



**MEDIA RELEASE KNKT
2016**

DATA INVESTIGASI KECELAKAAN PERKERETAAPIAN TAHUN 2010 – 2016

(Database KNKT, 31 Oktober 2016)

Oleh:

Ketua Sub Komite

Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian

Jakarta, 30 November 2016

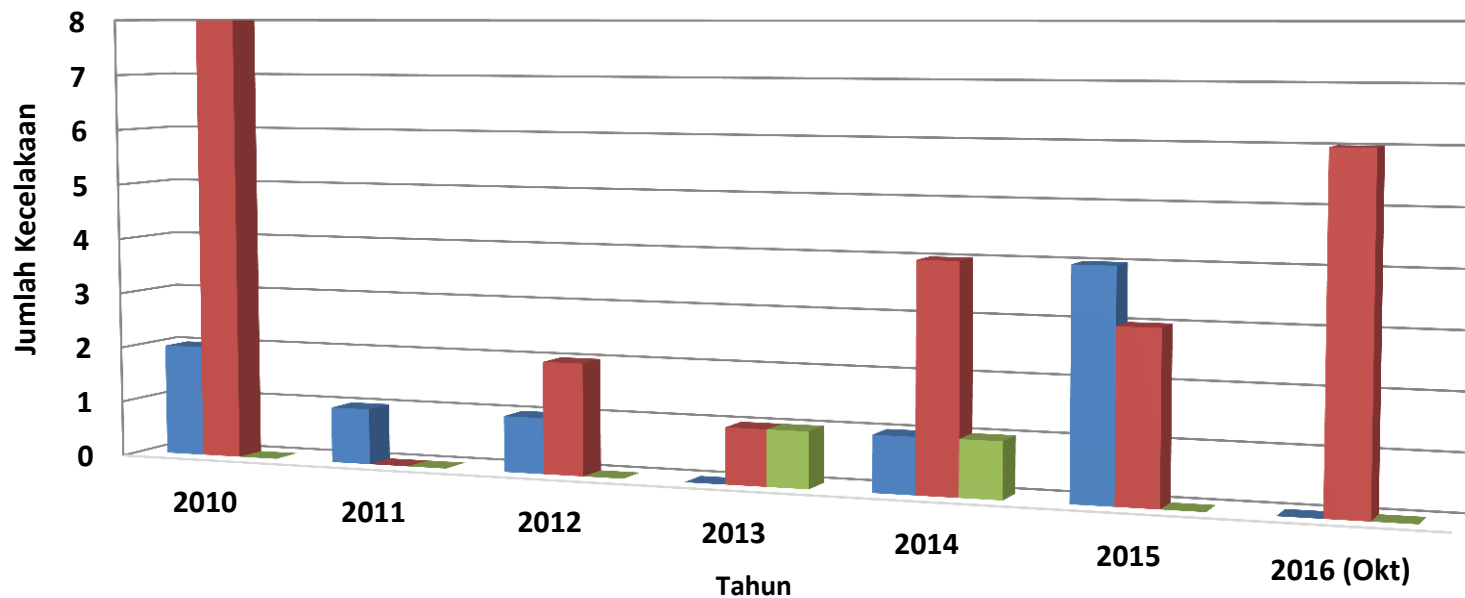


Data Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian Tahun 2010 - 2016

NO.	TAHUN	JUMLAH KECELAKAAN	JENIS KECELAKAAN			KORBAN JIWA	
			TUMBURAN ANTAR KA	ANJLOKAN/ TERGULING	LAIN - LAIN	MENINGGAL	LUKA - LUKA
1	2010	10	2	8	0	42	125
2	2011	1	1	0	0	5	35
3	2012	3	1	2	0	4	42
4	2013	2	0	1	1	0	0
5	2014	6	1	4	1	3	10
6	2015	7	4	3	0	0	28
7	2016 (Okt)	6	0	6	0	1	0
TOTAL		35	9	24	2	55	240



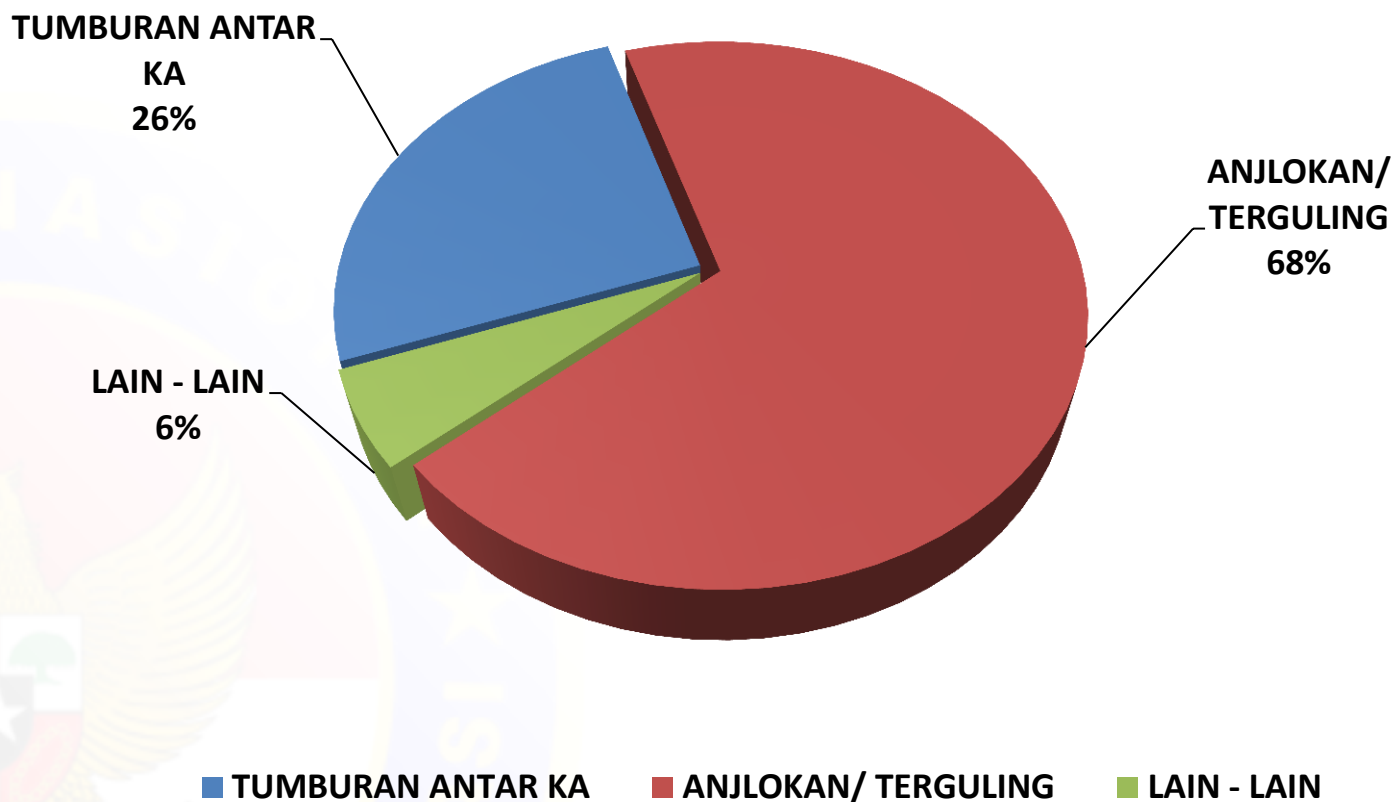
DATA KECELAKAAN PERKERETAAPIAN YANG DIINVESTIGASI KNKT TAHUN 2010 - 2016 (Okt 2016)



