



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 121 TAHUN 2017
TENTANG
LALU LINTAS KERETA API**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 184 Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Lalu Lintas 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), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 29, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6022);

3. Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 176, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5086), sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 264, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5961);
4. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
5. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
6. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas dan Fungsi Kementerian Negara Serta Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 135 Tahun 2014 tentang Perubahan Ketujuh atas Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, tugas Dan fungsi, Kementerian Negara serta susunan Organisasi, tugas, dan fungsi Eselon I Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 273);
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Peralatan Persinyalan Perkeretaapian;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2017 tentang Sertifikasi Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 208);
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 5 Tahun 2017 tentang Sertifikasi Kecakapan Pengatur Perjalanan

Kereta Api dan Pengendali Perjalanan Kereta Api (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 209;

10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana beberapa kali diubah, terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2017 tentang perubahan kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 189 tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 816).

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG LALU LINTAS KERETA API.

BAB I

KETENTUAN UMUM

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. Stasiun kereta api adalah tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api.
4. Petak jalan adalah bagian dari jalur kereta api yang terletak di antara stasiun dengan stasiun yang berdekatan atau berurutan.
5. Blok tetap (*fixed block*) adalah suatu sistem yang menjamin aman dengan membagi petak jalan menjadi

beberapa bagian blok yang panjang dan lokasinya tertentu dimana hanya satu kereta dalam satu blok.

6. Blok bergerak (*moving block*) adalah suatu sistem yang menjamin aman dengan membagi petak jalan menjadi beberapa bagian blok yang panjang dan lokasinya berubah-ubah tergantung kecepatan dan posisi kereta api yang bersangkutan dan kereta api yang didepannya.
7. Awak sarana perkeretaapian adalah orang yang ditugaskan dalam kereta api oleh penyelenggara sarana perkeretaapian selama perjalanan kereta api.
8. Petugas pengatur perjalanan kereta api adalah orang yang melakukan pengaturan perjalanan kereta api dalam batas stasiun operasi atau beberapa stasiun operasi dalam wilayah pengaturannya.
9. Petugas pengendali perjalanan kereta api adalah orang yang melakukan pengendalian perjalanan kereta api dari beberapa stasiun dalam wilayah pengendaliannya.
10. Petugas pengendali operasi kereta api terpusat adalah orang yang melakukan pengaturan perjalanan kereta api dan melakukan pengendalian perjalanan kereta api secara langsung dan terpusat sesuai dengan wilayahnya.
11. Lalu lintas kereta api adalah gerak sarana perkeretaapian di jalan rel.
12. Penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum.
13. Menteri adalah Menteri yang membidangi urusan perkeretaapian.
14. Direktorat Jenderal adalah Direktorat Jenderal yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang perkeretaapian.

BAB II

PRINSIP LALU LINTAS

KERETA API

Pasal 2

- (1) Jalur kereta api untuk kepentingan perjalanan kereta api dibagi dalam beberapa petak blok.

- (3) Petak blok sebagaimana dimaksud pada ayat (2), terdiri atas petak blok tetap (*fixed block*) atau petak blok bergerak (*moving block*).

Pasal 3

- (1) Setiap pengoperasian kereta api dalam berlalu lintas dilaksanakan dengan ketentuan:
 - a. pada satu petak blok hanya diizinkan dilewati oleh satu kereta api pada waktu yang sama;
 - b. menggunakan jalur sebelah kanan pada jalur ganda atau lebih.
- (2) Pengoperasian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), huruf a dapat dikecualikan untuk kereta api yang memberikan pertolongan ketika terjadi kecelakaan kereta api dan/atau kereta api untuk keperluan kerja.
- (3) Pengoperasian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, dapat dikecualikan dalam hal terdapat gangguan operasi kereta api.
- (4) Pengecualian sebagaimana dimaksud pada ayat (2), setelah ada perintah dari:
 - a. petugas pengatur perjalanan kereta api; atau
 - b. petugas pengendali operasi kereta api terpusat.
- (5) Pengecualian sebagaimana dimaksud pada ayat (3), dilakukan oleh petugas pengatur perjalanan kereta api atau petugas pengendali operasi kereta api terpusat.

