

**KOMITE
NASIONAL
KESELAMATAN
TRANSPORTASI**

**ANJLOK KA BBR 20
DI KM 195+414 WESEL 1 EMPLASEMEN MARTAPURA
LINTAS TARAHAH – TANJUNG ENIM BARU
SUMATERA SELATAN**

SUB DIVRE III - 2 TANJUNG KARANG

20 JULI 2007



**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
2007**

*Keselamatan adalah merupakan pertimbangan yang paling utama ketika KOMITE mengusulkan **rekomendasi keselamatan** sebagai hasil dari suatu penyelidikan dan penelitian.*

KOMITE sangat menyadari sepenuhnya bahwa ada kemungkinan implementasi suatu rekomendasi dari beberapa kasus dapat menambah biaya bagi yang terkait.

*Para pembaca sangat disarankan untuk menggunakan informasi yang ada di dalam laporan KNKT ini dalam rangka meningkatkan **tingkat keselamatan transportasi**; dan tidak diperuntukkan untuk penuduhan atau penuntutan.*

Laporan ini diterbitkan oleh **Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)**, Gedung Karya Lantai 7, Departemen Perhubungan, Jalan Medan Merdeka Barat No. 8, JKT 10110, Indonesia, pada tahun 2007.

**LAPORAN KECELAKAAN KERETA API
DI KM 195+414 WESEL 1 EMPLASEMEN MARTAPURA
LINTAS TARAHAN – TANJUNG ENIM BARU
SUMATERA SELATAN
SUB DIVRE III – 2 TANJUNG KARANG**

LAPORAN PENDAHULUAN

Nomor Urut Kecelakaan:	KA.07.44.07.04
Jenis Kecelakaan:	Anjlok
Lokasi:	Km 195+414 Wesel 1 Emplasemen Martapura
Lintas:	Tarahan – Tanjung Enim Baru
Propinsi:	Sumatera Selatan
Wilayah:	Sub Divre III - 2 Tanjung Karang
Hari/Tanggal Kecelakaan:	Jumat/ 20 Juli 2007
Waktu:	05.40 WIB
Korban:	Tidak ada

DATA KA BBR 20

Jenis Lokomotif:	CC20203 dan CC 20206
Buatan:	General Motor
Berjalan dengan ujung:	Pendek dimuka
Nomor Kereta Api:	KA BBR 20
Jenis Operasi:	Regular
Route:	Tarahan – Tanjung Enim Baru
Jam Keberangkatan:	23.10 WIB
Kerusakan kereta:	KA anjlok (beberapa diantaranya terguling dan/atau melintang) sebanyak 33 as

DATA AWAK KA BBR 20

Jabatan	Umur	Brevet	Pendidikan tahun	Medical Check Up Terakhir
Masinis I	38 th	CC201-202-203	1996	-
Asisten Masinis	40 th	CC201-202-203	1990	-
Kondektur	45 th	L2	1986	2006
PLKA	46 th	SD	1974	-

1. INFORMASI FAKTUAL

1.1 KRONOLOGI KEJADIAN

1. Pada jam 23.10 WIB, KA BBR 20 diberangkatkan dari Stasiun Tarahan dengan rangkaian 2 lokomotif (multiple unit control) dan membawa 40 gerbong KKBW kosong.



2. Di Stasiun Waytuba, KA BBR 20 ditahan semboyan 7 sinyal masuk karena akan bersilang dengan KA BBR 15.
3. Pada jam 05.22 WIB, KA BBR 20 berjalan langsung di Stasiun Waytuba dengan sinyal masuk beraspek aman.

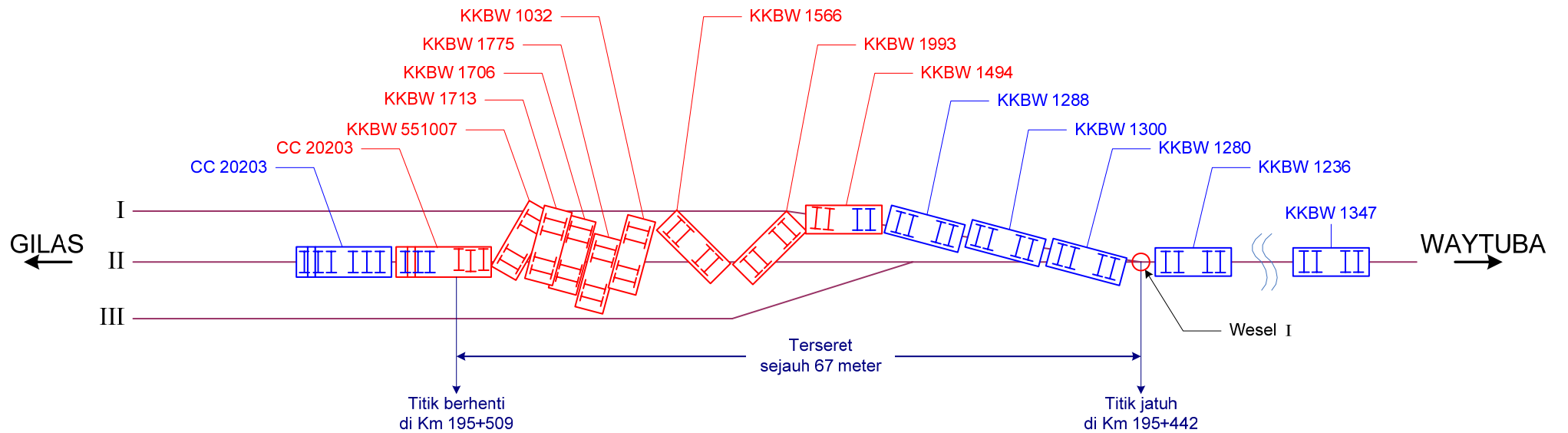
Masinis KA BBR 20 mendapat telepon radio mengenai MS nomor 6 untuk memberitahukan KA BBR 20 dapat berjalan langsung melalui sinyal berangkat dengan aspek tidak aman (dikarenakan adanya gangguan blok antara Waytuba – Martapura).

4. Mendekati Stasiun Martapura dapat MS untuk sinyal masuk melalui radio dan akan berjalan langsung melalui sinyal berangkat yang menunjukkan sinyal aman.
5. Setelah melalui sinyal masuk, tebeng wesel 1 menunjukkan warna putih yang berarti wesel menuju sepur lurus (sepur II). KA BBR 20 kemudian melewati wesel 1 dan tak lama kemudian terdengar suara seperti dentuman hingga kereta api langsung berhenti.



Gambar 1. Tebeng pada wesel 1

6. Masinis KA BBR 20 kemudian keluar dari kabin lokomotif dan melihat rangkaian KA sudah anjlok dan beberapa diantaranya terguling serta posisi melintang di wesel 1.