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 (Okt)
TUMBURAN ANTAR KA	2	1	1	0	1	4	0
ANJLOKAN/ TERGULING	8	0	2	1	4	3	6
LAIN - LAIN	0	0	0	1	1	0	0

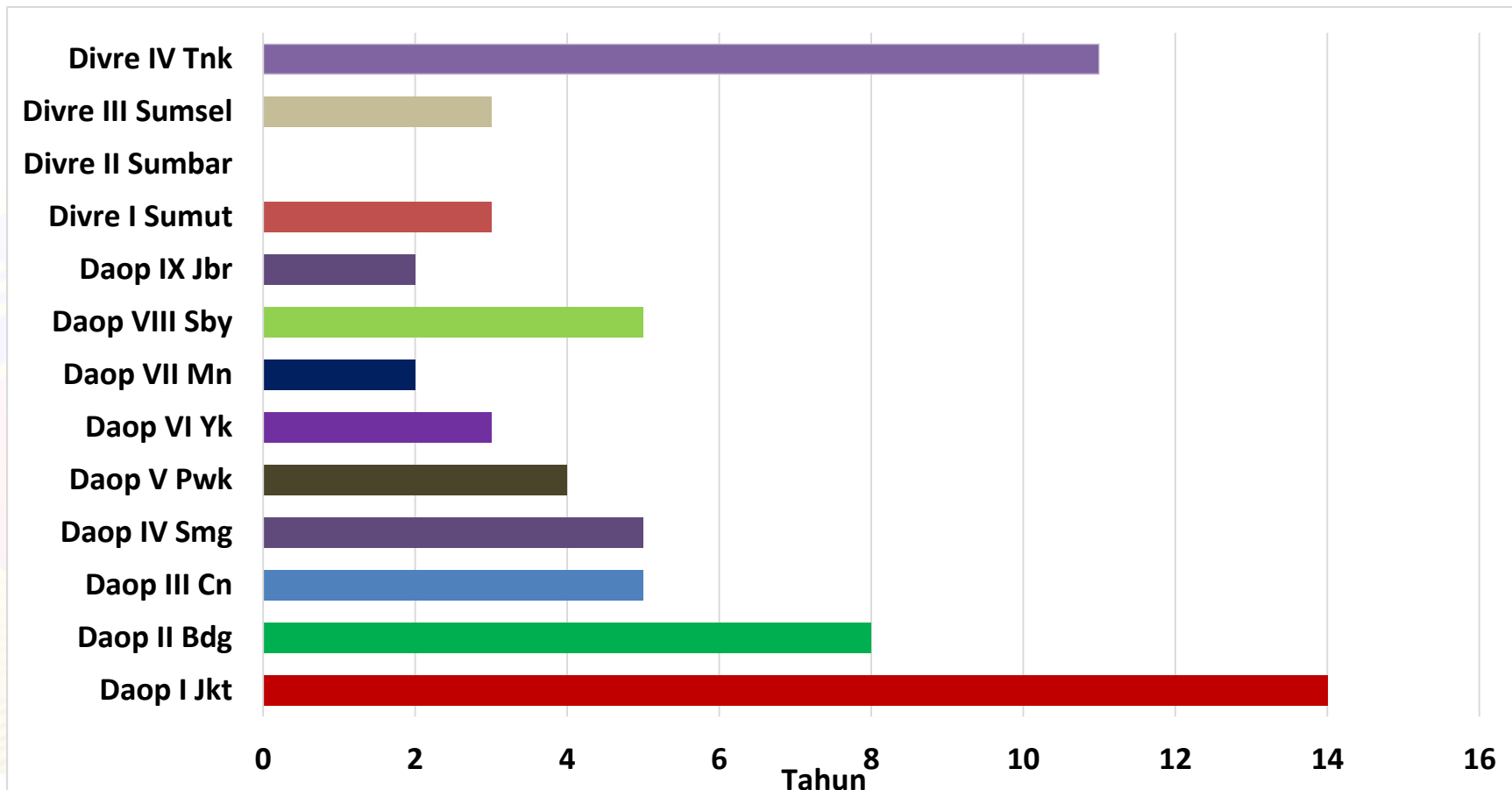


PERSENTASE JENIS KECELAKAAN PERKERETAAPIAN YANG DIINVESTIGASI KNKT (2010 - 2016)



