kepada badan usaha yang dibentuk untuk keperluan tersebut.
Dalam hal penyelenggaraan prasarana perkeretaapian dilaksanakan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah yang secara ekonomi sudah bersifat komersial, penyelenggaraan prasarananya dialihkan kepada badan usaha prasarana perkeretaapian.
Pasal 24
Cukup jelas.
Pasal 25
Cukup jelas.
Pasal 26
Cukup jelas.
Pasal 27
Cukup jelas.
Pasal 28
Cukup jelas.
Pasal 29
Cukup jelas.
Pasal 30
Cukup jelas.
Pasal 31
Ayat (1)
Cukup jelas.
Ayat (2)
Yang dimaksud dengan "Pemerintah atau Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan sarana perkeretaapian" adalah Pemerintah atau Pemerintah Daerah diberi amanat untuk

penyelenggaraan sarana perkeretaapian yang pelaksanaannya ditugaskan kepada badan usaha yang dibentuk untuk keperluan tersebut.
Dalam hal penyelenggaraan sarana perkeretaapian dilaksanakan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah yang secara ekonomi sudah bersifat komersial, penyelenggaraan sarananya dialihkan kepada badan usaha sarana perkeretaapian.

Pasal 32

Cukup jelas.

Pasal 33

Cukup jelas.

Pasal 34

Cukup jelas.

Pasal 35

Cukup jelas.

Pasal 36

Cukup jelas.

Pasal 37

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "bangunan pelengkap lainnya" adalah fasilitas yang menunjang kelancaran dan keselamatan pengoperasian kereta api.

Ayat (2)

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Yang dimaksud dengan "jalan rel di atas permukaan tanah" adalah jalan rel layang dan/atau jalan rel gantung.

Pasal 38

Cukup jelas.

Pasal 39

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "lebar ruang manfaat jalur kereta api" adalah ruang yang digunakan untuk konstruksi jalan rel dan fasilitas operasi sesuai dengan jenis jalurnya, antara lain jalur tunggal, jalur ganda, jembatan, dan terowongan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 40

Cukup jelas.

Pasal 41

Cukup jelas.

Pasal 42

Ayat (1)

Batas ruang milik jalur kereta api merupakan ruang di sisi kiri dan kanan ruang manfaat jalur kereta api yang lebarnya paling rendah 6 (enam) meter.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan "untuk keperluan lain" adalah kepentingan di luar kereta api, antara lain kepentingan pipa gas, pipa minyak, dan kabel telepon.

Pasal 43

Cukup jelas.

Pasal 44

Cukup jelas.

Pasal 45

Batas ruang pengawasan jalur kereta api merupakan ruang di sisi kiri dan kanan ruang milik jalur kereta api yang lebarnya paling rendah 9 (sembilan) meter.

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.
Pasal 53
Cukup jelas.
Pasal 54
Ayat (1)
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 "fasilitas kesehatan" adalah pelayanan kesehatan yang disesuaikan dengan kelas stasiun.
Huruf g
Yang dimaksud dengan "fasilitas umum" adalah sarana pelayanan umum, sekurang-kurangnya toilet, musala, dan restoran.
Ayat (2)
Cukup jelas.
Ayat (3)
Cukup jelas.
Ayat (4)
Cukup jelas.
Pasal 55
Yang dimaksud dengan "kegiatan usaha penunjang" adalah aktivitas usaha untuk mendukung pengusahaan perkeretaapian, antara lain usaha pertokoan, restoran, perkantoran, dan perhotelan.
Pasal 56
Cukup jelas.
Pasal 57
Ayat (1)
Yang dimaksud dengan "jasa pelayanan khusus" adalah fasilitas pelayanan yang disediakan oleh Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian selain fasilitas pelayanan standar.
Ayat (2)
Cukup jelas.
Ayat (3)
Cukup jelas.
Pasal 58
Cukup jelas.

Pasal 59
Huruf a
Yang dimaksud dengan “peralatan persinyalan” adalah fasilitas pendukung operasi yang memberi petunjuk atau isyarat berupa warna atau cahaya dengan arti tertentu yang dipasang pada tempat tertentu.
Huruf b
Cukup jelas.
Huruf c
Cukup jelas.
Pasal 60
Ayat (1)
Cukup jelas.
Ayat (2)
Huruf a
Yang dimaksud dengan “sinyal” adalah alat atau perangkat yang digunakan untuk menyampaikan perintah bagi pengaturan perjalanan kereta api dengan peragaan dan/atau warna. Perangkat sinyal terdiri atas peralatan luar ruangan (outdoor) dan peralatan dalam ruangan (indoor).
Huruf b
Yang dimaksud dengan “tanda” adalah isyarat yang berfungsi untuk memberi peringatan atau petunjuk kepada petugas yang mengendalikan pergerakan sarana kereta api.
Huruf c
Yang dimaksud dengan “marka” adalah tanda berupa gambar atau tulisan yang berfungsi sebagai peringatan atau petunjuk tentang kondisi tertentu pada suatu tempat yang terkait dengan perjalanan kereta api.
Pasal 61
Cukup jelas.
Pasal 62
Cukup jelas.
Pasal 63
Cukup jelas.
Pasal 64
Cukup jelas.
Pasal 65
Cukup jelas.
Pasal 66
Cukup jelas.
Pasal 67
Ayat (1)
Yang dimaksud dengan “memenuhi persyaratan kelaikan” adalah kondisi prasarana siap operasi dan secara teknis aman untuk dioperasikan.
Ayat (2)
Cukup jelas.
Ayat (3)
Yang dimaksud dengan ”persyaratan sistem” adalah kondisi yang harus dipenuhi untuk berfungsinya sistem jalan rel, sistem jembatan, sistem terowongan, sistem stasiun, sistem persinyalan, sistem telekomunikasi, dan sistem perlistrikan.
Yang dimaksud dengan ”persyaratan komponen” adalah spesifikasi teknis yang harus dipenuhi setiap komponen sebagai bagian dari suatu sistem, misalnya sistem jalan rel terdiri atas rel, bantalan, balas, dan alat penambat.
Ayat (4)
Cukup jelas.
Pasal 68
Cukup jelas.
Pasal 69
Cukup jelas.

Pasal 70
Cukup jelas.
Pasal 71
Cukup jelas.
Pasal 72
Ayat (1)
Yang dimaksud dengan " jadwal yang ditetapkan" adalah kegiatan pengecekan kelaikan prasarana perkeretaapian sesuai dengan jadwal tertentu berdasarkan spesifikasi teknis, tingkat penggunaan, dan kondisi lingkungan setiap jenis prasarana perkeretaapian yang diuji.
Ayat (2)
Cukup jelas.
Ayat (3)
Cukup jelas.
Pasal 73
Cukup jelas.
Pasal 74
Cukup jelas.
Pasal 75
Cukup jelas.
Pasal 76
Cukup jelas.
Pasal 77
Cukup jelas.
Pasal 78
Cukup jelas.
Pasal 79
Cukup jelas.
Pasal 80
Ayat (1)
Yang dimaksud dengan "petugas" meliputi antara lain, petugas pengatur perjalanan kereta api, tenaga perawatan prasarana perkeretaapian, penjaga perlintasan kereta api.
Pasal 81
Cukup jelas.
Pasal 82
Cukup jelas.
Pasal 83
Cukup jelas.
Pasal 84
Cukup jelas.
Pasal 85
Cukup jelas.
Pasal 86
Cukup jelas.
Pasal 87
Ayat (1)
Yang dimaksud dengan "pihak ketiga" adalah pihak-pihak selain Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pengguna jasa.
Yang dimaksud dengan "pengoperasian prasarana perkeretaapian" adalah kegiatan yang terkait dengan operasional prasarana perkeretaapian.
Ayat (2)
Cukup jelas.
Ayat (3)
Musibah yang dialami oleh pihak ketiga, antara lain akibat dari bangunan stasiun roboh, jembatan kereta api ambruk, dan menara telekomunikasi roboh.
Ayat (4)
Cukup jelas.

Ayat (5)
Cukup jelas.
Pasal 88
Huruf a
Cukup jelas.
Huruf b
Yang dimaksud dengan "keadaan memaksa" adalah force majeur.
Pasal 89
Cukup jelas.
Pasal 90
Cukup jelas.
Pasal 91
Ayat (1)
Yang dimaksud dengan "jalan" adalah sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
Yang dimaksud dengan "tidak sebidang" adalah letak jalur kereta api tidak berpotongan secara horizontal dengan jalan, tetapi terletak di atas atau di bawah jalan.
Perlintasan antara jalur kereta api dan jalan yang sebidang yang telah ada sebelum ditetapkan Undang-Undang ini diupayakan untuk dibuat tidak sebidang secara berangsur-angsur sesuai dengan kemampuan Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah.
Ayat (2)
Cukup jelas.
Pasal 92
Cukup jelas.
Pasal 93
Cukup jelas.
Pasal 94
Cukup jelas.
Pasal 95
Cukup jelas.
Pasal 96
Ayat (1)
Huruf a
Yang dimaksud dengan "lokomotif" adalah sarana perkeretaapian yang memiliki penggerak sendiri yang bergerak dan digunakan untuk menarik dan/atau mendorong kereta, gerbong, dan/atau peralatan khusus, antara lain lokomotif listrik dan lokomotif diesel.
Huruf b
Yang dimaksud dengan "kereta" adalah sarana perkeretaapian yang ditarik lokomotif atau mempunyai penggerak sendiri yang digunakan untuk mengangkut orang, antara lain kereta rel listrik (KRL), kereta rel diesel (KRD), kereta makan, kereta bagasi, dan kereta pembangkit.
Huruf c
Yang dimaksud dengan "gerbong" adalah sarana perkeretaapian yang ditarik lokomotif digunakan untuk mengangkut barang, antara lain gerbong datar, gerbong tertutup, gerbong terbuka, dan gerbong tangki.
Huruf d
Yang dimaksud dengan "peralatan khusus" adalah sarana perkeretaapian yang tidak digunakan untuk angkutan penumpang atau barang, tetapi untuk keperluan khusus,antara lain kereta inspeksi (lori), gerbong penolong, derek (crane), kereta ukur, dan kereta pemeliharaan jalan rel.
Ayat (2)
Cukup jelas.
Pasal 97
Cukup jelas.
Pasal 98
Cukup jelas.

Pasal 99
Cukup jelas.
Pasal 100
Ayat (1)
Cukup jelas.
Ayat (2)
Huruf a
Yang dimaksud dengan "uji rancang bangun dan rekayasa" adalah pengujian yang meliputi uji ketepatan atau kesesuaian antara rancang bangun dan fisik sarana perkeretaapian. Pengujiannya meliputi rangka dasar, badan,roda, keseimbangan berat, dan kekuatan konstruksi.
Huruf b
Yang dimaksud dengan "uji statis" adalah pengujian yang dilakukan untuk mengetahui kondisi peralatan dan kemampuan kerja sarana perkeretaapian dalam keadaan tidak bergerak.
Huruf c
Yang dimaksud dengan "uji dinamis" adalah pengujian yang dilakukan untuk mengetahui kondisi peralatan dan kemampuan kerja sarana perkeretaapian dalam keadaan bergerak.
Ayat (3)
Cukup jelas.
Ayat (4)
Cukup jelas.
Pasal 101
Cukup jelas.
Pasal 102
Cukup jelas.
Pasal 103
Cukup jelas.
Pasal 104
Cukup jelas.
Pasal 105
Cukup jelas.
Pasal 106
Cukup Jelas.
Pasal 107
Cukup Jelas.
Pasal 108
Cukup Jelas.
Pasal 109
Cukup Jelas.
Pasal 110
Ayat (1)
Yang dimaksud dengan "jadwal yang ditetapkan" adalah waktu yang ditentukan untuk pemeriksaan sarana perkeretaapian yang berpedoman pada buku petunjuk dan dilaksanakan secara harian, bulanan, 6 (enam) bulanan, dan tahunan.
Ayat 2
Cukup jelas.
Pasal 111
Cukup Jelas.
Pasal 112
Cukup Jelas.
Pasal 113
Cukup Jelas.
Pasal 114
Ayat (1)
Cukup jelas.

Ayat (2)
Cukup Jelas.
Ayat (3)
Cukup Jelas.
Ayat (4)
Cukup Jelas.
Ayat (5)
Yang dimaksud dengan "balai yasa" adalah tempat perawatan sarana perkeretaapian untuk 2 (dua) tahunan atau semi perawatan akhir (SPA), perawatan 4 (empat) tahunan atau perawatan akhir (PA), dan rehabilitasi atau modifikasi.
Yang dimaksud dengan "depo" adalah tempat perawatan sarana perkeretaapian untuk harian, bulanan, 6 (enam) bulanan, dan 1(satu) tahunan.

Pasal 115

Cukup Jelas.

Pasal 116

Cukup Jelas.

Pasal 117

Cukup Jelas.

Pasal 118

Ayat (1)
Yang dimaksud dengan "rancang bangun" adalah perencanaan, perancangan, dan perhitungan teknis material dan komponen, uji simulasi, dan pembuatan prototipe atau model sarana perkeretaapian.
Yang dimaksud dengan "rekayasa" adalah peningkatan kemampuan dan mengubah fungsi sarana perkeretaapian melalui inovasi dan modifikasi sesuai dengan persyaratan teknis, antara lain kereta penumpang menjadi kereta bagasi dan kereta rel listrik (KRL) menjadi kereta rel diesel elektrik (KRDE).
Ayat (2)
Cukup jelas.

Pasal 119

Cukup Jelas.

Pasal 120

Huruf a.
Yang dimaksud dengan "petak blok" adalah jalan rel di antara dua sinyal yang berdekatan.
Huruf b.
Cukup jelas.

Pasal 121

Cukup jelas.

Pasal 122

Cukup Jelas.

Pasal 123

Cukup jelas.

Pasal 124

Cukup jelas.

Pasal 125

Huruf a
Yang dimaksud dengan "mengambil tindakan untuk kelancaran dan keselamatan lalu lintas" adalah menghentikan semua kereta api di stasiun terdekat atau membatasi kecepatan kereta api yang akan melewati lintas yang bersangkutan.
Huruf b
Cukup jelas.
Huruf c
Cukup jelas.
Huruf d
Cukup jelas.
Huruf e

Cukup jelas.
Huruf f
Yang dimaksud dengan "penyidikan awal" adalah pemeriksaan dan penelitian untuk mencari dan mengumpulkan barang-barang yang dapat dijadikan sebagai bukti adanya tindak pidana yang mengakibatkan kecelakaan kereta api yang dapat dilaksanakan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) di bidang perkeretaapian dengan secepat-cepatnya dan berkoordinasi dengan penyidik kepolisian setempat.
Huruf g
Cukup jelas.
Pasal 126
Cukup jelas.
Pasal 127
Cukup jelas.
Pasal 128
Cukup Jelas.
Pasal 129
Cukup Jelas.
Pasal 130
Ayat (1)
Cukup jelas.
Ayat (2)
Yang dimaksud dengan "keadaan tertentu" adalah:
a. keadaan darurat;
b. bencana alam; atau
c. jumlah orang yang jauh di atas jumlah rata-rata orang yang diangkut dan tidak tersedia kereta pada saat itu.

Ayat (3)
Fasilitas minimal pelayanan penumpang, antara lain tempat duduk, lampu penerangan, kipas angin, dan toilet darurat.
Pasal 131
Ayat (1)
Fasilitas khusus dapat berupa pembuatan jalan khusus di stasiun dan sarana khusus untuk naik kereta api atau penyediaan ruang yang disediakan khusus bagi penempatan kursi roda atau sarana bantu bagi orang sakit yang pengangkutannya mengharuskan dalam posisi tidur.
Ayat (2)
Cukup jelas.
Pasal 132
Ayat (1)
Cukup jelas.
Ayat (2)
Cukup jelas.
Ayat (3)
Yang dimaksud dengan "karcis" adalah tanda bukti pembayaran pengguna jasa yang berbentuk lembaran kertas, karton, atau tiket elektronik.
Pasal 133
Ayat (1)
Huruf a
Cukup Jelas.
Huruf b
Cukup Jelas.
Huruf c
Cukup Jelas.
Huruf d
Pengumuman jadwal dan tarif angkutan kepada masyarakat dapat dilakukan di stasiun atau media cetak atau elektronik.