Pasal 4

- (1) Kecepatan maksimum operasi kereta api ditentukan berdasarkan kecepatan maksimum yang paling rendah antara kecepatan maksimum kemampuan jalur dan kecepatan maksimum kemampuan sarana perkeretaapian.
- (2) Dalam hal pengoperasian kereta api, kecepatan operasi kereta api disesuaikan dengan kebutuhan.
- (3) Kecepatan operasi kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (2), tidak boleh melebihi kecepatan maksimum operasi kereta api

Pasal 5

- (1) Pengoperasian kereta api tidak boleh melebihi kapasitas lintas.
- (2) Kapasitas lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dengan mempertimbangkan:
 - a. kecepatan operasi kereta api;
 - b. jarak petak blok;
 - c. fasilitas operasi; dan
 - d. waktu perawatan prasarana.

BAB III

SISTEM PENGOPERASIAN KERETA API

Bagian Kesatu

Pengaturan dan Pengendalian Perjalanan Kereta Api

Pasal 6

- (1) Pengaturan dan pengendalian perjalanan kereta api dilakukan oleh:
 - a. petugas pengatur perjalanan kereta api untuk pengaturan perjalanan kereta api;
 - b. petugas pengendali perjalanan kereta api untuk melakukan pengaturan kereta api yang tidak sesuai Gapeka dan pengendalian perjalanan kereta api; atau
 - c. Petugas pengendali operasi kereta api terpusat.

Pasal 7

- (1) Setiap pengaturan dan pengendalian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1), wajib direkam sehingga dapat mengetahui setiap kegiatan operasional kereta api.
- (2) Hasil rekaman sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai bahan evaluasi pada saat terjadi kecelakaan.

Pasal 8

- (1) Petugas pengatur perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a, bertanggung jawab terhadap keselamatan perjalanan kereta api di wilayah pengaturannya.
- (2) Petugas pengendali operasi kereta api terpusat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf c, bertanggung jawab terhadap keselamatan perjalanan kereta api di wilayah pengaturan dan pengendaliannya.

Bagian Kedua

Sistem Pengoperasian Sarana Kereta Api

Pasal 9

- (1) Pengaturan dan pengendalian perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6, dilakukan menggunakan sistem pengoperasian sarana kereta api yang dibedakan atas:
 - a. manual dengan masinis tanpa perangkat pembantu;
 - b. manual dengan masinis dilengkapi dengan perangkat pembantu;
 - c. semi otomatis dengan masinis;
 - d. otomatis dengan awak sarana tanpa masinis; atau
 - e. otomatis tanpa awak sarana.

Pasal 10

Sistem pengoperasian sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a, sepenuhnya dikendalikan oleh masinis.

Pasal 11

- (1) Sistem pengoperasian sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf b, dilakukan oleh masinis dan diawasi oleh pusat pengendali perjalanan kereta api yang dilengkapi dengan sistem

Automatic Train Protection (Sistem Keselamatan Kereta Api Otomatis (SKKO).

- (2) Tugas masinis dalam mengoperasikan sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
 - a. memantau jalur kereta api;
 - b. menghentikan sarana apabila dalam keadaan darurat;
 - c. melakukan percepatan dan pengereman sarana berdasarkan sinyal pada jalur atau sinyal dalam kabin;
 - d. membuka dan menutup pintu sarana perkeretaapian.

Pasal 12

- (1) sistem pengoperasian sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf c, yang meliputi pemberangkatan, percepatan, dan pengereman dikendalikan secara otomatis dengan sistem *Automatic Train Operation* (ATO) dan dilengkapi sistem *Automatic Train Protection* (Sistem Keselamatan Kereta Api Otomatis (SKKO).
- (2) Tugas masinis dalam mengoperasikan sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
 - a. memantau jalur kereta api;
 - b. menghentikan sarana apabila dalam kondisi darurat; dan
 - c. membuka dan menutup pintu sarana perkeretaapian.

Pasal 13

- (1) Sistem pengoperasian sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf d, yang meliputi pemberangkatan, percepatan, dan pengereman dikendalikan secara otomatis dengan sistem *Automatic Train Operation* (ATO) dan dilengkapi sistem *Automatic*

Train Protection (Sistem Keselamatan Kereta Api Otomatis (SKKO)).

- (2) Dalam hal membuka dan menutup pintu sarana perkeretaapian dapat dilakukan oleh awak sarana perkeretaapian atau secara otomatis.

Pasal 14

- (1) Sistem pengoperasian sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf e, sepenuhnya dikendalikan secara otomatis dengan sistem *Automatic Train Operation* (ATO) dan dilengkapi dengan sistem *Automatic Train Protection* (Sistem Keselamatan Kereta Api Otomatis (SKKO) tanpa keberadaan awak sarana dalam kereta api.
- (2) Sistem pengoperasian sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib dilengkapi dengan alat deteksi dini dan sistem manajemen darurat otomatis pada saat terjadi kondisi bahaya dan keadaan darurat.

