

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 13 TAHUN 1992
TENTANG
PERKERETAAPIAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang:
- a. bahwa transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945;
 - b. bahwa perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional, mempunyai karakteristik pengangkutan secara masal dan keunggulan tersendiri, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat;
 - c. bahwa peraturan perundang-undangan yang mengatur perkeretaapian yang ada pada saat ini tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan zaman, ilmu pengetahuan dan teknologi;
 - d. bahwa untuk meningkatkan pembinaan dan penyelenggaraan perkeretaapian sesuai dengan perkembangan kehidupan rakyat dan bangsa Indonesia serta agar lebih berhasilguna dan berdayaguna dipandang perlu menetapkan ketentuan mengenai perkeretaapian dalam Undang-undang;

Mengingat: Pasal 5 ayat (1), Pasal 20 ayat (1), dan Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945;

Dengan Persetujuan
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA

MEMUTUSKAN:

Menetapkan: UNDANG-UNDANG TENTANG PERKERETAAPIAN.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Undang-undang ini yang dimaksud dengan:

1. Perkeretaapian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana, prasarana, dan fasilitas penunjang kereta api untuk penyelenggaraan angkutan kereta api yang disusun dalam satu sistem;
2. Kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel,
3. Jaringan jalur kereta api adalah seluruh jalur kereta api yang terkait satu sama lain yang menghubungkan berbagai tempat sehingga merupakan satu sistem;
4. Jalur kereta api khusus adalah jalur kereta api yang digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk menunjang kegiatannya;
5. Fasilitas keselamatan perkeretaapian adalah perangkat bangunan, peralatan, dan perlengkapan yang digunakan untuk menunjang kelancaran dan keselamatan perjalanan kereta api;
6. Sarana kereta api adalah segala sesuatu yang dapat bergerak di atas jalan rel;

7. Prasarana kereta api adalah jalur dan stasiun kereta api termasuk fasilitas yang diperlukan agar sarana kereta api dapat dioperasikan;
8. Fasilitas penunjang kereta api adalah segala sesuatu yang melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan serta kenyamanan bagi pengguna jasa kereta api;
9. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api baik untuk angkutan orang maupun barang;
10. Badan penyelenggara adalah badan usaha milik negara yang melaksanakan penyelenggaraan angkutan kereta api;
11. Menteri adalah Menteri yang bertanggung jawab di bidang perkeretaapian.

BAB II

ASAS DAN TUJUAN

Pasal 2

Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, dan percaya pada diri sendiri.

Pasal 3

Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara masal, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas serta sebagai pendorong dan penggerak pembangunan nasional.

BAB III

PEMBINAAN

Pasal 4

Perkeretaapian dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.

Pasal 5

- (1) Pembinaan perkeretaapian diarahkan untuk meningkatkan peranserta angkutan kereta api dalam keseluruhan moda transportasi secara terpadu.
- (2) Ketentuan mengenai pembinaan perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

BAB IV PENYELENGGARAAN

Pasal 6

- (1) Perkeretaapian diselenggarakan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya diserahkan kepada badan penyelenggara yang dibentuk untuk itu berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Badan usaha lain selain badan penyelenggara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat diikutsertakan dalam kegiatan perkeretaapian atas dasar kerjasama dengan badan penyelenggara.
- (3) Bentuk dan syarat-syarat kerjasama sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 7

- (1) Untuk menunjang kegiatan badan usaha di bidang industri, pertanian, pertambangan, dan kepariwisataan oleh badan usaha yang bersangkutan dapat digunakan kereta api khusus.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

BAB V PRASARANA DAN SARANA

Pasal 8

- (1) Pemerintah menyediakan dan merawat prasarana kereta api.

- (2) Penyediaan dan perawatan prasarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat dilimpahkan kepada badan penyelenggara.
- (3) Pengusahaan prasarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilaksanakan oleh badan penyelenggara.

Pasal 9

- (1) Badan penyelenggara menyediakan dan merawat sarana kereta api.
- (2) Penyediaan dan perawatan sarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat dilakukan oleh badan usaha lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2), dengan cara kerjasama dengan badan penyelenggara.
- (3) Pengusahaan sarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), dilaksanakan oleh badan penyelenggara.

Pasal 10

- (1) Prasarana dan sarana kereta api yang dioperasikan wajib mempunyai keandalan dan memenuhi persyaratan keselamatan.
- (2) Untuk memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), terhadap setiap prasarana dan sarana kereta api dilakukan pemeriksaan dan pengujian.
- (3) Syarat keselamatan dan tata cara pemeriksaan serta pengujian diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 11

Pemerintah mengembangkan rancang bangun dan rekayasa perkeretaapian.