Huruf e
Cukup jelas.
Ayat (2)
Cukup jelas.
Pasal 134
Ayat (1)
Cukup jelas.
Ayat (2)
Batas waktu melapor adalah 30 (tiga puluh) menit sebelum keberangkatan.
Ayat (3)
Cukup jelas.
Ayat (4)
Cukup jelas.
Pasal 135
Cukup jelas.
Pasal 136
Ayat (1)
Huruf a
Cukup jelas.
Huruf b
Penindakan terhadap pengguna jasa yang tidak memiliki karcis dapat didenda atau diturunkan di stasiun terdekat.
Huruf c
Penertiban terhadap pengguna jasa atau masyarakat dapat dilakukan bersama-sama dengan aparat keamanan.
Huruf d
Cukup jelas.
Ayat (2)
Hal-hal yang membahayakan keselamatan, ketertiban, dan kepentingan umum, antara lain:
a. bersumber pada sarana perkeretaapian, misalnya kondisi kereta api diragukan kelaikannya untuk dioperasikan; dan
b. bersumber di luar sarana perkeretaapian, misalnya jalur longsor dan ancaman teror.

Pasal 137
Ayat (1)
Yang dimaksud dengan "standar pelayanan minimum" adalah kondisi pelayanan yang harus dipenuhi oleh penyelenggara sarana perkeretaapian sebagaimana ditetapkan oleh Pemerintah.
Ayat (2)
Cukup jelas.
Pasal 138
Cukup jelas.
Pasal 139
Ayat (1)
Cukup jelas.
Ayat (2)
Huruf a
Cukup jelas.
Huruf b
Yang dimaksud dengan "barang khusus" adalah bahan atau benda yang sifat atau bentuknya harus diperlakukan secara khusus, antara lain :
a. muatan barang curah, misalnya semen curah dan batubara;
b. muatan barang cair, misalnya BBM dan bahan dasar gula pasir;
c. muatan yang diletakkan di atas palet;
d. muatan kaca lembaran;
e. pengangkutan barang yang memerlukan fasilitas pendingin;
f. pengangkutan tumbuh-tumbuhan dan hewan hidup; dan

g. pengangkutan kendaraan.

Huruf c

Yang dimaksud dengan "bahan berbahaya dan beracun" adalah setiap bahan atau benda yang karena 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, kelangsungan hidup manusia, dan makhluk hidup lain.

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

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan "angkutan multimoda" adalah angkutan yang menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar perjanjian angkutan multimoda dengan menggunakan satu dokumen.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 148

Cukup jelas.

Pasal 149

Cukup jelas.

Pasal 150

Cukup jelas.

Pasal 151

Cukup jelas.

Pasal 152

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Dalam hal masyarakat dinilai belum mampu membayar tarif yang ditetapkan oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Pemerintah atau Pemerintah Daerah menetapkan tarif angkutan pelayanan kelas ekonomi yang merupakan bentuk pelaksanaan kewajiban pelayanan publik (Public Service Obligation) dan angkutan perintis.

Huruf a

Yang dimaksud dengan "angkutan pelayanan kelas ekonomi" adalah angkutan orang yang dilaksanakan oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sesuai dengan standar pelayanan minimum.

Huruf b
Yang dimaksud dengan “angkutan perintis” adalah penyelenggaraan perkeretaapian yang dioperasikan dalam waktu tertentu untuk melayani daerah baru atau daerah yang sudah ada jalur kereta apinya dalam rangka menunjang pemerataan, pertumbuhan, dan stabilitas pembangunan nasional, tetapi secara komersial belum menguntungkan.
Pasal 153
Ayat (1)
Yang dimaksud dengan “tarif yang dihitung oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian” adalah besarnya tarif yang dihitung berdasarkan pedoman penetapan tarif.
Yang dimaksud dengan kewajiban pelayanan publik (Public Service Obligation) adalah kewajiban pemerintah untuk memberikan pelayanan angkutan kereta api kepada masyarakat dengan tarif yang terjangkau.
Ayat (2)
Yang dimaksud dengan “biaya yang dikeluarkan oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian” adalah besarnya biaya yang dikeluarkan untuk mengoperasikan sarana perkeretaapian pada lintas perintis yang dihitung berdasarkan asumsi yang disepakati oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan Pemerintah atau Pemerintah Daerah.
Pasal 154
Ayat (1)
Biaya penggunaan prasarana perkeretaapian atau yang dikenal dengan Track Acces Charge (TAC) adalah biaya yang harus dibayaroleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian untuk penggunaan prasarana perkeretaapian yang dioperasikan oleh Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian.
Ayat (2)
Cukup jelas.
Pasal 155
Cukup jelas.
Pasal 156
Cukup jelas.
Pasal 157
Ayat (1)
Bentuk bertanggung jawab adalah pemberian ganti kerugian dan biaya pengobatan bagi pengguna jasa yang luka-luka atau santunan bagi pengguna jasa yang meninggal dunia.
Kerugian pengguna jasa yang ditanggung oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian berupa penggantian kehilangan atau kerusakan barang sebagai akibat pengoperasian angkutan kereta api.
Ayat (2)
Batas waktu tanggung jawab penyelenggara sarana perkeretaapian adalah dipenuhinya kewajiban penyelenggara sarana perkeretaapian memberikan ganti kerugian, biaya pengobatan, dan santunan paling lama 1 (satu) bulan sejak kejadian.
Pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, dan keluarga pengguna jasa yang meninggal dunia harus memberitahukan kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian paling lama 12 (dua belas) jam terhitung sejak kejadian.
Ayat (3)
Cukup jelas.
Ayat (4)
Luka atau meninggalnya pengguna jasa yang tidak disebabkan oleh pengoperasian kereta api, misalnya pengguna jasa luka atau meninggal dunia di dalam kereta api karena sakit bawaan atau karena kejahatan.
Pasal 158
Cukup jelas.
Pasal 159
Cukup jelas.
Pasal 160
Cukup jelas.

Pasal 161
Ayat (1)
Cukup jelas.
Ayat (2)
Tempat penyimpanan yang disediakan oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dapat berupa gerbong, gudang, dan ruang terbuka.
Biaya penyimpanan, antara lain sewa gerbong, biaya pembongkaran, biaya pemindahan, biaya penumpukan, dan biaya sewa gudang.
Ayat (3)
Yang dimaksud dengan "batas waktu" adalah ketentuan yang disebutkan dalam perjanjian angkutan.
Ayat (4)
Cukup Jelas.
Ayat (5)
Cukup Jelas.
Ayat (6)
Cukup Jelas.
Pasal 162
Cukup jelas.
Pasal 163
Cukup jelas.
Pasal 164
Ayat (1)
Cukup jelas.
Ayat (2)
Yang dimaksud dengan "pengajuan keberatan" adalah pengaduan kerusakan barang dengan disertai bukti rusaknya barang serta perincian permintaan ganti kerugian dan keterangan nilai barang.
Ayat (3)
Cukup jelas.
Pasal 165
Cukup jelas.
Pasal 166
Cukup jelas.
Pasal 167
Cukup jelas.
Pasal 168
Cukup jelas.
Pasal 169
Cukup jelas.
Pasal 170
Yang dimaksud dengan "kerugian" adalah nilai kerusakan pada prasarana perkeretaapian dan sarana perkeretaapian serta luka-luka dan meninggalnya orang yang dipekerjakan oleh Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian.
Tuntutan kerugian kerusakan pada prasarana perkeretaapian dan sarana perkeretaapian serta biaya pengobatan dan santunan harus dipenuhi oleh pihak yang menimbulkan kerugian dan luka-luka serta meninggal.
Yang dimaksud dengan "orang yang dipekerjakan" adalah petugas Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian atau Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dalam melaksanakan kegiatan di bidang prasarana dan sarana perkeretaapian.
Pasal 171
Cukup jelas.
Pasal 172
Cukup jelas.
Pasal 173
Cukup jelas.

Pasal 174
Cukup jelas.
Pasal 175
Ayat (1)
Penelitian sebab-sebab terjadinya kecelakaan adalah bukan dalam kaitan dengan penyidikan (penegakan hukum), melainkan semata-mata untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan dalam rangka perbaikan teknologi dan agar kecelakaan serupa tidak terjadi lagi di kemudian hari.
Apabila dalam kecelakaan tersebut memang terdapat unsur melawan hukum, pemeriksaannya juga dilakukan oleh penyidik dalam rangka penegakan hukum.
Ayat (2)
Cukup jelas.
Ayat (3)
Cukup jelas.
Pasal 176
Cukup jelas.
Pasal 177
Cukup jelas.
Pasal 178
Yang dimaksud dengan "pandangan bebas" adalah tidak terhalangnya pandangan masinis kereta api untuk melihat peralatan persinyalan dan kondisi jalan rel.
Pasal 179
Cukup jelas.
Pasal 180
Cukup jelas.
Pasal 181
Ayat (1)
Huruf a
Cukup jelas.
Huruf b
Yang dimaksud dengan "menyeret" adalah menarik atau mendorong barang tanpa roda dan melintasi jalur kereta api.
Huruf c
Yang dimaksud dengan "kepentingan lain" adalah penggunaan jalur kereta api yang tidak sesuai dengan fungsinya, antara lain berjualan, menggembala ternak, dan menjemur barang.
Ayat (2)
Yang termasuk surat tugas adalah kartu atau tanda pengenal.
Pasal 182
Cukup jelas.
Pasal 183
Cukup jelas.
Pasal 184
Cukup jelas.
Pasal 185
Cukup jelas.
Pasal 186
Ayat (1)
Cukup jelas.
Ayat (2)
Cukup jelas.
Ayat (3)
Pelaksanaan penyidikan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, antara lain Pasal 7 ayat (2) dan Pasal 107 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana.

Pasal 187

Ayat (1)

Dalam ketentuan ini, yang dipidana adalah pengurus dari Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian sebagai korporasi.

Pengurus dalam hal ini adalah orang-orang yang mempunyai kedudukan fungsional dalam struktur organisasi korporasi yang bertindak untuk dan atas nama korporasi atau demi kepentingan korporasi, berdasarkan hubungan kerja atau berdasar hubungan lain dalam lingkup usaha korporasi tersebut, baik sediri-sendiri atau bersama-sama.

Ayat (2)

Dalam ketentuan ini, yang dimaksud dengan ”luka berat” adalah:

- sakit atau luka yang tidak ada harapan untuk sembuh sama sekali atau yang menimbulkan bahaya maut;
- tidak mampu terus menerus untuk menjalankan tugas, jabatan, atau pekerjaan pencaharian;
- kehilangan salah satu panca indera;
- cacat berat;
- lumpuh;
- daya pikir terganggu selama lebih dari 4 (empat) minggu; dan
- gugur atau matinya kandungan.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 188

Dalam ketentuan ini, yang dipidana adalah pengurus dari Badan Usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum sebagai korporasi. Pengurus dalam hal ini adalah orang-orang yang mempunyai kedudukan fungsional dalam struktur organisasi korporasi yang bertindak untuk dan atas nama korporasi atau demi kepentingan korporasi, berdasarkan hubungan kerja atau berdasar hubungan lain dalam lingkup usaha korporasi tersebut, baik sediri-sendiri atau bersama-sama.

Pasal 189

Dalam ketentuan ini, yang dipidana adalah pengurus dari Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sebagai korporasi. Pengurus dalam hal ini adalah orang-orang yang mempunyai kedudukan fungsional dalam struktur organisasi korporasi yang bertindak untuk dan atas nama korporasi atau demi kepentingan korporasi, berdasarkan hubungan kerja atau berdasar hubungan lain dalam lingkup usaha korporasi tersebut, baik sediri-sendiri atau bersama-sama.

Pasal 190

Lihat penjelasan Pasal 187.

Pasal 191

Ayat (1)

Dalam ketentuan ini, yang dipidana adalah pengurus dari Penyelenggara Perkeretaapian Khusus sebagai korporasi.

Pengurus dalam hal ini adalah orang-orang yang mempunyai kedudukan fungsional dalam struktur organisasi korporasi yang bertindak untuk dan atas nama korporasi atau demi kepentingan korporasi, berdasarkan hubungan kerja atau berdasar hubungan lain dalam lingkup usaha korporasi tersebut, baik sediri-sendiri atau bersama-sama.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 192

Cukup jelas.

Pasal 193

Cukup jelas.

Pasal 194

Cukup jelas.

Pasal 195

Yang dimaksud dengan “mengoperasikan” meliputi pengoperasian, perawatan, pengelolaan, pengawasan, dan pemeriksaan.

Pasal 196
Lihat penjelasan Pasal 187 ayat (1).
Pasal 197
Cukup jelas.
Pasal 198
Ayat (1)
Lihat penjelasan Pasal 187 ayat (1).
Ayat (2)
Lihat penjelasan Pasal 187 ayat (2).
Ayat (3)
Cukup jelas.
Pasal 199
Cukup jelas.
Pasal 200
Cukup jelas.
Pasal 201
Cukup jelas.
Pasal 202
Cukup jelas.
Pasal 203
Cukup jelas.
Pasal 204
Lihat penjelasan Pasal 189.
Pasal 205
Cukup jelas.
Pasal 206
Ayat (1)
Yang dimaksud dengan "awak kereta api" dalam ketentuan ini adalah masinis dan asisten masinis.
Ayat (2)
Lihat penjelasan Pasal 187 ayat (2).
Ayat (3)
Cukup jelas.
Pasal 207
Cukup jelas.
Pasal 208
Cukup jelas.
Pasal 209
Lihat penjelasan Pasal 187 ayat (1).
Pasal 210
Cukup jelas.
Pasal 211
Lihat penjelasan Pasal 189.
Pasal 212
Cukup jelas.
Pasal 213
Cukup jelas.
Pasal 214
Ayat (1)
Cukup jelas.
Ayat (2)
Waktu 3 (tiga) tahun dalam ketentuan ini dimaksudkan untuk menyesuaikan penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero), atas Prasarana Perkeretaapianmilik Pemerintah, dalam rangka memberikan kesempatan kepada Pemerintah memperbaiki kondisi PT. Kereta Api Indonesia
(Persero) dengan mengambil langkah-langkah sebagai berikut:
a. melakukan audit secara menyeluruh terhadap PT. Kereta Api Indonesia (Persero);

b. melakukan inventarisasi aset prasarana dan sarana PT. Kereta Api Indonesia (Persero);
c. menegaskan status kewajiban pelayanan publik (Public Service Obligation) dan kewajiban masa lalu penyelenggaraan program pensiun pegawai PT. Kereta Api Indonesia (Persero) eks Pegawai Negeri Sipil PJKA/Departemen Perhubungan (Past Service Liability);
d. membuat neraca awal PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Pasal 215

Cukup jelas.

Pasal 216

Cukup jelas.

Pasal 217

Cukup jelas.

Pasal 218

Cukup jelas.

TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA NOMOR 4722

SALINAN

PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 25 TAHUN 2009

TENTANG

PELAYANAN PUBLIK

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa negara berkewajiban melayani setiap warga negara dan penduduk untuk memenuhi hak dan kebutuhan dasarnya dalam kerangka pelayanan publik yang merupakan amanat Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

b. bahwa membangun kepercayaan masyarakat atas pelayanan publik yang dilakukan penyelenggara pelayanan publik merupakan kegiatan yang harus dilakukan seiring dengan harapan dan tuntutan seluruh warga negara dan penduduk tentang peningkatan pelayanan publik;

c. bahwa sebagai upaya untuk mempertegas hak dan kewajiban setiap warga negara dan penduduk serta terwujudnya tanggung jawab negara dan korporasi dalam penyelenggaraan pelayanan publik, diperlukan norma hukum yang memberi pengaturan secara jelas;

d. bahwa sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas dan menjamin penyediaan pelayanan publik sesuai dengan asas-asas umum pemerintahan dan korporasi yang baik serta untuk memberi perlindungan bagi setiap warga negara dan penduduk dari penyalahgunaan wewenang di dalam penyelenggaraan pelayanan publik, diperlukan pengaturan hukum yang mendukungnya;

e. bahwa . . .

e. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d, perlu dibentuk Undang-Undang tentang Pelayanan Publik;

Mengingat : 1. Pasal 5 ayat (1), Pasal 18A ayat (2), Pasal 20, Pasal 27, Pasal 28A, Pasal 28B, Pasal 28C, Pasal 28D, Pasal 28H, Pasal 28I ayat (2), dan Pasal 34 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

2. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Kepegawaian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1974 Nomor 55, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3041) sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 43 Tahun 1999 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Kepegawaian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 169, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3890);

3. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4844);

4. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2005 tentang Pengesahan *International Covenant on Economic, Social, and Cultural Rights* (Kovenan Internasional tentang Hak-Hak Ekonomi, Sosial, dan Budaya) (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 118, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4557);

5. Undang-Undang . . .

5. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2005 tentang Pengesahan *International Covenant on Civil and Political Rights* (Kovenan Internasional tentang Hak-Hak Sipil dan Politik) (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 119, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4558);
6. Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2008 tentang Ombudsman Republik Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 139, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4899);

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA
dan
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : UNDANG-UNDANG TENTANG PELAYANAN PUBLIK.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan:

(1) Pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.

(2) Penyelenggara . . .

(2) Penyelenggara pelayanan publik yang selanjutnya disebut Penyelenggara adalah setiap institusi penyelenggara negara, korporasi, lembaga independen yang dibentuk berdasarkan undang-undang untuk kegiatan pelayanan publik, dan badan hukum lain yang dibentuk semata-mata untuk kegiatan pelayanan publik.

