

SKRIPSI

**PERTANGGUNGJAWABAN PERDATA PT. KERETA API
INDONESIA (PERSERO) TERHADAP KESELAMATAN
PENUMPANG DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NOMOR
23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN
(STUDI DAERAH OPERASI VIII SURABAYA)**



Oleh:

RICO ANGGA SETIAWAN

NIM : 1911121023

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS BHAYANGKARA SURABAYA
2023**

SKRIPSI

**PERTANGGUNGJAWABAN PERDATA PT. KERETA API
INDONESIA (PERSERO) TERHADAP KESELAMATAN
PENUMPANG DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NOMOR
23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN
(STUDI DAERAH OPERASI VIII SURABAYA)**

Oleh:

RICO ANGA SETIAWAN

NIM : 1911121023

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS BHAYANGKARA SURABAYA
2023**

Lembar Persetujuan

**SKRIPSI INI TELAH DISETUJUI
PADA TANGGAL**

Oleh :

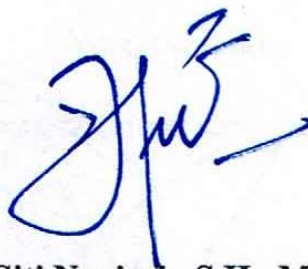
Pembimbing



Anggrita Esthi, S.H., M.H.

Mengetahui:

Ketua Program Studi Ilmu Hukum



Siti Ngaisah, S.H., M.H.


HALAMAN PENETAPAN TIM PENGUJI

Skripsi ini telah diuji dan dinilai oleh Tim Penguji Skripsi Fakultas Hukum
Universitas Bhayangkara Surabaya

Pada Tanggal

TIM PENGUJI SKRIPSI

Dr. DOSSY ISKANDAR P., S.H., M.Hum.

()

ANGGRITA ESTHI., S.H., M.H.

()

SRI PRIYANTI., S.H., M.H.

()

Mengesahkan,

Dekan Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya



Dr. Karim., SH., MH

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Rico Angga Setiawan

Tempat/Tgl. Lahir : Lamongan, 28 Maret 1997

NIM : 1911121023

Program Studi : Ilmu Hukum

Alamat : Dusun Ngepung, Desa Rejosari, Rt/Rw 001/04, Kecamatan Deket, Kabupaten Lamongan

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa Penulisan Skripsi dengan judul “Pertanggungjawaban Perdata PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Keselamatan Penumpang Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian (Studi Daerah Operasi VIII Surabaya)” dalam memenuhi syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya adalah benar-benar hasil karya cipta sendiri, yang saya buat sesuai dengan ketentuan yang berlaku, dan bukan hasil jiplakan (*plagiat*).

Apabila di kemudian hari ternyata Skripsi ini hasil jiplakan, maka saya bersedia di tuntutan di depan pengadilan dan di cabut gelar Sarjana Ilmu Hukumnya.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya serta dengan penuh tanggung jawab atas segala akibat hukumnya.

Surabaya, 05 Juni 2023



Rico Angga Setiawan

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, Maha Besar Allah dengan mengucap puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Pengasih, karena atas kasih dan pertolonganNya, sehingga dapat menyelesaikan proposal skripsi yang merupakan tugas akhir dengan judul **“PERTANGGUNGJAWABAN PERDATA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) TERHADAP KESELAMATAN PENUMPANG DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN (STUDI DAERAH OPERASI VIII SURABAYA)”**, sebagai persyaratan mencapai gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya dapat terselesaikan.

Dengan tulus penulis sampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang terlibat baik secara langsung atau tidak langsung dalam penyusunan Proposal Skripsi ini antara lain:

1. Bapak Brigjen. Pol (Purn) Drs. Anton Setiadji, S.H., M.H., selaku Rektor Universitas Bhayangkara Surabaya yang telah memberi kesempatan kepada saya untuk menimba ilmu di Universitas Bhayangkara Surabaya.
2. Bapak Dr. Karim, SH., MH., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya terima kasih atas arahnya.
3. Ibu Siti Ngaisah, S.H., M.H., selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya.
4. Bapak Dr. Jonaedi Efendi., S.H.I., M.H. selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya.
5. Ibu Vera Rimbawany Sushanty, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya.
6. Dosen Pembimbing Ibu Anggrita Esthi, S.H., M.H., yang dengan kebesaran jiwa membimbing selama proses penyusunan Proposal Skripsi ini.

7. Seluruh Dosen di Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya yang telah dengan ikhlas memeberikan ilmu selama proses perkuliahan.
8. Staf Akademik di Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya, terima kasih atas pelayanan akademik yang nyaman.
9. Kedua Orang tua serta seluruh keluarga tercinta, yang selalu memberikan dukungan dan Doa dengan penuh keikhlasan terhadap penulis selama proses penyelesaian penulisan Proposal Skripsi ini selesai.