Gambar 2. Sketsa PLH

1.2 PRASARANA

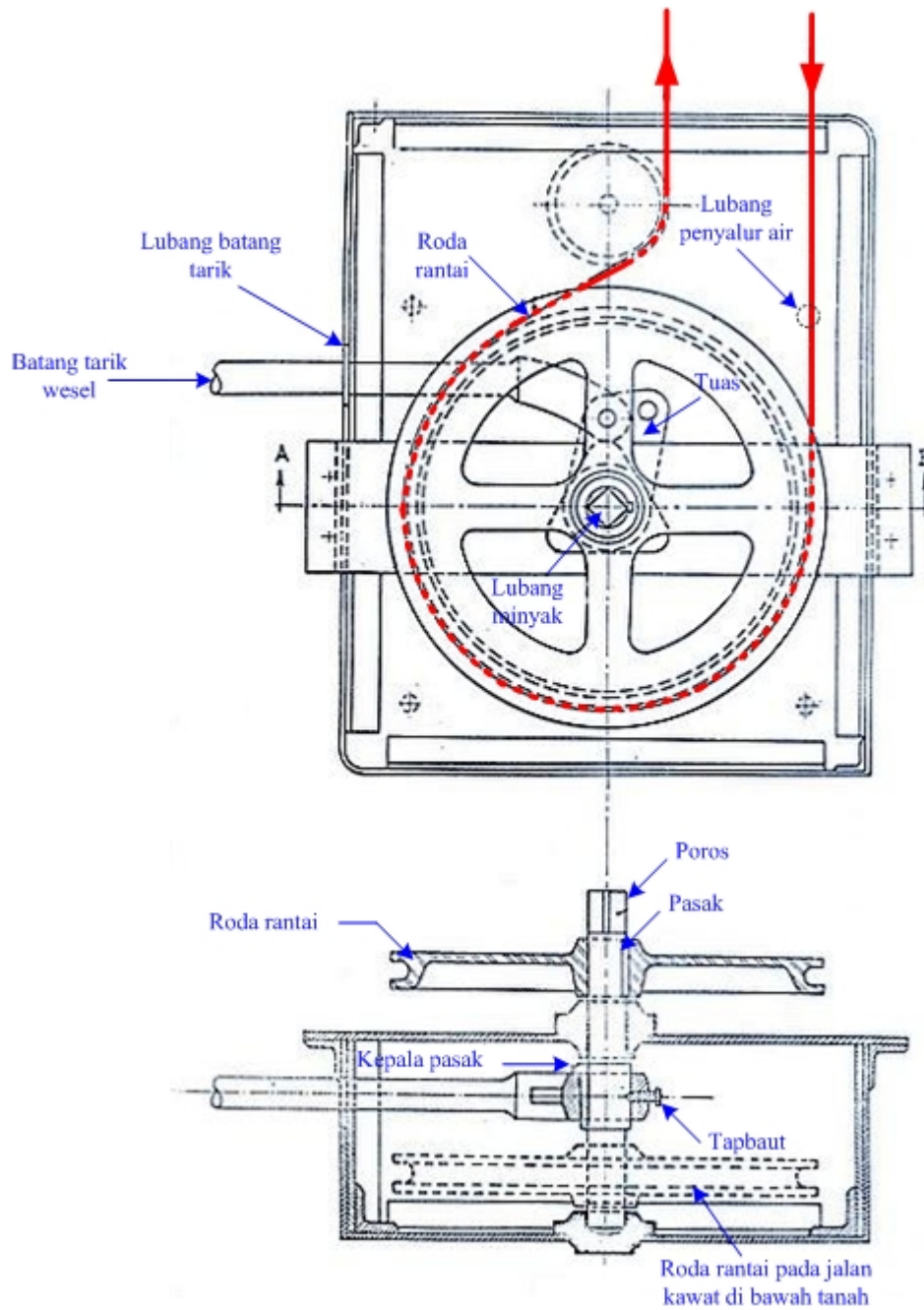
1.2.1 PERSINYALAN

- a. Persinyalan lintas Tarahan – Tanjung Enim sinyal mekanik dengan perkasas hendel Siemen & Halske dengan hubungan blok elektro mekanik.
- b. Wesel-wesel di Stasiun Martapura terlayan pusat dengan penarikan kawat kembar kecuali wesel 3, 4, dan 5 terlayan tempat.



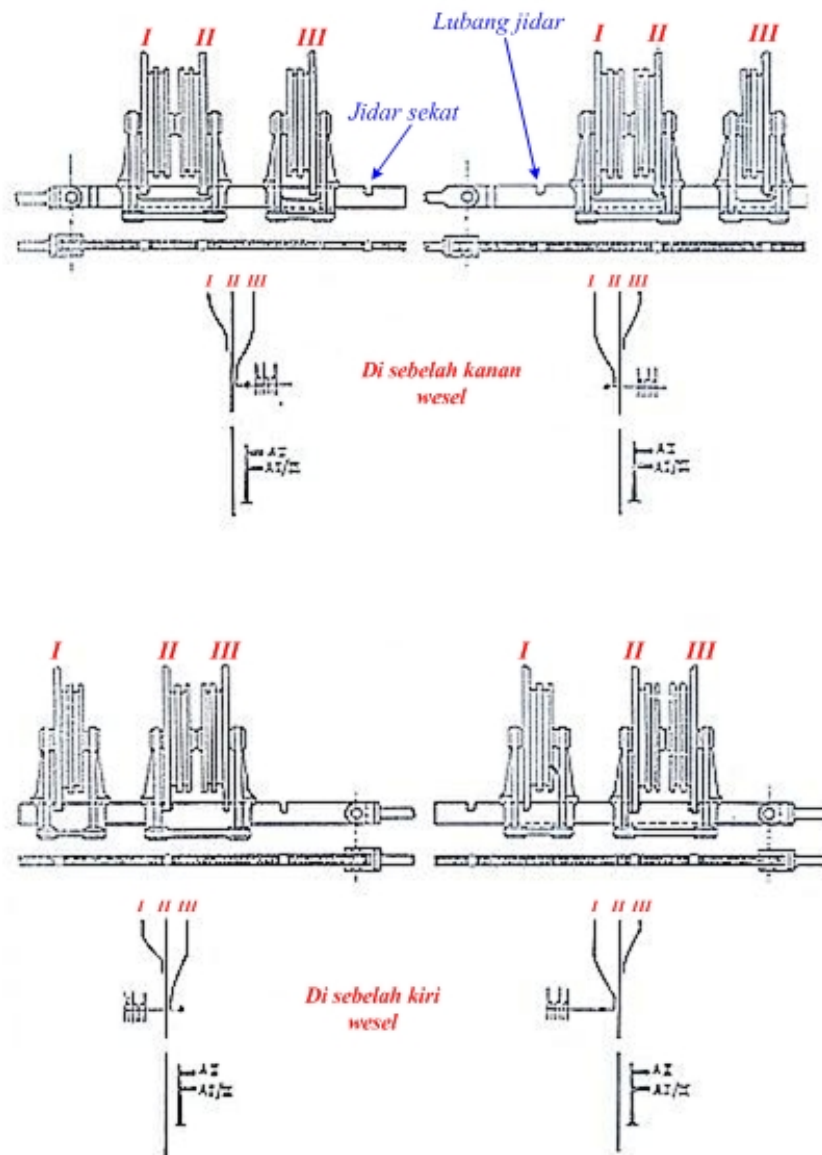
Gambar 3. Kawat kembar pada perangkat wesel terlayan pusat

Dengan sistem terlayan pusat berarti pelayanan wesel dilakukan dari ruang PPKA sedangkan wesel terlayan tempat berarti pelayanan dan pembalikan wesel tersebut dilakukan di tempat wesel tersebut berada.



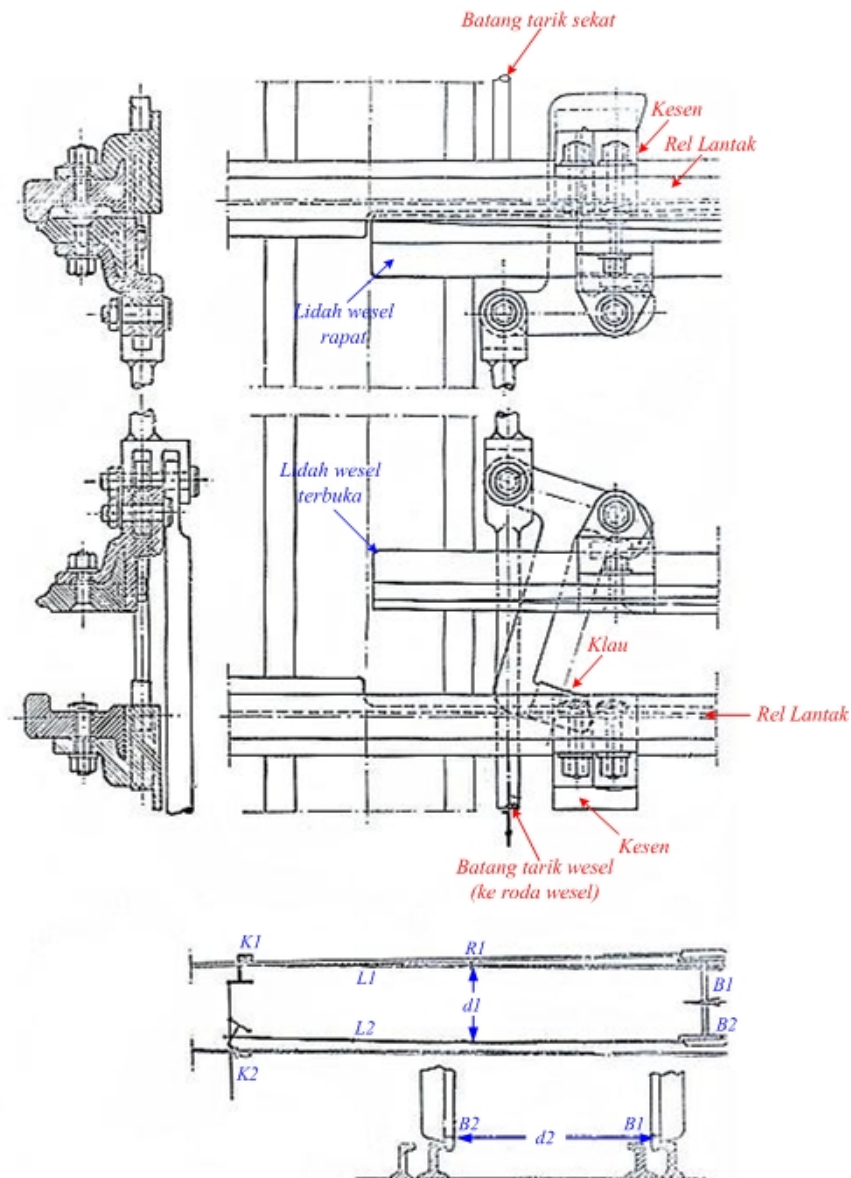
Gambar 4. Roda pembalik wesel dengan penarikan kawat kembar pada peralatan persinyalan

Wesel 1 dilengkapi dengan sekat pengontrol kedudukan wesel, sedangkan wesel 8 ditongklem (lidah wesel dikunci dan tidak dapat dibalik) karena lidah wesel kiri dicabut, sehingga sepur I tidak dapat dipergunakan untuk kereta api.