Pasal 12

- (1) Pengoperasian prasarana dan sarana kereta api hanya dapat dilakukan oleh tenaga-tenaga yang telah memenuhi kualifikasi keahlian.
- (2) Persyaratan keahlian dan tata cara mendapatkan kualifikasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 13

Untuk kelancaran dan keselamatan pengoperasian kereta api, Pemerintah menetapkan pengaturan mengenai jalur kereta api yang meliputi daerah manfaat jalan, daerah milik jalan, dan daerah pengawasan jalan termasuk bagian bawahnya serta ruang bebas di atasnya.

Pasal 14

- (1) Dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul dan bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi serta menempatkan barang pada jalur kereta api baik yang dapat mengganggu pandangan bebas, maupun dapat membahayakan keselamatan kereta api.
- (2) Ketentuan mengenai larangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 15

- (1) Perlintasan antara jalur kereta api dengan jalan dibuat dengan prinsip tidak sebidang.
- (2) Pengecualian terhadap prinsip sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), hanya dimungkinkan dengan tetap mempertimbangkan keselamatan dan kelancaran, baik perjalanan kereta api maupun lalu lintas di jalan.
- (3) Ketentuan mengenai perpotongan dan pengecualiannya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 16

Dalam hal terjadi perpotongan jalur kereta api dengan jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum atau lalu lintas khusus, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.

Pasal 17

- (1) Pembangunan jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air dan/atau prasarana lain yang menimbulkan atau memerlukan persambungan, pemotongan atau penyinggungan dengan jalur kereta api, dilaksanakan

dengan cara yang tidak membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.

- (2) Ketentuan mengenai pelaksanaan pembangunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 18

Badan penyelenggara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1), berwenang melarang siapapun:

- a. berada di daerah manfaat jalan kereta api;
- b. menyeret barang di atas atau melintasi jalur kereta api;
- c. menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain, selain untuk angkutan kereta api;
- d. berada di luar tempat yang disediakan untuk angkutan penumpang dan/atau barang;
- e. mengganggu ketertiban dan/atau pelayanan umum.

Pasal 19

- (1) Stasiun merupakan tempat kereta api berangkat dan berhenti untuk melayani naik dan turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang dan/atau untuk keperluan operasi kereta api.
- (2) Kecuali dalam hal-hal tertentu yang ditetapkan oleh badan penyelenggara, naik turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang hanya dapat dilakukan di stasiun.

Pasal 20

- (1) Selain berfungsi sebagai tempat naik atau turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang, di stasiun dapat dilakukan kegiatan usaha penunjang angkutan kereta api.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut oleh Menteri.

BAB VI

JARINGAN PELAYANAN ANGKUTAN KERETA API

Pasal 21

- (1) Jaringan pelayanan angkutan kereta api diselenggarakan secara terpadu dalam satu kesatuan yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari sistem transportasi secara keseluruhan.
- (2) Jaringan pelayanan angkutan kereta api disusun dalam jaringan pelayanan angkutan antar kota dan jaringan pelayanan angkutan kota.

Pasal 22

- (1) Jaringan pelayanan angkutan kereta api antar kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (2) yang berfungsi sebagai pelayanan lintas utama, melayani angkutan jarak jauh dan sedang.
- (2) Jaringan pelayanan angkutan kereta api antar kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (2) yang berfungsi sebagai pelayanan lintas cabang, melayani angkutan jarak sedang dan dekat.

Pasal 23

Jaringan pelayanan angkutan kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (2), berfungsi sebagai pelayanan lintas utama dalam satu sistem angkutan kota.

Pasal 24

Angkutan kereta api khusus berfungsi untuk melayani kegiatan badan usaha tertentu di bidang industri, pertanian, pertambangan, dan kepariwisataan.

BAB VII

ANGKUTAN

Pasal 25

- (1) Penyelenggaraan pelayanan angkutan orang atau barang dilakukan setelah dipenuhinya syarat-syarat umum angkutan yang ditetapkan badan penyelenggara berdasarkan Undang-undang ini.
- (2) Karcis penumpang atau surat angkutan barang merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian angkutan.

Pasal 26

Penumpang dan/atau barang yang telah memenuhi syarat-syarat umum angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25, wajib diangkut oleh badan penyelenggara.

Pasal 27

Jika terjadi pembatalan pemberangkatan perjalanan kereta api oleh badan penyelenggara, badan penyelenggara wajib mengembalikan jumlah biaya yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

Pasal 28

- (1) Badan penyelenggara bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa dan/atau pihak ketiga yang timbul dari penyelenggaraan pelayanan angkutan kereta api.
- (2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diberikan dengan ketentuan:
 - a. sumber kerugian berasal dari pelayanan angkutan dan harus dibuktikan adanya kelalaian petugas, atau pihak lain yang dipekerjakan oleh badan penyelenggara;
 - b. besarnya ganti rugi dibatasi sejumlah maksimum asuransi yang ditutup oleh badan penyelenggara dalam hal penyelenggaraan kegiatannya.