Semoga Proposal Skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak dan memberikan sumbangan pemikiran untuk dapat melakukan penelitian yang sejenis dibidang hukum bagi semua pihak yang membaca dan membutuhkan.

Akhirnya saya menyadari bahwa Proposal Skripsi ini masih banyak kekurangan dan kelemahan, oleh karena itu kritik dan saran yang bermanfaat, sangat diperlukan demi suatu perbaikan.

Surabaya, 11 Januari 2023
Penulis,

(Rico Angga Setiawan)

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tanggung jawab keperdataan PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas kecelakaan yang terjadi pada saat mengangkut penumpang. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris yang bersifat deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Jenis data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh langsung dari lokasi penelitian dan data sekunder yang diperoleh dari bahan kepustakaan, untuk sumber data yang digunakan adalah sumber data primer yang diperoleh langsung dari sumber pertama dan sumber data sekunder yang diperoleh dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Teknik pengumpulan data primer dengan wawancara dan data sekunder dengan studi kepustakaan, teknik analisis data dengan model analisis interaktif. Hasil penelitian dan pembahasan adalah bahwa tanggung jawab keperdataan yang dimiliki PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam prakteknya masih kurang jelas di dalam Peraturan Perundang-Undanganya dan juga ruang lingkup di dalam perjanjian dengan pihak Asuransi.

Kata Kunci: pengangkutan, kereta api, tanggung jawab, kecelakaan, asuransi

ABSTRACT

Research aims to understand responsibility private law PT Kereta Api Indonesia (Persero) of the accident that occurred in in transporting passengers. This research in a research law empirical that is descriptive with a qualitative approach. The kind of data that used is primary data obtained live from the site of research and secondary data obtained from the literature, for the source of the data used is the source of primary data obtained directly from a source first and secondary data obtained from the law primary, secondary, and tertiary. Technique the collection of primary data by interviews and second- ary data to the study literature, technique data analysis with a model analysis interactive. The result of research and discussion is that the responsibility of PT Kereta Api Indonesia (Persero) in practice is unclear in legislation and in the scope of agreement with the insurance.

Keywords: *transporting , train , responsibility , accident , insurance*

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL LUAR	i
HALAMAN SAMPUL DALAM	ii
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
HALAMAN PENGESAHAN TIM PENGUJI	iv
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN	v
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penulisan	6
1. Tujuan Umum	6
2. Tujuan Khusus	6
D. Manfaat Penelitian	7
1. Manfaat Teoritis	7
2. Manfaat Praktis	7
E. Kajian Pustaka	8
1. Kajian Umum PT. Kereta Api Indonesia	8
2. Kajian Pertanggungjawaban Perdata	13
3. Kajian Perjanjian Pengangkutan Penumpang Melalui Kereta Api	17
4. Kajian Umum Keselamatan	28
F. Metode Penelitian	29

1. Jenis Penelitian	29
2. Pendekatan Masalah	29
3. Sumber Bahan Hukum	30
4. Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum	32
5. Pengolahan dan Analisis Bahan Hukum	32
G. Sistematika Penulisan	34
BAB II PERTANGGUNGJAWABAN PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) TERHADAP KESELAMATAN PENUMPANG	35
A. Pertanggungjawaban Hukum PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Keselamatan Penumpang Menurut UU No.23 Tahun 2007	35
1. Penyelenggaraan Pengangkutan Oleh PT.Kereta Api Indonesia(Persero)	35
2. Tanggung Jawab Hukum Menurut Undang-Undang	41
3. Tingkat Pelayanan Yang Diberikan Oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Pada Penumpang	45
4. Hak dan Kewajiban Para Pihak Dalam Penyelenggara Pengangkutan Kereta Api	51
B. Pertanggungjawaban Perdata PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Keselamatan Penumpang	56

BAB III PENYELESAIAN GANTI RUGI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) TERHADAP RESIKO KECELAKAAN PADA PENUMPANG	67
A. Penyelesaian dengan Cara Pemberian Ganti Rugi Oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Kepada Penumpang	67
1. Resiko yang Timbul Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan	67
2. Faktor Penghambat Pelaksanaan Tanggungjawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero)	74
3. Pelaksanaan Klaim Ganti Rugi oleh Penumpang Kepada Pengangkut	75
4. Peranan Asuransi Terhadap Resiko dalam Perjanjian Pengangkutan..	79
B. Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Biaya Asuransi Kerugian Jika Terjadi Sesuatu Kecelakaan Pada Penumpang	82
C. Besarnya Biaya Jaminan Pertanggungan yang Diberikan Oleh Penumpang	85
BAB IV PENUTUP	90
A. Kesimpulan	90
B. Saran	92
Daftar Pustaka	94
Lampiran	97