(3) Atasan satuan kerja penyelenggara adalah pimpinan satuan kerja yang membawahi secara langsung satu atau lebih satuan kerja yang melaksanakan pelayanan publik.

(4) Organisasi penyelenggara pelayanan publik yang selanjutnya disebut Organisasi Penyelenggara adalah satuan kerja penyelenggara pelayanan publik yang berada di lingkungan institusi penyelenggara negara, korporasi, lembaga independen yang dibentuk berdasarkan undang-undang untuk kegiatan pelayanan publik, dan badan hukum lain yang dibentuk semata-mata untuk kegiatan pelayanan publik.

(5) Pelaksana pelayanan publik yang selanjutnya disebut Pelaksana adalah pejabat, pegawai, petugas, dan setiap orang yang bekerja di dalam organisasi penyelenggara yang bertugas melaksanakan tindakan atau serangkaian tindakan pelayanan publik.

(6) Masyarakat adalah seluruh pihak, baik warga negara maupun penduduk sebagai orang-perseorangan, kelompok, maupun badan hukum yang berkedudukan sebagai penerima manfaat pelayanan publik, baik secara langsung maupun tidak langsung.

(7) Standar pelayanan adalah tolok ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyelenggara kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau, dan terukur.

(8) Maklumat . . .

(8) Maklumat pelayanan adalah pernyataan tertulis yang berisi keseluruhan rincian kewajiban dan janji yang terdapat dalam standar pelayanan.

(9) Sistem informasi pelayanan publik yang selanjutnya disebut Sistem Informasi adalah rangkaian kegiatan yang meliputi penyimpanan dan pengelolaan informasi serta mekanisme penyampaian informasi dari penyelenggara kepada masyarakat dan sebaliknya dalam bentuk lisan, tulisan Latin, tulisan dalam huruf Braile, bahasa gambar, dan/atau bahasa lokal, serta disajikan secara manual ataupun elektronik.

(10) Mediasi adalah penyelesaian sengketa pelayanan publik antarpara pihak melalui bantuan, baik oleh ombudsman sendiri maupun melalui mediator yang dibentuk oleh ombudsman.

(11) Ajudikasi adalah proses penyelesaian sengketa pelayanan publik antarpara pihak yang diputus oleh ombudsman.

(12) Menteri adalah menteri yang bertanggung jawab di bidang pendayagunaan aparatur negara.

(13) Ombudsman adalah lembaga negara yang mempunyai kewenangan mengawasi penyelenggaraan pelayanan publik, baik yang diselenggarakan oleh penyelenggara negara dan pemerintahan termasuk yang diselenggarakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan badan hukum milik negara serta badan swasta, maupun perseorangan yang diberi tugas menyelenggarakan pelayanan publik tertentu yang sebagian atau seluruh dananya bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara dan/atau anggaran pendapatan dan belanja daerah.

BAB II
MAKSUD, TUJUAN, ASAS, DAN RUANG LINGKUP

Bagian Kesatu
Maksud dan Tujuan

Pasal 2

Undang-undang tentang pelayanan publik dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum dalam hubungan antara masyarakat dan penyelenggara dalam pelayanan publik.

Pasal 3

Tujuan undang-undang tentang pelayanan publik adalah:

a. terwujudnya batasan dan hubungan yang jelas tentang hak, tanggung jawab, kewajiban, dan kewenangan seluruh pihak yang terkait dengan penyelenggaraan pelayanan publik;
b. terwujudnya sistem penyelenggaraan pelayanan publik yang layak sesuai dengan asas-asas umum pemerintahan dan korporasi yang baik;
c. terpenuhinya penyelenggaraan pelayanan publik sesuai dengan peraturan perundang-undangan; dan
d. terwujudnya perlindungan dan kepastian hukum bagi masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan publik.

Bagian Kedua
Asas

Pasal 4

Penyelenggaraan pelayanan publik berasaskan:
a. kepentingan umum;

b. kepastian hukum;
c. kesamaan hak;
d. keseimbangan hak dan kewajiban;
e. keprofesionalan;
f. partisipatif;
g. persamaan perlakuan/tidak diskriminatif;
h. keterbukaan;
i. akuntabilitas;
j. fasilitas dan perlakuan khusus bagi kelompok rentan;
k. ketepatan waktu; dan
l. kecepatan, kemudahan, dan keterjangkauan.

Bagian Ketiga
Ruang Lingkup

Pasal 5

(1) Ruang lingkup pelayanan publik meliputi pelayanan barang publik dan jasa publik serta pelayanan administratif yang diatur dalam peraturan perundang-undangan.

(2) Ruang lingkup sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi pendidikan, pengajaran, pekerjaan dan usaha, tempat tinggal, komunikasi dan informasi, lingkungan hidup, kesehatan, jaminan sosial, energi, perbankan, perhubungan, sumber daya alam, pariwisata, dan sektor strategis lainnya.

(3) Pelayanan barang publik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
a. pengadaan dan penyaluran barang publik yang dilakukan oleh instansi pemerintah yang sebagian atau seluruh dananya bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara dan/atau anggaran pendapatan dan belanja daerah;

b. pengadaan dan penyaluran barang publik yang dilakukan oleh suatu badan usaha yang modal pendiriannya sebagian atau seluruhnya bersumber dari kekayaan negara dan/atau kekayaan daerah yang dipisahkan; dan

c. pengadaan dan penyaluran barang publik yang pembiayaannya tidak bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara atau anggaran pendapatan dan belanja daerah atau badan usaha yang modal pendiriannya sebagian atau seluruhnya bersumber dari kekayaan negara dan/atau kekayaan daerah yang dipisahkan, tetapi ketersediaannya menjadi misi negara yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan.

(4) Pelayanan atas jasa publik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

a. penyediaan jasa publik oleh instansi pemerintah yang sebagian atau seluruh dananya bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara dan/atau anggaran pendapatan dan belanja daerah;

b. penyediaan jasa publik oleh suatu badan usaha yang modal pendiriannya sebagian atau seluruhnya bersumber dari kekayaan negara dan/atau kekayaan daerah yang dipisahkan; dan

c. penyediaan jasa publik yang pembiayaannya tidak bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara atau anggaran pendapatan dan belanja daerah atau badan usaha yang modal pendiriannya sebagian atau seluruhnya bersumber dari kekayaan negara dan/atau kekayaan daerah yang dipisahkan, tetapi ketersediaannya menjadi misi negara yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan.

(5) Pelayanan publik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi skala kegiatan yang didasarkan pada ukuran besaran biaya tertentu yang digunakan dan jaringan yang dimiliki dalam kegiatan pelayanan publik untuk dikategorikan sebagai penyelenggara pelayanan publik.

(6) Ruang lingkup sebagaimana dimaksud pada ayat (5) diatur lebih lanjut dalam peraturan pemerintah.

(7) Pelayanan administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

a. tindakan administratif pemerintah yang diwajibkan oleh negara dan diatur dalam peraturan perundang-undangan dalam rangka mewujudkan perlindungan pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda warga negara.

b. tindakan administratif oleh instansi nonpemerintah yang diwajibkan oleh negara dan diatur dalam peraturan perundang-undangan serta diterapkan berdasarkan perjanjian dengan penerima pelayanan

BAB III
PEMBINA, ORGANISASI PENYELENGGARA, DAN PENATAAN PELAYANAN PUBLIK

Bagian Kesatu
Pembina dan Penanggung Jawab Pelayanan Publik

Pasal 6

(1) Guna menjamin kelancaran penyelenggaraan pelayanan publik diperlukan pembina dan penanggung jawab.

(2) Pembina sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:

a. pimpinan lembaga negara, pimpinan kementerian, pimpinan lembaga pemerintah nonkementerian, pimpinan lembaga komisi negara atau yang sejenis, dan pimpinan lembaga lainnya;

b. gubernur pada tingkat provinsi;

c. bupati pada tingkat kabupaten; dan

d. walikota pada tingkat kota.

(3) Pembina sebagaimana dimaksud pada ayat (2) mempunyai tugas melakukan pembinaan, pengawasan, dan evaluasi terhadap pelaksanaan tugas dari penanggung jawab.

(4) Pembina sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, kecuali pimpinan lembaga negara dan pimpinan lembaga komisi negara atau yang sejenis yang dibentuk berdasarkan undang-undang, wajib melaporkan hasil perkembangan kinerja pelayanan publik kepada Presiden dan Dewan Perwakilan Rakyat.

(5) Pembina sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b wajib melaporkan hasil perkembangan kinerja pelayanan publik masing-masing kepada Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi dan menteri.

(6) Pembina sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c dan huruf d wajib melaporkan hasil perkembangan kinerja pelayanan publik masing-masing kepada Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota dan gubernur.

Pasal 7

(1) Penanggung jawab adalah pimpinan kesekretariatan lembaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2) atau pejabat yang ditunjuk pembina.

(2) Penanggung jawab mempunyai tugas:
   a. mengoordinasikan kelancaran penyelenggaraan pelayanan publik sesuai dengan standar pelayanan pada setiap satuan kerja;
   b. melakukan evaluasi penyelenggaraan pelayanan publik; dan
   c. melaporkan kepada pembina pelaksanaan penyelenggaraan pelayanan publik di seluruh satuan kerja unit pelayanan publik.

(3) Menteri yang bertanggung jawab di bidang pendayagunaan aparatur negara bertugas:
   a. merumuskan kebijakan nasional tentang pelayanan publik;
   b. memfasilitasi lembaga terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk menyelesaikan permasalahan yang terjadi antarpenyelenggara yang tidak dapat diselesaikan dengan mekanisme yang ada; dan
   c. melakukan pemantauan dan evaluasi kinerja penyelenggaraan pelayanan publik.

(4) Menteri sebagaimana dimaksud pada ayat (3) wajib:
   a. mengumumkan kebijakan nasional tentang pelayanan publik, hasil pemantauan dan evaluasi kinerja, serta hasil koordinasi;
   b. membuat peringkat kinerja penyelenggara secara berkala; dan
   c. memberikan penghargaan kepada penyelenggara sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Bagian Kedua . . .

Bagian Kedua
Organisasi Penyelenggara

Pasal 8

(1) Organisasi penyelenggara berkewajiban menyelenggarakan pelayanan publik sesuai dengan tujuan pembentukan.

(2) Penyelenggaraan pelayanan publik sebagaimana dimaksud pada ayat (1), sekurang-kurangnya meliputi:
   a. pelaksanaan pelayanan;
   b. pengelolaan pengaduan masyarakat;
   c. pengelolaan informasi;
   d. pengawasan internal;
   e. penyuluhan kepada masyarakat; dan
   f. pelayanan konsultasi.

(3) Penyelenggara dan seluruh bagian organisasi penyelenggara bertanggung jawab atas ketidakmampuan, pelanggaran, dan kegagalan penyelenggaraan pelayanan.

Pasal 9

(1) Dalam rangka mempermudah penyelenggaraan berbagai bentuk pelayanan publik, dapat dilakukan penyelenggaraan sistem pelayanan terpadu.

(2) Pengaturan mengenai sistem pelayanan terpadu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dalam peraturan pemerintah.

Bagian Ketiga . . .

Bagian Ketiga
Evaluasi dan Pengelolaan Pelaksana Pelayanan Publik

Pasal 10

(1) Penyelenggara berkewajiban melaksanakan evaluasi terhadap kinerja pelaksana di lingkungan organisasi secara berkala dan berkelanjutan.
(2) Berdasarkan hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara berkewajiban melakukan upaya peningkatan kapasitas pelaksana.
(3) Evaluasi terhadap kinerja pelaksana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan indikator yang jelas dan terukur dengan memperhatikan perbaikan prosedur dan/atau penyempurnaan organisasi sesuai dengan asas pelayanan publik dan peraturan perundang-undangan.

Pasal 11

(1) Penyelenggara berkewajiban melakukan penyeleksian dan promosi pelaksana secara transparan, tidak diskriminatif, dan adil sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
(2) Penyelenggara wajib memberikan penghargaan kepada pelaksana yang memiliki prestasi kerja.
(3) Penyelenggara wajib memberikan hukuman kepada pelaksana yang melakukan pelanggaran ketentuan internal penyelenggara.
(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai mekanisme pemberian penghargaan dan hukuman ditentukan oleh penyelenggara.

Bagian Keempat . . .

Bagian Keempat
Hubungan Antarpenyelenggara

Pasal 12

(1) Dalam rangka meningkatkan efisiensi dan efektivitas pelayanan, dapat dilakukan kerja sama antarpenyelenggara.

(2) Kerja sama antarpenyelenggara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan yang berkaitan dengan teknis operasional pelayanan dan/atau pendukung pelayanan.

(3) Dalam hal penyelenggara yang memiliki lingkup kewenangan dan tugas pelayanan publik tidak dapat dilakukan sendiri karena keterbatasan sumber daya dan/atau dalam keadaan darurat, penyelenggara dapat meminta bantuan kepada penyelenggara lain yang mempunyai kapasitas memadai.

(4) Dalam keadaan darurat, permintaan penyelenggara lain wajib dipenuhi oleh penyelenggara pemberi bantuan sesuai dengan tugas dan fungsi organisasi penyelenggara yang bersangkutan berdasarkan peraturan perundang-undangan.

Bagian Kelima
Kerja Sama Penyelenggara dengan Pihak Lain

Pasal 13

(1) Penyelenggara dapat melakukan kerja sama dalam bentuk penyerahan sebagian tugas penyelenggaraan pelayanan publik kepada pihak lain dengan ketentuan:

a. perjanjian kerja sama penyelenggaraan pelayanan publik dituangkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan dalam pelaksanaannya didasarkan pada standar pelayanan;

b. penyelenggara . . .

b. penyelenggara berkewajiban menginformasikan perjanjian kerja sama kepada masyarakat;

c. tanggung jawab pelaksanaan kerja sama berada pada penerima kerja sama, sedangkan tanggung jawab penyelenggaraan secara menyeluruh berada pada penyelenggara;

d. informasi tentang identitas pihak lain dan identitas penyelenggara sebagai penanggung jawab kegiatan harus dicantumkan oleh penyelenggara pada tempat yang jelas dan mudah diketahui masyarakat; dan

e. penyelenggara dan pihak lain wajib mencantumkan alamat tempat mengadu dan sarana untuk menampung keluhan masyarakat yang mudah diakses, antara lain telepon, pesan layanan singkat (*short message service* (sms)), laman (*website*), pos-el (*e-mail*), dan kotak pengaduan.

(2) Pihak lain sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib berbadan hukum Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

(3) Kerja sama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak menambah beban bagi masyarakat.

(4) Selain kerja sama sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara dapat melakukan kerja sama tertentu dengan pihak lain untuk menyelenggarakan pelayanan publik.

(5) Kerja sama sebagaimana dimaksud pada ayat (4) tidak boleh lebih dari 14 (empat belas) hari dan tidak boleh dilakukan pengulangan.

BAB IV
HAK, KEWAJIBAN, DAN LARANGAN

Bagian Kesatu
Hak dan Kewajiban bagi Penyelenggara

Pasal 14

Penyelenggara memiliki hak:
a. memberikan pelayanan tanpa dihambat pihak lain yang bukan tugasnya;
b. melakukan kerja sama;
c. mempunyai anggaran pembiayaan penyelenggaraan pelayananan publik;
d. melakukan pembelaan terhadap pengaduan dan tuntutan yang tidak sesuai dengan kenyataan dalam penyelenggaraan pelayanan publik; dan
e. menolak permintaan pelayanan yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 15

Penyelenggara berkewajiban:
a. menyusun dan menetapkan standar pelayanan;
b. menyusun, menetapkan, dan memublikasikan maklumat pelayanan;
c. menempatkan pelaksana yang kompeten;
d. menyediakan sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik yang mendukung terciptanya iklim pelayanan yang memadai;
e. memberikan pelayanan yang berkualitas sesuai dengan asas penyelenggaraan pelayanan publik;
f. melaksanakan pelayanan sesuai dengan standar pelayanan;
g. berpartisipasi aktif dan mematuhi peraturan perundang-undangan yang terkait dengan penyelenggaraan pelayanan publik;

h. memberikan . . .

h. memberikan pertanggungjawaban terhadap pelayanan yang diselenggarakan;
i. membantu masyarakat dalam memahami hak dan tanggung jawabnya;
j. bertanggung jawab dalam pengelolaan organisasi penyelenggara pelayanan publik;
k. memberikan pertanggungjawaban sesuai dengan hukum yang berlaku apabila mengundurkan diri atau melepaskan tanggung jawab atas posisi atau jabatan; dan
l. memenuhi panggilan atau mewakili organisasi untuk hadir atau melaksanakan perintah suatu tindakan hukum atas permintaan pejabat yang berwenang dari lembaga negara atau instansi pemerintah yang berhak, berwenang, dan sah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Bagian Kedua
Kewajiban dan Larangan bagi Pelaksana

Pasal 16

Pelaksana berkewajiban:

a. melakukan kegiatan pelayanan sesuai dengan penugasan yang diberikan oleh penyelenggara;
b. memberikan pertanggungjawaban atas pelaksanaan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
c. memenuhi panggilan untuk hadir atau melaksanakan perintah suatu tindakan hukum atas permintaan pejabat yang berwenang dari lembaga negara atau instansi pemerintah yang berhak, berwenang, dan sah sesuai dengan peraturan perundang-undangan;

d. memberikan pertanggungjawaban apabila mengundurkan diri atau melepaskan tanggung jawab sesuai dengan peraturan perundang-undangan; dan

e. melakukan evaluasi dan membuat laporan keuangan dan kinerja kepada penyelenggara secara berkala.

Pasal 17

Pelaksana dilarang:

a. merangkap sebagai komisaris atau pengurus organisasi usaha bagi pelaksana yang berasal dari lingkungan instansi pemerintah, badan usaha milik negara, dan badan usaha milik daerah;

b. meninggalkan tugas dan kewajiban, kecuali mempunyai alasan yang jelas, rasional, dan sah sesuai dengan peraturan perundang-undangan;

c. menambah pelaksana tanpa persetujuan penyelenggara;

d. membuat perjanjian kerja sama dengan pihak lain tanpa persetujuan penyelenggara; dan

e. melanggar asas penyelenggaraan pelayanan publik.

Bagian Ketiga
Hak dan Kewajiban bagi Masyarakat

Pasal 18

Masyarakat berhak:

a. mengetahui kebenaran isi standar pelayanan;

b. mengawasi pelaksanaan standar pelayanan;

c. mendapat tanggapan terhadap pengaduan yang diajukan;

d. mendapat advokasi, perlindungan, dan/atau pemenuhan pelayanan;

e. memberitahukan kepada pimpinan penyelenggara untuk memperbaiki pelayanan apabila pelayanan yang diberikan tidak sesuai dengan standar pelayanan;

f. memberitahukan kepada pelaksana untuk memperbaiki pelayanan apabila pelayanan yang diberikan tidak sesuai dengan standar pelayanan;

g. mengadukan pelaksana yang melakukan penyimpangan standar pelayanan dan/atau tidak memperbaiki pelayanan kepada penyelenggara dan ombudsman;

h. mengadukan penyelenggara yang melakukan penyimpangan standar pelayanan dan/atau tidak memperbaiki pelayanan kepada pembina penyelenggara dan ombudsman; dan

i. mendapat pelayanan yang berkualitas sesuai dengan asas dan tujuan pelayanan.

Pasal 19

Masyarakat berkewajiban:

a. mematuhi dan memenuhi ketentuan sebagaimana dipersyaratkan dalam standar pelayanan;

b. ikut menjaga terpeliharanya sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik; dan

c. berpartisipasi aktif dan mematuhi peraturan yang terkait dengan penyelenggaraan pelayanan publik.

BAB V
PENYELENGGARAAN PELAYANAN PUBLIK

Bagian Kesatu
Standar Pelayanan

Pasal 20

(1) Penyelenggara berkewajiban menyusun dan menetapkan standar pelayanan dengan memperhatikan kemampuan penyelenggara, kebutuhan masyarakat, dan kondisi lingkungan.

(2) Dalam menyusun dan menetapkan standar pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara wajib mengikutsertakan masyarakat dan pihak terkait.

(3) Penyelenggara berkewajiban menerapkan standar pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

(4) Pengikutsertaan masyarakat dan pihak terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan dengan prinsip tidak diskriminatif, terkait langsung dengan jenis pelayanan, memiliki kompetensi dan mengutamakan musyawarah, serta memperhatikan keberagaman.

(5) Penyusunan standar pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dilakukan dengan pedoman tertentu yang diatur lebih lanjut dalam peraturan pemerintah.

Pasal 21

Komponen standar pelayanan sekurang-kurangnya meliputi:

a. dasar hukum;

b. persyaratan;

c. sistem, mekanisme, dan prosedur;
d. jangka waktu penyelesaian;
e. biaya/tarif;
f. produk pelayanan;
g. sarana, prasarana, dan/atau fasilitas;
h. kompetensi pelaksana;
i. pengawasan internal;
j. penanganan pengaduan, saran, dan masukan;
k. jumlah pelaksana;
l. jaminan pelayanan yang memberikan kepastian pelayanan dilaksanakan sesuai dengan standar pelayanan;
m. jaminan keamanan dan keselamatan pelayanan dalam bentuk komitmen untuk memberikan rasa aman, bebas dari bahaya, dan risiko keraguraguan; dan
n. evaluasi kinerja pelaksana.

Bagian Kedua
Maklumat Pelayanan

Pasal 22

(1) Penyelenggara berkewajiban menyusun dan menetapkan maklumat pelayanan yang merupakan pernyataan kesanggupan penyelenggara dalam melaksanakan pelayanan sesuai dengan standar pelayanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21.
(2) Maklumat pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dipublikasikan secara jelas dan luas.

Bagian Ketiga
Sistem Informasi Pelayanan Publik

Pasal 23

(1) Dalam rangka memberikan dukungan informasi terhadap penyelenggaraan pelayanan publik perlu diselenggarakan sistem informasi yang bersifat nasional.

(2) Menteri mengelola sistem informasi yang bersifat nasional.

(3) Sistem informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berisi semua informasi pelayanan publik yang berasal dari penyelenggara pada setiap tingkatan.

(4) Penyelenggara berkewajiban mengelola sistem informasi yang terdiri atas sistem informasi elektronik atau nonelektronik, sekurang-kurangnya meliputi:
   a. profil penyelenggara ;
   b. profil pelaksana;
   c. standar pelayanan;
   d. maklumat pelayanan;
   e. pengelolaan pengaduan; dan
   f. penilaian kinerja

(5) Penyelenggara berkewajiban menyediakan informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (4) kepada masyarakat secara terbuka dan mudah diakses.

Pasal 24

Dokumen, akta, dan sejenisnya yang berupa produk elektronik atau nonelektronik dalam penyelenggaraan pelayanan publik dinyatakan sah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Bagian Keempat
Pengelolaan Sarana, Prasarana, dan/atau Fasilitas
Pelayanan Publik

Pasal 25

(1) Penyelenggara dan pelaksana berkewajiban mengelola sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik secara efektif, efisien, transparan, akuntabel, dan berkesinambungan serta bertanggung jawab terhadap pemeliharaan dan/atau penggantian sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik.

(2) Pelaksana wajib memberikan laporan kepada penyelenggara mengenai kondisi dan kebutuhan sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik serta pelaksana sesuai dengan tuntutan kebutuhan standar pelayanan.

(3) Atas laporan kondisi dan kebutuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), penyelenggara melakukan analisis dan menyusun daftar kebutuhan sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik dan pelaksana.

(4) Atas analisis dan daftar kebutuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (3), penyelenggara melakukan pengadaan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dengan mempertimbangkan prinsip efektivitas, efisiensi, transparansi, akuntabilitas, dan berkesinambungan.

Pasal 26

Penyelenggara dilarang memberikan izin dan/atau membiarkan pihak lain menggunakan sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik yang mengakibatkan sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik tidak berfungsi atau tidak sesuai dengan peruntukannya.

Pasal 27 . . .

Pasal 27

(1) Saham penyelenggara yang berbentuk badan usaha milik negara dan badan usaha milik daerah yang berkaitan dengan pelayanan publik dilarang dipindahtangankan dalam keadaan apa pun, baik langsung maupun tidak langsung melalui penjualan, penjaminan atau hal-hal yang mengakibatkan beralihnya kekuasaan menjalankan korporasi atau hilangnya hak-hak yang menjadi milik korporasi sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan.

(2) Perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dinyatakan batal demi hukum.

Pasal 28

(1) Penyelenggara yang bermaksud melakukan perbaikan sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik wajib mengumumkan dan mencantumkan batas waktu penyelesaian pekerjaan secara jelas dan terbuka.

(2) Perbaikan sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang mengakibatkan terhentinya kegiatan pelayanan publik.

(3) Pengumuman oleh penyelenggara harus dilakukan selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari kalender sebelum pelaksanaan pekerjaan dimulai dengan memasang tanda yang memuat nama kegiatan, nama dan alamat penanggung jawab, waktu kegiatan, alamat pengaduan berupa nomor telepon, nomor tujuan pesan layanan singkat (*short message service* (sms)), laman (*website*), pos-el (*email*), dan kotak pengaduan.

(4) Penyelenggara . . .

(4) Penyelenggara dan pelaksana yang tidak melakukan kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dinyatakan telah melakukan kelalaian.

Bagian Kelima
Pelayanan Khusus

Pasal 29

(1) Penyelenggara berkewajiban memberikan pelayanan dengan perlakuan khusus kepada anggota masyarakat tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

(2) Sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik dengan perlakuan khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang digunakan oleh orang yang tidak berhak.

Pasal 30

(1) Penyelenggara dapat menyediakan pelayanan berjenjang secara transparan, akuntabel, dan sesuai dengan standar pelayanan serta peraturan perundang-undangan.

(2) Pelayanan berjenjang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus mematuhi ketentuan tentang proporsi akses dan pelayanan kepada kelompok masyarakat berdasarkan asas persamaan perlakuan, keterbukaan, serta keterjangkauan masyarakat.

(3) Ketentuan mengenai proporsi akses dan kategori kelompok masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur lebih lanjut dalam peraturan pemerintah.

Bagian Keenam . . .

Bagian Keenam
Biaya/Tarif Pelayanan Publik

Pasal 31

(1) Biaya/tarif pelayanan publik pada dasarnya merupakan tanggung jawab negara dan/atau masyarakat.

(2) Biaya/tarif pelayanan publik yang merupakan tanggung jawab negara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibebankan kepada negara apabila diwajibkan dalam peraturan perundang-undangan.

(3) Biaya/tarif pelayanan publik selain yang diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibebankan kepada penerima pelayanan publik.

(4) Penentuan biaya/tarif pelayanan publik sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) ditetapkan dengan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota dan berdasarkan peraturan perundang-undangan.

Pasal 32

(1) Penyelenggara berhak mendapatkan alokasi anggaran sesuai dengan tingkat kebutuhan pelayanan.

(2) Selain alokasi anggaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara dapat memperoleh anggaran dari pendapatan hasil pelayanan publik.

Pasal 33 . . .

Pasal 33

(1) Dalam hal penyelenggaraan pelayanan publik dilakukan oleh institusi penyelenggara negara dan lembaga independen yang dibentuk berdasarkan undang-undang, negara wajib mengalokasikan anggaran yang memadai melalui anggaran pendapatan dan belanja negara atau anggaran pendapatan dan belanja daerah.

(2) Korporasi dan/atau badan hukum yang menyelenggarakan pelayanan publik wajib mengalokasikan anggaran yang memadai secara proporsional untuk peningkatan kualitas pelayanan publik.

(3) Penyelenggara dilarang membiayai kegiatan lain dengan menggunakan alokasi anggaran yang diperuntukkan pelayanan publik.

Bagian Ketujuh
Perilaku Pelaksana dalam Pelayanan

Pasal 34

Pelaksana dalam menyelenggarakan pelayanan publik harus berperilaku sebagai berikut:

a. adil dan tidak diskriminatif;
b. cermat;
c. santun dan ramah;
d. tegas, andal, dan tidak memberikan putusan yang berlarut-larut;
e. profesional;
f. tidak mempersulit;
g. patuh pada perintah atasan yang sah dan wajar;
h. menjunjung tinggi nilai-nilai akuntabilitas dan integritas institusi penyelenggara;

i. tidak membocorkan informasi atau dokumen yang wajib dirahasiakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan;

j. terbuka dan mengambil langkah yang tepat untuk menghindari benturan kepentingan;

k. tidak menyalahgunakan sarana dan prasarana serta fasilitas pelayanan publik;

l. tidak memberikan informasi yang salah atau menyesatkan dalam menanggapi permintaan informasi serta proaktif dalam memenuhi kepentingan masyarakat;

m. tidak menyalahgunakan informasi, jabatan, dan/atau kewenangan yang dimiliki;

n. sesuai dengan kepantasan; dan

o. tidak menyimpang dari prosedur.

Bagian Kedelapan
Pengawasan Penyelenggaraan Pelayanan Publik

Pasal 35

(1) Pengawasan penyelenggaraan pelayanan publik dilakukan oleh pengawas internal dan pengawas eksternal.

(2) Pengawasan internal penyelenggaraan pelayanan publik dilakukan melalui:
   a. pengawasan oleh atasan langsung sesuai dengan peraturan perundang-undangan; dan
   b. pengawasan oleh pengawas fungsional sesuai dengan peraturan perundang-undangan

(3) Pengawasan eksternal penyelenggaraan pelayanan publik dilakukan melalui:
   a. pengawasan oleh masyarakat berupa laporan atau pengaduan masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan publik;

b. pengawasan oleh ombudsman sesuai dengan peraturan perundang-undangan; dan

c. pengawasan oleh Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota.

Bagian Kesembilan
Pengelolaan Pengaduan

Pasal 36

(1) Penyelenggara berkewajiban menyediakan sarana pengaduan dan menugaskan pelaksana yang kompeten dalam pengelolaan pengaduan.

(2) Penyelenggara berkewajiban mengelola pengaduan yang berasal dari penerima pelayanan, rekomendasi ombudsman, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota dalam batas waktu tertentu.

(3) Penyelenggara berkewajiban menindaklanjuti hasil pengelolaan pengaduan sebagaimana dimaksud pada ayat (2).

(4) Penyelenggara berkewajiban mengumumkan nama dan alamat penanggung jawab pengelola pengaduan serta sarana pengaduan yang disediakan.

Pasal 37

(1) Penyelenggara berkewajiban menyusun mekanisme pengelolaan pengaduan dari penerima pelayanan dengan mengedepankan asas penyelesaian yang cepat dan tuntas.

(2) Materi dan mekanisme pengelolaan pengaduan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut oleh penyelenggara.

(3) Materi pengelolaan pengaduan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sekurang-kurangnya meliputi:

a. identitas pengadu;
b. prosedur pengelolaan pengaduan;
c. penentuan pelaksana yang mengelola pengaduan;
d. prioritas penyelesaian pengaduan;
e. pelaporan proses dan hasil pengelolaan pengaduan kepada atasan pelaksana;
f. rekomendasi pengelolaan pengaduan;
g. penyampaian hasil pengelolaan pengaduan kepada pihak terkait;
h. pemantauan dan evaluasi pengelolaan pengaduan;
i. dokumentasi dan statistik pengelolaan pengaduan; dan
j. pencantuman nama dan alamat penanggung jawab serta sarana pengaduan yang mudah diakses.

Bagian Kesepuluh
Penilaian Kinerja

Pasal 38

(1) Penyelenggara berkewajiban melakukan penilaian kinerja penyelenggaraan pelayanan publik secara berkala.

(2) Penilaian kinerja sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan menggunakan indikator kinerja berdasarkan standar pelayanan.

BAB VI
PERAN SERTA MASYARAKAT

Pasal 39

(1) Peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan publik dimulai sejak penyusunan standar pelayanan sampai dengan evaluasi dan pemberian penghargaan.

(2) Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diwujudkan dalam bentuk kerja sama, pemenuhan hak dan kewajiban masyarakat, serta peran aktif dalam penyusunan kebijakan pelayanan publik.

(3) Masyarakat dapat membentuk lembaga pengawasan pelayanan publik.

(4) Tata cara pengikutsertaan masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan publik diatur lebih lanjut dalam peraturan pemerintah.

BAB VII
PENYELESAIAN PENGADUAN

Bagian Kesatu
Pengaduan

Pasal 40

(1) Masyarakat berhak mengadukan penyelenggaraan pelayanan publik kepada penyelenggara, ombudsman, dan/atau Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota.

(2) Masyarakat yang melakukan pengaduan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dijamin hak-haknya oleh peraturan perundang-undangan.

(3) Pengaduan . . .

(3) Pengaduan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap:

a. penyelenggara yang tidak melaksanakan kewajiban dan/atau melanggar larangan; dan

b. pelaksana yang memberi pelayanan yang tidak sesuai dengan standar pelayanan.

Pasal 41

(1) Atasan satuan kerja penyelenggara berwenang menjatuhkan sanksi kepada satuan kerja penyelenggara yang tidak memenuhi kewajiban dan/atau melanggar larangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (3) huruf a.

(2) Atasan pelaksana menjatuhkan sanksi kepada pelaksana yang melakukan pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (3) huruf b.

(3) Pemberian sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dilakukan berdasarkan aduan masyarakat dan/atau berdasarkan kewenangan yang dimiliki atasan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 42

(1) Pengaduan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 diajukan oleh setiap orang yang dirugikan atau oleh pihak lain yang menerima kuasa untuk mewakilinya.

(2) Pengaduan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan paling lambat 30 (tiga puluh) hari sejak pengadu menerima pelayanan.

(3) Pengaduan . . .

(3) Pengaduan disampaikan secara tertulis memuat:
   a. nama dan alamat lengkap;
   b. uraian pelayanan yang tidak sesuai dengan standar pelayanan dan uraian kerugian materiel atau immateriel yang diderita;
   c. permintaan penyelesaian yang diajukan; dan
   d. tempat, waktu penyampaian, dan tanda tangan.

(4) Pengadu dapat memasukkan tuntutan ganti rugi dalam surat pengaduannya sebagaimana dimaksud pada ayat (3).

(5) Dalam keadaan tertentu, nama dan identitas pengadu dapat dirahasiakan.

Pasal 43

(1) Pengaduan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 42 ayat (3) dapat disertai dengan bukti-bukti sebagai pendukung pengaduannya.

(2) Dalam hal pengadu membutuhkan dokumen terkait dengan pengaduannya dari penyelenggara dan/atau pelaksana untuk mendukung pembuktian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara dan/atau pelaksana wajib memberikannya.

Pasal 44

(1) Penyelenggara dan/atau ombudsman wajib memberikan tanda terima pengaduan.

(2) Tanda terima pengaduan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya memuat:
   a. identitas pengadu secara lengkap;
   b. uraian pelayanan yang tidak sesuai dengan standar pelayanan;

c. tempat dan waktu penerimaan pengaduan; dan
d. tanda tangan serta nama pejabat/pegawai yang menerima pengaduan.

(3) Penyelenggara dan/atau ombudsman wajib menanggapi pengaduan masyarakat paling lambat 14 (empat belas) hari sejak pengaduan diterima yang sekurang-kurangnya berisi informasi lengkap atau tidak lengkapnya materi aduan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 42 ayat (3).

(4) Dalam hal materi aduan tidak lengkap, pengadu melengkapi materi aduannya selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari terhitung sejak menerima tanggapan dari penyelenggara atau ombudsman sebagaimana diinformasikan oleh pihak penyelenggara dan/atau ombudsman.

(5) Dalam hal berkas pengaduan tidak dilengkapi dalam waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (4), pengadu dianggap mencabut pengaduannya.

Pasal 45

(1) Pengaduan terhadap pelaksana ditujukan kepada atasan pelaksana.

(2) Pengaduan terhadap penyelenggara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3) huruf a dan huruf b, ayat (4) huruf a dan huruf b, serta ayat (7) huruf a ditujukan kepada atasan satuan kerja penyelenggara.

(3) Pengaduan terhadap penyelenggara yang berbentuk korporasi dan lembaga independen sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3) huruf c, ayat (4) huruf c, dan ayat (7) huruf b ditujukan kepada pejabat yang bertanggung jawab pada instansi pemerintah yang memberikan misi atau penugasan.

Bagian Kedua
Penyelesaian Pengaduan oleh Ombudsman

Pasal 46

(1) Ombudsman wajib menerima dan berwenang memproses pengaduan dari masyarakat mengenai penyelenggaraan pelayanan publik sesuai dengan undang-undang ini.

(2) Ombudsman wajib menyelesaikan pengaduan masyarakat apabila pengadu menghendaki penyelesaian pengaduan tidak dilakukan oleh penyelenggara.

(3) Ombudsman wajib membentuk perwakilan di daerah yang bersifat hierarkis untuk mendukung tugas dan fungsi ombudsman dalam kegiatan pelayanan publik.

(4) Pembentukan perwakilan ombudsman di daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilakukan paling lambat 3 (tiga) tahun sejak undang-undang ini diundangkan.

(5) Ombudsman wajib melakukan mediasi dan konsiliasi dalam menyelesaikan pengaduan atas permintaan para pihak.

(6) Penyelesaian pengaduan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat dilakukan oleh perwakilan ombudsman di daerah.

(7) Mekanisme dan tata cara penyelesaian pengaduan oleh ombudsman diatur lebih lanjut dalam peraturan ombudsman.

Bagian Ketiga . . .

Bagian Ketiga
Penyelesaian Pengaduan oleh Penyelenggara
Pelayanan Publik

Pasal 47

(1) Penyelenggara wajib memeriksa pengaduan dari masyarakat mengenai pelayanan publik yang diselenggarakannya.

(2) Proses pemeriksaan untuk memberikan tanggapan pengaduan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku bagi penyelenggara.

Pasal 48

(1) Dalam memeriksa materi pengaduan, penyelenggara wajib berpedoman pada prinsip independen, nondiskriminasi, tidak memihak, dan tidak memungut biaya.

(2) Penyelenggara wajib menerima dan merespons pengaduan.

(3) Dalam hal pengadu keberatan dipertemukan dengan pihak teradu karena alasan tertentu yang dapat mengancam atau merugikan kepentingan pengadu, dengar pendapat dapat dilakukan secara terpisah.

(4) Dalam hal pengadu menuntut ganti rugi, pihak pengadu menguraikan kerugian yang ditimbulkan akibat pelayanan yang tidak sesuai dengan standar pelayanan.

Pasal 49

(1) Dalam melakukan pemeriksaan materi aduan, penyelenggara wajib menjaga kerahasiaan.

(2) Kewajiban menjaga kerahasian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak gugur setelah pimpinan penyelenggara berhenti atau diberhentikan dari jabatannya.

Pasal 50

(1) Penyelenggara wajib memutuskan hasil pemeriksaan pengaduan paling lambat 60 (enam puluh) hari sejak berkas pengaduan dinyatakan lengkap.

(2) Keputusan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib disampaikan kepada pihak pengadu paling lambat 14 (empat belas) hari sejak diputuskan.

(3) Dalam hal pengadu menuntut ganti rugi, keputusan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat jumlah ganti rugi dan batas waktu pembayarannya.

(4) Penyelenggara wajib menyediakan anggaran guna membayar ganti rugi.

(5) Dalam hal penyelesaian ganti rugi, ombudsman dapat melakukan mediasi, konsiliasi, dan ajudikasi khusus.

(6) Ajudikasi khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dilaksanakan paling lambat 5 (lima) tahun sejak undang-undang ini diundangkan.

(7) Dalam melaksanakan ajudikasi khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (5), mekanisme dan tata caranya diatur lebih lanjut oleh peraturan ombudsman.

(8) Mekanisme dan ketentuan pembayaran ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (5) diatur lebih lanjut dalam peraturan presiden.

(9) Penyelenggara . . .

(9) Penyelenggara berkewajiban memberikan tembusan keputusan kepada pengadu mengenai penyelesaian perkara yang diadukan.

Bagian Keempat
Pelanggaran Hukum dalam Penyelenggaraan Pelayanan Publik

Pasal 51

Masyarakat dapat menggugat penyelenggara atau pelaksana melalui peradilan tata usaha negara apabila pelayanan yang diberikan menimbulkan kerugian di bidang tata usaha negara.

Pasal 52

(1) Dalam hal penyelenggara melakukan perbuatan melawan hukum dalam penyelenggaraan pelayanan publik sebagaimana diatur dalam undang-undang ini, masyarakat dapat mengajukan gugatan terhadap penyelenggara ke pengadilan.
(2) Pengajuan gugatan terhadap penyelenggara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak menghapus kewajiban penyelenggara untuk melaksanakan keputusan ombudsman dan/atau penyelenggara.
(3) Pengajuan gugatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 53

(1) Dalam hal penyelenggara diduga melakukan tindak pidana dalam penyelenggaraan pelayanan publik sebagaimana diatur dalam undang-undang ini, masyarakat dapat melaporkan penyelenggara kepada pihak berwenang.

(2) Laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak menghapus kewajiban penyelenggara untuk melaksanakan keputusan ombudsman dan/atau penyelenggara.

BAB VIII
KETENTUAN SANKSI

Pasal 54

(1) Penyelenggara atau pelaksana yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 15 huruf g, danPasal 17 huruf e dikenai sanksi teguran tertulis.

(2) Penyelenggara atau pelaksana yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (1) dan ayat (2), Pasal 13 ayat (1) huruf b dan huruf e, Pasal 15 huruf e dan huruf f, Pasal 16 huruf a, Pasal 17 huruf b dan huruf c, Pasal 25 ayat (2), Pasal 29 ayat (2), Pasal 44 ayat (1), Pasal 47 ayat (1), Pasal 48 ayat (1), dan Pasal 50 ayat (9) dikenai sanksi teguran tertulis, dan apabila dalam waktu 3 (tiga) bulan tidak melaksanakan ketentuan dimaksud dikenai sanksi pembebasan dari jabatan.

(3) Penyelenggara atau pelaksana yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (2) dikenai sanksi teguran tertulis, dan apabila dalam waktu 1 (satu) tahun tidak melaksanakan ketentuan dimaksud dikenai sanksi pembebasan dari jabatan.

(4) Penyelenggara . . .

(4) Penyelenggara atau pelaksana yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud Pasal 36 ayat (1) dan ayat (4) dikenai sanksi teguran tertulis, dan apabila dalam waktu 3 (tiga) bulan atau dalam masa pelaksanaan pekerjaan tidak melaksanakan ketentuan dimaksud dikenai sanksi pembebasan dari jabatan.

(5) Penyelenggara atau pelaksana yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf c, huruf d, huruf h, dan huruf i, Pasal 23 ayat (4) dan ayat (5), Pasal 25 ayat (1), Pasal 28 ayat (1) dan ayat (2), Pasal 29 ayat (1), Pasal 36 ayat (2), Pasal 37 ayat (1), Pasal 43 ayat (2), Pasal 44 ayat (3), dan Pasal 50 ayat (2) dikenai sanksi penurunan gaji sebesar satu kali kenaikan gaji berkala untuk paling lama 1 (satu) tahun.

(6) Penyelenggara atau pelaksana yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38 ayat (1) dikenai sanksi penurunan pangkat pada pangkat yang setingkat lebih rendah untuk paling lama 1 (satu) tahun.

(7) Penyelenggara atau pelaksana yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1), Pasal 15 huruf b, huruf e, huruf j, huruf k, dan huruf l, Pasal 16 huruf b, huruf c, huruf d, dan huruf e, Pasal 17 huruf a dan huruf d, Pasal 20 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 22, Pasal 28 ayat (4), Pasal 33 ayat (1), Pasal 36 ayat (3), Pasal 48 ayat (2), serta Pasal 50 ayat (1) dan ayat (4) dikenai sanksi pembebasan dari jabatan.

(8) Penyelenggara atau pelaksana yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 huruf a, Pasal 20 ayat (1), Pasal 26, dan Pasal 33 ayat (3) dikenai sanksi pemberhentian dengan hormat tidak atas permintaan sendiri.

(9) Penyelenggara . . .

(9) Penyelenggara atau pelaksana yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (1) dan Pasal 49 ayat (1) dikenai sanksi pemberhentian tidak dengan hormat.

(10) Penyelenggara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3) huruf c dan ayat (4) huruf c yang melanggar ketentuan Pasal 15 huruf a, Pasal 26, Pasal 33 ayat (3), dan Pasal 36 ayat (3) dikenai sanksi pembekuan misi dan/atau izin yang diterbitkan oleh instansi pemerintah.

(11) Penyelenggara yang dikenai sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (10), apabila dalam jangka waktu paling lama 6 (enam) bulan tidak melakukan perbaikan kinerja dikenai sanksi pencabutan izin yang diterbitkan oleh instansi pemerintah.

Pasal 55

(1) Penyelenggara atau pelaksana yang tidak melakukan kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (1), Pasal 28 ayat (1) dan ayat (4), Pasal 29 ayat (1) dan ayat (2) dan atas perbuatan tersebut mengakibatkan timbulnya luka, cacat tetap, atau hilangnya nyawa bagi pihak lain dikenai sanksi pidana sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan.

(2) Pengenaan sanksi pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak membebaskan dirinya membayar ganti rugi bagi korban.

(3) Besaran ganti rugi bagi korban ditetapkan berdasarkan putusan pengadilan.

Pasal 56

(1) Penyelenggara atau pelaksana yang tidak melakukan kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (1), Pasal 28 ayat (1) dan ayat (4), dan atas perbuatan tersebut mengakibatkan kerugian negara dikenai denda.

(2) Besaran denda ditetapkan berdasarkan putusan pengadilan.

Pasal 57

(1) Sanksi bagi penyelenggara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54, Pasal 55, dan Pasal 56 dikenakan kepada pimpinan penyelenggara.

(2) Pengenaan sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh atasan penyelenggara yang bertanggung jawab atas kegiatan pelayanan publik sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

(3) Pelanggaran yang dilakukan oleh penyelenggara sebagaimana diatur dalam Pasal 40 ayat (3) yang menimbulkan kerugian wajib dibayar oleh penyelenggara setelah dibuktikan nilai kerugiannya sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 58

Pimpinan penyelenggara dan/atau pelaksana yang dikenai sanksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54, Pasal 55, dan Pasal 56 dapat dilanjutkan pemrosesan perkara ke lembaga peradilan umum apabila penyelenggara melakukan perbuatan melawan hukum dan/atau penyelenggara melakukan tindak pidana.

BAB IX
KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 59

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, semua peraturan atau ketentuan mengenai penyelenggaraan pelayanan publik wajib disesuaikan dengan ketentuan dalam Undang-Undang ini paling lambat 2 (dua) tahun.

BAB X
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 60

(1) Peraturan pemerintah mengenai ruang lingkup pelayanan publik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (6) harus ditetapkan paling lambat 6 (enam) bulan sejak Undang-Undang ini diundangkan.
(2) Peraturan pemerintah mengenai sistem pelayanan terpadu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2) harus ditetapkan paling lambat 6 (enam) bulan sejak Undang-Undang ini diundangkan.
(3) Peraturan pemerintah mengenai pedoman penyusunan standar pelayanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 ayat (5) harus ditetapkan paling lambat 6 (enam) bulan sejak Undang-Undang ini diundangkan.

(4) Penyelenggara . . .

(4) Penyelenggara harus menyusun, menetapkan, dan menerapkan standar pelayanan paling lambat 6 (enam) bulan setelah peraturan pemerintah mengenai pedoman penyusunan standar pelayanan diundangkan sebagaimana dimaksud pada ayat (3).

(5) Peraturan pemerintah mengenai proporsi akses dan kategori kelompok masyarakat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 ayat (3) harus ditetapkan paling lambat 6 (enam) bulan sejak Undang-Undang ini diundangkan.

(6) Peraturan pemerintah mengenai tata cara pengikutsertaan masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan publik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 39 ayat (4) harus ditetapkan paling lambat 6 (enam) bulan sejak Undang-Undang ini diundangkan.

(7) Peraturan presiden mengenai mekanisme dan ketentuan pemberian ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (8) harus ditetapkan paling lambat 6 (enam) bulan sejak Undang-Undang ini diundangkan.

Pasal 61

Kewajiban negara menanggung beban pelayanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2) harus dipenuhi selambat-lambatnya dimulai tahun anggaran 2011.

Pasal 62

Undang-Undang ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar . . .

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-Undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Disahkan di Jakarta
pada tanggal 18 Juli 2009

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 18 Juli 2009

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

ANDI MATTALATTA

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2009 NOMOR 112

Salinan sesuai dengan aslinya
SEKRETARIAT NEGARA RI
Kepala Biro Peraturan Perundang-undangan
Bidang Politik dan Kesejahteraan Rakyat,

Wisnu Setiawan

PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

PENJELASAN
ATAS
UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 25 TAHUN 2009
TENTANG
PELAYANAN PUBLIK

I. UMUM

Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 mengamanatkan bahwa tujuan didirikan Negara Republik Indonesia, antara lain adalah untuk memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa. Amanat tersebut mengandung makna negara berkewajiban memenuhi kebutuhan setiap warga negara melalui suatu sistem pemerintahan yang mendukung terciptanya penyelenggaraan pelayanan publik yang prima dalam rangka memenuhi kebutuhan dasar dan hak sipil setiap warga negara atas barang publik, jasa publik, dan pelayanan administratif.

Dewasa ini penyelenggaraan pelayanan publik masih dihadapkan pada kondisi yang belum sesuai dengan kebutuhan dan perubahan di berbagai bidang kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara. Hal tersebut bisa disebabkan oleh ketidaksiapan untuk menanggapi terjadinya transformasi nilai yang berdimensi luas serta dampak berbagai masalah pembangunan yang kompleks. Sementara itu, tatanan baru masyarakat Indonesia dihadapkan pada harapan dan tantangan global yang dipicu oleh kemajuan di bidang ilmu pengetahuan, informasi, komunikasi, transportasi, investasi, dan perdagangan.