Bagian Ketiga

Persiapan dan Perjalanan Kereta Api

Pasal 15

- (1) Penyelenggara sarana perkeretaapian harus mempersiapkan perjalanan kereta api sesuai sistem pengoperasian sarana perkeretaapian.
- (2) Persiapan perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara sarana perkeretaapian sistem pengoperasian manual sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a dan huruf b harus:
 - a. menyiapkan sarana perkeretaapian 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.
- (3) Persiapan perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara sarana perkeretaapian sistem otomatis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf c, huruf d, dan huruf e harus:
- a. menyiapkan sarana perkeretaapian dengan atau tanpa rangkaiannya;
 - b. menyiapkan awak sarana perkeretaapian apabila ada; dan
 - c. memeriksa sarana perkeretaapian.
- (4) Penyiapan sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) huruf a, meliputi kegiatan:
- a. menyiapkan lokomotif, kereta atau gerbong, kereta dengan penggerak sendiri, atau peralatan khusus yang telah dinyatakan laik operasi dan dibuktikan dengan sertifikat kelaikan; 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.
- (5) Penyiapan awak sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) huruf b, paling sedikit meliputi kegiatan:
- a. memeriksa sertifikat kecakapan;
 - b. memeriksa kesehatan; dan
 - c. memberi surat tugas.
- (6) Pemeriksaan sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) huruf c, paling sedikit meliputi pemeriksaan terhadap:
- a. perangkat pengereman;
 - b. peralatan keselamatan;
 - c. peralatan perangkai; dan
 - d. kelistrikan.

Pasal 16

- (1) Penyelenggara prasarana perkeretaapian dapat menjalankan kereta api setelah penyelenggara sarana perkeretaapian melakukan persiapan perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15.
- (2) Perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri atas:
 - a. pemberangkatan kereta api dari stabling/depo;
 - b. perjalanan kereta api dari stabling/depo ke stasiun keberangkatan;
 - c. pemberangkatan kereta api dari stasiun keberangkatan;
 - d. perjalanan kereta api dari stasiun keberangkatan ke stasiun tujuan atau stasiun akhir;
 - e. kedatangan kereta api di stasiun tujuan atau stasiun akhir;
 - f. perjalanan dari stasiun akhir ke stabling/depo;
 - g. kedatangan kereta api di stabling/depo.

Pasal 17

- (1) Perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (2) dapat ditunda antara lain apabila:
 - a. terjadi kerusakan sarana perkeretaapian; atau
 - b. alasan teknis operasi
- (2) Perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (2) dapat dibatalkan apabila:
 - a. tidak ada angkutan orang dan/atau barang;
 - b. alasan teknis operasi; atau
 - c. terjadi penundaan keberangkatan paling banyak 2 (dua) kali.

Pasal 18

Untuk memperoleh buku Sertifikat Keahlian Tenaga Penguji Sarana Perkeretaapian dan tanda pengenal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 dikenakan biaya sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 19

Perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (2), harus sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dalam gapeka.

Pasal 20

Dalam hal terjadi keterlambatan jadwal perjalanan kereta api yang melebihi batas toleransi waktu operasi yang diizinkan, petugas pengendali perjalanan kereta api atau petugas pengendali operasi kereta api terpusat mengambil langkah-langkah untuk mengurangi keterlambatan perjalanan kereta api dengan memperhatikan keselamatan dan keamanan pengoperasian kereta api.

Pasal 21

- (1) Persilangan atau penyusulan antar kereta api dilakukan di tempat yang terdapat fasilitas untuk kegiatan tersebut yang telah ditentukan sesuai dengan gapeka.
- (2) Dalam hal perjalanan kereta api tidak sesuai gapeka, persilangan atau penyusulan dapat dipindahkan ke tempat lain yang terdapat fasilitas untuk kegiatan tersebut, dan dilakukan oleh:
 - a. petugas pengendali perjalanan kereta api yang pelaksanaannya oleh petugas pengatur perjalanan kereta api; atau
 - b. petugas pengendali operasi kereta api terpusat.