Daftar Tabel

Tabel	Halaman
3.1 Jaminan Pertanggungan PT. Jasa Raharja	86

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pengangkutan merupakan kegiatan pemuatan penumpang atau barang ke atas alat angkut, penumpang atau barang diangkut ke tempat tujuan dengan bantuan perusahaan angkutan, dan penumpang atau barang diturunkan dari kendaraan di tempat tujuan yang telah disepakati.¹

Tugas dan peran pengemudi sangat penting dalam kehidupan masyarakat dan mempengaruhi berbagai aspek, baik ekonomi, sosial budaya maupun hukum. Dalam industri transportasi, perspektif hukum berperan dalam hal hak, tugas dan tanggung jawab serta asuransi jika terjadi kecelakaan.²

Kereta api adalah moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus, terutama kemampuannya untuk mengangkut barang. Atau orang atau penumpang atau barang dalam jumlah besar. Oleh karena itu, transportasi kereta api memainkan peran penting. Namun, tidak bisa dipungkiri bahwa ada risiko kehilangan penumpang atau kiriman.

Dalam bidang pengangkutan terdapat hak dan kewajiban antara pengangkut dan pengirim. Hubungan timbal balik antara pengemudi dan pengirim muncul sebagai akibat dari tindakan, peristiwa atau keadaan proses

¹ Sutiono Usman Aji, Hukum Pengangkutan di Indonesia, cetak pertama, Rineka Cipta, Jakarta, 1990, hlm.120.

² Ibid, hlm.21.

pengangkutan. Tanggung jawab utama pengangkut adalah menjamin keselamatan penumpang atau barang yang diangkut sampai tiba di tempat tujuan yang telah disepakati, dan pengangkut juga berhak atas biaya pengangkutan yang telah disepakati. Dalam hal ini, penumpang juga harus membayar biaya pengangkutan sesuai dengan kesepakatan yang dibuat dengan pihak pengangkut. Aturan transportasi diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.³

Transportasi dapat dibedakan menjadi tiga (tiga) moda transportasi, yaitu transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara. Transportasi darat dapat diklasifikasikan lagi menjadi dua (dua) jenis, yaitu transportasi mobil (jalan raya) dan transportasi kereta api. Kita tahu bahwa kebanyakan orang menggunakan jasa PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang menyediakan layanan transportasi darat dengan kereta api. Menurut Undang-Undang Perkeretaapian No. 23 Tahun 2007 (selanjutnya disebut UUKA 2007), kereta api adalah suatu instalasi perkeretaapian yang beroperasi sendiri atau bersama perangkat perkeretaapian lainnya dengan tenaga penggerak, masuk atau sedang bergerak pada rel yang terhubung dengan kereta api tersandung, api.⁴

Mengingat pentingnya perkeretaapian untuk memenuhi kebutuhan pokok masyarakat, maka angkutan dan angkutan perkeretaapian harus diselenggarakan dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional dan mampu

³ Soegijatna Tjakranegara, Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, Rineka Cipta, Jakarta, 2005. Hlm 1

⁴ Abdulkadir muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga. 2008, Bandung. PT Citra Aditya Bakti. Hlm 4

mewujudkan ketersediaan pelayanan angkutan yang sesuai dengan tingkat kebutuhan angkutan. dan pelayanan transportasi yang teratur, aman, nyaman, cepat, akurat, teratur, lancar dan terjangkau daya beli penumpang. Mengingat pentingnya dan peran strategis angkutan kereta api dan angkutan yang menentukan hajat hidup orang banyak, maka angkutan dikelola oleh negara, yang pada gilirannya dikelola oleh pemerintah.⁵ Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan kereta api harus terus dilaksanakan dan terus ditingkatkan sehingga dapat memberikan jangkauan dan pelayanan yang luas kepada penumpang, dengan memperhatikan kepentingan umum dan kemampuan penumpang, kelestarian lingkungan dan koordinasi yang sebaik mungkin. dalam hal-hal yang terkait antara otoritas dan instansi pusat dan daerah, industri dan unsur-unsurnya, serta dalam menciptakan keamanan dan ketertiban masyarakat dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan perkeretaapian, serta dalam rangka penyelenggaraan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Pilihan transportasi dengan bus untuk orang dan truk untuk barang dirasa kurang memadai. Oleh karena itu, transportasi kereta api memainkan peran penting. Namun, kemungkinan membahayakan keselamatan penumpang tidak bisa dipungkiri. Kecelakaan yang berkaitan dengan transportasi tidak lepas dari kecelakaan saat berkendara. Jenis kecelakaan yang umum terjadi adalah tabrakan kereta api dan tabrakan dengan kendaraan