Kondisi dan perubahan cepat yang diikuti pergeseran nilai tersebut perlu disikapi secara bijak melalui langkah kegiatan yang terus-menerus dan berkesinambungan dalam berbagai aspek pembangunan untuk membangun kepercayaan masyarakat guna mewujudkan tujuan pembangunan nasional. Untuk itu, diperlukan

konsepsi . . .

konsepsi sistem pelayanan publik yang berisi nilai, persepsi, dan acuan perilaku yang mampu mewujudkan hak asasi manusia sebagaimana diamanatkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dapat diterapkan sehingga masyarakat memperoleh pelayanan sesuai dengan harapan dan cita-cita tujuan nasional. Dengan mempertimbangkan hal di atas, diperlukan undang-undang tentang pelayanan publik.

Undang-Undang ini diharapkan dapat memberi kejelasan dan pengaturan mengenai pelayanan publik, antara lain meliputi:

a. pengertian dan batasan penyelenggaraan pelayanan publik;
b. asas, tujuan, dan ruang lingkup penyelenggaraan pelayanan publik;
c. pembinaan dan penataan pelayanan publik;
d. hak, kewajiban, dan larangan bagi seluruh pihak yang terkait dalam penyelenggaraan pelayanan publik;
e. aspek penyelenggaraan pelayanan publik yang meliputi standar pelayanan, maklumat pelayanan, sistem informasi, sarana dan prasarana, biaya/tarif pelayanan, pengelolaan pengaduan, dan penilaian kinerja;
f. peran serta masyarakat;
g. penyelesaian pengaduan dalam penyelenggaraan pelayanan; dan
h. sanksi.

II. PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Cukup jelas.

Pasal 2

Cukup jelas.

Pasal 3

Huruf a

Pemberian pelayanan publik tidak boleh menyimpang dari peraturan perundang-undangan.

Huruf b . . .

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Pasal 4

Huruf a

Pemberian pelayanan tidak boleh mengutamakan kepentingan pribadi dan/atau golongan.

Huruf b

Jaminan terwujudnya hak dan kewajiban dalam penyelenggaraan pelayanan.

Huruf c

Pemberian pelayanan tidak membedakan suku, ras, agama, golongan, gender, dan status ekonomi.

Huruf d

Pemenuhan hak harus sebanding dengan kewajiban yang harus dilaksanakan, baik oleh pemberi maupun penerima pelayanan.

Huruf e

Pelaksana pelayanan harus memiliki kompetensi yang sesuai dengan bidang tugas.

Huruf f

Peningkatan peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan dengan memperhatikan aspirasi, kebutuhan, dan harapan masyarakat.

Huruf g . . .

Huruf g

Setiap warga negara berhak memperoleh pelayanan yang adil.

Huruf h

Setiap penerima pelayanan dapat dengan mudah mengakses dan memperoleh informasi mengenai pelayanan yang diinginkan.

Huruf i

Proses penyelenggaraan pelayanan harus dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Huruf j

Pemberian kemudahan terhadap kelompok rentan sehingga tercipta keadilan dalam pelayanan.

Huruf k

Penyelesaian setiap jenis pelayanan dilakukan tepat waktu sesuai dengan standar pelayanan.

Huruf l

Setiap jenis pelayanan dilakukan secara cepat, mudah, dan terjangkau.

Pasal 5

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Huruf a

Barang publik yang disediakan oleh instansi pemerintah dengan menggunakan anggaran pendapatan dan belanja negara dan/atau anggaran pendapatan dan belanja daerah ditujukan untuk mendukung program dan tugas instansi tersebut, sebagai contoh:

1. penyediaan obat untuk flu burung yang pengadaannya menggunakan anggaran pendapatan dan belanja negara di Departemen Kesehatan;
2. kapal penumpang yang dikelola oleh PT (Persero) PELNI untuk memperlancar pelayanan perhubungan antar pulau yang pengadaannya menggunakan anggaran pendapatan dan belanja negara di Departemen Perhubungan; dan
3. penyediaan infrastruktur transportasi perkotaan yang pengadaannya menggunakan anggaran pendapatan dan belanja daerah.

Huruf b

Barang publik yang ketersediaannya merupakan hasil dari kegiatan badan usaha milik negara dan/atau badan usaha milik daerah yang mendapat pelimpahan tugas untuk menyelenggarakan pelayanan publik (*public service obligation*), sebagai contoh:

1. listrik hasil pengelolaan PT (Persero) PLN; dan
2. air bersih hasil pengelolaan perusahaan daerah air minum.

Huruf c

Misi negara adalah kebijakan untuk mengatasi permasalahan tertentu, kegiatan tertentu, atau mencapai tujuan tertentu yang berkenaan dengan kepentingan dan manfaat orang banyak, sebagai contoh:

1. kebijakan . . .

1. kebijakan menugaskan PT (Persero) Pertamina dalam menyalurkan bahan bakar minyak jenis premium dengan harga yang sama untuk eceran di seluruh Indonesia;
2. kebijakan memberikan subsidi agar harga pupuk dijual lebih murah guna mendorong petani berproduksi;
3. kebijakan memberantas atau mengurangi penyakit gondok yang dilakukan melalui pemberian yodium pada setiap garam (di luar garam industri);
4. kebijakan menjamin harga jual gabah di tingkat petani melalui penetapan harga pembelian gabah yang dibeli oleh Perum Badan Usaha Logistik;
5. kebijakan pengamanan cadangan pangan melalui pengamanan harga pangan pokok, pengelolaan cadangan dan distribusi pangan kepada golongan masyarakat tertentu; dan
6. kebijakan pengadaan tabung gas tiga kilo gram untuk kelompok masyarakat tertentu dalam rangka konversi minyak tanah ke gas.

Ayat (4)

Huruf a

Jasa publik dalam ketentuan ini sebagai contoh, antara lain pelayanan kesehatan (rumah sakit dan puskesmas), pelayanan pendidikan (sekolah dasar, sekolah menengah pertama, sekolah menengah atas, dan perguruan tinggi), pelayanan navigasi laut (mercu suar dan lampu suar), pelayanan peradilan, pelayanan kelalulintasan (lampu lalu lintas), pelayanan keamanan (jasa kepolisian), dan pelayanan pasar.

Huruf b

Jasa publik dalam ketentuan ini adalah jasa yang dihasilkan oleh badan usaha milik negara/badan usaha milik daerah yang mendapat pelimpahan tugas untuk menyelenggarakan pelayanan publik (*public service obligation*), sebagai contoh, antara lain jasa pelayanan transportasi angkutan udara/laut/darat yang dilakukan oleh PT (Persero) Garuda Indonesia, PT (Persero) Merpati Airlines, PT (Persero) Pelni, PT (Persero) KAI, dan PT (Persero) DAMRI, serta jasa penyediaan air bersih yang dilakukan oleh perusahaan daerah air minum.

Huruf c

Misi negara adalah kebijakan untuk mengatasi permasalahan tertentu, kegiatan tertentu, atau mencapai tujuan tertentu yang berkenaan dengan kepentingan dan manfaat orang banyak, sebagai contoh:

1. jasa pelayanan kesehatan bagi masyarakat miskin oleh rumah sakit swasta;
2. jasa penyelenggaraan pendidikan oleh pihak swasta harus mengikuti ketentuan penyelenggaraan pendidikan nasional;
3. jasa pelayanan angkutan bus antarkota atau dalam kota, rute dan tarifnya ditentukan oleh pemerintah;
4. jasa pelayanan angkutan udara kelas ekonomi, tarif batas atasnya ditetapkan oleh pemerintah;
5. jasa pendirian panti sosial; dan
6. jasa pelayanan keamanan.

Ayat (5)

Skala kegiatan didasarkan besaran biaya tertentu yang digunakan dan merupakan jaringan yang dimiliki dalam kegiatan pelayanan sebagai ukuran untuk dikategorikan sebagai pelayanan publik.

Ayat (6) . . .

Ayat (6)

Cukup jelas.

Ayat (7)

Huruf a

Tindakan administratif pemerintah merupakan pelayanan pemberian dokumen oleh pemerintah, antara lain yang dimulai dari seseorang yang lahir memperoleh akta kelahiran hingga meninggal dan memperoleh akta kematian, termasuk segala hal ihwal yang diperlukan oleh penduduk dalam menjalani kehidupannya, seperti memperoleh izin mendirikan bangunan, izin usaha, sertifikat tanah, dan surat nikah.

Huruf b

Tindakan administratif nonpemerintah merupakan pelayanan pemberian dokumen oleh instansi di luar pemerintah, antara lain urusan perbankan, asuransi, kesehatan, keamanan, pengelolaan kawasan industri, dan pengelolaan kegiatan sosial.

Pasal 6

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Huruf a

Pembina di lingkungan lembaga negara adalah ketua atau nama lain setiap lembaga negara.

Lembaga negara meliputi Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Konstitusi, Mahkamah Agung, Komisi Yudisial, dan Badan Pemeriksa Keuangan sebagaimana dimaksud dalam Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Lembaga . . .

Lembaga komisi negara atau yang sejenis adalah lembaga yang dibentuk berdasarkan undang-undang dan bersifat mandiri serta tidak memiliki hubungan organik dengan lembaga negara dan instansi pemerintah dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya, antara lain Komisi Pemberantasan Korupsi, Ombudsman Republik Indonesia, Komisi Pemilihan Umum, dan Komisi Pengawas Persaingan Usaha.

Kementerian adalah kementerian negara sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara.

Lembaga pemerintah nonkementerian adalah lembaga pemerintah yang dibentuk berdasarkan peraturan perundang-undangan, antara lain Lembaga Administrasi Negara, Badan Kepegawaian Negara, Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan, Badan Pusat Statistik, dan Badan Nasional Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia.

Lembaga lainnya, seperti Palang Merah Indonesia dan Lembaga Sensor Film.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Laporan dapat disampaikan secara berkala sekurang-kurangnya 1 (satu) tahun sekali dan/atau sewaktu-waktu.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Pasal 7

Ayat (1)

Penanggung jawab terdiri atas:

a. pimpinan kesekretariatan pada lembaga negara dan kementerian, sekretaris utama pada lembaga pemerintah nonkementerian, sekretaris jenderal atau sekretaris, atau sebutan lain pada lembaga komisi negara atau yang sejenis, Wakil Jaksa Agung, dan Wakil Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia;
b. sekretaris daerah pada pemerintah provinsi;
c. sekretaris daerah pada pemerintah kabupaten; dan
d. sekretaris daerah pada pemerintah kota.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Huruf a

Perumusan kebijakan nasional tentang pelayanan publik merupakan upaya untuk memperbaiki, melengkapi, dan mengembangkan kebijakan dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan.

Huruf b

Cukup jelas.

Huruf c

Cukup jelas

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 8

Cukup jelas.

Pasal 9

Ayat (1)

Sistem pelayanan terpadu merupakan satu kesatuan pengelolaan dalam pemberian pelayanan yang dilaksanakan dalam satu tempat dan dikontrol oleh sistem pengendalian manajemen guna mempermudah, mempercepat, dan mengurangi biaya.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 10

Ayat (1)

Secara berkala dan berkelanjutan merupakan periode yang dilakukan dalam waktu 3 (tiga) bulan, 6 (enam) bulan, 12 (dua belas) bulan, atau 24 (dua puluh empat) bulan sekali yang diatur sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 11

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Ketentuan internal penyelenggara merupakan ketentuan yang mengatur peningkatan kinerja pelaksana, misalnya ketentuan disiplin, etika, prosedur, dan instruksi kerja.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 12

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Teknis operasional pelayanan merupakan kegiatan yang terkait langsung dengan pelaksanaan pelayanan, antara lain penyediaan sumber daya pelayanan, seperti teknologi, peralatan dan sumber daya lain, serta standar operasional prosedur (SOP).

Pendukung pelayanan merupakan kegiatan yang tidak terkait langsung dengan operasional pelayanan tetapi diperlukan dalam pelaksanaan pelayanan, antara lain penelitian dan pengembangan serta pendidikan dan pelatihan.

Ayat (3)

Dalam keadaan darurat pemberi bantuan dapat mengeluarkan surat penugasan kepada pihak terkait untuk melaksanakan pemberian bantuan.

Ayat (4) . . .

Ayat (4)

Keadaan darurat merupakan keadaan yang ditetapkan oleh instansi yang bertanggung jawab. Dalam menetapkan kejadian sebagai keadaan darurat, dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 13

Ayat (1)

Penyerahan sebagian tugas merupakan pemberian sebagian tugas kepada pihak lain dari seluruh tugas penyelenggaraan pelayanan, kecuali yang menurut undang-undang harus dilaksanakan sendiri oleh penyelenggara, misalnya pelayanan KTP, SIM, paspor, sertifikat tanah, dan pelayanan perizinan lain.

Pihak lain adalah pihak di luar penyelenggara yang diserahi atau diberi sebagian tugas oleh penyelenggara pelayanan.

Pengertian kerja sama juga termasuk penunjukan operator pelaksana atau kontraktor yang diberi hak menjalankan fungsi penyelenggara, misalnya pengelolaan parkir dan air minum yang diserahkan kepada swasta.

Huruf a

Cukup jelas.

Huruf b

Materi perjanjian kerja sama yang wajib diinformasikan adalah hal-hal penting yang perlu diketahui oleh masyarakat, misalnya apa yang dikerjakan, siapa yang mengerjakan, jangka waktu kerja sama, dan pekerjaan yang dilaksanakan sesuai dengan standar pelayanan yang penginformasiannya merupakan bagian dari maklumat pelayanan.

Huruf c

Cukup jelas.

Huruf d

Informasi tentang identitas pihak lain dan identitas penyelenggara sebagai penanggung jawab kegiatan meliputi nama, alamat, telepon, pesan layanan singkat (*short message service* (sms)), dan laman (*website*).

Huruf e

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Tidak menambah beban bagi masyarakat dimaksudkan tidak memberikan tambahan biaya, prosedur yang berbelit, waktu penyelesaian yang lebih lama, atau hambatan akses.

Ayat (4)

Kerja sama tertentu merupakan kerja sama yang tidak melalui prosedur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan huruf b yang bukan bersifat darurat yang harus diselesaikan dalam waktu tertentu, misalnya pengamanan pada saat penerimaan tamu negara, transportasi pada masa liburan lebaran, dan pengamanan pada saat pemilihan umum.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 14

Cukup jelas.

Pasal 15

Cukup jelas.

Pasal 16

Cukup jelas.

Pasal 17

Cukup Jelas.

Pasal 18

Cukup jelas.

Pasal 19

Cukup jelas.

Pasal 20

Ayat (1)

Kemampuan penyelenggara berupa dukungan pendanaan, pelaksana, sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan.

Ayat (2)

Pihak terkait merupakan pihak yang dianggap kompeten dalam memberikan masukan terhadap penyusunan standar pelayanan.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Keberagaman berupa pengikutsertaan masyarakat yang mewakili berbagai unsur dan profesi, antara lain tokoh masyarakat, akademisi, dunia usaha, dan lembaga swadaya masyarakat.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 21

Huruf a

Peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar penyelenggaraan pelayanan.

Huruf b

Syarat yang harus dipenuhi dalam pengurusan suatu jenis pelayanan, baik persyaratan teknis maupun administratif.

Huruf c

Tata cara pelayanan yang dibakukan bagi pemberi dan penerima pelayanan, termasuk pengaduan.

Huruf d

Jangka waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan seluruh proses pelayanan dari setiap jenis pelayanan.

Huruf e

Ongkos yang dikenakan kepada penerima layanan dalam mengurus dan/atau memperoleh pelayanan dari penyelenggara yang besarnya ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara penyelenggara dan masyarakat.

Huruf f

Hasil pelayanan yang diberikan dan diterima sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan.

Huruf g

Peralatan dan fasilitas yang diperlukan dalam penyelenggaraan pelayanan, termasuk peralatan dan fasilitas pelayanan bagi kelompok rentan.

Huruf h

Kemampuan yang harus dimiliki oleh pelaksana meliputi pengetahuan, keahlian, keterampilan, dan pengalaman.

Huruf i . . .

Huruf i

Pengendalian yang dilakukan oleh pimpinan satuan kerja atau atasan langsung pelaksana.

Huruf j

Tata cara pelaksanaan penanganan pengaduan dan tindak lanjut.

Huruf k

Tersedianya pelaksana sesuai dengan beban kerja.

Huruf l

Cukup jelas.

Huruf m

Kepastian memberikan rasa aman dan bebas dari bahaya, risiko, dan keragu-raguan.

Huruf n

Penilaian untuk mengetahui seberapa jauh pelaksanaan kegiatan sesuai dengan standar pelayanan.

Pasal 22

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Dipublikasikan secara jelas dan luas merupakan penginformasian kepada khalayak sehingga mudah diketahui, dilihat, dibaca, dan diakses.