Gambar 5. Sekat pengontrol wesel dengan jidar dan lubang jidar pada emplasemen dengan 3 sepur

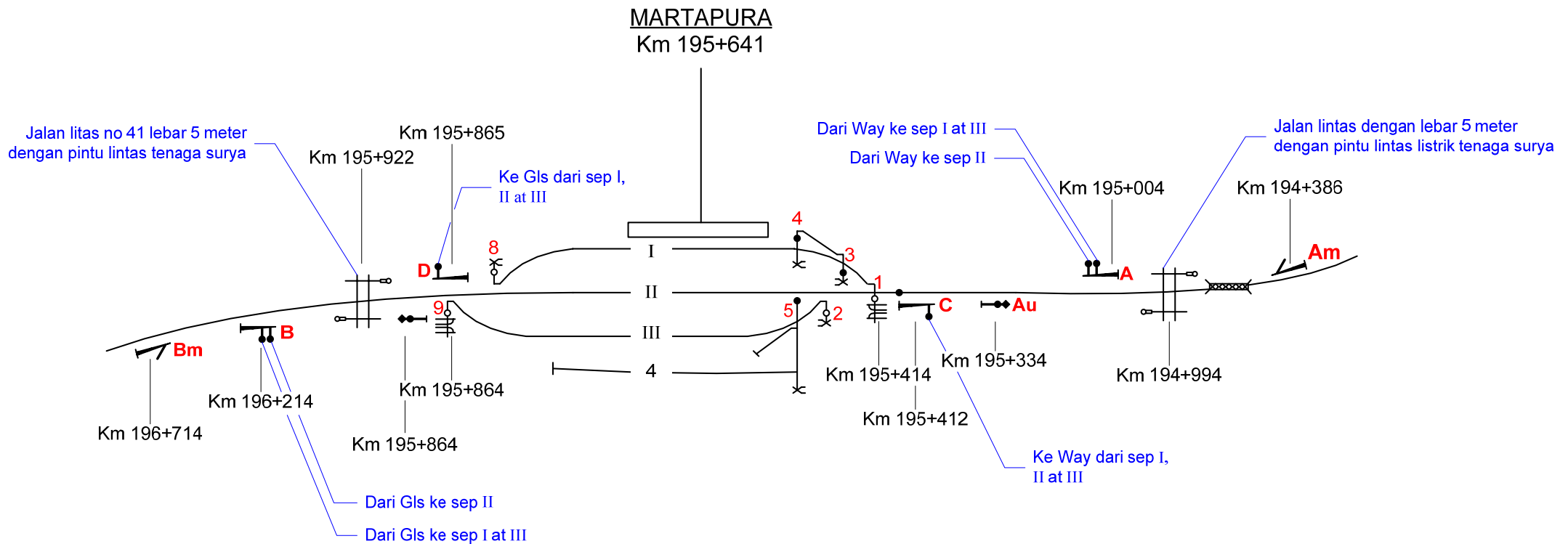
Pengontrolan kedudukan wesel artinya lidah wesel yang rapat di rel lantaknya, betul-betul rapat pada rel lantak dengan klaw menutup kesennya menurut persyaratan yang ditentukan (45 – 60 mm).



Gambar 6. Lidah wesel dan rel lantak dengan klaw penguncinya

- c. Pada waktu kejadian PLH sinyal masuk A tidak dapat ditarik aman karena sekat pengontrol wesel tidak bebas pada lubangnya.
 Sekat wesel adalah pengontrol kedudukan wesel sesuai dengan yang ditentukan. Penentuan kedudukan wesel dapat dilihat dengan adanya lubang-lubang sekat pada jidar sekat sesuai dengan sepur yang telah ditentukan.
- d. Kereta api dimasukkan langsung dengan MS nomor 7 dengan telepon radio untuk sinyal masuk sedangkan sinyal berangkat beraspek aman.
- e. Ternyata setelah kereta api BBR 20 melewati sinyal masuk di wesel 1, kereta api anjlok dan terguling.

- f. Setelah PLH diketahui kondisi jalan persinyalan Stasiun Martapura sebagai berikut:
- Rantai bawah handel putus
 - Kruk sepur langsung ke Gilas dilayani
 - Sinyal keluar D dilayani, sinyal masuk A dan sinyal muka Am tidak dilayani
 - Blok ke arah pihak Gilas putih
 - Sepur tunggal pihak Waytuba – Martapura gangguan (ditindaklanjuti dengan pengecekan)
 - Pada saat melayani KA B16, sinyal masuk dilayani baik
 - Pada saat melayani KA B20, sinyal masuk tidak bisa dilayani
 - Kondisi wesel I ditongklem ke sepur II.



Keterangan

W7 dibongkar karena rusak berat akibat PLH KA LK 37 Babarajang pata tanggal 22 Juli 1990
 W6 dibongkar pada tanggal 2 Juli 1993 oleh DK 123C MP

Gambar 7. Emplasemen Martapura

1.2.2 JALAN REL

- a. Data jalan rel:
- 1) Tipe rel : R.54
 - 2) Bantalan : beton
 - 3) Helling antara Waytuba – Martapura – Gilas sepanjang 4,097.80 kilometer (mulai dari Km 193+631 hingga Km 197+728) adalah sebesar 0⁰/_{oo}
- b. Data pengukuran lebar sepur:

Laporan pengukuran keadaan wesel nomor 1 emplasemen Martapura dengan (ukuran wesel 1 : 12)									
PENGUKURAN TEMPAT-TEMPAT PENTING				LEBAR SEPUR					
BELOK		LURUS		BELOK		LURUS			
JARAK									
				1067	1069	1067	1067	1067	
				- 0 + 2			- 0 + 2		
				1067	1067		1067	1067	
				- 0 + 2			- 0 + 2		
Lebar alur pada jarum dengan rel paksa									
Lebar alur pada rel paksa									
34				34					
				1082	1084	1082	1067	1067	
				- 0 + 2			- 0 + 2		
				1082	1084	1082	1067	1067	
				- 2			+ 5		
Lebar alur pada pangkal lidah									
Jarak antara kedua lidah									
				1067			1067		
				- 2			+ 5		
93				93					
Jarak antara ujung lidah terbuka dengan rel lantak									
				- 2 + 5			- 2 + 5		
420	140			420	140				
							1067		
							1067		
Tidak sikunya sambungan pada rel lantak									

- c. Emplasemen Martapura kondisinya bukan longsiding, wesel 8 ditongklem (weselnya dicabut), jadi sepur I tidak pernah dipergunakan dengan demikian wesel 1 tidak pernah dibalik.
- d. Persilangan menggunakan sepur II dan sepur III untuk KA BBR dan non BBR.
- e. Selama sebulan sebelum kecelakaan tidak pernah terjadi persilangan kereta api di sepur II dan sepur III.
- f. Kondisi bantalan kayu di wesel tersebut relatif tidak baik dan ada genjotan. Pengamatan tim pada saat setelah PLH dan track selesai diperbaiki serta dilewati KA BBR 22 kosong pada jam 09.50 WIB melewati wesel 1 terlihat genjotan naik turun meskipun kecepatan maksimum 10 km/jam (ada taspat).

1.3 SARANA

1. KA BBR 20 terdiri dari dua lokomotif CC20203 dan CC 20206 (jalan 12 TM multiple unit) menarik rangkaian 40 KKBW kosong dengan berat 800 ton.

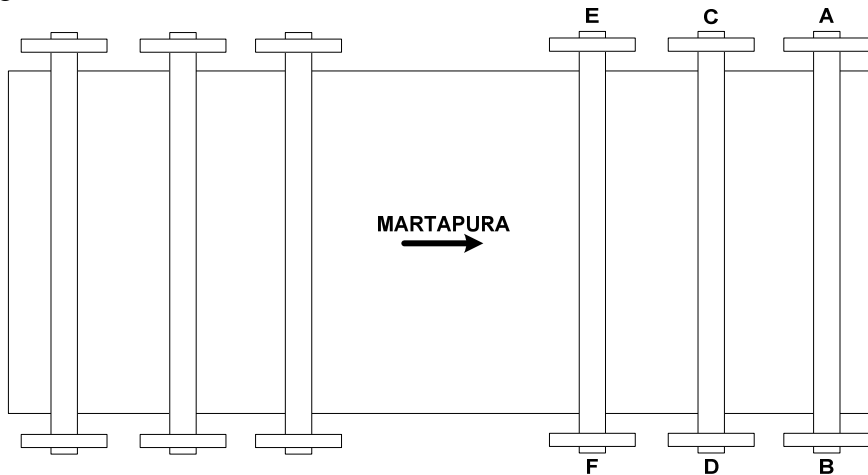
No. Lokomotif	: CC 20203		CC 20206	
Buatan (manufaktur)	: General Electric		General Electric	
Mulai Dinas	: 15 – 08 – 1986		05 – 08 – 1986	
Pemeriksaan Akhir (PA)	: 08 – 11 – 2003		27 – 06 – 2001	
Semi PA (SPA)	:		15 – 01 – 2006	
PA Yang Akan Datang (PA YAD)	: 08 – 11 – 2007		15 – 01 – 2008	
Pemeriksaan 6-bulanan (P6)	: 01 – 03 – 2007 (P12)		05 – 03 – 2007 (P12)	
Deadman Pedal	: Baik		Baik	
Radio Lokomotif	: Baik		Baik	
Lampu Sorot	: Baik		Baik	
Suling	:			
Automatic Brake	: Baik		Baik	
Independent Brake	: Baik		Baik	
Speedometer	: Tidak bekerja		Tidak bekerja	
Speed recorder	: Tidak ada		Tidak ada	
Jumlah Traksi Motor	: 6 TM		6 TM	
Wiper	: Tidak bekerja		Tidak bekerja	
Throttle handle	: Baik		Baik	
Berjalan dengan menggunakan	: Ujung pendek dimuka		Ujung pendek dimuka	
Kilometer tempuh	:			
Diameter Roda	: 970 mm		983 mm	
Keausan Roda	: Flens L	Flens R	Flens L	Flens R
	10,5	6	10(melampaui	3,5
			batas maksimum 8	
			mm)	
	5	3,5	3,5	2
	4,5	4	2	0
6,5	5	5	5,5	
0	1,5	2	2	
2,5	3	0	0	

Keterangan : Deadmen pedal lok CC202 bekerja bilamana Reverser Handel posisi maju/mundur.