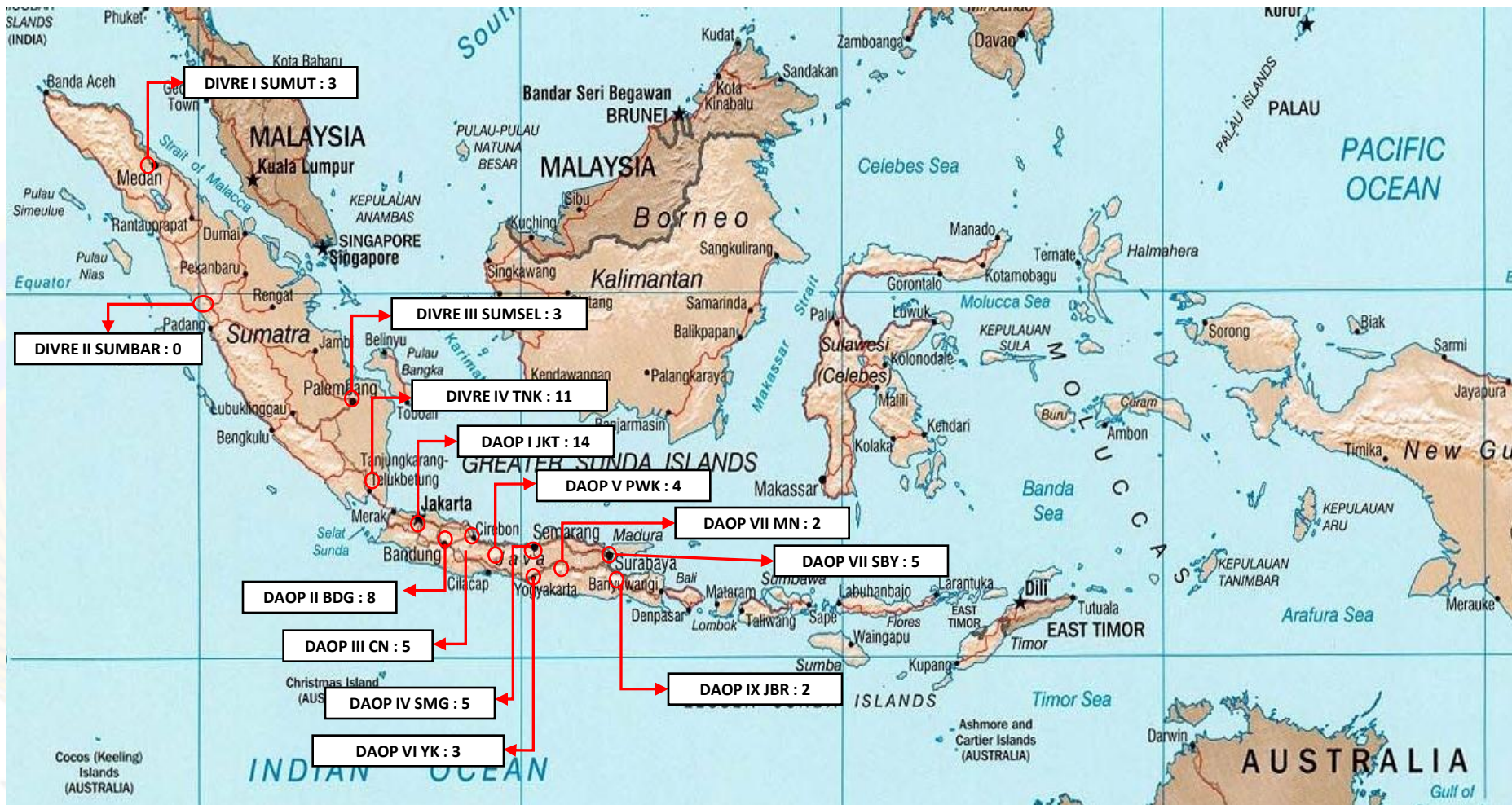


Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Daerah/ Wilayah Operasi Kereta Api Yang Diinvestigasi KNKT (2010 – 2016)



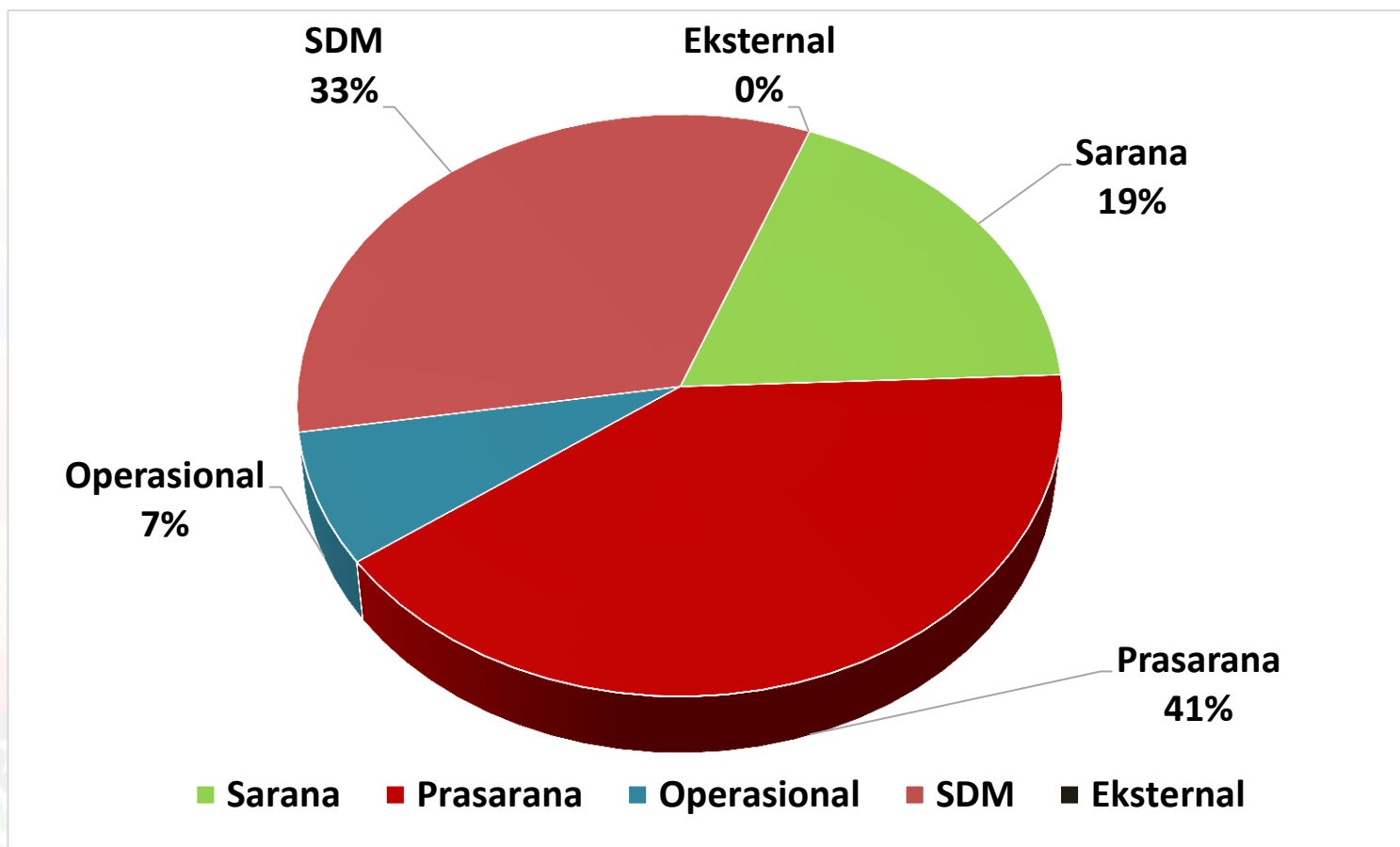


Peta Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian yang telah di-Investigasi KNKT 2010 – 2016