⁵ Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara, Cipta Aditya Bakti, Bandung, 2004. Hlm 24

di jalan raya (perlintasan sebidang), terguling atau tergulingnya gerbong dan kecelakaan. akibat banjir dan tanah longsor.⁶

Tidak dapat dipungkiri bahwa kecelakaan kereta api dapat dianggap perdata, yang secara langsung berdampak pada penumpang yang memiliki kontrak dengan perusahaan angkutan PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Hubungan hukum tersebut menimbulkan hak dan kewajiban antara pengangkut dan penumpang, dimana pengangkut dan penumpang mendapat jaminan kepastian hukum tentang status hukumnya serta hak dan kewajibannya jika terjadi kecelakaan dalam pengangkutan yang mengakibatkan kerugian pada penumpang. . Bentuk Kewajiban PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menjelaskan dalam UUKA 2007 bentuk tanggung jawab adalah pemberian santunan dan biaya pengobatan bagi pengguna yang luka atau santunan bagi pengguna yang meninggal dunia.⁷

Sedangkan tanggung jawab penyelenggara sarana perkeretaapian terhadap pengguna jasa angkutan Kereta Api menurut UUKA 2007, diatur dalam Bab XI angkutan bagian ke dua pengangkutan orang dengan Kereta Api Pasal 130 ayat (3), Pasal 133 ayat (1) butir a, b, dan c, Pasal 136 ayat (1) butir c dan d, Pasal 137 ayat (1) UUKA, dinyatakan sebagai berikut :

Pasal 130 ayat (3), Pengangkutan orang dengan menggunakan gerbong sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib memperhatikan keselamatan dan fasilitas minimal.

⁶ Ibid, hlm.15

⁷ Republik Indonesia, UUKA 2007, tentang Perkeretaapian

Pasal 133 ayat (1), Ketika mengatur angkutan penumpang dengan kereta api, pemilik fasilitas kereta api harus :

- a. Mengutamakan keselamatan orang
- b. Pengutamaan pelayanan publik
- c. Menjaga kelangsungan pelayanan pada trayek yang telah ditentukan

Menurut Pasal 136 (1), pemilik sistem perkeretaapian memiliki kewenangan sebagai berikut dalam penyelenggaraan angkutan penumpang :

- c. Disiplin pengguna kereta api atau anggota masyarakat yang mengganggu pelayanan kereta api
- d. melakukan pengawasan dan pengarahan terhadap orang-orang yang dapat mengganggu lalu lintas kereta api

Pasal 137 (1): Pelayanan angkutan penumpang harus memenuhi standar pelayanan minimal.

Dari ketentuan pasal-pasal di atas, dapat diketahui bahwa dalam penyelenggaraan pengangkutan orang melalui Kereta Api, pengangkut berkewajiban mengangkut orang/penumpang dari suatu tempat ke tempat pengangkut (selanjutnya disingkat PT.KAI (Persero)). Penulis tertarik untuk mengadakan penelitian di PT. Kereta Api Indonesia (Persero), yaitu PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi VIII (Delapan) Surabaya. Sesuai dengan penjelasan latar belakang diatas, maka penulis mengambil judul.

“PERTANGGUNGJAWABAN PERDATA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) TERHADAP KESELAMATAN PENUMPANG DITINJAU

DARI UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN (STUDI DAERAH OPERASI VIII SURABAYA)”

B. Rumusan Masalah

Sebagaimana yang telah dijelaskan pada latar belakang permasalahan yang diteliti dan untuk mempermudah agar lebih terarah dan mendalam sesuai sasaran yang ditentukan, maka Tanggung jawab hukum dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengenai keselamatan pada penumpang Kereta Api merupakan permasalahan utama, sehingga dari permasalahan utama tersebut diperinci dengan pertanyaan penelitian, yaitu:

1. Bagaimanakah pertanggungjawaban perdata PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi VIII Surabaya terhadap keselamatan penumpang ?
2. Bagaimanakah penyelesaian pemberian ganti rugi oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi VIII Surabaya kepada penumpang terhadap resiko yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan Kereta Api?

C. Tujuan Penelitian

Semua penelitian pasti memiliki tujuan, karena “penelitian merupakan bagian integral dari ilmu pengetahuan, yang bertujuan untuk lebih memperdalam kehidupan dan menjadi sarana pengembangan ilmu pengetahuan, baik secara teoretis maupun praktis”

Berdasarkan pertanyaan penelitian yang telah diuraikan, tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Analisis Tanggung Jawab Perdata PT. Kereta Api Indonesia (Persero) untuk keselamatan penumpang.