Pasal 22

- (1) Kereta api berhenti luar biasa apabila kereta api yang menurut gapeka berjalan langsung karena sesuatu hal harus berhenti.
- (2) Hal yang menyebabkan kereta api berhenti luar biasa sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diantaranya adalah:
 - a. perpindahan persilangan atau penyusulan;
 - b. kerusakan pada prasarana atau sarana perkeretaapian;

- c. perawatan prasarana perkeretaapian atau perbaikan 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 23

- (1) 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.
- (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) Sebab lain yang mengancam keselamatan perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d, antara lain peperangan, kerusakan, revolusi, pemogokan, kebakaran, atau sabotase.
- (4) Dalam hal terjadi rintang jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dan kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanan, penyelenggara sarana perkeretaapian harus segera:
 - a. mengumumkan kepada masyarakat dan pengguna jasa; dan
 - b. memindahkan penumpang, bagasi, dan barang hantaran ke kereta api lain atau moda angkutan

lainnya sesuai dengan ketentuan agar perjalanan penumpang dan/atau barang tetap lancar.

BAB IV

STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR (SOP)

Pasal 24

Penyelenggara prasarana perkeretaapian dan penyelenggara sarana perkeretaapian wajib membuat Standar Operasional Prosedur (SOP) mengenai pengoperasian kereta api sesuai kebutuhan dan bertanggungjawab atas keselamatan, keamanan, dan kelancaran pengoperasian kereta api.

Pasal 25

Penyelenggara prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24, wajib membuat Standar Operasional Prosedur (SOP) mengenai pengoperasian kereta api sesuai kebutuhan, meliputi:

- a. Standar Operasional Prosedur (SOP) tentang tugas dan kewenangan petugas pengatur dan pengendali perjalanan kereta api;
- b. Standar Operasional Prosedur (SOP) tentang penanganan kondisi darurat;
- c. Standar Operasional Prosedur (SOP) tentang perjalanan kereta api; dan
- d. Standar Operasional Prosedur (SOP) lain – lain.

Pasal 26

Standar Operasional Prosedur (SOP) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf a meliputi tugas dan kewenangan:

- a. petugas pengatur perjalanan kereta api dan petugas pengendali perjalanan kereta api; atau
- b. petugas pengendali operasi kereta api terpusat.

Pasal 27

Standar Operasional Prosedur (SOP) tentang penanganan kondisi darurat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf b meliputi:

- a. penundaan kereta api;
- b. pembatalan kereta api;
- c. keterlambatan kereta api dan cara mengatasi keterlambatan;
- d. pengalihan perjalanan kereta api;
- e. penanganan kecelakaan kereta api; dan
- f. evakuasi penumpang kereta api

Pasal 28

Standar Operasional Prosedur (SOP) tentang perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf c, meliputi:

- a. pemberangkatan kereta api dari stabling/depo;
- b. perjalanan kereta api dari stabling/depo ke stasiun keberangkatan;
- c. pemberangkatan kereta api dari stasiun keberangkatan;
- d. kedatangan kereta api di stasiun tujuan atau stasiun akhir;
- e. perjalanan kereta api dari stasiun keberangkatan ke stasiun tujuan atau stasiun akhir;
- f. perjalanan dari stasiun akhir ke stabling/depo;
- g. kedatangan kereta api di stabling/depo.

Pasal 29

Standar Operasional Prosedur (SOP) lain-lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 huruf d, meliputi:

- a. persilangan antar kereta api; dan
- b. penyusulan antar kereta api.

Pasal 30

Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib membuat Standar Operasional Prosedur (SOP) mengenai pengoperasian kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24, terdiri atas:

- a. penyiapan sarana dengan atau tanpa rangkaian;
- b. penyiapan awak sarana perkeretaapian apabila ada; dan
- c. pemeriksaan sarana perkeretaapian.

Pasal 31

Standar Operasional Prosedur (SOP) mengenai pengoperasian kereta api sesuai kebutuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24, harus diusulkan kepada Direktur Jenderal.

Pasal 32

- (1) Permohonan persetujuan standar operasional prosedur disampaikan kepada Direktur Jenderal dengan melampirkan persyaratan:
 - a. surat permohonan;
 - b. konsep Standar Operasional Prosedur (SOP).
- (2) Direktur Jenderal melakukan evaluasi paling lama 60 (enam puluh) hari kerja sejak diterima permohonan secara lengkap.
- (3) Dari hasil evaluasi Direktur Jenderal paling lama 14 (empat belas) hari kerja memberikan persetujuan atau penolakan disertai dengan alasan terhadap permohonan persetujuan standar operasional prosedur.

BAB V

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 33

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

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

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 28 Desember 2017

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 11 Januari 2018

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

ttd

WIDODO EKATJAHJANA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2018 NOMOR 57

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM