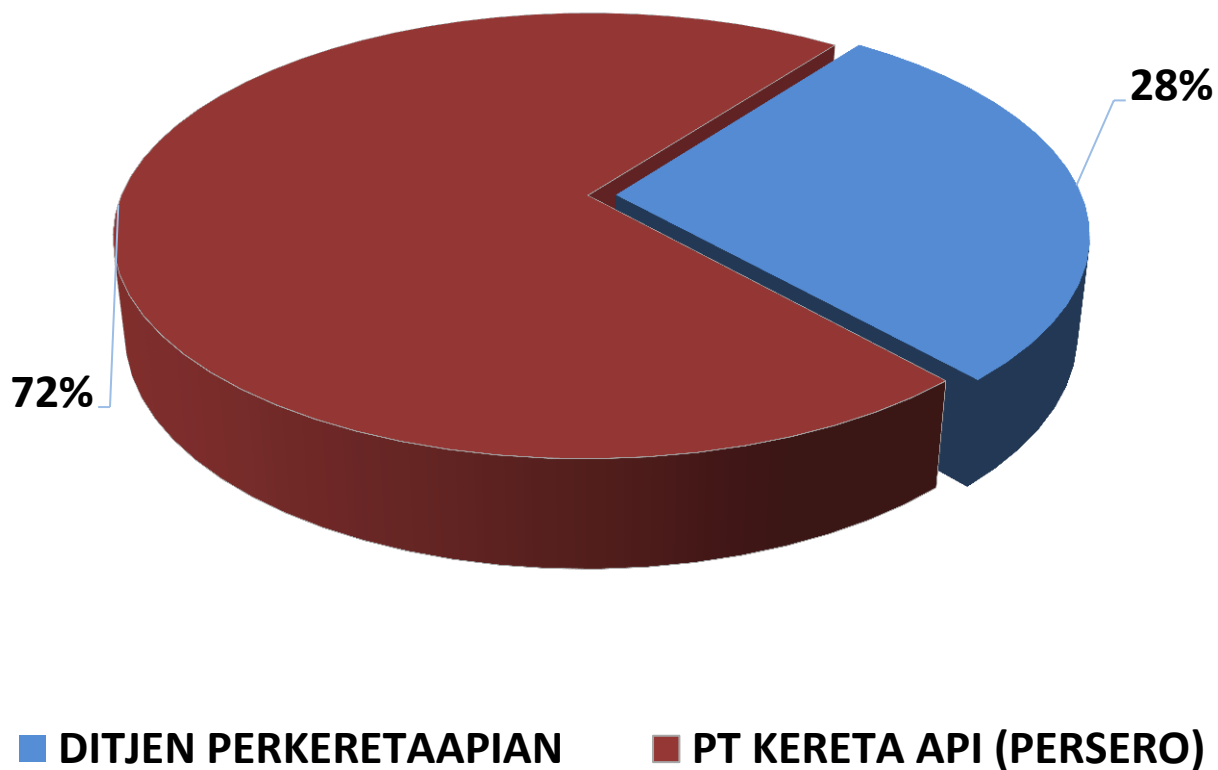
Persentase Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Perkeretaapian (2010-2016)



Database KNKT, 31 Oktober 2016



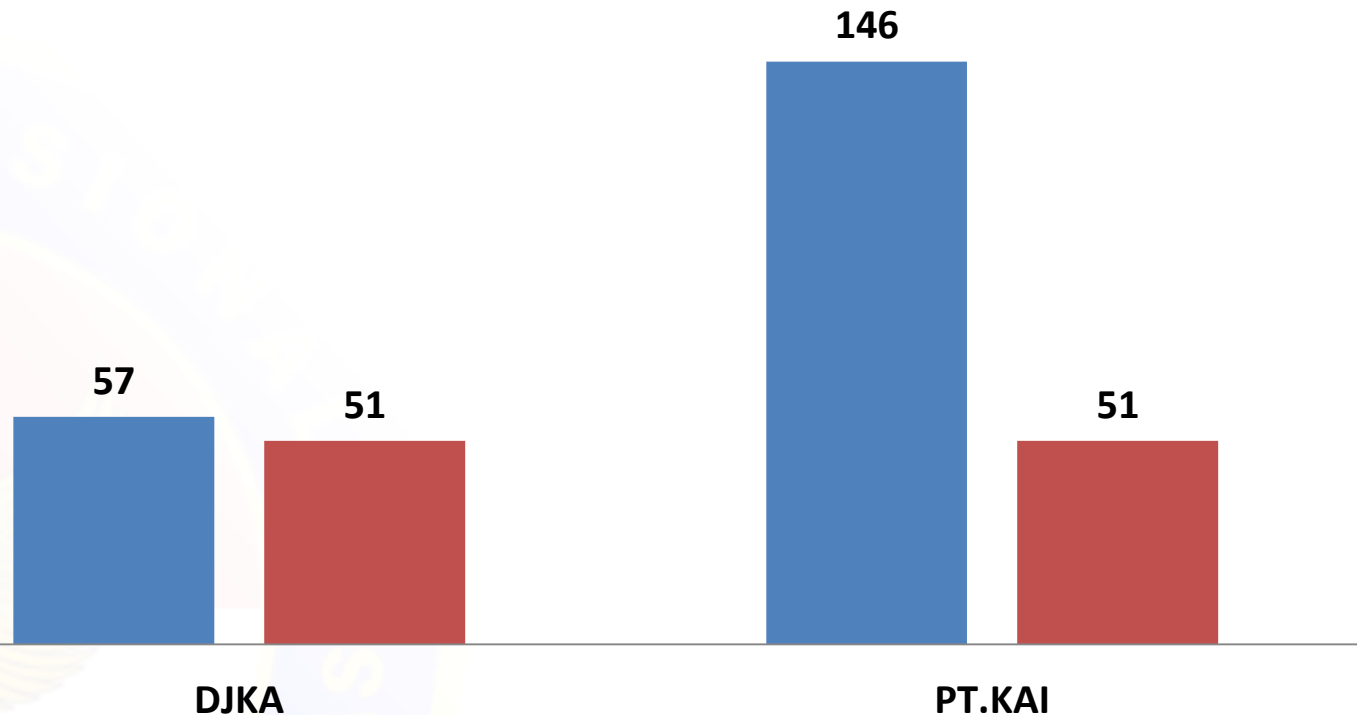
PERSENTASE JUMLAH REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN KNKT MODA PERKERETAAPIAN 2010 - 2016