2. Susunan rangkaian sebagai berikut :

Rangkaian Ke	Jenis Kereta & seri No	Tipe Bogie	Buatan	Berat Kosong (ton)	Berat Isi (ton)	Mulai Dinas	PA	PA YAD
1	551007	Rool B	Canada	20	55	15-12-1999	10-07-2007	15-01-2008
2	1713	Rool B	Canada	20	50	21-08-1997	10-07-2007	
3	1706	Rool B	Canada	20	50	01-09-1997	19-08-2005	
4	1775	Rool B	Canada	20	50	24-09-1997	25-04-2006	
5	1032	Rool B	Canada	20	50	13-05-1986	31-05-2006	
6	1566	Rool B	Canada	20	50	01-12-1995	19-10-2000	
7	1593	Rool B	Canada	20	50	01-12-1995	29-09-2006	
8	1494	Rool B	Canada	20	50	15-02-1990	09-02-2006	
9	1288	Rool B	Canada	20	50	19-09-1989	10-09-2005	
10	1300	Rool B	Canada	20	50	01-03-1990	18-12-2006	
11	1280	Rool B	Canada	20	50	26-12-1989	10-11-2006	
12	1236	Rool B	Canada	20	50	23-10-1986	11-05-2005	
13	1626	Rool B	Canada	20	50	01-02-1996	29-03-2006	
14	1741	Rool B	Canada	20	50	24-09-1997	04-05-2006	
15	1057	Rool B	Canada	20	50	10-05-1986	14-12-2005	
16	1076	Rool B	Canada	20	50	16-05-1986	24-04-2006	
17	1395	Rool B	Canada	20	50	09-11-1990	12-04-2005	
18	1009	Rool B	Canada	20	50	29-05-1986	09-01-2007	
19	1791	Rool B	Canada	20	50	24-09-1997	22-02-2007	
20	1819	Rool B	Canada	20	50	20-12-1997	22-02-2007	
21	1460	Rool B	Canada	20	50	15-02-1990	16-06-2006	
22	1455	Rool B	Canada	20	50	15-02-1990	01-02-2007	
23	1368	Rool B	Canada	20	50	07-02-1990	28-07-2006	
24	1125	Rool B	Canada	20	50	10-05-1986	16-12-2006	
25	1196	Rool B	Canada	20	50	14-09-1986	14-06-2006	
26	1615	Rool B	Canada	20	50	01-02-1996	16-05-2003	
27	1429	Rool B	Canada	20	50	15-02-1990	20-01-2006	
28	1622	Rool B	Canada	20	50	01-02-1996	19-02-2004	
29	1682	Rool B	Canada	20	50	21-08-1997	17-01-2006	
30	1243	Rool B	Canada	20	50	26-12-1986	18-05-2006	
31	1450	Rool B	Canada	20	50	07-02-1990	19-02-2007	
32	1506	Rool B	Canada	20	50	07-02-1990	24-05-2006	
33	1807	Rool B	Canada	20	50	24-09-1997	27-04-2007	
34	1116	Rool B	Canada	20	50	10-05-1986	06-04-2006	
35	531074	Rool B	Canada	20	50	01-10-2000	27-02-2007	
36	1379	Rool B	Canada	20	50	09-11-1989	31-10-2006	
37	1462	Rool B	Canada	20	50	15-02-1990	23-08-2005	
38	1123	Rool B	Canada	20	50	16-05-1986	08-12-2006	
39	1461	Rool B	Canada	20	50	01-03-1990	23-03-2006	
40	1347	Rool B	Canada	20	50	27-11-1990	26-09-2006	

3. Data pengukuran diameter roda dan flens roda lokomotif KA BBR 20



**DATA PENGUKURAN
 DIAMETER RODA DAN FLENS RODA LOKOMOTIF
 DI DIPO TARAHAN**

Posisi : Juli 2007

Nomor Lok	Tanggal	No Roda	ϕ mm		Keausan Flens		Keterangan
			R	L	R	L	
CC 20203	11/6/2007	I	970	970	10,5	6	Roda no 1 sisi kanan sudah harus bubut roda
		II	971	971	5	3,5	
		III	970	970	4,5	4	
		IV	971	971	6,5	5	
		V	972	971	0	1,5	
		VI	970	970	2,5	3	
CC 20206	11/6/2007	I	983	983	10	3,5	Roda 1 sisi kanan sudah harus bubut roda (dilaksanakan tanggal 24 Juli 2007)
		II	983	983	3,5	2	
		III	983	983	2	0	
		IV	983	983	5	5,5	
		V	983	983	2	2	
		VI	983	983	0	0	

1.4 KORBAN

1.4.1 Data Korban

Korban	Meninggal	Luka	Total
Awak KA	-	-	-
Penumpang	-	-	-
Lain-Lain	-	-	-
Total	-	-	-

1.4.2 Informasi Visum et Repertum

Tidak ada.

1.5 AKIBAT PLH

1.5.1 Kerusakan Sarana

- Bogie belakang lokomotif CC20206, satu TM rusak
- 1 gerbong KKBW terguling
- 5 gerbong KKBW melintang
- 3 gerbong KKBW anjlok

1.5.2 Kerusakan Prasarana

- Persinyalan
 - b. Rantai wesel 1 di bawah perkakas handle putus pada las-lasan mata rantai.
 - c. Perbaikan 4 unit wesel
- Jalan rel
 - a. Ballast = 90 m³
 - b. Rel 54 = 141 meter
 - c. Bantalan beton = 170 batang

1.5.3 Kerugian

No	Uraian Pekerjaan	Volume	Satuan	Harga Satuan	Jumlah Biaya
1	Ballast	90	m ³	Rp 202,449.90	Rp 18,220,491
2	Ganti rel R.54	141	m ^{sp}	Rp 36,186.00	Rp 5,102,226
3	Pengadaan bantalan beton baru lengkap	170	btg	Rp 315,500.00	Rp 53,635,000
4	Pemasangan bantalan beton baru	170	btg	Rp 62,380.00	Rp 10,604,600
5	Pemasangan bantalan beton bekas yang masih laik	100	btg	Rp 62,380.00	Rp 6,238,000
6	Angkat listring spoor I dan II	737	m ^{sp}	Rp 66,986.00	Rp 49,368,682
7	Angkat listring 4 unit wesel (1 wesel = 140 m ^{sp})	560	m ^{sp}	Rp 44,425.00	Rp 24,878,000
JUMLAH					Rp 168,046,999

1.6 AWAK KA

Masinis KA BBR 20

No	Tanggal	KA yang dijalani	Jam Kerja yang dijalani
1	27-06-2007	B9	14 JAM 20 MENIT
2	22-06-2007	SEDIA 3	8 JAM
3	23-06-2007	REES	-
4	24-06-2007	KK	BATAL
5	25-06-2007	EX KK	BATAL
6	26-06-2007	LIBUR	
7	27-06-2007	8502 (menggantikan B6 yang batal)	6 JAM
8	28-06-2007	B15	13 JAM
9	29-06-2007	RCD3	8 JAM
10	30-06-2007	REES	-
11	01-07-2007	CP	-
12	02-07-2007	CP	-
13	03-07-2007	CP	-
14	04-07-2007	SD KLB	8 JAM
15	05-07-2007	S2 (menggantikan B16 yang batal)	6 JAM
16	06-07-2007	B3	15 JAM

No	Tanggal	KA yang dijalani	Jam Kerja yang dijalani
17	07-07-2007	LIBUR	
18	08-07-2007	B22	10 JAM
19	09-07-2007	B9	11 JAM
20	10-07-2007	SD III	8 JAM
21	11-07-2007	SD KK	8 JAM
22	12-07-2007	2736	11 JAM 25 MENIT
23	13-07-2007	TJH	-
24	14-07-2007	2735	13 JAM
25	15-07-2007	LIBUR	
26	16-07-2007	B12	10 JAM
27	17-07-2007	B21	11 JAM 47 MENIT
28	18-07-2007	SD	8 JAM
29	19-07-2007	B20	MP 9 JAM 40 MENIT
30	20-07-2007	B20	PLH
TOTAL JAM KERJA 30 hari terakhir			179 jam 12 menit

1.6.1 Asisten Masinis KA BBR 20

No	Tanggal	KA yang dijalani	Jam Kerja yang dijalani
1	27-06-2007	RG 1 TH	8 JAM
2	22-06-2007	8502	7 JAM 40 MENIT
3	23-06-2007	S1	6 JAM 45 MENIT
4	24-06-2007	LIBUR	
5	25-06-2007	B8	11 JAM 40 MENIT
6	26-06-2007	B17	14 JAM 15 MENIT
7	27-06-2007	SD KA	8 JAM
8	28-06-2007	2736	13 JAM 30 MENIT
9	29-06-2007	TJH	-
10	30-06-2007	2735	9 JAM 5 MENIT
11	01-07-2007	LIBUR	
12	02-07-2007	B12	12 JAM 20 MENIT
13	03-07-2007	B21	14 JAM 15 MENIT
14	04-07-2007	SD KA	8 JAM
15	05-07-2007	CP	-
16	06-07-2007	SD KA	8 JAM
17	07-07-2007	SD KA	8 JAM
18	08-07-2007	LIBUR	
19	09-07-2007	SD KA	8 JAM
20	10-07-2007	SD KA	8 JAM
21	11-07-2007	SD KA	8 JAM
22	12-07-2007	2736	11 JAM 25 MENIT
23	13-07-2007	TJH	-
24	14-07-2007	2735	13 JAM
25	15-07-2007	LIBUR	
26	16-07-2007	B12	10 JAM
27	17-07-2007	B21	11 JAM 47 MENIT
28	18-07-2007	SD KA	8 JAM
29	19-07-2007	B20	MP 9 JAM 40 MENIT
30	20-07-2007	B20	PLH
TOTAL JAM KERJA 30 hari terakhir			218 jam 22 menit

1.7 WAWANCARA

1.7.1 Masinis

Umur	:	22 September 1964
Pendidikan Formal Terakhir	:	STM
Mulai Bekerja	:	1986
Pendidikan Fungsional Terakhir	:	DF3 Masinis di YK
Mulai Dinas Pada Jabatan	:	1996
Pangkat	:	Pnd/TL
Surat Tanda Kecakapan (Brevet)	:	CC 201, 202, 203, BB 203 Tahun 1996
Masa Berlaku Brevet	:	Tidak ada
Surat Kesehatan	:	Ada dengan hasil ____
Tanggal Terakhir Check-Up	:	2007
Hukuman jabatan yang pernah Dijalani	:	Tidak ada

- Pada hari Kamis tanggal 19 Juli 2007, masinis bertugas melayani KA BBR 20 lintas Tarahan- Tiga Gajah dengan mempergunakan lokomotif CC 20203 dan CC20206 (multiple unit) dan membawa 40 gerbong KKBW kosong (total berat rangkaian 800 ton).
- Jam 23.10 WIB, KA BBR 20 diberangkatkan dari stasiun Tarahan dan sesampainya di stasiun Waytuba ditahan semboyan 7, karena PPKA Waytuba sedang memasukkan KA BBR 15.
- Setelah sinyal masuk Waytuba menunjukkan semboyan 6, PPKA Waytuba memerintahkan BBR 20 untuk masuk berjalan langsung lewat sepur I jam 05.22 WIB dengan sinyal keluar bentuk MS Nomor 7 (menggunakan radio lokomotif) menuju ke stasiun Martapura.
- Pada saat KA BBR 20 akan mendekati Km 194, masinis mengurangi kecepatan karena adanya pembatas kecepatan di kilometer tersebut.
- Waktu akan melewati stasiun Martapura, PPKA Martapura menginformasikan kepada masinis KA BBR 20 melalui radio lokomotif dan memerintahkan KA BBR 20 untuk berjalan langsung melalui stasiun. Martapura dengan sinyal masuk beraspek tidak aman dengan memberi bentuk MS Nomor 6, sedangkan sinyal keluar sudah menunjukkan aman.
- Setelah melewati sinyal masuk dan melewati wesel 1 (tebeng putih tanpa lampu), lokomotif CC 20203 masuk sepur II sedangkan lokomotif CC 20206 berada di sepur I.
- Rangkaian KA BBR 20 berhenti tanpa masinis sempat melakukan pengereman namun sempat menurunkan throttle dan jarum tekanan udara pengereman turun hingga emergency.
- Masinis melaporkan kejadian kepada PPKA dan kemudian bersama PPKA dan KP serta PLKA melihat rangkaian yang anjlok dan melihat wesel yang mengarah ke sepur I.

1.7.2 Asisten Masinis

Umur	:	16 Mei 1961
Pendidikan Formal Terakhir	:	STM
Mulai Bekerja	:	1984
Pendidikan Fungsional Terakhir	:	DF3 Masinis di YK (1990)
Mulai Dinas Pada Jabatan	:	1992

Pangkat	:	Pnd I
Surat Tanda Kecakapan (Brevet)	:	BB 200, BB 202, BB 203, CC 201, CC 202, CC 203 Tahun 2002 (5 September 2002)
Masa Berlaku Brevet	:	Desember 2005
Surat Kesehatan	:	Ada
Tanggal Terakhir Check-Up	:	September 2006 dengan hasil Baik
Hukuman jabatan yang pernah Dijalani	:	Tidak ada

- Pada hari Kamis tanggal 19 Juli 2007, asisten masinis bertugas melayani KA BBR 20 lintas Tarahan – Tiga Gajah.
- Setelah mengadakan pemeriksaan lokomotif dalam keadaan baik dan siap dinas. Kemudian Masinis menggandengkan lokomotifnya dengan rangkaian yang telah disiapkan untuk KA BBR 20.
- Asisten masinis menyerahkan LHM (T83) kepada PPKA Tarahan untuk diisi. Setelah diisi oleh PPKA, LHM diserahkan kembali kepada asisten masinis dan setelah LHM diteliti serta tidak ada yang perlu ditanyakan kepada PPKA, asisten masinis menyerahkan LHM kepada Masinis BBR 20.
- Selanjutnya melalui pesawat radio asisten masinis mendengar PPKA memerintahkan kepada Masinis untuk memeriksa rangkaian dan memasang semboyan akhiran (semboyan 21).
- Setelah semua normal dan lengkap, KA BBR 20 diberangkatkan pada jam 23.10 WIB (terlambat 2 jam 10 menit).
- Dalam perjalanan dari Stasiun Tarahan hingga Stasiun Waytuba, KA berjalan dengan ujung pendek.
- Kemudian setelah KA akan memasuki Stasiun Martapura, Masinis memanggil PPKA Martapura dengan radio lokomotif. PPKA Martapura memberitahukan bahwa KA BBR 20 dapat berjalan langsung di Stasiun Martapura dengan sinyal masuk tidak dapat ditarik aman dan PPKA memberi bentuk MS nomor 6, sedangkan sinyal keluar sudah ditarik aman.
- Setelah melewati wesel pertama KA berhenti mendadak dan masinis memberitahukan bahwa KA anjlok.

1.7.3 PPKA Waytuba

Umur	:	26 Oktober 1964
Pendidikan Formal Terakhir	:	SMP
Mulai Bekerja	:	1983
Pendidikan Fungsional Terakhir	:	L2 di Bandung (1988)
Mulai Dinas Pada Jabatan	:	1991
Pangkat	:	Pt/L2
Surat Tanda Kecakapan (Brevet)	:	B.50 Tahun 2004
Masa Berlaku Brevet	:	2006
Surat Kesehatan	:	Ada dengan hasil ____
Tanggal Terakhir Check-Up	:	

- PPKA Waytuba meminta aman untuk KA BBR 20 ke Martapura dan pada saat yang sama Martapura memberikan warta lepas untuk KA 15 dari Martapura.

- Setelah saya masukkan KA BBR 15 di Stasiun Waytuba jam 05.18 WIB dan memberangkatkan langsung KA BBR 20 jam 05.22 WIB dengan bentuk MS nomor 7 untuk sinyal berangkat karena hubungan blok ke Martapura gangguan.
- Setelah 25 menit kemudian ada kabar dari KS Martapura bahwa KA BBR 20 mengalami PLH.

1.7.4 PPKA Martapura

Umur	:	10 Juni 1972
Pendidikan Formal Terakhir	:	SMP
Mulai Bekerja	:	1991
Pendidikan Fungsional Terakhir	:	L2 di Bandung (1999)
Mulai Dinas Pada Jabatan	:	2004
Pangkat	:	Ptd/L2
Surat Tanda Kecakapan (Brevet)	:	B.50 Tahun 2007
Masa Berlaku Brevet	:	31 Desember 2009
Surat Kesehatan	:	Ada dengan hasil ____
Tanggal Terakhir Check-Up	:	2007

- Pada waktu saya akan melayani KA BBR 20 yang sudah berangkat Waytuba pada jam 05.22 WIB masinis KA BBR 20 memanggil PPKA Martapura.
- Saya langsung membalas panggilan tersebut supaya tunggu dulu.
- Saya langsung memanggil PPKA Gilas untuk minta aman KA BBR 20.
- Dengan membalik kruk nomor 25 yaitu kruk untuk KA langsung dan mengangkat handle sinyal dengan baik tanpa kendala.
- Setelah sinyal berangkat dilayani dengan baik barulah saya membalik kruk nomor 26 yaitu untuk sinyal masuk kruk dibalik dengan baik, tetapi handle sinyal masuk tidak dapat dilayani dengan baik.
- Setelah sinyal masuk tidak dapat dilayani saya meyakinkan kedudukan wesel-wesel benar yaitu menunjukkan kedudukan sepur raya (sepur II), dan melihat serta menyinari dengan baterai kedudukan tanda wesel (skip) pada posisi berwarna putih dari arah stasiun.
- Barulah saya menginformasikan kepada masinis KA BBR 20 sebagai berikut :
PPKA MP : “Masinis B 20!”
Masinis : “Masuk Pak.....!”
PPKA : “BBR 20 sinyal berangkat dilayani aman sinyal masuk MS nomor 6”
Masinis : “Ya.....ngerti”
- Setelah berkomunikasi dengan baik antara masinis dan PPKA saya keluar dari ruang PPKA untuk semboyan I, tak lama kemudian masinis menginformasikan kepada PJJ 40 untuk menutup pintu perlintasan.
PPKA : “PJJ 40 tutup pak.....!”
PJJ 40 : “ya.....trima kasih”
- Tak lama kemudian masuklah KA BBR 20 tanpa sinyal masuk aman (MS nomor 6). Spontan saya kaget langsung memberhentikan KA BBR 20 karena banyak percikan api.
PPKA MP : “B20, stop.....stop.....stop pak.....!”

- KA BBR 20 berhenti mendadak, namun apa yang saya lihat dan terjadi rangkaian KA BBR 20 malang melintang di sepur I dan sepur II.
- Setelah saya melihat dengan jelas, saya menginformasikan kepada PK/OC, bahwa KA BBR 20 PLH di Emplasemen Martapura.
- Selesai sudah saya berkomunikasi kepada PK/OC, saya melihat jam dinding menunjukkan jam 05.40 WIB.
- Pada saat jam itulah saya memberikan masuknya KA BBR 20, setelah saya selesai berkomunikasi dengan PK/OC Palembang bukan pada saat jam PLH.
- Ada fakta baru di lapangan, PPKA Martapura mengaku pada saat dilewati KA BBR 15 saya mendengar adanya suara agak keras pada hendel wesel 1.

1.7.5 Kepala Distrik Sinyal (SDK) 32B Martapura

Umur	:	29 Juli 1968
Pendidikan Formal Terakhir	:	STM
Mulai Bekerja	:	1991
Pendidikan Fungsional Terakhir	:	DS 3 (1997); DS 4 (2005)
Mulai Dinas Pada Jabatan	:	2003
Pangkat	:	Pt I
Surat Tanda Kecakapan (Brevet)	:	-

Datang di lokasi kejadian jam 06.00 WIB, kemudian memeriksa peralatan sinyal keadaannya sebagai berikut :

- Blok ke arah Waytuba tingkapan “Sepur tunggal“ putih, artinya PPKA Martapura telah memberi Blok ke Waytuba tetapi tidak sampai ke Waytuba, sehingga dinyatakan Blok terganggu. Akibatnya PPKA Waytuba memberangkatkan KA dengan bentuk MS.
- Blok ke arah Gilas tingkapan “Blok ke putih“, artinya Martapura telah diberi aman oleh Gilas.
- Kruk jalan langsung ke Gilas miring ke kiri, artinya PPKA Martapura mau memberangkatkan KA B20 langsung ke Gilas.
- Hendel sinyal berangkat D II dalam posisi miring ke kiri menandakan bahwa sinyal D dalam keadaan aman.
- Kruk Sinyal masuk A II dalam keadaan normal miring ke kanan dan sinyal A II menunjukkan tidak aman, sehingga wesel 1 tidak tersekat (terkunci).
- Kruk sinyal muka Am dalam keadaan normal miring ke kanan dan sinyal muka Am menunjukkan jalan hati-hati.
- Wesel 1 lidah kanan terbuka dan lidah kiri rapat seperti mengarah ke sepur I, kedua klaw lidah kiri maupun lidah kanan terlepas dari pegangannya yang ada pada rel lantak berarti kedudukan wesel tidak terkunci.
- Rantai kawat tarik dibawah perkakas hendel untuk membalikan wesel 1 ke kedudukan lurus putus.
- Di ujung lidah wesel 1 terdapat bekas tumburan.



Gambar 8. Ujung lidah wesel menunjukkan bekas tumburan

1.7.6 Kepala Resort (KARES) Sinyal III-2 Baturaja

Mengetahui kejadian PLH dari pusat kendali PK/OC Palembang pada jam 06.00 WIB dan datang ke lokasi jam 07.00 WIB.

Memeriksa keadaan persinyalan keadaannya sama dengan yang dikemukakan oleh SDK 32 B Martapura.

1.7.7 Kepala Distrik Jalan Rel/ DK III 32B Martapura

Umur	:	28 Desember 1958
Pendidikan Formal Terakhir	:	STM
Mulai Bekerja	:	1 Februari 1982
Pendidikan Fungsional Terakhir	:	DE 3 (1986)
Mulai Dinas Pada Jabatan	:	2000
Pangkat	:	Pnd
Surat Tanda Kecakapan (Brevet)	:	-

- Tiba dilokasi PLH pada jam 06.00 untuk melakukan pemeriksaan dan diketahui tingkapan sepur I berwarna putih (Waytuba) dan tingkapan blok putih (Waytuba); hal ini berarti petak Waytuba – Martapura aman.

Selain itu dari pengamatan di lapangan diketahui bahwa kruk langsung ke arah Gilas terlayani, sinyal keluar (sinyal D) dan sinyal masuk tidak ditarik aman.

- Menurut PPKA, sinyal masuk gangguan.
- Pada jam 02.00, hubungan blok Waytuba – Martapura terganggu. Dari Waytuba untuk memasukkan warta berangkat ke Martapura tidak pernah sampai.
- Pemeriksaan di lokasi PLH:
 - Bantalan lapuk 41 batang di wesel 1 dan sekitarnya, baru diganti 20 batang.
 - Baud BK kurang 30 buah, baru di pasang 15 buah.
 - Paku Tirpon kurang 133 buah, baru di pasang 88 buah.
 - Jarum Wesel depek (cacat).
 - Rel lantak doorslag (cacat karena roda berputar ditempat), selesai diperbaiki tanggal 14 Juli 2007.

1.7.8 Kepala Resort Jalan Rel/ SK III 32 Baturaja

Umur	:	8 September 1965
Pendidikan Formal Terakhir	:	STM

Mulai Bekerja	:	1 Maret 1989
Pendidikan Fungsional Terakhir	:	DL3 (1983)
Mulai Dinas Pada Jabatan	:	2005
Pangkat	:	Pnd/ JR
Surat Tanda Kecakapan (Brevet)	:	-

Menerangkan bahwa sepur II emplasemen Martapura dengan kondisi bantalan beton dan kayu, type rel R.54 dan gradient antara St. Waytuba dan St. Martapura (Km193 + 631 hingga Km 197 + 728) adalah sebesar 0 ‰.

2. ANALISIS

2.1 PRASARANA

SISTEM PERSINYALAN

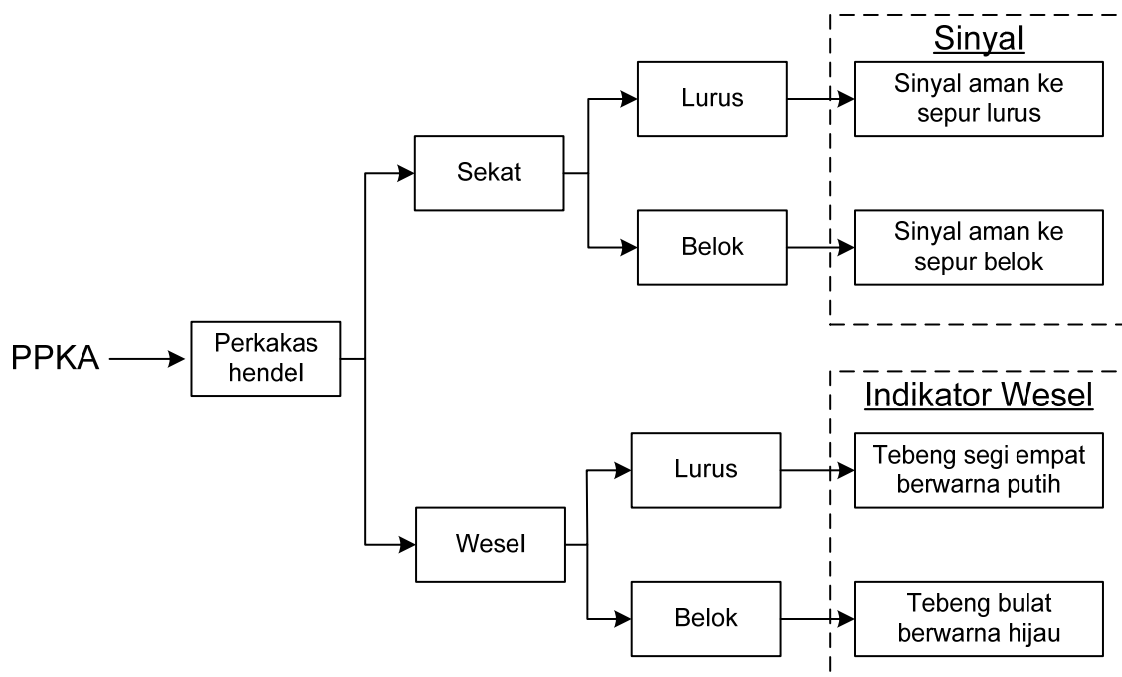
Fungsi sistem persinyalan pada pengoperasian kereta api adalah sebagai berikut:

- Mengamankan perjalanan kereta api masuk dan keluar stasiun
- Mengamankan perjalanan kereta api masuk dan keluar petak jalan (blok)

Perlengkapan persinyalan dapat dibagi sebagai berikut:

- Sinyal – Sinyal
- Perkakas untuk menambat wesel:
 - Kunci Jamin dan Clauss
 - Sekat – sekat dan Kancing
 - Roda – roda penggerak wesel
 - Pelalau dan Alat Rintang
- Perkakas hendel dan lemari blok

Di emplasemen Martapura, dipergunakan perkakas pengontrol wesel berupa sekat-sekat.



Gambar 9. Skema pengontrolan perkakas hendel pada emplasemen Martapura

PPKA Martapura menyatakan pada tanggal 20 Juli 2007 saat KA BBR 15 melewati wesel 1 terdengar suara keras di hendel wesel 1 (di ruang PPKA).

Sinyal masuk A II (masuk sepur lurus) tidak dapat ditarik aman, karena sekat wesel tidak dapat masuk ke lubang jidar, hal ini menandakan adanya perubahan kedudukan lidah wesel 1 setelah dilalui oleh KA BBR 15.

Catatan tambahan:

Pada tanggal 25 Juli 2007 jam 09.50 WIB, tim KNKT dan PT Kereta Api (Persero) yang melihat kondisi jalan rel emplasemen Martapura di wesel 1 di saat dilewati KA BBR 22 yang berjalan dengan kecepatan 10 km/jam terlihat naik turun (ada genjotan pada wesel1).

2.2. SARANA

Dari hasil pengukuran keausan flens roda lokomotif CC20206 bogie ke 2 yang depan sebelah kanan ke arah Martapura menunjukkan keausan sebesar 10 mm yang berarti telah melampaui batas maksimum yang diijinkan 8 mm.

Keausan flens roda ini berbahaya terutama bila melintasi track yang tidak baik dan banyak genjotan sehingga memperbesar kemungkinan terjadinya anjlokkan rangkaian kereta.

2.3. OPERASI

2.3.1. Pemberian Bentuk Perintah Masuk (MS)

PPKA Waytuba maupun PPKA Martapura memberikan bentuk MS lewat radio tanpa terlebih dahulu menunggu kereta api berhenti.

Menurut keterangan kedua PPKA tersebut, hal ini dilakukan sesuai dengan instruksi KESS No. 2/1993 tanggal 26 Januari 1993 meskipun dalam instruksi tersebut disebutkan bahwa prosedur pemberian bentuk perintah masuk (MS) di stasiun yang bukan longsiding adalah berlaku sesuai dengan yang diatur dalam R19.

Stasiun longsiding (stasiun emplasemen panjang) didefinisikan sebagai stasiun dengan panjang sepur kereta api 800 meter atau lebih dan oleh karena itu stasiun Martapura dinyatakan sebagai stasiun bukan longsiding sehingga peraturan pelayanan dan pengoperasian KA mengacu pada R19.

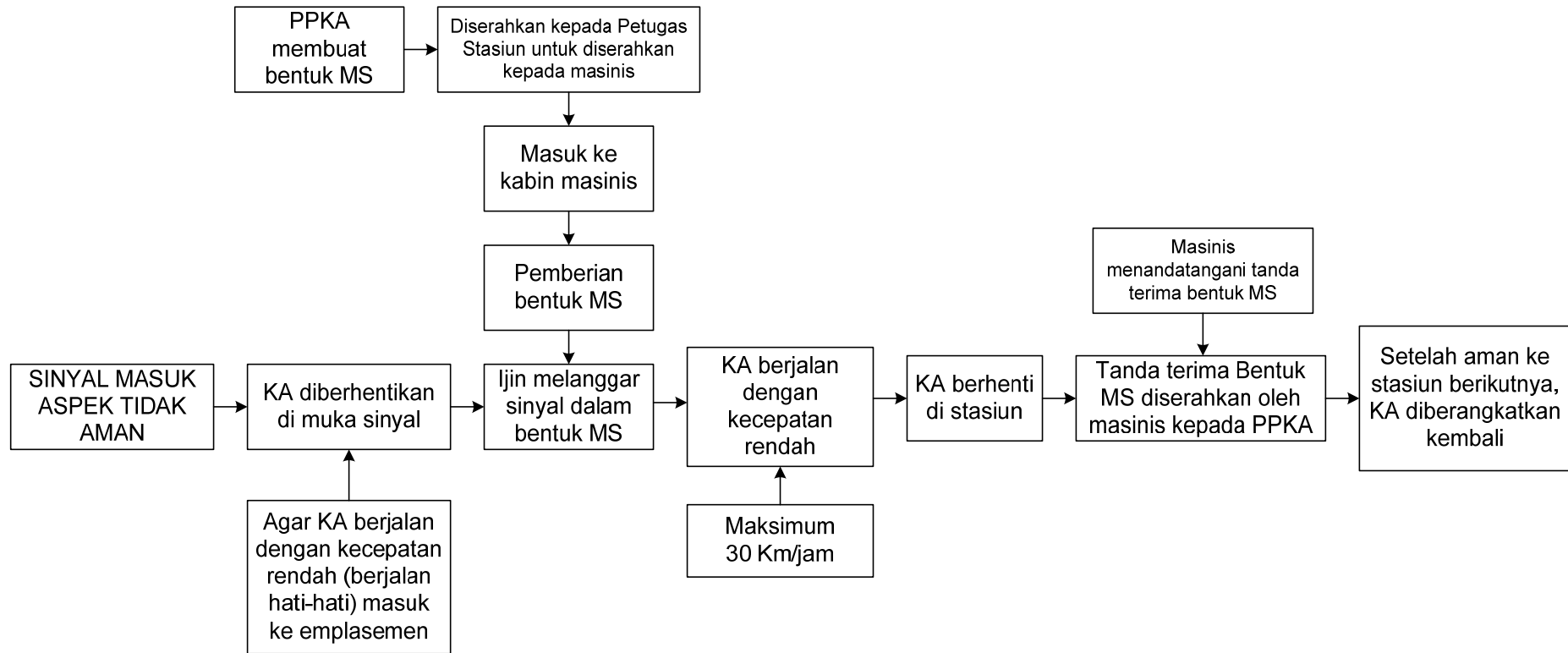
Instruksi KESS No. 2/1993 tanggal 28 Januari 1993

Pengoperasian dan pelayanan KA babaranjang didasarkan pada Instruksi KESS No. 2/1993 tanggal 28 Januari 1993 yang dikeluarkan oleh Kepala Perusahaan Jawatan Kereta Api (Kaperjanka) untuk tujuan pencegahan terjadinya kecelakaan (PLH) KA Babaranjang sebagai berikut :

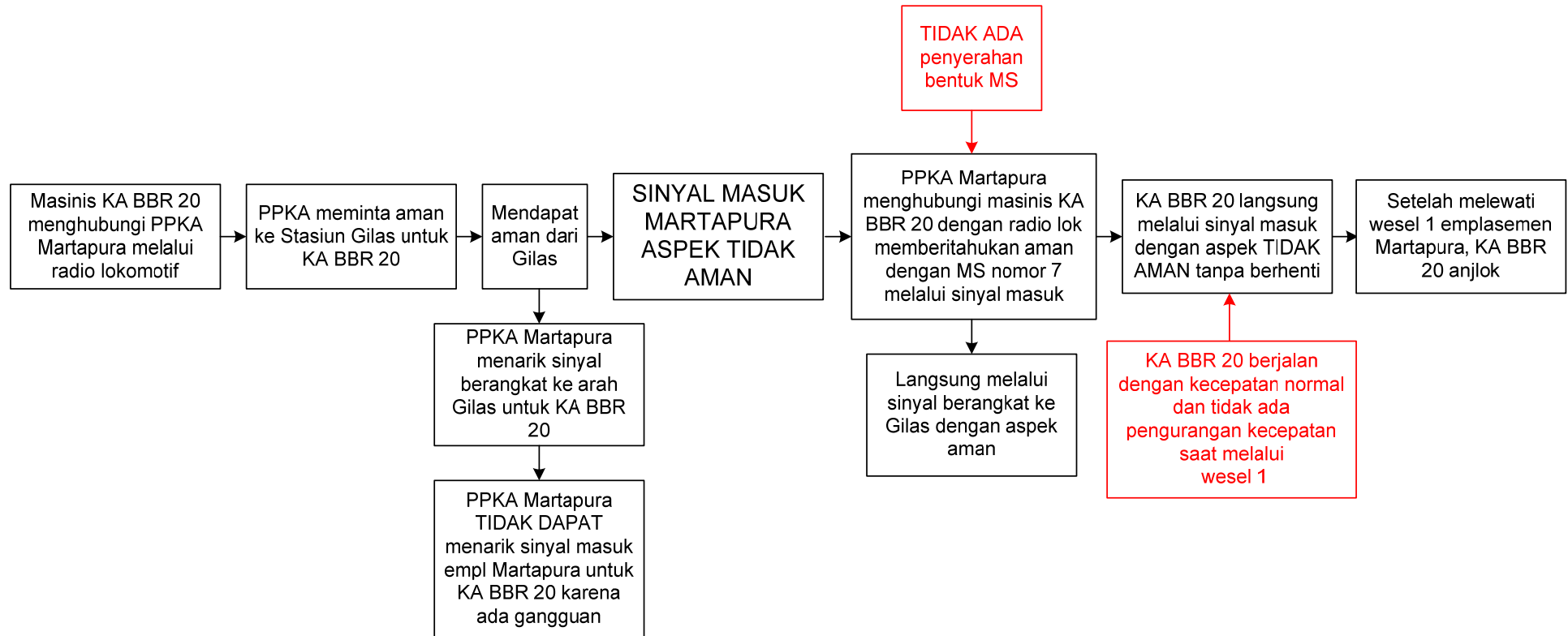
1. Mengenai bentuk perintah masuk (MS)
 - a. Bagi emplasemen yang bukan emplasemen panjang (bukan longsiding) untuk memasukan KA dengan memberikan perintah MS berlaku peraturan R.19 jilid 1 pasal 28 b ayat 4 s.d 10.
 - b) Bagi emplasemen panjang (longsiding) untuk memasukan KA dengan memberikan perintah MS ditetapkan sebagai berikut :
 - 1) Jika sinyal utama (sinyal masuk) tidak bisa menunjukkan aman (S.5 atau S.6) pertama kali PPKA harus menahan KA tersebut dimuka sinyal utama (sinyal masuk).
 - 2) PPKA atau atas perintahnya harus meyakinkan wesel yang akan dilewati dalam kedudukan aman.
 - 3) PPKA harus mengadakan komunikasi radio dengan masinis dan kondektur KA tersebut, memberitahukan situasi emplasemennya.

- 4) Selanjutnya PPKA atau atas perintahnya memberikan tanda perintah masuk seperti berikut :
 - Kalau siang hari berupa papan hijau bertepi putih
 - Kalau malam hari berupa cahaya hijau digunakan ke atas dan ke bawah KA masuk melawati sinyal utama (sinyal masuk) dengan dituntun melalui radio (HT) oleh PPKA dan diberhentikan di tempat yang telah ditentukan dengan memberi semboyan 3
- 5) Pada waktu KA akan melewati wesel, masinis meyakinkan bahwa kedudukan wesel aman.
- 6) Selanjutnya PPKA menyerahkan bentuk MS kepada masinis dengan memberikan keterangan lisan.