2. Menganalisis bagaimana penerapan kompensasi kompensasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) demi keselamatan penumpang apabila terjadi korban jiwa akibat pelanggaran lalu lintas kereta api.

D. Manfaat Penelitian

Aspek penting didalam kegiatan penelitian adalah menyangkut manfaat suatu penelitian memiliki nilai apabila peneliti tersebut memberi manfaat dan berguna. Manfaat dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat menjadi sumbangsih bagi pengembangan yurisprudensi lebih lanjut dan gagasan untuk memperluas referensi hukum khususnya di bidang perundang-undangan keselamatan penumpang dalam hal terjadi kerusakan akibat pelanggaran lalu lintas.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat membantu jika suatu saat dihadapkan dengan kasus yang serupa yang berkaitan dengan keselamatan penumpang, jika mengalami kerugian akibat terjadinya pelanggaran angkutan kereta api, sehingga dapat dimengerti mengenai pengaturan-pengaturan yang terdapat di dalamnya, sehingga diharapkan akan bertemu jalan keluar untuk menyelesaikan masalah yang terkait dengan hal tersebut.

E. Kajian Pustaka

1. Kajian Umum Pengertian PT. Kereta Api

Pengertian istilah “kereta api” dalam Pasal 1(2) UU Perkeretaapian No. 23 Tahun 2007 menjelaskan: “Perkeretaapian adalah peralatan

perkeretaapian yang digerakkan oleh tenaga penggerak, baik sendiri maupun bersama-sama dengan peralatan perkeretaapian lainnya, dan yang bergerak atau bergerak.” Saat ini, kereta api yang terhubung dengan transportasi kereta api sedang bergerak.

Pasal 1 Ayat 1 Undang-Undang Perkeretaapian Nomor 23 Tahun 2007 menjelaskan bahwa pengertian perkeretaapian adalah sebagai berikut: "Perkeretaapian adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana dan personel, serta standar, kriteria, persyaratan, dan tata cara penyelenggaraan angkutan kereta api".

Definisi "kereta api" Aturan Dinas 19 menyatakan bahwa "kereta api adalah kendaraan penarik yang dioperasikan dalam perjalanan kereta api, baik kereta api sedang diangkut maupun tidak".⁸

Kereta api merupakan kendaraan berupa kendaraan yang mempunyai tenaga penggerak dan berjalan baik sendiri maupun bersama dengan kendaraan lain yang bergerak atau bergerak di atas rel. Kereta api adalah angkutan massal, biasanya terdiri dari lokomotif (kendaraan self-propelled) dan rangkaian kereta api atau gerbong (terhubung dengan kendaraan lain). Kereta atau gerbong tersebut berdimensi relatif lebar untuk menampung penumpang dan barang dalam skala besar.⁹

2. Kajian Pertanggungjawaban Perdata

⁸ PT. Kereta Api Indonesia, Peraturan Dinas 19 Jilid I, II, III, dan IV, Kantor Pusat Bandung, 2001, hlm. 19

⁹ http://id.m.wikipedia.org/wiki/Kereta_api, diakses pada tanggal 25 November 2011 pukul 19.30 WIB

a. Pengertian pertanggungjawaban

Pertanggungjawaban berasal dari kata tanggung jawab. Arti kata tanggung jawab adalah “keadaan anda harus menanggung semuanya (kalau terjadi sesuatu bisa disalahkan, dipersalahkan, dituntut, dan lain-lain)”.¹⁰

Menurut Kamus Hukum, “Tanggung jawab adalah kebutuhan seseorang untuk memenuhi dengan tepat apa yang menjadi kewajibannya”.¹¹

Menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia, “Tanggung jawab berasal dari kata responsibility, yang berarti keadaan wajib menanggung segala sesuatu (bila ada sesuatu dapat dituntut, dipersalahkan, digugat, dan sebagainya)”.¹²

b. Pengertian Pertanggungjawaban Hukum Perdata

Pertanggungjawaban perdata adalah untuk menentukan apakah seseorang dapat atau dapat digugat. Pertanggungjawaban perdata sehubungan dengan perbuatan melawan hukum (onrechtmatige daad) diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata, Pasal 1365 KUH Perdata: “Setiap perbuatan yang melawan hukum dan menimbulkan kerugian bagi orang lain, mewajibkan orang yang mengakui kerugian karena kesalahannya untuk membayar ganti kerugian”.

Menurut Pasal 1365 KUH Perdata, perbuatan melawan hukum adalah perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh seseorang yang karena

¹⁰ <http://m.artikata.com>, diakses pada tanggal 28 November 2011 pukul 17.45 WIB

¹¹ Andi Hamzah, Kamus Hukum, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1986, hlm. 570

¹² WJS. Poerwadarminta, Kamus Umum Bahasa Indonesia, Jakarta, 1976, hlm. 1014

kesalahannya telah menimbulkan kerugian pada orang lain.

Ada tiga kategori perbuatan melawan hukum dalam yurisprudensi, yaitu sebagai berikut:

1. Perbuatan melawan hukum yang disengaja
2. Perbuatan melawan hukum tanpa pemberitahuan (tanpa kesengajaan atau kelalaian)
3. Perbuatan Kelalaian yang Melawan Hukum.¹³

Maka model tanggung jawab hukum terlihat seperti ini:

1. Tanggung jawab atas kesalahan (kesengajaan dan kelalaian) menurut pasal 1365 KUHPerdato.
2. Tanggung jawab atas kesalahan menurut pasal 1366 KUHPerdato.
3. Tanggung jawab tidak bersalah (tanpa penyerahan) menurut pasal 1367 KUHPerdato.¹⁴

Tanggung jawab atas perbuatan melawan hukum dapat disengaja dan tidak disengaja atau karena lalai “(alpa, lengah, tidak mengindahkan)”. Hal tersebut diatur dalam pasal 1366 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, sebagai berikut ”Setiap orang bertanggung jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena kelalaian atau kurang hati-hatinya”.

Tanggung jawab atas perbuatan melawan hukum menurut Pasal 1365 dan 1366 KUH Perdata adalah tanggung jawab melawan hukum secara

¹³ Munir Fuady, Perbuatan Melawan Hukum, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2002, hlm. 2

¹⁴ Ibid, hlm. 3

langsung, disebut juga dengan tanggung jawab melawan hukum tidak langsung.

Suatu perbuatan dapat dikatakan haram jika memenuhi lima unsur, yaitu:

1. Adanya suatu perbuatan

Ada dua jenis tindakan, yaitu positif (aktif) dan negatif (pasif). Tindakan positif adalah tindakan yang benar-benar dilakukan, sedangkan tindakan negatif adalah tindakan yang tidak benar-benar dilakukan. Dengan demikian, tidak ada kontrak atau kesepakatan melawan tindakan ilegal, juga tidak ada kausalitas yang tersirat dalam kontrak yang diperbolehkan.

2. Perbuatan itu harus melawan hukum

Tindakan itu harus ilegal. Sejak tahun 1919 tindak pidana telah didefinisikan dalam arti yang seluas-luasnya, antara lain:

- a. Tindakan yang melanggar hukum yang berlaku
- b. Perbuatan yang melanggar hak yang dijamin oleh hukum orang lain
- c. Tindakan yang bertentangan dengan kewajiban hukum pencipta
- d. Perbuatan yang bertentangan dengan kesusilaan
- e. Bertindak bertentangan dengan sikap yang baik dalam masyarakat untuk memperhatikan kepentingan orang lain.

Suatu perbuatan dianggap melawan hukum apabila melanggar hak orang lain atau bertentangan dengan kewajiban hukum seseorang sehingga melanggar hukum (onrechtmatig) sama dengan melanggar hukum (onwetmatig).

Teori relativitas (teori norma perlindungan) menjelaskan bahwa

tindakan konstitusional dan dengan demikian ilegal membuat pelaku bertanggung jawab atas kerusakan yang disebabkan oleh tindakan tersebut jika tujuan dari norma yang dilanggar adalah untuk melindungi korban.¹⁵

3. Perbuatan itu harus mengakibatkan kerugian

Adanya kerugian pada korban juga menjadi prasyarat untuk melakukan gugatan menurut Pasal 1365 KUH Perdata. Berbeda dengan kerusakan akibat kelalaian yang hanya mencatat kerugian materi, fikih juga mengenal konsep kerugian non materi yang juga dinilai dengan uang.

Dalam pasal ganti rugi kelalaian, kerugian mencakup tiga unsur yaitu biaya (cost), kerugian aktual dan keuntungan yang diharapkan (bunga). Uang dijadikan patokan. Dalam kontrak ganti rugi, unsur kerusakan dan penilaian moneter dapat diterapkan secara analog. Oleh karena itu, perhitungan ganti rugi atas perbuatan salah didasarkan pada kemungkinan adanya ketiga faktor tersebut, dan kerugian dihitung dengan uang.¹⁶

4. Perbuatan itu harus dilakukan dengan salah

Agar pelaku wanprestasi beralih ke pelaku wanprestasi KUH Perdata § 1365, hukum dan yurisprudensi mensyaratkan bahwa pelaku wanprestasi harus mengandung kesalahan ketika melakukan kejahatan. Dengan

¹⁵ M.A. Moegni Djojodirjo, *Perbuatan Melawan Hukum*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1982, hlm. 41

¹⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia*, PT. Citra Aditya, Bandung, hlm.

dimasukkannya kekeliruan ketentuan dalam Pasal 1365 KUH Perdata, maka pembuat undang-undang ingin menegaskan bahwa pelaku perbuatan melawan hukum hanya bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan kepadanya apabila ia dapat dipersalahkan atas perbuatan tersebut.

Suatu gugatan cacat hukum dan karenanya dapat dibenarkan secara hukum apabila memenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

- a. Ada unsur niat
- b. Ada pelanggaran kelalaian (bersalah)
- c. Tidak ada pembenaran atau alasan untuk pengampunan, seperti pembelaan diri, kegilaan, dan lain-lain.

Dalam konsep hukum perdata, seseorang dianggap bersalah apabila dapat bertobat karena telah melakukan atau tidak melakukan suatu perbuatan yang seharusnya dihindari. Perbuatan yang boleh atau tidak boleh dilakukan tidak dibedakan dengan dihitung atau tidaknya. Dimungkinkan untuk menghitung apa yang dapat diukur secara objektif. Dengan kata lain, orang normal dapat menghitung dalam situasi ini apakah suatu tindakan harus diambil atau tidak. Apa yang dapat dihitung juga harus dapat diukur secara subyektif. Artinya, seseorang yang berada dalam posisi tersebut dapat secara akurat menghitung apakah suatu tindakan harus dilakukan atau tidak. Selain pengukuran obyektif dan subyektif, penciptanya harus bertanggung jawab (responsible). Artinya, orang yang melakukannya sudah dewasa, sehat dan tidak dalam perwalian.¹⁷

¹⁷ Ibid., hlm. 264

5. Adanya hubungan sebab akibat antara perbuatan dengan kerugian yang ditimbulkan

Hubungan sebab akibat antara tindakan yang diambil dan kerusakan yang ditimbulkan juga merupakan prasyarat untuk kegiatan ilegal. Kerugian yang diakibatkannya harus merupakan akibat dari perbuatan orang tersebut. Jadi jika Anda tidak mengirimkannya, tidak ada konsekuensi dan akhirnya tidak ada kerugian.

Untuk mengetahui bahwa perbuatan tersebut merupakan penyebab kerugian, maka harus mengacu pada teori Von Kries tentang tekanan pajak yang cukup. Menurut teori ini, suatu sebab dipandang sebagai suatu tindakan yang berdasarkan pengalaman normal manusia, secara wajar dapat diperkirakan akan menimbulkan suatu akibat, dalam hal ini akibatnya adalah kerugian. Oleh karena itu harus ada hubungan langsung (causal link) antara perbuatan dan kerugian yang diakibatkannya.¹⁸

Seperti halnya dalam hukum pidana, dalam hukum perdata juga terdapat persoalan yang menghilangkan sifat melawan hukum (alasan pembenaran). Dalam hukum perdata, ada empat alasan yang sering dijadikan alasan, yaitu:

1. Keadaan terpaksa (*overmacht*).

Apakah ada paksaan atau dorongan eksternal yang tidak dapat dihindari? Superioritas bisa bersifat absolut atau relatif.

Overmacht dapat bersifat mutlak (*absolut*) atau relatif mutlak apabila seseorang terpaksa melakukan suatu perbuatan yang biasanya merupakan

¹⁸ Ibid., hlm. 265

perbuatan melawan hukum, sedangkan dikatakan relatif ketika seseorang melakukan perbuatan melawan hukum karena suatu keadaan terpaksa melakukan perbuatan itu dari pada kepentingannya sendiri di bawah yang sangat tinggi mengorbankan risiko.¹⁹

2. Pertahanan Darurat atau Paksa (*noodweer*).

Dalam pembelaan paksa, seseorang melakukan tindakan paksa untuk membela dirinya sendiri atau orang lain, kehormatannya, atau propertinya dari serangan tiba-tiba yang melanggar hukum. Jika ia dipaksa melakukan perbuatan melawan hukum dalam pembelaannya, sifat perbuatan melawan hukum itu hilang. Untuk menentukan bahwa suatu tindakan adalah pembelaan diri, tindakan itu harus diserang (serangan itu ilegal) dan pembelaan diri tidak boleh melewati batas.