JUMLAH REKOMENDASI DAN TANGGAPAN REKOMENDASI HASIL INVESTIGASI KECELAKAAN PERKERETAAPIAN 2010-2016

■ JUMLAH REKOMENDASI ■ JUMLAH TANGGAPAN REKOMENDASI

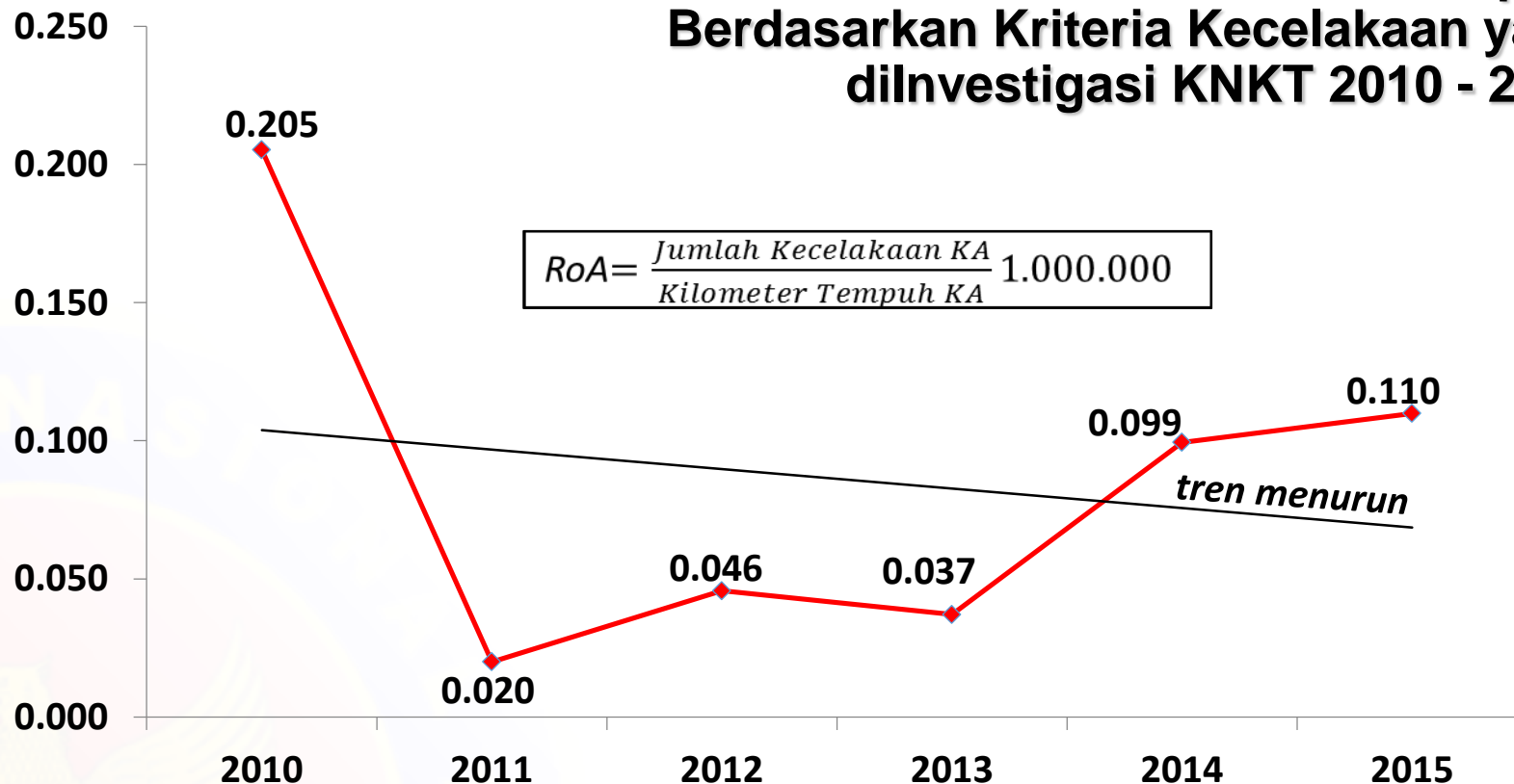


Database KNKT, 31 Oktober 2016



MEDIA RELEASE KNKT 2016

Rate of Accident Perkeretaapian Berdasarkan Kriteria Kecelakaan yang diInvestigasi KNKT 2010 - 2015



TAHUN	2010	2011	2012	2013	2014	2015
JUMLAH KECELAKAAN	10	1	3	2	6	7
KILOMETER TEMPUH	48,722,833	50,140,079	65,635,028	53,961,479	60,363,012	63,710,656
RATE OF ACCIDENT	0.205	0.020	0.046	0.037	0.099	0.110

Database KNKT, 31 Des 2015 dan Data KM Tempuh PT. KAI



**MEDIA RELEASE KNKT
2016**

Highlight Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian Tahun 2016

**Anjokan KA 3008 Km 262+100/200 Petak Jalan Antara
St. Lubukrukam – St. Peninjawan, Sub Divre III.2 (Divre IV)
Tanjung Karang, 1 Maret 2016**





SINOPSIS

KA 3008 adalah kereta api batu bara rangkaian panjang tanpa muatan yang diberangkatkan dari St. Tarahan menuju St. Prabumulih X6 dengan rangkaian terdiri atas 3 (tiga) lokomotif CC 202 menarik 60GB (gerbong terbuka).

Pada hari Minggu tanggal 29 Februari 2016 pukul 06.50 WIB, KA 3008 diberangkatkan dari St. Tarahan menuju St. Prabumulih X6.

Pada hari Senin tanggal 1 Maret 2016 pukul 02.35 WIB, KA 3008 berjalan langsung di St. Lubukrukam menuju St. Peninjawan. Di perjalanan dari St. Lubukrukam menuju St. Peninjawan tersebut, lokomotif paling depan dari KA 3008 anjlok keluar jalur dan menabrak lereng di samping kiri jalur serta menggerus tanah hingga akhirnya berhenti dan terguling di Km 262+227.

KA 3008 mengalami anjlok sebanyak 24 as; sebanyak 18 as pada 3 (tiga) lokomotif dan 6 as pada 2 (dua) gerbong terbuka. Akibat anjlok, asisten masinis KA 3008 yang berada di Lokomotif paling depan meninggal dunia. Anjlok juga mengakibatkan terjadinya rintang jalan (rinja) selama 10 jam 15 menit mulai pukul 02.40 WIB sampai dengan pukul 12.55 WIB tanggal 1 Maret 2016.



SINOPSIS (Cont'd)

Setelah kejadian, diketahui di titik anjlokan terdapat kepala rel yang gompal sepanjang 14,5 cm dan rel patah pada sambungan rel.

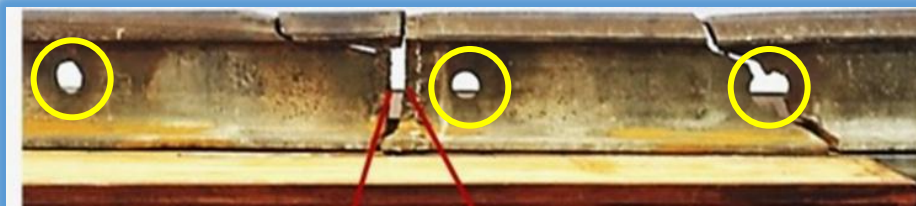
Berdasarkan analisis yang dilakukan, KNKT menyimpulkan bahwa kejadian anjlokan KA 3008 disebabkan oleh patahnya rel karena penyambungan rel yang tidak sesuai dengan prosedur berupa pelubangan *rail web* yang tidak sesuai sehingga terbentuklah awal retakan (*crack initiation*) pada tepi lubang kasar di *web*. Retakan menjalar (*crack propagation*) hingga terjadinya patah akhir (*total disintegration*) pada badan dan kepala rel serta pemasangan baut pelat sambung yang tidak sesuai dengan persyaratan teknis sehingga terjadi benturan yang berulang antara pelat sambung (*fish plate*) dan bagian bawah kepala rel sehingga mengakibatkan rel gompal.



PENYEBAB UTAMA

Penyebab utama Anjlokkan KA 3008 adalah karena patahnya rel di Km 262+100/200. Patahnya rel yang berupa Patah total dan patah gompal. Hal ini disebabkan :

- 1) pelubangan baut pelat sambung yang tidak sesuai sehingga terbentuk awal retakan (*crack initiation*) pada tepi lubang kasar pada *web rail*, penjalaran retakan (*crack propagation*) hingga patah akhir (*total disintegration*)
- 2) Benturan yang berulang antara plat sambung dan kepala rel selama dilewati KA. Benturan ini disebabkan Penggunaan Jumlah Baut yang tidak sesuai dengan persyaratan teknis.