Dari wawancara yang dilakukan tim investigasi terhadap berbagai level petugas operasional di wilayah Divre III, banyak pemahaman akan instruksi ataupun peraturan operasional yang tidak tersosialisasi dan dipahami dengan baik.



Gambar 10 . Diagram Alur Prosedur Pemberian MS berdasarkan Reglemen 19



Gambar 11. Diagram Alur Pemberian MS kepada KA BBR 20

2.3.2. Waktu Dinas Masinis

Pengaturan waktu dinas masinis dan asisten masinis utamanya didasarkan pada Instruksi 3 Jilid I PT Kereta Api namun juga harus memenuhi ketentuan seperti yang tertulis dalam UU Nomor 13 Tahun 2003.

Peraturan Ketenagakerjaan

Sesuai Undang-Undang RI Nomor 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan Pasal 77 Waktu Kerja diatur sebagai berikut:

1. *Setiap pengusaha wajib melaksanakan ketentuan waktu kerja.*
2. *Waktu kerja sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi :*
 - a. *7 (tujuh) jam 1 (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu untuk 6 (enam) hari kerja dalam 1 (satu) minggu; atau*
 - b. *8 (delapan) jam 1 (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu untuk 5 (lima) hari kerja dalam 1 (satu) minggu.*
3. *Ketentuan waktu kerja sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak berlaku bagi sektor usaha atau pekerjaan tertentu.*
4. *Ketentuan mengenai waktu kerja pada sektor usaha atau pekerjaan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dengan Keputusan Menteri.*

Peraturan Mengenai Waktu Dinas Masinis

Peraturan mengenai waktu dinas masinis PT. KA diatur dalam Instruksi 3 Jilid I tentang Tata Usaha Dinas Traksi. Pada Bab VI butir C tentang Masinis Dinas Jalan antara lain diatur sebagai berikut:

1. *Maximum waktu kerja bagi para masinis ditentukan 204 jam dalam waktu 4 minggu (1 petak waktu) berturut-turut, dimana harus terdapat sekurang-kurangnya 4 hari libur.*
2. *Agar dapat memenuhi syarat-syarat ini, selain jumlah masinis untuk dinas sehari-hari, harus juga ada masinis untuk keperluan dinas pada waktu hari libur dan perobahan lain-lain.*

Bila jumlah waktu kerja setiap hari rata-rata paling lama $\frac{204}{24} = 8\frac{1}{2}$ jam, hari libur 4 hari dalam 4 minggu (1 petak waktu) sudah dipandang cukup dan dengan demikian setiap hari harus ada $\frac{4}{28} = \frac{1}{7}$ dari jumlah banyaknya masinis dinas jalan yang dapat dibebaskan dari dinasny.

3. *Apabila jumlah waktu kerja sehari rata-rata lebih dari $\frac{204}{24}$ atau $8\frac{1}{2}$ jam, maka harus diberikan lebih dari 4 hari libur dalam 1 petak waktu (4 minggu), agar waktu kerja dalam 1 petak waktu (termasuk hari-hari libur) berjumlah paling banyak 204 jam.*
4. *Untuk menetapkan formasi masinis pada sesuatu dipo ditentukan $2\frac{1}{2} \times$ jumlah banyaknya lokomotif yang ada pada dipo itu.*

Peraturan Mengenai Tambahan Waktu Dinas

Peraturan mengenai waktu dinas masinis yang dapat dihitung sebagai tambahan waktu dinas diatur dalam Instruksi 3 Jilid I tentang Bab VII butir B tentang Tambahan waktu Dinas

Pegawai Lokomotif dan Dinas Perjalanan Kereta Api (Treinpersoneel) disebutkan sebagai berikut:

1. *Tambahan waktu yang diperhitungkan sebagai waktu dinas dan waktu kerja untuk:*
 - a. *masinis, calon masinis, juru api dan pekerja dipo bahan bakar 1 jam sebelum jam berangkat dan 1 jam sesudah datangnya KA terakhir yang dijalankan.*
 - b. *Pelayan rem, masinis Diesel dan pelayan kereta api ½ jam sebelum berangkat dan ½ jam sesudah datangnya kereta api yang terakhir dilayani.*
2. *Pada penggantian dinas jalan pegawai lokomotif tambahan dinasnya selama pada saat dimulai dan berakhirnya timbang terima lokomotif.*

Pemenuhan Terhadap Peraturan Waktu Dinas

- **Masinis**

Dalam 29 hari kerja terakhir sebelum terjadinya kecelakaan, masinis telah menjalani tugas sebanyak 23 hari dinas, 3 hari libur serta 3 hari CP (Cuti Penting) dan 2 hari REES. Libur terakhir dijalankan pada tanggal 15 Juli 2007 yaitu 5 hari sebelum terjadinya kecelakaan. Total jam kerja selama 29 hari kerja adalah 179 jam 12 menit kerja.

Selama 29 hari kerja tersebut, masinis menjalankan rangkaian kereta api sebanyak 23 kali, maka sesuai dengan Instruksi 3 jilid I terdapat tambahan waktu dinas sebanyak $(\frac{1}{2} \text{ jam} \times 2) \times 23 \text{ kali} = 23 \text{ jam}$. Tambahan waktu dinas ini ditambahkan pada total jam kerja masinis sehingga keseluruhan jam kerja masinis adalah 202 jam kerja.

- **Asisten Masinis**

Dalam 29 hari kerja terakhir sebelum terjadinya kecelakaan, asisten masinis telah menjalani tugas sebanyak 22 hari kerja, 4 hari libur, 2 hari TJH dan 1 hari CP dengan libur terakhir dijalankan pada tanggal 15 Juli 2007. Total jam kerja selama 29 hari kerja adalah 218 jam 22 menit kerja.

Selama 29 hari kerja tersebut, asisten masinis menjalankan rangkaian kereta api sebanyak 22 kali, maka sesuai dengan Instruksi 3 jilid I terdapat tambahan waktu dinas sebanyak $(\frac{1}{2} \text{ jam} \times 2) \times 22 \text{ kali} = 22 \text{ jam}$. Tambahan waktu dinas ini ditambahkan pada total jam kerja masinis sehingga keseluruhan jam kerja masinis adalah 240 jam 22 menit kerja.

Berdasarkan perhitungan tersebut, jumlah jam kerja masinis KA BBR 20 selama 29 hari kerja sebelum terjadinya PLH tidak melebihi ketentuan. Namun asisten masinis KA BBT 20 telah melebihi jam kerja yang ditentukan dalam peraturan yang berlaku di PT. Kereta Api (Persero). Berlebihnya jam kerja yang dijalani oleh asisten masinis dapat berpengaruh terhadap kinerja dari personel, namun hal ini juga perlu diteliti lebih lanjut.

3. KESIMPULAN

KNKT menyimpulkan kemungkinan penyebab terjadinya PLH Anjlok KA BBR 20 pada tanggal 20 Juli 2007 jam 05.40 WIB di Km 195+414 Wesel 1 Emplasemen Martapura adalah sebagai berikut:

1. Kereta Api anjlok dan terguling disebabkan posisi lidah wesel 1 merapatnya pada rel lantak dibawah persyaratan minimum, dibuktikannya dengan sinyal masuk tidak dapat ditarik dan sekat tidak dapat masuk pada lubang jidarnya.
2. Dengan kondisi tersebut di atas dan didukung dengan keadaan flens roda lokomotif CC20206 melebihi batas maksimum yang telah diijinkan (yaitu 8 mm kenyataannya keausan sudah mencapai 10 mm), sehingga flens roda ini membentur ujung lidah wesel dan menyelip diantara lidah wesel dan rel lantak. Lidah wesel sebelah kiri menjadi rapat, sedangkan lidah wesel kanan menjadi terbuka, sedangkan klaw kedua-duanya masih di luar, sehingga wesel 1 mengarah ke sepur I (sepur belok).
3. PPKA Martapura maupun PPKA Waytuba melakukan pemberian MS kepada masinis tidak sesuai dengan regulasi instruksi KESS seperti tersebut di atas (point 2.3 Operasi), sehingga kecepatan KA yang melewati sinyal dalam keadaan tidak aman dengan kecepatan pada saat itu ± 40 km/jam.

4. REKOMENDASI

KNKT merekomendasikan kepada Menteri Perhubungan cq Ditjen Perkeretaapian dan PT Kereta Api (Persero) untuk:

1. Melakukan pemeriksaan secara menyeluruh terhadap jalan KA khususnya pada wesel-wesel (lidah wesel dan jarum wesel).
2. Melakukan pemeriksaan terhadap sarana operasional KA sehingga tidak terjadi penyimpangan dari standar yang ditetapkan.
3. Melakukan audit terhadap standar kepegawaian petugas operasional di lingkungan Sub Divre III-2 Tanjung Karang.
4. Memberlakukan sistem pengawasan di lapangan baik pengawasan melekat maupun pengawasan fungsional aktif dengan memperhatikan pelaksanaan dan pemahaman akan prosedur operasional babaranjang seperti yang tercantum dalam Instruksi KESS Nomor 2 Tahun 1993 tanggal 26 Januari 1993.
5. Memperlengkapi peralatan kerja, suku cadang atau komponen lain yang dibutuhkan oleh lintas sesuai kebutuhan.