Pasal 29

Badan penyelenggara diberi wewenang untuk:

- a. melaksanakan pemeriksaan terhadap pemenuhan syarat-syarat umum angkutan bagi penumpang dan/atau barang;

- b. melaksanakan penindakan atas pelanggaran terhadap syarat-syarat umum angkutan tersebut huruf a;
- c. membatalkan perjalanan kereta api apabila dianggap dapat membahayakan ketertiban dan kepentingan umum;
- d. menertibkan penumpang kereta api atau masyarakat yang mengganggu perjalanan kereta api.

Pasal 30

Struktur dan golongan tarif angkutan kereta api ditetapkan oleh Pemerintah.

Pasal 31

Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28, dimulai sejak diangkutnya penumpang dan/atau diterimanya barang dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati.

Pasal 32

- (1) Pengirim dan/atau penerima barang yang tidak mengambil barangnya dari tempat penyimpanan yang ditetapkan badan penyelenggara dalam jangka waktu yang ditetapkan sesuai dengan syarat-syarat umum angkutan, dikenakan biaya penyimpanan barang.
- (2) Pengirim dan/atau penerima barang hanya dapat mengambil barang setelah biaya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilunasi.
- (3) Barang yang tidak diambil sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) lebih dari waktu tertentu, dinyatakan sebagai barang tak bertuan dan dapat dijual secara lelang sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 33

Pengangkutan barang berbahaya dilaksanakan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 34

Badan penyelenggara wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28.

Pasal 35

- (1) Penderita cacat dan/atau orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan khusus dalam bidang angkutan kereta api.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

BAB VIII PENYIDIKAN

Pasal 36

- (1) Selain Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pembinaan di bidang perkeretaapian, dapat diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang perkeretaapian.
- (2) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), berwenang untuk:
 - a. melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan, pengaduan atau keterangan tentang adanya tindak pidana;
 - b. memanggil dan memeriksa saksi dan/atau tersangka;
 - c. melakukan penggeledahan, penyegelan dan/atau penyitaan alat-alat yang digunakan untuk melakukan tindak pidana;
 - d. melakukan pemeriksaan tempat yang diduga digunakan untuk melakukan tindak pidana;
 - e. meminta keterangan kepada saksi-saksi dan mengumpulkan barang bukti dari orang dan/atau badan hukum sehubungan dengan tindak pidana;
 - f. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
 - g. menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup bukti tentang adanya tindak pidana.

(3) Pelaksanaan penyidikan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB IX KETENTUAN PIDANA

Pasal 37

Barangsiapa membangun gedung, membuat tembok, pagar tanggul dan bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi serta menempatkan barang pada jalur kereta api, baik yang dapat mengganggu pandangan bebas maupun yang dapat membahayakan keselamatan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp3.000.000,- (tiga juta rupiah) dan diwajibkan membayar ganti rugi kepada badan penyelenggara serta wajib membongkar ataupun menghilangkan gangguan dimaksud.

Pasal 38

Barangsiapa karena perbuatannya mengakibatkan rusaknya pintu perlintasan kereta api atau tanpa hak membuka pintu perlintasan kereta api pada waktu kereta api akan dan/atau sedang berjalan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp6.000.000,- (enam juta rupiah) dan diwajibkan membayar ganti rugi kepada badan penyelenggara.

Pasal 39

Barangsiapa melakukan perbuatan yang mengakibatkan terjadinya pergeseran tanah di jalur kereta api, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 sehingga mengganggu atau membahayakan perjalanan kereta api, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp3.000.000,- (tiga juta rupiah) dan diwajibkan membayar ganti rugi kepada badan penyelenggara.

Pasal 40

Barangsiapa melakukan perbuatan yang mengakibatkan rusaknya, mengurangi nilai atau tidak dapat berfungsinya atau tidak dapat berfungsi secara sempurna sarana dan/atau prasarana kereta api, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp3.000.000,- (tiga juta rupiah) dan diwajibkan membayar ganti rugi kepada badan penyelenggara.

Pasal 41

Perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37, Pasal 38, Pasal 39, dan Pasal 40 Undang-undang ini adalah pelanggaran.

Pasal 42

Apabila perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 menyebabkan matinya orang, luka berat atau cacat dapat dipidana sesuai dengan ketentuan dalam hukum pidana.

BAB X

KETENTUAN LAIN-LAIN

Pasal 43

- (1) Terhadap setiap kecelakaan kereta api harus dilakukan penelitian sebab-sebabnya.
- (2) Penelitian kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilaksanakan oleh Panitia yang pembentukan, susunan dan tugas-tugasnya diatur lebih lanjut oleh Menteri.

BAB XI

KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 44

Pada tanggal mulai berlakunya Undang-undang ini, semua peraturan pelaksanaan mengenai perkeretaapian dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-undang ini.

BAB XII KETENTUAN PENUTUP

Pasal 45

Pada saat mulai berlakunya Undang-undang ini, maka:

1. Algemeene Regelen betreffende den Aanleg en de Exploitatie van Spoor en Tramwegen, bestemd voor Algemeen Verkeer in Nederlandsch Indie (Koninklijke Besluit, Staatsblad 1926 Nomor 26 jo. Staatsblad Nomor 295);
2. Algemeene Bepalingen betreffende de Spoor en Tramwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 258);
3. Bepalingen betreffende den Aanleg en het Bedrijf der Spoorwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 259);
4. Bepalingen voor de Stadstramwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 260);
5. Bepalingen Landelijke Tramwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 261);
6. Bepalingen betreffende het Vervoer over Spoorwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 262);
7. Industriebaan Ordonnantie (Staatsblad 1885 Nomor 158 jo. Staatsblad 1938 Nomor 595), dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 46

Undang-undang ini mulai berlaku pada tanggal 17 September 1992.

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

Disahkan di Jakarta
pada tanggal 11 Mei 1992
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

SOEHARTO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 11 Mei 1992
MENTERI/SEKRETARIS NEGARA
REPUBLIK INDONESIA

MOERDIONO

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1992 NOMOR 47

=====

PENJELASAN
ATAS
UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 13 TAHUN 1992
TENTANG
PERKERETAAPIAN

UMUM

Bahwa berkat rahmat Tuhan Yang Maha Esa Negara Republik Indonesia telah dianugerahi sebagai negara kepulauan yang terdiri dari beribu pulau, terletak memanjang di garis khatulistiwa, di antara dua benua dan dua samudera, oleh karena itu mempunyai posisi dan peranan yang sangat strategis dalam hubungan antar bangsa.

Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional, sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah.

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri.

Di samping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Menyadari peranannya, maka transportasi harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu, dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan pelayanan yang aman, nyaman, cepat, tepat, teratur dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Untuk itu perlu dikembangkan berbagai moda transportasi dengan memperhitungkan karakteristik dan keunggulan moda yang bersangkutan, dalam kaitannya dengan jenis dan volume yang diangkut serta jarak tempuh yang harus dilayani.

Perkeretaapian merupakan salah satu modal transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut baik penumpang maupun barang secara masal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, dan tingkat pencemaran yang rendah serta lebih efisien dibanding dengan moda transportasi jalan raya untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintas, seperti angkutan kota.

Keunggulan dan karakteristik perkeretaapian tersebut perlu dimanfaatkan dalam upaya pengembangan sistem transportasi secara terpadu, maka penyelenggaraannya mulai dari perencanaan dan pembangunan, perusahaan, pemeliharaan, dan pengoperasiannya perlu diatur dengan sebaik-baiknya, sehingga terdapat keterpaduan dan keserasian serta

keseimbangan beban antar modal transportasi yang pada akhirnya mampu meningkatkan penyediaan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang secara aman, nyaman, cepat, tepat, teratur dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Keseluruhan hal tersebut di atas perlu diatur dalam satu Undang-undang.

Dalam Undang-undang ini juga diatur mengenai hak, kewajiban serta tanggung jawab badan penyelenggara dan pengguna jasa terhadap kerugian pihak ketiga, yang timbul dari penyelenggaraan pelayanan angkutan kereta api.

Kecuali hal-hal tersebut di atas dan dalam rangka pembangunan hukum nasional serta untuk lebih mewujudkan kepastian hukum, melalui undang-undang ini hendak dicapai penyederhanaan, penyesuaian, dan penggantian perundang-undangan di bidang perkeretaapian yang berlaku selama ini, yaitu:

- a. Algemeene Regelen betreffende den Aanleg en de Exploitatie van Spoor en Tramwegen, bestemd voor Algemeen Verkeer in Nederlandsch Indie (Koninklijke Besluit, Staatsblad 1926 Nomor 26 jo. Staatsblad Nomor 295);
- b. Algemeene Bepalingen betreffende de Spoor en Tramwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 258);
- c. Bepalingen betreffende den Aanleg en het Bedrijf der Spoorwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 259);
- d. Bepalingen voor de Stadstramwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 260);
- e. Bepalingen Landelijke Tramwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 261);
- f. Bepalingen betreffende het Vervoer over Spoorwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 262);

g. Industriebaan Ordonnantie (Staatsblad 1885 Nomor 158 jo. Staatsblad 1938 Nomor 595), yang sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan zaman, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Dalam Undang-undang ini hanya diatur hal-hal yang bersifat pokok, sedangkan yang bersifat teknis akan diatur dalam Peraturan Pemerintah dan peraturan pelaksanaan lainnya.

PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Angka 1

Yang dimaksud dengan segala sesuatu dalam ketentuan ini meliputi perencanaan, pembangunan, pengadaan, pengoperasian, pengusahaan, pemeliharaan, pengaturan, pengendalian, pengawasan, penelitian dan pengembangan Serta pendidikan dan pelatihan.

Angka 2

Yang dimaksud dengan akan ataupun sedang bergerak di jalan rel adalah yang terkait dengan urusan perjalanan kereta api.

Angka 3

Pengertian menghubungkan berbagai tempat termasuk menghubungkan titik temu berbagai moda transportasi.

Angka 4

Cukup jelas

Angka 5

Cukup jelas

Angka 6

Cukup jelas

Angka 7

Cukup jelas

Angka 8

Cukup jelas

Angka 9

Cukup jelas

Angka 10

Cukup jelas

Angka 11

Cukup jelas

Pasal 2

Dalam ketentuan pasal ini yang dimaksud dengan:

- a. asas manfaat yaitu, bahwa perkeretaapian harus dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan perikehidupan yang berkeseimbangan bagi Warga Negara;
- b. asas adil dan merata yaitu, bahwa perkeretaapian harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat;
- c. asas keseimbangan yaitu, bahwa perkeretaapian harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional;
- d. asas kepentingan umum yaitu, bahwa perkeretaapian harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas;
- e. asas keterpaduan yaitu, bahwa perkeretaapian harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang dan saling mengisi baik intra maupun antar moda transportasi;
- f. asas percaya pada diri sendiri yaitu, bahwa perkeretaapian harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, serta bersendikan kepada kepribadian bangsa.

Pasal 3

Secara masal mengandung pengertian bahwa kereta api memiliki kemampuan untuk mengangkut orang dan/atau barang dalam jumlah atau volume besar setiap kali perjalanannya.

Pasal 4

Pengertian dikuasai oleh Negara adalah bahwa Negara mempunyai hak penguasaan atas penyelenggaraan perkeretaapian, yang pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.

Perwujudan pembinaan tersebut meliputi aspek-aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan.

Aspek pengaturan mencakup perumusan dan penentuan kebijaksanaan umum maupun teknis antara lain berupa persyaratan keselamatan, perizinan dan penyelenggaraan angkutan kereta api.

Aspek pengendalian dilakukan baik di bidang pembangunan maupun operasi berupa pengarahan dan bimbingan terhadap penyelenggaraan angkutan kereta api.

Aspek pengawasan adalah pengawasan terhadap penyelenggaraan angkutan kereta api.

Pasal 5

Ayat (1)

Peningkatan peranserta angkutan kereta api diutamakan untuk lintas jarak jauh dan angkutan kota.

Untuk lintas jarak jauh dengan pertimbangan bahwa sesuai karakteristiknya sebagai angkutan masal lebih efisien apabila dibandingkan dengan moda angkutan lainnya.

Sebagai angkutan kota, ditujukan untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di jalan serta memperlancar mobilitas orang secara masal.

Sedangkan untuk lintas jarak sedang lebih ditujukan untuk

memperlancar dan menghimpun penumpang atau barang dari daerah penyangga.

Ayat (2)

Dalam Peraturan Pemerintah akan diatur antara lain mengenai keterpaduan antara perkeretaapian dengan moda transportasi lainnya.

Pasal 6

Ayat (1)

Pelaksanaan penyelenggaraan angkutan kereta api oleh badan penyelenggara tidak mengurangi tanggung jawab Pemerintah dalam penyediaan prasarana dan sarana serta kualitas pelayanan kereta api.

Ayat (2)

Yang dimaksud badan usaha lain selain badan penyelenggara ialah badan hukum Indonesia.

Keikutsertaan badan hukum tersebut ialah dengan cara bekerjasama dengan badan penyelenggara sebagai pencerminan dari usaha bersama dan kekeluargaan.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 7

Ayat (1)

Penggunaan kereta api khusus semata-mata hanya untuk menunjang kegiatan pokok dari badan usaha di bidang industri, pertanian termasuk kehutanan dan perkebunan, pertambangan, kepariwisataan, dan tidak dipergunakan untuk angkutan umum. Kegiatan kereta api khusus di bidang kepariwisataan dibatasi hanya pada taman rekreasi yang merupakan kesatuan dari usaha pokoknya dan tidak digolongkan sebagai angkutan umum.

Penyediaan, perawatan dan pengoperasian prasarana dan sarana kereta api khusus dilakukan oleh badan usaha yang bersangkutan.

Ayat (2)

Dalam Peraturan Pemerintah akan diatur antara lain mengenai tata cara dan syarat-syarat perizinan, keandalan, dan keselamatan.

Pasal 8

Ayat (1)

Penyediaan dan perawatan prasarana kereta api dilakukan oleh Pemerintah hanya terbatas bagi prasarana kereta api untuk umum dengan prinsip mengutamakan produksi dalam negeri.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 9

Ayat (1)

Penyediaan dan perawatan sarana kereta api, dilakukan oleh badan penyelenggara dengan prinsip mengutamakan produksi dalam negeri.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 10

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan mempunyai keandalan dan memenuhi persyaratan keselamatan adalah kondisi prasarana dan sarana siap pakai dan secara teknis laik untuk dioperasikan.

Ayat (2)

Hasil pemeriksaan dan pengujian dinyatakan dengan pemberian tanda lulus pemeriksaan dan pengujian. Khusus untuk hasil pemeriksaan dan pengujian sarana kereta api di dalamnya juga dimuat daya angkut maksimal yang diperkenankan, hal tersebut dimaksudkan agar dalam pengoperasiannya tetap diperhatikan batas muatan maksimum.

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 11

Dalam mengembangkan rancang bangun dan rekayasa, Pemerintah menciptakan iklim dan mendorong berkembangnya industri perkeretaapian dalam negeri dengan teknologi tepat guna antara lain yang hemat energi dan berwawasan lingkungan, dengan demikian harus dilakukan upaya yang konsisten dalam rangka mengurangi, mencegah, dan mengendalikan dampak pencemaran yang timbul dan dapat membahayakan lingkungan.

Pasal 12

Ayat (1)

Sesuai tuntutan perkembangan teknologi dan kelangsungan usaha, badan penyelenggara dituntut secara berkesinambungan meningkatkan keterampilan dan kualitas sumberdaya manusia di bidang perkeretaapian melalui pendidikan dan pelatihan.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 13

Penetapan peraturan mengenai jalur kereta api dalam ketentuan ini dimaksudkan untuk mencegah terjadinya gangguan terhadap

kelancaran dan keselamatan pengoperasian kereta api itu sendiri sehingga diharapkan tetap dapat terwujud penyelenggaraan kereta api dengan kualitas yang tinggi.

Sesuai maksud tersebut maka jalur kereta api sepenuhnya dikuasai oleh Pemerintah melalui badan penyelenggara. Hal ini berarti bahwa badan penyelenggara dalam memanfaatkan jalur tersebut tidak boleh mengakibatkan terganggunya penyelenggaraan angkutan kereta api. Agar masyarakat luas mengetahui batas jalur kereta api, maka badan penyelenggara wajib menempatkan tanda atau patok batas-batas jalur kereta api.

Di dalam ketentuan ini yang dimaksud dengan:

- a. daerah manfaat jalan kereta api adalah jalan rel beserta tanah di kiri dan kanannya yang dipergunakan untuk konstruksi jalan rel;
- b. daerah milik jalan kereta api yaitu daerah manfaat jalan kereta api beserta tanah di kiri dan kanannya yang dipergunakan untuk pengamanan konstruksi jalan rel;
- c. daerah pengawasan jalan kereta api yaitu daerah milik jalan kereta api beserta tanah di kiri dan kanannya yang dipergunakan untuk pengamanan dan kelancaran operasional kereta api;
- d. jalan rel yaitu 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.

Pasal 14

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan pandangan bebas dalam ketentuan ini adalah pandangan bebas masinis kereta api untuk melihat jauh ke depan dan pandangan bebas masyarakat pemakai jalan yang akan melintasi jalur kereta api.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 15

Ayat (1)

Yang dimaksud dengan jalan adalah sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan.

Yang dimaksud dengan prinsip tidak sebidang adalah prinsip letak jalan tidak berpotongan secara horizontal, melainkan dibangun di atas atau di bawah jalur kereta api.

Prinsip ini berlaku pula untuk jalur kereta api khusus.

Terhadap perlintasan antara jalur kereta api dengan jalan yang telah ada pada saat ini dan belum menerapkan prinsip tidak sebidang, secara berangsur-angsur sesuai dengan kemampuan Pemerintah diupayakan untuk dibuat tidak sebidang.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Cukup jelas

Pasal 16

Kewajiban mendahulukan perjalanan kereta api ini didasarkan pertimbangan bahwa sifat pengoperasian kereta api sangat terbatas pada jalan rel tersebut dan keterbatasan teknis lainnya.

Pasal 17

Ayat (1)

Pihak-pihak yang memerlukan penyambungan, pemotongan atau penyinggungan dengan jalur kereta api dapat melakukannya setelah memenuhi persyaratan dan perizinan serta tidak membahayakan perjalanan kereta api.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 18

Huruf a

Termasuk dalam ketentuan ini adalah kegiatan menggembala atau menggiring ternak.

Huruf b

Termasuk dalam ketentuan ini adalah melintasi jalur kereta api menjelang kereta api lewat dan termasuk pengertian menyeret adalah mendorong barang tanpa roda.

Huruf c

Cukup jelas

Huruf d

Yang dimaksud dengan di luar tempat yang disediakan adalah di tempat-tempat tertentu dalam stasiun yang tidak disediakan untuk naik atau turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang.

Huruf e

Yang dimaksud dengan mengganggu ketertiban dan/atau pelayanan umum antara lain kegiatan percaloan, duduk di atas atap kereta api dan tempat-tempat lain yang membahayakan.

Termasuk dalam pengertian ini adalah penumpang dan/atau barang yang menimbulkan gangguan kepada penumpang lainnya dan atau yang dapat membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.

Pasal 19

Ayat (1)

Operasi kereta api memerlukan tempat untuk bersilang, bersusulan, berangkat, berhenti dan operasi lainnya.

Pemilihan tempat tersebut disesuaikan dengan kebutuhan pengguna jasa kereta api untuk naik turunnya penumpang dan/atau

bongkar muat barang serta perpindahan antar moda transportasi. Selain itu terdapat pula stasiun yang hanya untuk melayani penumpang, barang, baik barang-barang umum atau barang-barang sejenis antara lain peti kemas, batu bara, hewan dan sebagainya, serta stasiun yang hanya untuk keperluan operasi. Pengertian tempat dalam ketentuan ini adalah merupakan suatu kawasan yang memiliki batas-batas tertentu.

Ayat (2)

Yang dimaksud hal-hal tertentu adalah naik turunnya penumpang atau barang di luar stasiun yang disebabkan karena keadaan yang memaksa antara lain kerusakan kereta api, jembatan atau jalan rel dan dalam rangka tugas-tugas keamanan.

Pasal 20

Ayat (1)

Kegiatan usaha penunjang pada ayat ini antara lain dapat berupa usaha pertokoan, restoran, perkantoran, perhotelan sepanjang usaha penunjang tersebut tidak mengganggu fungsi pokok stasiun.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 21

Ayat (1)

Cukup jelas

Ayat (2)

Penyusunan jaringan pelayanan angkutan antar kota adalah untuk menghubungkan antar kota-kota di dalam negeri. Sesuai dengan kebutuhan, dapat pula menghubungkan antara kota di dalam negeri dengan kota di luar negeri.

Penyusunan jaringan pelayanan angkutan antar kota dan pelayanan angkutan kota ke dalam satu sistem yang terpadu

ditujukan untuk memperoleh efisiensi yang tinggi serta dalam rangka pemberian pelayanan yang sebaik-baiknya.

Hal ini tidak menutup kemungkinan untuk mengintegrasikan pelayanan angkutan kereta api khusus ke dalam sistem ini.

Sistem angkutan kota pada dasarnya merupakan suatu jaringan pelayanan tersendiri yang tidak sama dengan jaringan angkutan antar kota. Namun demikian kedua sistem tersebut harus diintegrasikan agar memungkinkan pengguna jasa berpindah dari satu jaringan pelayanan ke jaringan pelayanan kereta api yang lain, termasuk kemungkinan berpindah ke moda transportasi lainnya, karena merupakan satu sistem distribusi dan akumulasi bagi angkutan kota.

Pasal 22

Ayat (1)

Pelayanan lintas utama dalam ayat ini dimaksudkan untuk melayani angkutan yang bervolume besar dengan jarak tempuh yang jauh sehingga biaya angkutannya menjadi lebih murah.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 23

Cukup jelas

Pasal 24

Lihat penjelasan Pasal 7 ayat (1).

Pasal 25

Ayat (1)

Syarat-syarat umum angkutan sebagaimana dimaksud meliputi hak dan kewajiban pengguna jasa dan badan penyelenggara angkutan

penumpang dan angkutan barang yang antara lain memuat hal-hal sebagai berikut:

- a. Hak pengguna jasa untuk memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang disepakati misalnya pemegang karcis tertentu akan memperoleh tingkat pelayanan sesuai dengan karcis yang dimilikinya. Kewajiban pengguna jasa untuk membayar biaya angkutan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dikehendaknya.
- b. Kewajiban badan penyelenggara untuk mengangkut penumpang yang telah memiliki karcis penumpang sesuai dengan tingkat pelayanan yang disepakati atau mengangkut barang pengguna jasa yang telah memiliki surat angkutan barang.

Demikian pula kewajiban badan penyelenggara untuk membayar ganti rugi sesuai syarat-syarat umum yang telah disepakati, kepada pengguna jasa yang mengalami kerugian sebagai akibat dari kelalaian badan penyelenggara.

Memberikan pelayanan dalam batas-batas kelayakan sesuai kemampuan badan penyelenggara kepada pengguna jasa, selama menunggu keberangkatan dalam hal terjadi keterlambatan pemberangkatan karena kelalaian badan penyelenggara.

- c. Apabila calon pengguna jasa yang telah memiliki karcis atau surat angkutan barang, kemudian membatalkan perjalanannya, atau pengiriman barangnya maka berlaku ketentuan-ketentuan sebagaimana tercantum dalam syarat-syarat umum angkutan.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 26

Ketentuan wajib angkut ini dimaksudkan agar badan penyelenggara tidak melakukan perbedaan perlakuan terhadap pemakai jasa angkutan kereta api, sepanjang pengguna jasa telah memenuhi syarat-syarat umum angkutan yang ditetapkan berdasarkan Undang-undang ini.