TEMUAN ASPEK PRASARANA

1. Ditemukan adanya kepala rel gompal.
2. Adanya rel patah pada sambungan rel dilokasi kejadian.
3. Adanya porositas disambungan rel pada daerah lasan (pengelasan tidak sempurna). Hal ini disebabkan oleh metode pengelasan yang tidak sesuai prosedur dan penggunaan material yang dipersyaratkan.
4. Permukaan lubang baut tidak sempurna (terdapat sudut tajam pada bentuk lubang).
5. Jumlah baut di pelat sambung tidak lengkap (3 baut yang terpasang, berdasarkan spek seharusnya 6 baut).
6. Kondisi jalan rel disekitar lokasi kejadian kurang batu *ballast*.
7. Batalan beton pecah dan masih digunakan.

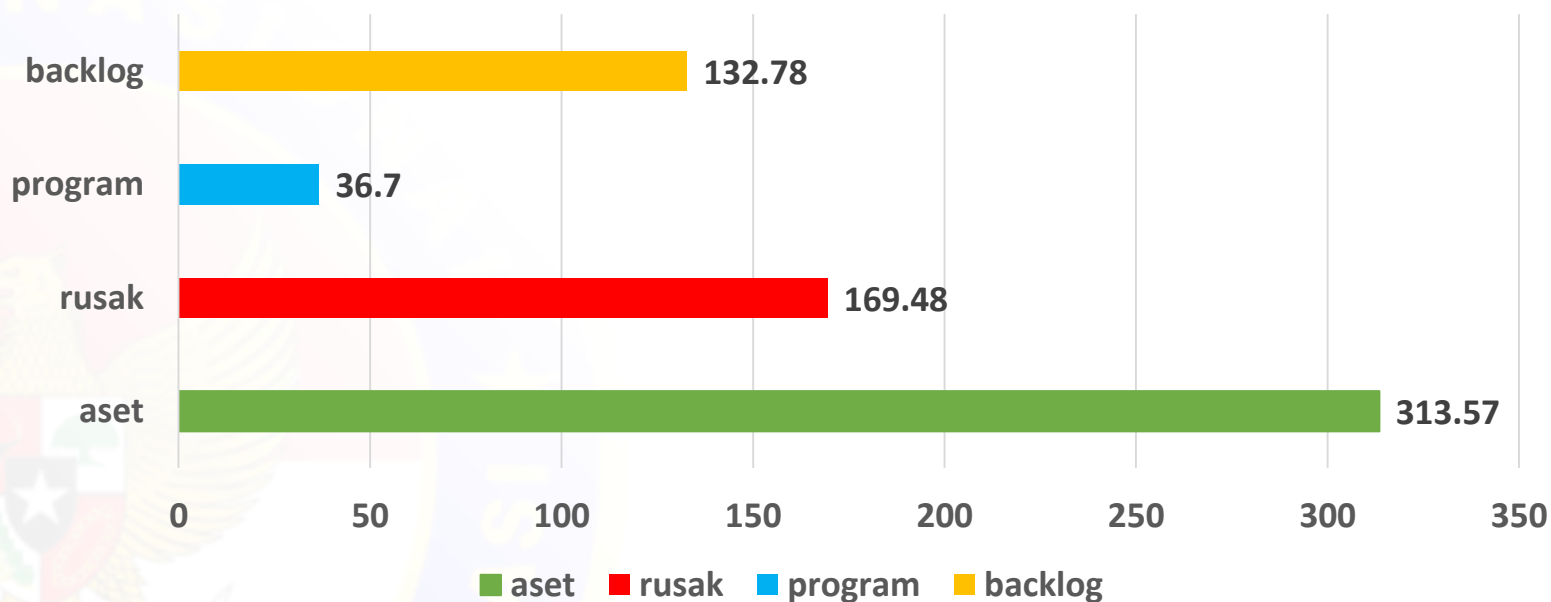




TEMUAN ASPEK PRASARANA (Cont'd)

8. Secara umum kerusakan jalur KA di Divre IV tanjungkarang pada tahun 2016 adalah sbb:
 - a. Rel yang mengalami kerusakan sebanyak 54% dari total keseluruhan panjang jalur KA.
 - b. Program perawatan yang berjalan hanya dapat mengcover 22% dari total keseluruhan rjalur KA yang rusak.
 - c. Masih terdapat *backlog* yang tersisa sebanyak 42% dari total keseluruhan panjang jalur KA.

KONDISI PERAWATAN REL DI DIVRE IV TANJUNGGARANG TAHUN 2016



Data Direktorat Pengelolaan Prasarana PT. KAI, 2016



TEMUAN ASPEK ORGANISASI & MANAJEMEN

1. Belum diterapkannya metode perawatan sesuai dengan [SOP yang berlaku](#) oleh tenaga perawatan jalan rel dalam melakukan perbaikan sementara di rel, hal ini ditunjukkan dengan masih ditemukannya pembuatan lubang baut untuk pelat sambung di badan rel dengan menggunakan las pijar.



Pelubangan rel menggunakan las pijar



TEMUAN ASPEK ORGANISASI & MANAJEMEN (Cont'd)

2. Pemasangan pelat sambung pada rel patah melebihi batas waktu yang ditentukan dalam prosedur perbaikan sementara rel patah ([tidak boleh lebih dari 2 minggu](#)). Diketahui pelat sambung tersebut telah dipasang sejak bulan Desember 2014 dan masuk dalam daftar usulan pengelasan yang dibuat bulan Februari 2016.
3. Belum disusunnya standar kerusakan dan prosedur inspeksi jalan rel sebagai dasar untuk menentukan kondisi dan klasifikasi kerusakan jalan rel yang menjadi acuan dalam menentukan risiko keselamatan dan prioritas perawatan.
4. Tidak dilaksanakannya [Keputusan Direksi PT.KAI \(Persero\) tahun 2013 berupa pelaporan risiko keselamatan](#) dalam bentuk profil risiko dan [Keputusan Direksi PT.KAI \(Persero\) tahun 2015 berupa pelaporan *Level of Safety*](#) secara konsisten sehingga tidak terdeteksinya kondisi prasarana yang berisiko tinggi terhadap keselamatan dan menjadi prioritas utama dalam tindakan perawatan.