Pasal 23

Ayat (1)

Sistem informasi yang bersifat nasional berisi informasi seluruh penyelenggaraan pelayanan yang diperlukan untuk merumuskan kebijakan nasional tentang pelayanan publik.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Sistem informasi elektronik merupakan penerapan teknologi informasi yang berbasis jaringan telekomunikasi dan media elektronik, yang berfungsi merancang, memroses, menganalisis, menampilkan, dan/atau menyebarkan informasi elektronik.

Huruf a

Profil penyelenggara meliputi nama, penanggung jawab, pelaksana, struktur organisasi, anggaran penyelenggaraan, alamat pengaduan, nomor telepon, dan pos-el (*email*).

Huruf b

Profil pelaksana meliputi pelaksana yang bertanggung jawab, pelaksana, anggaran pelaksanaan, alamat pengaduan, nomor telepon, dan pos-el (*email*).

Huruf c

Standar pelayanan berisi informasi yang lengkap tentang keterangan yang menjelaskan lebih rinci isi standar pelayanan tersebut.

Huruf d

Cukup jelas.

Huruf e

Pengelolaan pengaduan merupakan proses penanganan pengaduan mulai dari tahap penyeleksian, penelaahan, dan pengklasifikasian sampai dengan kepastian penyelesaian pengaduan.

Huruf f

Penilaian kinerja merupakan hasil pelaksanaan penilaian penyelenggaraan pelayanan yang dilakukan oleh penyelenggara sendiri, bersama dengan pihak lain, atau oleh pihak lain atas permintaan penyelenggara untuk mengetahui gambaran kinerja pelayanan dengan menggunakan metode penilaian tertentu.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Pasal 24

Cukup jelas.

Pasal 25

Ayat (1)

Dalam melakukan pengelolaan sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan, penyelenggara melaksanakan perencanaan, pengadaan, pemeliharaan serta inventarisasi sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan secara sistematis, transparan, lengkap, dan akurat.

Ayat (2)

Pelaksana yang wajib memberikan laporan adalah pejabat yang bertanggung jawab memberikan laporan kepada penyelenggara.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 26

Cukup jelas.

Pasal 27

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Batal demi hukum merupakan perjanjian yang batal sejak awal diadakan atau tidak memiliki akibat hukum.

Pasal 28

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Ketentuan ini tidak berlaku dalam keadaan kuasa kahar *(force majeure)*, misalnya kerusuhan massa, huru-hara politik, perang, bencana alam, dan kendala lapangan yang tidak bisa diatasi.

Pasal 29

Ayat (1)

Masyarakat tertentu merupakan kelompok rentan, antara lain penyandang cacat, lanjut usia, wanita hamil, anak-anak, korban bencana alam, dan korban bencana sosial.

Perlakuan khusus kepada masyarakat tertentu diberikan tanpa tambahan biaya.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 30

Ayat (1)

Pelayanan berjenjang merupakan pelayanan yang diberikan kepada masyarakat sesuai dengan kemampuan ekonomi masyarakat agar pelayanan lebih nyaman, baik, dan adil.

Ayat (2)

Proporsi akses merupakan perbandingan persentase penyediaan kelas pelayanan secara berjenjang kepada kelompok masyarakat pada setiap jenis pelayanan.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 31

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Pelayanan publik yang diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan yang biaya/tarif pelayanannya dibebankan kepada negara, antara lain kartu tanda penduduk dan akta kelahiran.

Ayat (3) . . .

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 32

Cukup jelas.

Pasal 33

Ayat (1)

Lembaga independen merupakan lembaga yang dibentuk berdasarkan undang-undang, antara lain Komnas HAM, Komisi Perlindungan Anak, Komisi Pengawas Persaingan Usaha, Komisi Penyiaran Indonesia, Komisi Pemberantasan Korupsi, dan lembaga yang oleh peraturan perundang-undangan ditetapkan sebagai lembaga yang menyelenggarakan pelayanan publik.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 34

Cukup jelas.

Pasal 35

Cukup jelas.

Pasal 36

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2) . . .

Ayat (2)

Mengelola pengaduan merupakan proses penanganan pengaduan mulai dari tahap penyeleksian, penelaahan, dan pengklasifikasian sampai dengan kepastian penyelesaian pengaduan.

Ayat (3)

Menindaklanjuti merupakan penyelesaian pengaduan sampai tuntas, termasuk kejelasan hasil, seperti sanksi kepada pelaksana, pengubahan pengaturan, dan penerbitan dokumen yang diminta pengadu.

Ayat (4)

Sarana pengaduan, antara lain nomor telepon, pesan layanan singkat (*short message service* (sms)), laman (*website*), pos-el (email), dan kotak pengaduan.

Pasal 37

Cukup jelas.

Pasal 38

Ayat (1)

Berkala adalah secara rutin, teratur, dan dalam jangka waktu tertentu sekurang-kurangnya 1 (satu) kali dalam setahun.

Ayat (2)

Indikator kinerja merupakan ukuran atau alat penunjuk yang digunakan untuk menilai kinerja.

Pasal 39

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Lembaga sebagaimana dimaksud ayat ini dapat dibentuk pada tingkat nasional maupun daerah.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Pasal 40

Cukup jelas.

Pasal 41

Cukup jelas.

Pasal 42

Cukup jelas.

Pasal 43

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Dalam hal penyelenggara dapat membuktikan bahwa materi aduan tidak benar atau perbuatan penyelenggara tidak salah atau tidak melanggar, pengadu dapat diberi dokumen pembuktian.

Pasal 44

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4) . . .

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Dalam hal pengadu tidak dapat melengkapi materi aduan dalam batas waktu yang ditentukan, pengaduan dinyatakan batal.

Pasal 45

Ayat (1)

Atasan pelaksana sebagai pihak yang bertanggung jawab dan sekaligus memiliki wewenang untuk menjatuhkan sanksi kepada pelaksana yang menjadi bawahannya.

Atasan pelaksana sebagaimana dimaksud dalam ayat ini juga berlaku untuk korporasi.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 46

Ayat (1)

Kewajiban Ombudsman sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2008 tentang Ombudsman Republik Indonesia juga meliputi bidang-bidang pelayanan publik yang dilaksanakan oleh korporasi yang pembiayaannya tidak bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara dan/atau anggaran pendapatan dan belanja daerah atau badan usaha yang modal pendiriannya sebagian atau seluruhnya bersumber dari kekayaan negara dan/atau kekayaan daerah yang dipisahkan, tetapi ketersediaannya menjadi misi negara yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Perwakilan di daerah merupakan perwakilan yang dibentuk di ibukota provinsi atau ibukota kabupaten/kota yang dipandang perlu. Pembentukan dimaksud harus memperhatikan aspek efektivitas, efesiensi, kompleksitas dan beban kerja.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Ayat (7)

Cukup jelas.

Pasal 47

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Yang dimaksud dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku bagi penyelenggara adalah peraturan yang mengatur penyelenggara, misalnya pegawai negeri sipil diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Kepegawaian sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 43 Tahun 1999 tentang Perubahan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Kepegawaian atau anggota kepolisian diatur dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara

Republik Indonesia. Penyelenggara dalam bentuk korporasi, diberlakukan peraturan di lingkungan korporasi yang bersangkutan.

Pasal 48

Ayat (1)

Penerapan prinsip independen, nondiskriminasi, dan tidak memihak dimaksudkan untuk mencegah terjadinya keberpihakan dalam menyelesaikan materi aduan karena pihak teradu dan penyelenggara yang menyelesaikan aduan berada dalam instansi/lembaga yang sama.

Ayat (2)

Kewajiban menerima dan merespons dimaksudkan untuk memperoleh objektivitas dalam memutuskan penanganan penyelesaian pengaduan.

Ayat (3)

Dengar pendapat dapat dilakukan secara terpisah merupakan forum pertemuan antara pengadu dan teradu secara terbatas terhadap permintaan pengadu karena alasan tertentu yang dapat mengancamnya.

Ayat (4)

Ganti rugi yang diajukan pengadu harus mempunyai hubungan sebab akibat (kausalitas) dari perbuatan penyelenggara yang merugikan.

Pasal 49

Cukup jelas.

Pasal 50

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Cukup jelas.

Ayat (5)

Ajudikasi khusus adalah ajudikasi yang hanya terkait dengan penyelesaian ganti rugi. Penyelesaian ganti rugi dalam ketentuan ini dimaksudkan apabila tidak dapat diselesaikan dengan mediasi dan konsiliasi.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Ayat (7)

Cukup jelas.

Ayat (8)

Dalam peraturan presiden ini, antara lain diatur mengenai kewajiban penyelenggara membayar ganti rugi yang baru dapat dibayarkan oleh pimpinan penyelenggara setelah nilai kerugian dimaksud dapat dibuktikan besarannya oleh pengadu dan diterima oleh penyelenggara. Dengan dibayarkannya ganti rugi, aduan dinyatakan selesai.

Ayat (9)

Pemberitahuan kepada pengadu dapat berupa tembusan surat, salinan, atau petikan.

Pasal 51

Cukup jelas.

Pasal 52

Cukup jelas.

Pasal 53 . . .

Pasal 53

Ayat (1)

Masyarakat yang melaporkan adalah masyarakat yang mengalami atau mengetahui tindak pidana yang dilakukan oleh penyelenggara pelayanan publik.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 54

Ayat (1)

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)

Pemberhentian dengan hormat tidak atas permintaan sendiri diartikan bagi pegawai negeri adalah kehilangan statusnya sebagai pegawai negeri, bagi pelaksana di luar pegawai negeri pengenaan sanksi disamakan dengan pegawai negeri.

Ayat (9) . . .

Ayat (9)

Pemberhentian tidak dengan hormat bagi pegawai negeri diartikan kehilangan statusnya sebagai pegawai negeri, bagi pelaksana di luar pegawai negeri pengenaan sanksi disamakan dengan pegawai negeri.

Ayat (10)

Cukup jelas.

Ayat (11)

Cukup jelas.

Pasal 55

Cukup jelas.

Pasal 56

Cukup jelas.

Pasal 57

Ayat (1)

Pimpinan penyelenggara adalah orang yang bertanggung jawab terhadap keseluruhan tugas dan kewajiban pelayanan.

Ayat (2)

Dalam hal penyelenggara berbentuk korporasi, pengenaan sanksi kepada penyelenggara tertinggi (direksi) diberikan oleh pemegang saham.

Dalam hal penyelenggara berbentuk organisasi masyarakat berbadan hukum, pengenaan sanksi kepada penyelenggara tertinggi diberikan oleh pembina organisasi.

Ayat (3)

Ketentuan ini memberikan kesempatan kepada penyelenggara untuk dibebaskan dari pembayaran ganti rugi apabila dapat membuktikan bahwa perbuatan yang dilakukannya tidak menimbulkan kerugian.

Pasal 58 . . .

Pasal 58

Cukup jelas.

Pasal 59

Cukup jelas.

Pasal 60

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Ayat (4)

Materi peraturan pemerintah berisi:

a. keharusan bagi pemerintah untuk menetapkan pedoman penyusunan standar pelayanan dalam waktu 6 (enam) bulan; dan

b. kewajiban setiap penyelenggara menyusun, menetapkan, dan menerapkan standar pelayanan paling lambat dalam waktu 6 (enam) bulan setelah pedoman selesai.

Ayat (5)

Cukup jelas.

Ayat (6)

Cukup jelas.

Ayat (7)

Cukup jelas.

Pasal 61

Cukup jelas.

Pasal 62

Cukup jelas.

TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA NOMOR 5038

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 . . .

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 . . .

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 . . .

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 . . .

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 . . .

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 . . .

(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 . . .

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 . . .

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 . . .

(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 . . .

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 . . .

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 . . .

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 . . .

(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 . . .

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 . . .

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 . . .

(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 . . .

(2) Hubungan manual sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:
a. telegraf;
b. blok elektromekanis; dan
c. blok elektris.

(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 elektris 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 faslitas 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 . . .

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 . . .

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 . . .

(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 . . .

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 hati-hati.

(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 hati-hati, 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 . . .

Paragraf 2
Menerima Kedatangan Kereta Api Berhenti

Pasal 78

(1) Petugas pengatur perjalanan kereta api setempat yang akan menerima kedatangan kereta api sebelum memberi 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 . . .

(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 . . .

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 karakterisitik 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 . . .

(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 . . .

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 . . .

(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 . . .

(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 elektris.

Pasal 103 . . .

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 . . .

Pasal 104

(1) Bagian rangkaian kereta api yang terputus dan tidak diketahui masinis dalam sistem persinyalan elektris 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 Ketujuhbelas
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 . . .

(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 sebelahnya 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 . . .

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 . . .

(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 . . .

(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 . . .

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 . . .

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 . . .

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 . . .

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 . . .

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 . . .

(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 . . .

(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. oksidator, peroksida organik;
f. racun 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 . . .

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 . . .

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 . . .

(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 tarif 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 . . .

(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 tarif 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 . . .

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 . . .

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 perkeretaapan.

Paragraf 5 . . .

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 . . .

(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 . . .

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 . . .

(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 . . .

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 . . .

(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 . . .

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 . . .

(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 . . .

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 . . .

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 . . .

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 . . .

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) . . .

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) . . .

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 . . .

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 . . .

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, masinis menjalankan 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 . . .

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 kearah 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 . . .

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 . . .

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.

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 . . .

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 elektris.

Petugas lain antara lain petugas peron (PAP) dan pengawas emplasemen (PE).

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 64 . . .

Pasal 64

Pengembalian kedudukan persinyalan pada posisi awal tidak diperlukan untuk peralatan persinyalan elektris 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 . . .

Pasal 78

Ayat (1)

Petugas pengatur perjalanan kereta api dalam sistem 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 sistem persinyalan mekanik, pengawasan tersebut termasuk mengawasi tanda akhiran kereta api; atau
b. di meja pelayanan untuk pengaturan dalam sistem persinyalan elektris.

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 . . .

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) . . .

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) . . .

Ayat (3)
Cukup jelas.

Pasal 101
Ayat (1)
Pada prinsipnya masinis hanya dapat berkomunikasi dengan petugas pengendali perjalanan kereta api. Dalam hal sistem 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) . . .

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 . . .

Pasal 108

Ayat (1)

Cukup jelas.

Ayat (2)

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

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 . . .

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 . . .

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 . . .

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 . . .

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 . . .

Angka 2
Cukup jelas.

Angka 3
Cukup jelas.

Angka 4
Untuk memenuhi persyaratan minimun 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 . . .

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 . . .

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) . . .

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 . . .

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 . . .

Pasal 161

Ayat (1)

Badan usaha tertentu antara lain usaha penambangan batu bara, 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 . . .

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 . . .

Pasal 185
Cukup jelas

Pasal 186
Cukup jelas.

Pasal 187
Cukup jelas.

Pasal 188
Cukup jelas.

TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA NOMOR 5086

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR : PM 9 TAHUN 2011

TENTANG

STANDAR PELAYANAN MINIMUM
UNTUK ANGKUTAN ORANG DENGAN KERETA API

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 135 Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api;

Mengingat :

1. Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, tambahan lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);

2. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 129, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5048);

3. Peraturan Pemerintah Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5086);

4. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara;

5. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas Dan Fungsi Kementerian Negara Serta Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara;

6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 60 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG STANDAR PELAYANAN MINIMUM UNTUK ANGKUTAN ORANG DENGAN KERETA API.

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri 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. Prasarana Perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan.

4. Angkutan Kerata Api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.

5. Stasiun Kereta Api adalah tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api.

6. Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.

7. Penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkertaapian umum.

8. Pengguna Jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang.

9. Standar Pelayanan Minimum adalah ukuran minimum pelayanan yang harus dipenuhi oleh penyedia layanan dalam memberikan pelayanan kepada penguna jasa.

10. Menteri adalah Menteri yang membidangi urusan perkeretaapian.

11. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang perkeretaapian.

Pasal 2

(1) Pengoperasian kereta api harus memenuhi standar pelayanan minimal.

(2) Standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan acuan bagi Penyelenggarana Prasarana perkertaapian yang mengoperasikan stasiun dalam memberikan pelayanan kepada penguna jasa stasiun dan Penyelenggara sarana perkertaapian yang dalam melaksanakan kegiatan angkutan orang dengan kereta api.

(3) Standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi :

a. standar pelayanan minimal di stasiun kereta api; dan
b. standar pelayanan minimal dalam perjalanan.

Pasal 3

(1) Standar pelayanan minimal di stasiun kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (3) 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 minimal di stasiun kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibedakan berdasarkan klasifikasi stasiun.

(3) Standar pelayanan minimal di stasiun kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (2), termuat dalam lampiran 1 Peraturan ini.