Pasal 27

Pembatalan dalam ketentuan ini tidak termasuk pembatalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 huruf c.

Pasal 28

Ayat (1)

Pengertian kerugian yang diderita oleh pengguna jasa tidak termasuk keuntungan yang akan diperoleh ataupun bagian biaya atas pelayanan yang sudah dinikmati.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 29

Huruf a

Cukup jelas

Huruf b

Penindakan yang dapat dilakukan oleh badan penyelenggara antara lain berupa:

- 1) pengenaan denda atau menurunkan penumpang di stasiun terdekat;
- 2) menurunkan barang dan melaporkan kepada aparat yang berwenang apabila barang tersebut diduga membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.

Huruf c

Cukup jelas

Huruf d

Dalam penertiban penumpang kereta api atau masyarakat, dapat dilakukan bersama aparat keamanan.

Pasal 30

Dalam penetapan struktur dan golongan tarif. Pemerintah memperhatikan kepentingan masyarakat dan kepentingan badan penyelenggara.

Pemerintah menetapkan tarif yang berorientasi kepada kepentingan dan kemampuan masyarakat luas.

Dengan berpedoman pada struktur dan golongan tarif tersebut, badan penyelenggara menetapkan tarif yang berorientasi kepada kelangsungan dan pengembangan usaha badan penyelenggara dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan serta perluasan jaringan angkutan kereta api.

Pasal 31

Dalam angkutan barang maka tanggung jawab tersebut berakhir hingga diserahkannya barang di tempat tujuan yang disepakati.

Pasal 32

Ayat (1)

Tempat penyimpanan yang disediakan oleh badan penyelenggara dapat berupa gerbong, gudang dan ruang terbuka.

Biaya penyimpanan antara lain sewa gerbong, biaya pembongkaran, biaya pemindahan, biaya penumpukan, dan biaya sewa gundang.

Ayat (2)

Cukup jelas

Ayat (3)

Yang dimaksud dengan waktu tertentu dalam ketentuan ini adalah waktu yang disebutkan dalam syarat-syarat umum angkutan.

Pasal 33

Pada dasarnya barang berbahaya seperti bahan peledak, bahan kimia dan lain-lain harus diperlakukan dengan pengamanan khusus, seperti

cara pengepakan, pemuatan dan lain-lain sehingga tidak membahayakan keselamatan.

Pasal 34

Cukup jelas

Pasal 35

Ayat (1)

Pelayanan khusus bagi penumpang yang menderita cacat atau orang sakit tersebut dimaksudkan agar mereka juga dapat menikmati pelayanan angkutan kereta api dengan baik. Yang dimaksud pelayanan khusus dalam ketentuan ini 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.

Yang dimaksud dengan cacat dalam ketentuan ini misalnya penumpang yang menggunakan kursi roda karena lumpuh, cacat kaki, tuna netra dan sebagainya.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 36

Ayat (1)

Penyidikan pelanggaran terhadap Undang-undang Perkeretaapian memerlukan keahlian dalam bidang perkeretaapian sehingga perlu adanya petugas khusus untuk melakukan penyidikan di samping pegawai yang biasa bertugas menyidik tindak pidana, petugas dimaksud adalah pegawai negeri sipil di lingkungan Departemen yang membawahi bidang perkeretaapian.

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 37

Cukup jelas

Pasal 38

Cukup jelas

Pasal 39

Perbuatan yang mengakibatkan pergeseran tanah di sekitar jalur kereta api dapat berupa menggali tanah, menimbun, membuang limbah, air dan sebagainya di daerah milik jalan kereta api.

Pasal 40

Cukup jelas

Pasal 41

Cukup jelas

Pasal 42

Yang dimaksud dengan ketentuan dalam hukum pidana adalah ketentuan Kitab Undang-undang Hukum Pidana atau peraturan perundang-undangan yang menggantikannya.

Pasal 43

Ayat (1)

Penelitian sebab-sebab terjadinya kecelakaan dalam ketentuan ini 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 dikemudian hari. Apabila dalam kecelakaan tersebut memang terdapat unsur melawan hukum maka pemeriksaannya juga dilakukan oleh penyidik dalam rangka penegakan hukum.

Ayat (2)

Cukup jelas

Pasal 44

Cukup jelas

Pasal 45

Cukup jelas

Pasal 46

Diberlakukannya Undang-undang ini mulai tanggal 17 September 1992 dimaksudkan untuk memberikan kesempatan kepada aparat Pemerintah dan badan penyelenggara guna menyesuaikan dengan ketentuan Undang-undang ini serta memberikan penyuluhan kepada masyarakat untuk mengetahui Undang-undang ini.

TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA NOMOR
3479