TEMUAN ASPEK ORGANISASI & MANAJEMEN (Cont'd)

5. Tidak adanya ketersediaan rel maupun pelat sambung di regu pemeliharaan dalam lingkup wilayah tertentu (satuan kerja) untuk menangani pemeliharaan darurat sehingga gangguan operasional dan keselamatan perjalanan kereta api dapat ditanggulangi.
6. Tidak ditemukan adanya sertifikasi uji jalur KA berupa uji berkala di wilayah Divre IV Tnk.
7. Belum efektifnya fungsi pengawasan dari manajemen PT. KAI (Persero) terhadap penerapan SOP kerja pada petugas pemeriksa dan perawatan jalan dan jembatan saat melakukan kegiatan pemeriksaan dan perawatan jalur kereta api.
8. Tidak dijelaskannya standar keandalan dari perawatan berdasarkan kelas jalur kereta api sehingga tidak ada acuan/target dalam mempertahankan konsistensi hasil perawatan.



TEMUAN ASPEK ORGANISASI & MANAJEMEN (Cont'd)

9. Tidak dilakukannya pengawasan pelaksanaan lasan thermit sebagaimana telah djabarkan dalam Buku Seri Perjana 2012 Seri 6A Metode Kerja Perawatan Jalan Rel Bagian 4 Pengelasan Thermit termasuk pemeriksaan hasil lasan thermit dengan menggunakan metode NDT (*Non Destructive Test*) antara lain dengan peralatan ultrasonik, serta dilakukan oleh personel yang bersertifikat (*certified personnel*).
10. Tidak dilakukannya pelaporan hasil pemeriksaan jalur kereta api dari penyelenggara perkeretaapian PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang ditujukan kepada Ditjen Perkeretaapian sebagaimana telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 31 Tahun 2011 tentang Standar dan Tata Cara Pemeriksaan Prasarana Perkeretaapian.
11. Belum dilaksanakannya uji berkala dari jalur kereta api di wilayah III.2.10 Resort Peninjawan, Sub Divre III.2 (Divre IV) Tanjungkarang.



TEMUAN ASPEK ORGANISASI & MANAJEMEN (Cont'd)

9. Tenaga perawatan jalur kereta api di wilayah Sub Divre III.2 (Divre IV) Tanjungkarang belum memiliki *smart card* sebagai bukti telah memiliki sertifikat kompetensi tenaga perawatan prasarana perkeretaapian.
10. Tidak dilakukannya audit keselamatan pengoperasian perkeretaapian oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian secara rutin tiap tahun di wilayah Sub Divre III.2 (Divre IV) Tanjungkarang.



**MEDIA RELEASE KNKT
2016**

TERIMA KASIH

Gedung Perhubungan Lantai 3

Jl. Medan Merdeka Timur No. 5, Jakarta - 10110 INDONESIA

Telp. (021) 384 7601, 3517606 ; Fax (021) 351 7606

Website : <http://knkt.dephub.go.id/knkt/>

E-mail : knkt@dephub.go.id

Stasiun yang terdekat dari regu, harus mempunyai persediaan potongan rel sementara panjang 4 m untuk tiap jenis rel. potongan rel harus telah dilubangi pada ujung-ujungnya. ***Jangan memotong atau melubangi rel dengan memakai pemotong pijar. Pemotongan harus dilakukan dengan menggergaji rel dan dilubangi dengan mesin bor.*** Seluruh penggantian rel harus dikerjakan dengan memasang semboyan 3.

Sumber : PERJANA Tahun 2012, Buku 6A – Metode Kerja Perawatan Jalan Rel, hal. 215

PERHATIAN :

Masa perbaikan SEMENTARA
Tidak boleh lebih dari 2 minggu.

Sumber : PERJANA Tahun 2012, Buku 6A – Metode Kerja Perawatan Jalan Rel, hal. 218

UNDANG UNDANG 23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN

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 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.

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 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.

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR: PM.30
TAHUN 2011 TENTANG TATA CARA PENGUJIAN DAN
PEMBERIAN SERTIFIKAT PRASARANA PERKERETAAPIAN**

Pasal 2

Setiap prasarana perkeretaapian yang dioperasikan wajib memenuhi kelaikan teknis dan operasi yang dibuktikan melalui pengujian prasarana perkeretaapian.

Pasal 38

- (1) Sertifikat Uji Pertama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (2) huruf a berlaku selama prasarana perkeretaapian dioperasikan, kecuali mengalami perubahan spesifikasi teknis.
- (2) Sertifikat Uji Berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 ayat (2) huruf b berlaku selama 4 (empat) tahun.

Pasal 42

- (1) Sertifikat uji prasarana perkeretaapian dapat dicabut apabila pemegang sertifikat uji prasarana perkeretaapian melanggar Pasal 41.
- (2) Pencabutan sertifikat uji prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari kerja.
- (3) Apabila peringatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak diindahkan, dilanjutkan dengan pembekuan sertifikat uji prasarana perkeretaapian untuk jangka waktu 30 (tiga puluh) hari kerja.
- (4) Apabila selama pembekuan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) tidak ada upaya perbaikan, maka sertifikat uji prasarana perkeretaapian dicabut.

Pasal 43

Sertifikat uji prasarana perkeretaapian dicabut dan dinyatakan tidak berlaku apabila:

- a. rusak berat disebabkan oleh peristiwa luar biasa hebat;
- b. mengalami perubahan spesifikasi teknis.

Pasal 44

Peringatan, pembekuan atau pencabutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 42 dan Pasal 43 dilakukan oleh Direktur Jenderal.

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR: PM.31
TAHUN 2011 TENTANG STANDAR DAN TATA CARA
PEMERIKSAAN PRASARANA PERKERETAAPIAN**

Pasal 3

Prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 meliputi :

- a. jalur kereta api;
- b. stasiun kereta api; dan
- c. fasilitas pengoperasian kereta api.

Pasal 4

- (1) Pemeriksaan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 harus dilakukan sesuai dengan pedoman pemeriksaan yang disusun oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian berdasarkan jenis prasarana perkeretaapian.
- (2) Pedoman pemeriksaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun berdasarkan standar dan tata cara pemeriksaan prasarana perkeretaapian dan disahkan oleh Direktur Jenderal.

Pasal 6

Pemeriksaan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 harus dilakukan oleh tenaga pemeriksa yang telah memiliki sertifikat kompetensi dengan menggunakan peralatan pemeriksaan sesuai dengan jenis prasarana perkeretaapian.

Pasal 17

- (1) Penyelenggara prasarana perkeretaapian wajib memberikan laporan hasil pelaksanaan kegiatan pemeriksaan prasarana perkeretaapian kepada Direktur Jenderal Perkeretaapian sekurang-kurangnya 1 (satu) tahun sekali.
- (2) Laporan pemeriksaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dievaluasi oleh Direktur Jenderal Perkeretaapian untuk digunakan sebagai data dukung dalam memberikan sertifikat uji berkala.

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR: PM.32
TAHUN 2011 TENTANG STANDAR DAN TATA CARA
PERAWATAN PRASARANA PERKERETAAPIAN**

Pasal 3

Prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 meliputi :

- a. jalur kereta api;
- b. stasiun;
- c. fasilitas pengoperasian kereta api.