Pasal 4

(1) Standar pelayanan minimal dalam perjalanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf b terdiri atas :

a. kereta api antar kota;

b. kereta api perkotaan

(2) Standar pelayanan minimal dalam perjalanan pada kereta api antar kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, paling sedikit meliputi :

a. pintu dan jendela;

b. tempat duduk dengan konstruksi tetap yang mempunyai sandaran dan nomor tempat duduk;

c. toilet dilengkapi dengan air sesuai dengan kebutuhan;

d. lampu penerangan;

e. kipas angin;

f. rak bagasi;

g. restorasi;

h. informasi stasiun yang dilewati/disinggahi secara berurutan;

i. fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah 5 (lima) tahun, orang sakit; dan orang lanjut usia;

j. fasilitas kesehatan, keselamatan dan keamanan;

k. nama dan nomor urut kereta;

l. informasi gangguan perjalanan kereta api;

m. ketepatan jadwal perjalanan kereta api.

(3) Standar pelayanan minimal dalam perjalanan pada kereta api perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, paling sedikit meliputi :

a. pintu dan jendela;
b. tempat duduk dengan konstruksi tetap yang mempunyai sandaran;
c. lampu penerangan;
d. penyejuk udara;
e. rak bagasi;
f. fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah 5 (lima) tahun, orang sakit; dan orang lanjut usia;
g. fasilitas pegangan untuk penumpang berdiri;
h. fasilitas kesehatan, keselamatan dan keamanan;
i. informasi gangguan perjalanan kereta api; dan
j. ketepatan jadwal perjalanan kereta api.

(4) Standar pelayanan minimal dalam perjalanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), termuat dalam lampiran 2 Peraturan ini.

Pasal 5

Masyarakat berhak memberikan saran dan masukan terhadap standar pelayanan minimal yang telah ditetapkan baik secara lisan atau tertulis kepada Menteri dan/atau melalui Direktur Jenderal.

Pasal 6

(1) Direktur Jenderal melakukan evaluasi pelaksanaan standar pelayanan minimal yang meliputi :

a. fungsi dan manfaat jenis layanan; dan
b. pemenuhan nilai/ukuran/jumlah jenis layanan.

(2) Evaluasi pelaksanaan standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan setiap setiap 6 (enam) bulan.

Pasal 7

Direktur Jenderal mengawasi pelaksanaan Peraturan ini.

Pasal 8

Peraturan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

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

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 8 Pebruari 2011

MENTERI PERHUBUNGAN,

ttd.

FREDDY NUMBERI

Salinan Peraturan ini disampaikan kepada:
1. Menteri Koordinator Bidang perekonomian.
2. Menteri Koordinator Bidang Kesejahteraan Rakyat.
3. Menteri Sekretaris Negara.
4. Menteri Keuangan.
5. Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia.
6. Menteri Dalam Negeri.
7. Menteri Komunikasi dan Informatika.
8. Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas;
9. Menteri BUMN;
10. Para Gubernur Provinsi di Jawa dan Sumatera.
11. Wakil Menteri Perhubungan.
12. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal, Direktur Jenderal Perkeretaapian, para Kepala Badan, dan para Staf Ahli di lingkungan Kementerian Perhubungan.
13. Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
14. Direksi PT. Jasa Raharja (Persero).

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN

UMAR ARIS, SH, MM, MH
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 196302201989031001

LAMPIRAN I PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR : PM 9 TAHUN 2011
TANGGAL : 8 Pebruari 2011

STANDAR PELAYANAN MINIMAL DI STASIUN

NO	JENIS LAYANAN	URAIAN	INDIKATOR	NILAI/UKURAN/ JUMLAH			KETERANGAN
				Stasiun Besar	Stasiun Sedang	Stasiun Kecil	
1.	Informasi yang jelas dan mudah dibaca.	a. visual : 1. Tulisan; 2. Gambar; 3. peta/denah.	a. Tempat. b. Jumlah.	a. Diletakkan di tempat yang strategis. b. Diletakkan di tempat yang mudah dilihat oleh jangkauan penglihatan pengguna jasa. c. Diletakkan di tempat-tempat yang dimaksud. d. Berdasarkan jumlah pintu masuk stasiun dan atau areal loket penjualan tiket.	a. Diletakkan di tempat yang strategis. b. Diletakkan di tempat yang mudah dilihat oleh jangkauan penglihatan pengguna jasa. c. Diletakkan di tempat-tempat yang dimaksud. d. Berdasarkan jumlah pintu masuk stasiun dan atau areal loket penjualan tiket.	a. Diletakkan di tempat yang strategis. b. Diletakkan di tempat yang mudah dilihat oleh jangkauan penglihatan pengguna jasa. c. Diletakkan di tempat-tempat yang dimaksud. d. Berdasarkan jumlah pintu masuk stasiun dan atau areal loket penjualan tiket.	Informasi tentang : 1. Nama dan nomor KA 2. Jadwal Keberangkatan dan kedatangan KA 3. Tarif KA 4. Stasiun keberangkatan, Stasiun KA pemberhentian dan stasiun KA tujuan 5. Kelas Pelayanan dan Peta Jaringan jalur KA
		b. audio	a. Tempat. b. Jumlah.	a. Di tempat yang strategis agar mudah didengar oleh calon penumpang b. Berdasarkan luas atau jumlah ruang tunggu	a. Di tempat yang strategis agar mudah didengar oleh calon penumpang b. Berdasarkan luas atau jumlah ruang tunggu	a. Di tempat yang strategis agar mudah didengar oleh calon penumpang b. Berdasarkan luas atau jumlah ruang tunggu	
2.	Loket	Tempat penjualan karcis untuk memudahkan calon penumpang membeli karcis (operasional loket disesuaikan dengan jumlah calon penumpang dan waktu pelayanan rata-rata per orang).	a. Waktu pelayanan b. Informasi	a. Maksimum 30 detik per penumpang b. Tersedia informasi ketersediaan tempat duduk untuk kelas eksekutif dan bisnis	a. Maksimum 30 detik per penumpang b. Tersedia informasi ketersediaan tempat duduk untuk kelas eksekutif dan bisnis	a. Maksimum 30 detik per penumpang b. Tersedia informasi ketersediaan tempat duduk untuk kelas eksekutif dan bisnis	1 (satu) orang antrian maksimum dapat membeli untuk 4 orang calon penumpang
3.	Ruang tunggu	Ruangan/tempat yang disediakan untuk menunggu kedatangan KA (ruangan tertutup dan/atau ruangan terbuka /peron)	Luas	Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m^2	Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m^2	Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m^2	Tempat duduk juga dapat di tempatkan di peron stasiun sebagai ruang tunggu.

4.	Tempat ibadah	Fasilitas untuk melakukan ibadah	Luas	minimum 4 (empat) orang laki-laki dan 4 orang perempuan	minimum 4 orang (laki-laki dan Perempuan)	minimum 4 orang (laki-laki dan Perempuan)	
5.	Toilet	Tersedianya toilet	Jumlah	• Pria (6 Normal dan 2 penyandang cacat) • Wanita (6 Normal dan 2 penyandang cacat)	• Pria (4 Normal dan 1 penyandang cacat) • Wanita (4 Normal dan 1 penyandang cacat)	• Pria (2 Normal dan 1 penyandang cacat) • Wanita (2 Normal dan 1 penyandang cacat)	
6.	Tempat parkir	Tempat untuk parkir kendaraan baik roda 4 (empat) dan roda 2 (dua).	Luas dan Sirkulasi	a. Luas tempat parkir disesuaikan dengan lahan yang tersedia b. Sirkulasi kendaraan masuk, keluar dan parkir lancar	a. Luas tempat parkir disesuaikan dengan lahan yang tersedia b. Sirkulasi kendaraan masuk, keluar dan parkir lancar	a. Luas tempat parkir disesuaikan dengan lahan yang tersedia b. Sirkulasi kendaraan masuk, keluar dan parkir lancar	
7.	Fasilitas Kemudahan naik/turun penumpang	Memberikan kemudahan penumpang untuk naik kereta atau turun dari kereta	Aksesibilitas	Tinggi peron sama dengan tinggi lantai kereta.	Tinggi peron sama dengan tinggi lantai kereta.	Tinggi peron sama dengan tinggi lantai kereta.	Untuk stasiun yang tidak dilengkapi dengan lantai peron atau tinggi peron lebih rendah dari lantai kereta harus disediakan bancik
8.	Fasilitas penyandang cacat	Fasilitas yang disediakan untuk penyandang cacat	Aksesibilitas	Kemiringan ramp untuk akses penyandang cacat maksimum 20%	Kemiringan ramp untuk akses penyandang cacat maksimum 20%	Kemiringan ramp untuk akses penyandang cacat maksimum 20%	Lift dan eskalator harus disediakan untuk stasiun yang jumlah lantainya lebih dari 1 lantai.
9.	Fasilitas kesehatan	Fasilitas yang disediakan untuk penanganan darurat	Ketersedia fasilitas dan peralatan	Tersedianya fasilitas pertolongan pertama kesehatan penumpang	Tersedianya fasilitas pertolongan pertama kesehatan penumpang	Tersedianya fasilitas pertolongan pertama kesehatan penumpang	
10.	Fasilitas Keselamatan dan Keamanan	Peralatan penyelamatan darurat dalam bahaya (kebakaran, bencana alam, dan kecelakaan) dan pencegahan tidak kriminal .	Standar Teknis Stasiun	Standar Operasi Stasiun	Standar Operasi Stasiun	Standar Operasi Stasiun	

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN

UMAR ARIS, SH, MM, MH
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 196302201989031001

MENTERI PERHUBUNGAN,

ttd.

FREDDY NUMBERI

LAMPIRAN II PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR : PM 9 TAHUN 2011
TANGGAL : 8 Pebruari 2011

STANDAR PELAYANAN MINIMAL DI PERJALANAN

NO.	BIDANG PELAYANAN	URAIAN	INDIKATOR	NILAI/UKURAN/ JUMLAH		KETERANGAN
				KA ANTARKOTA	KA PERKOTAAN	
1.	Pintu	Pintu Kereta berfungsi untuk naik/turun penumpang dan penghubung dari satu kereta ke kereta yang lain.	Jumlah yang berfungsi	Minimal 95% sesuai dengan standar teknis dan standar operasi	Minimal 95% sesuai dengan standar teknis dan standar operasi	
2.	Jendela	Jendela kereta berfungsi untuk sirkulasi udara dan sebagai penerangan pada siang hari.	Jumlah yang berfungsi	Minimal 95% sesuai dengan standar teknis dan standar operasi	Minimal 95% sesuai dengan standar teknis dan standar operasi	
3.	Tempat duduk dengan konstruksi tetap yang mempunyai sandaran	Tempat duduk merupakan fasilitas untuk pengguna jasa angkutan kereta api untuk duduk di dalam kereta selama diperjalanan	Jumlah Maksimum Kapasitas	a. Jumlah penumpang lebih maksimum 25% dari jumlah tempat duduk b. Memiliki nomor tempat duduk dan atau nomor kereta	Jumlah penumpang maksimum 1 m^2 untuk 6 orang	Pembatasan jumlah penumpang untuk masa-masa sibuk (lebaran natal tahun baru dan libur nasional) dapat dikecualikan setelah mendapat ijin Dirjen
4.	Toilet	Toilet berfungsi sebagai tempat untuk cuci dan buang air dengan ketersediaan air yang cukup selama didalam perjalanan	Jumlah yang berfungsi	Berfungsi sesuai dengan standar teknis dan standar operasi		Jumlah penumpang maksimum 1m^2 untuk 6 orang
5.	Lampu Penerangan dalam kereta	Lampu Penerangan di dalam kereta berfungsi sebagai sumber cahaya di dalam kereta untuk memberikan kenyamanan bagi pengguna jasa angkutan kereta api.	Jumlah yang berfungsi	Minimal 95% sesuai dengan standar teknis dan standar operasi	Minimal 95% sesuai dengan standar teknis dan standar operasi	
6.	Kipas angin	Fasilitas untuk sirkulasi udara dalam kereta, dapat menggunakan Kepas Angin (fan) atau AC.	a. Jumlah yang berfungsi. b. Suhu	a. Minimal 95% berfungsi sesuai dengan standar teknis dan standar operasi. b. Suhu dalam kabin 25°–28° C. c. 5 (lima) buah fan dan 4 (empat) buah exhaust dengan diameter propeler minimum 30 cm.	a. Minimal 95% berfungsi sesuai dengan standar teknis dan standar operasi b. Suhu dalam kabin 25°–28° C c. 5 (lima) buah fan dan 4 (empat) buah exhaust dengan diameter propeler minimum 30 cm.	

7.	Rak bagasi	Fasilitas ini diperuntukan bagi pengguna jasa angkutan kereta api untuk dapat menempatkan barang bawaan di dalam kereta dan dengan aman dan tidak mengganggu penumpang.	Jumlah yang berfungsi	Minimal 95% sesuai dengan standar teknis dan standar operasi	Minimal 95% sesuai dengan standar teknis dan standar operasi	
8.	Restorasi	Fasilitas untuk menunjang kebutuhan pengguna jasa yang hendak makan dan minum	Ketersediaan	Harus Tersedia	-	
9.	Informasi stasiun yang akan disinggahi /dilewati secara berurutan	Informasi yang disampaikan untuk mempermudah penumpang yang akan turun di suatu stasiun (sedang dan akan disinggahi /dilewati).	a. Bentuk. b. Tempat.	a. Informasi dalam bentuk visual, harus ditempatkan di tempat yang strategis, mudah dilihat dan dibaca dengan jelas. b. Informasi dalam bentuk audio harus mudah di dengar dan jelas	a. Informasi dalam bentuk visual, harus ditempatkan di tempat yang strategis, mudah dilihat dan dibaca dengan jelas. b. Informasi dalam bentuk audio harus mudah di dengar dan jelas	
10.	Fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, balita, orang sakit, dan lansia	Fasilitas ini berfungsi untuk mempermudah para penyandang cacat, wanita hamil, balita, orang sakit, dan lansia untuk menggunakan angkutan kereta api.	Jumlah.	Minimal 5% dari stan formasi	Minimal 5% dari stan formasi	
11.	Fasilitas Kesehatan	Fasilitas kesehatan digunakan untuk pertolongan darurat dalam penanganan kecelakan di atas kereta dalam bentuk Perlengkapan P3K	Jumlah	1 (satu) set ditempatkan di setiap Kereta	1 (satu) set ditempatkan di setiap Kereta	Fasilitas ini dimaksudkan untuk menunjang kenyamanan pengguna jasa angkutan kereta api pada waktu perjalanan.
12.	Fasilitas keselamatan dan keamanan	Fasilitas agar memberikan rasa aman dan menjamin keselamatan bagi pengguna jasa kereta api dan mencegah terjadinya tindak kriminal kepada pengguna jasa KA dalam bentuk : a. pemadam kebakaran; b. alat pemecah kaca dan c. petugas keamanan.	Jumlah yang berfungsi	a. sesuai standar operasi b. Minimal terdapat 1 orang petugas menjaga 2 kereta	a. sesuai standar operasi b. Minimal terdapat 1 orang petugas menjaga 2 kereta	
13.	Nama dan Nomor Urut Kereta	Ketersediaan nama dan nomor urut kereta, untuk mempermudah penumpang mengetahui nama dan nomor urut kereta.	Jumlah dan Tempat	a. 2 (dua) buah di setiap kereta pada bagian luar disetiap bagian sisi kiri dan kanan kereta.	a. 2 (dua) buah di setiap kereta pada bagian luar disetiap bagian sisi kiri dan kanan kereta.	Nama dan nomor urut kereta dapat terlihat jelas

				b. 1 (satu) buah dipasang pada setiap samping pintu naik/turun penumpang c. 1 (satu) buah dipasang pada setiap ujung kereta bagian dalam.	b. 1 (satu) buah dipasang pada setiap samping pintu naik/turun penumpang c. 1 (satu) buah dipasang pada setiap ujung kereta bagian dalam.	
14.	Informasi Gangguan Perjalanan Kereta Api	Isi informasi yang terkait dengan hambatan-hambatan selama dalam perjalanan mengenai: a. gangguan operasional sarana perkeretaapian b. gangguan operasional prasarana perkeretaapian c. gangguan alam	Waktu dan Bentuk.	Informasi disampaikan segera dapat melalui petugas atau suara.	Informasi disampaikan segera dapat melalui petugas atau suara.	
15.	Ketepatan jadwal kereta api	Memberikan ketepatan/kepastian waktu keberangkatan dan kedatangan KA	Waktu	Keterlambatan 20% dari total waktu perjalanan yang di jadwalkan	Keterlambatan 15% dari total waktu perjalanan yang di jadwalkan	Keterlambatan tidak termasuk akibat gangguan selama perjalanan (cuaca dan teknis operasional/ kecelakaan)

MENTERI PERHUBUNGAN,

ttd.

FREDDY NUMBERI

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN

UMAR ARIS, SH, MM, MH
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 196302201989031001