Pasal 4

- (1) Perawatan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 harus dilakukan sesuai dengan pedoman perawatan yang disusun oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian berdasarkan jenis prasarana perkeretaapian.
- (2) Pedoman perawatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun berdasarkan standar dan tata cara perawatan prasarana perkeretaapian dan disahkan oleh Direktur Jenderal.

Pasal 6

- (1) Perawatan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 harus dilakukan oleh tenaga perawatan yang telah memiliki sertifikat kompetensi dengan menggunakan peralatan perawatan sesuai dengan jenis prasarana perkeretaapian.
- (2) Dalam kegiatan perawatan, penyelenggara prasarana perkeretaapian harus menyediakan suku cadang.

Pasal 19

- (1) Penyelenggara prasarana perkeretaapian wajib memberikan laporan hasil pelaksanaan kegiatan perawatan prasarana perkeretaapian kepada Direktur Jenderal Perkeretaapian sekurang-kurangnya 1 (satu) tahun sekali.
- (2) Laporan perawatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dievaluasi oleh Direktur Jenderal Perkeretaapian untuk digunakan sebagai data dukung dalam memberikan sertifikat uji berkala.

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR: PM.93
TAHUN 2010 TENTANG TENAGA PEMERIKSAAN
PRASARANA PERKERETAAPIAN**

Pasal 2

- (1) Setiap penyelenggara prasarana perkeretaapian wajib melaksanakan pemeriksaan prasarana yang dioperasikan untuk mengetahui kondisi dan fungsi prasarana perkeretaapian.
- (2) Pemeriksaan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus dilaksanakan oleh tenaga yang memiliki kompetensi untuk melakukan Pemeriksaan Prasarana Perkeretaapian.
- (3) Tenaga yang memiliki kompetensi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus memenuhi standar kompetensi yang terdiri atas:
 - a. mengetahui dan memahami tata cara dan prosedur pemeriksaan prasarana perkeretaapian;
 - b. mengetahui dan memahami spesifikasi teknis prasarana perkeretaapian;
 - c. mampu melakukan pemeriksaan terhadap sistem dan komponen prasarana perkeretaapian;
 - d. mampu melakukan perbaikan sesuai persyaratan dan standar pemeriksaan prasarana perkeretaapian;
 - e. mampu menyusun perencanaan kegiatan pelaksanaan pemeriksaan prasarana perkeretaapian;
 - f. mampu menganalisa dan mengevaluasi hasil pemeriksaan sesuai persyaratan dan standar pemeriksaan prasarana perkeretaapian;
 - g. mampu menilai hasil pemeriksaan prasarana perkeretaapian dan
 - h. mampu memberikan rekomendasi untuk dilakukan perbaikan terhadap prasarana perkeretaapian.

Pasal 3

- (1) Tenaga Pemeriksa Prasarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, harus memiliki Sertifikat Kompetensi Tenaga Pemeriksa Prasarana Perkeretaapian.
- (2) Sertifikat Kompetensi Tenaga Pemeriksa Prasarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperoleh setelah lulus pendidikan dan pelatihan yang dilaksanakan oleh lembaga pendidikan dan pelatihan yang telah terakreditasi.
- (3) Sertifikat Kompetensi Tenaga Pemeriksa Prasarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku selama yang bersangkutan masih melaksanakan pemeriksaan prasarana perkeretaapian.

Pasal 11

Tenaga Pemeriksa Prasarana Perkeretaapian yang telah memiliki Sertifikat Kompetensi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, untuk bekerja diberikan tanda pengenal (*smart card*) oleh Direktur Jenderal.

Pasal 12

- (1) Pemegang Sertifikat Kompetensi Tenaga Pemeriksa Prasarana Perkeretaapian dalam melaksanakan tugas wajib:
 - a. membawa tanda pengenal (*smart card*) sebagai Tenaga Pemeriksa Prasarana Perkeretaapian;
 - b. melakukan pemeriksaan prasarana perkeretaapian sesuai ketentuan yang berlaku.

- (2) Untuk menjaga kompetensi, Tenaga Pemeriksa Prasarana Perkeretaapian harus :
 - a. minimal dalam kurun waktu 2 (dua) tahun harus melakukan pemeriksaan prasarana perkeretaapian; dan
 - b. meningkatkan kemampuan sebagai Tenaga Pemeriksa Prasarana Perkeretaapian (dalam bentuk mengikuti pelatihan penyegaran, seminar atau lokakarya di bidang tugasnya minimal sekali dalam 2 (dua) tahun).

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR: PM.66
TAHUN 2013 TENTANG PERIZINAN PENYELENGGARAAN
PERKERETAAPIAN UMUM**

Pasal 51

- (1) Badan Usaha yang telah selesai membangun prasarana perkeretaapian dan telah diberikan sertifikat uji kelaikan prasarana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 dapat mengajukan izin operasi prasarana perkeretaapian.
- (2) Untuk memperoleh izin operasi penyelenggaraan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Badan Usaha wajib memenuhi persyaratan:
 - a. kelaikan prasarana perkeretaapian yang telah lulus uji pertama dan dibuktikan dengan sertifikat uji pertama;
 - b. memiliki sistem dan prosedur pengoperasian, pemeriksaan, dan perawatan prasarana perkeretaapian;
 - c. tersedianya petugas atau tenaga perawatan, pemeriksaan, dan pengoperasian prasarana perkeretaapian yang memiliki sertifikat kecakapan;
 - d. memiliki/menguasai peralatan untuk perawatan prasarana perkeretaapian.

Pasal 52

- (1) Petugas atau tenaga perawatan, pemeriksaan, dan pengoperasian prasarana perkeretaapian yang memiliki sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (2) huruf c, jumlahnya disesuaikan dengan kebutuhan pengoperasian prasarana perkeretaapian.
- (2) Untuk menjamin aspek keselamatan pengoperasian prasarana perkeretaapian, Menteri, Gubernur, Bupati/Walikota sesuai kewenangannya dapat mempersyaratkan penambahan tenaga pengoperasian prasarana perkeretaapian.

Pasal 58

- (1) Badan Usaha yang telah mendapat izin operasi wajib :
 - a. mengoperasikan prasarana perkeretaapian;
 - b. menaati peraturan perundang-undangan dan ketentuan di bidang perkeretaapian dan pelestarian fungsi lingkungan hidup;
 - c. menaati peraturan perundang-undangan lain yang berkaitan dengan pengoperasian prasarana perkeretaapian;
 - d. bertanggung jawab atas pengoperasian prasarana perkeretaapian yang bersangkutan;
 - e. melaporkan kegiatan operasional prasarana perkeretaapian secara berkala setiap 1 (satu) tahun sekali kepada pemberi izin; dan
 - f. mendapatkan persetujuan Menteri apabila akan melaksanakan pembangunan prasarana/fasilitas lain yang bersinggungan atau berpotongan dengan prasarana perkeretaapian.

- (2) Izin operasi prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku sesuai dengan masa berlaku perjanjian penyelenggaraan prasarana perkeretaapian antara Menteri, Gubernur, atau Bupati/Walikota dan Badan Usaha yang bersangkutan.