3. Untuk melaksanakan ketentuan hukum

Suatu perbuatan tidak sah jika dilakukan sesuai dengan hukum. Namun suatu perbuatan yang berdasarkan pada kewenangan hukum atau undang-undang dapat dianggap sebagai perbuatan melawan hukum apabila kewenangan hukum tersebut disalahgunakan.

4. Melaksanakan perintah dari atasan

Perbuatan seseorang yang melaksanakan perintah pejabat yang berwenang bukanlah perbuatan melawan hukum. Perintah atasan hanya berlaku sebagai alasan bagi orang yang melaksanakan perintah tersebut. Itu tidak mencegah bahwa pemerintah atau otoritas yang mengeluarkan perintah

¹⁹ Rosa Agustina, Perbuatan Melawan Hukum, Program Pascasarjana FHUI, 2003, hlm.

melanggar hukum. Dalam praktiknya, penalaran ini tidak begitu penting, karena penguasa yang digugat biasanya bukan pegawai yang menjalankan perintah penguasa.

Wirjono Projodikoro mengomentari fakta yang mengesampingkan sifat pelanggaran hukum dalam perbuatannya.

Hal-hal yang menghilangkan jenis pelanggaran dalam kegiatannya, tanpa memandang entitas dan status pelaku kegiatan melawan hukum, adalah.

- (1) Hak privasi
- (2) Pertahanan diri (*noodweer*);
- (3) Keadaan mendesak (*overmacht*).²⁰

Pelanggaran hukum perdata tidak hanya mencakup pelanggaran hukum, tetapi juga pelanggaran hukum terhadap hukum tidak tertulis yang mengatur masyarakat. Pelanggaran hak subjektif orang lain dan pelanggaran kewajiban hukum merupakan pelanggaran (mutlak) terhadap hak yang dilindungi undang-undang. Sebaliknya, jika bertentangan dengan kesusilaan dan kepatutan, maka itu merupakan pelanggaran terhadap hukum (relatif) yang tidak tertulis.

3. Peninjauan kembali kontrak pengangkutan kereta api penumpang

a. Definisi Kontrak Transportasi

Kontrak transportasi merupakan aspek penting ketika mengatur transportasi. Kewajiban pengangkut pada mulanya diatur dengan kontrak, karena kewajiban tersebut merupakan hasil kesepakatan para pihak. Definisi

²⁰ Wirjono Projodikoro, *Perbuatan Melanggar Hukum*, Mandar Maju, Bandung, 2000, hlm. 40

umum kontrak diatur dalam bagian pertama Bab 2 Pasal 1313 KUH Perdata, yaitu:

Suatu kontrak adalah “suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu atau lebih orang lain”. Menurut subjek, kontrak adalah "suatu peristiwa di mana satu orang membuat janji kepada orang lain, atau di mana dua orang membuat janji satu sama lain".²¹

“Suatu hubungan harta benda yang sah antara dua pihak, dimana salah satu pihak berjanji atau dianggap melakukan atau tidak melakukan sesuatu, sedangkan pihak lain berhak menuntut dipenuhinya janji itu.”²²

Setiap orang bebas membuat kontrak apapun, baik yang diatur oleh undang-undang maupun tidak. Namun, kebebasan dibatasi oleh tiga hal: tidak dilarang oleh undang-undang, tidak bertentangan dengan ketertiban umum, dan tidak bertentangan dengan moralitas (asas kebebasan berkontrak).²³ Dalam Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata disebutkan bahwa “Semua kontrak yang dibuat secara sah tunduk pada hukum orang yang membuat kontrak”.

Menurut pasal tersebut, para pihak harus memperhatikan isi perjanjian yang dibuat. Karena begitu para pihak menyepakati suatu hal tertentu, perjanjian itu mengikat. Dan sejak saat itu timbul hubungan hukum antara para pihak yang berkontrak. Kesepakatan yang dibuat oleh para pihak harus memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, khususnya Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Adapun persyaratan yang harus dipenuhi adalah sebagai berikut :

²¹ Subekti, Hukum Perjanjian, PT. Intermasa, Jakarta, 1979, hlm. 1

²² Wirjono Prodjodikoro, Azas-Azas Hukum Perdjandjian Vorkink, Bandung, hlm. 8

²³ Abdulkadir Muhammad, Hukum Perdata Indonesia, PT. Citra Aditya, Bandung, hlm.

- i. Adanya kesepakatan diantara para pihak mengenai apapun yang diperjanjikan diantara para pihak.
- ii. Kecakapan; yang membuat perjanjian harus mempunyai kecakapan untuk melakukan perbuatan hukum.
- iii. Hal tertentu, yaitu bahwa setiap perjanjian harus mempunyai objek perjanjiannya.
- iv. Kausa yang halal berarti tujuan dari perjanjian itu harus halal atau tidak bertentangan dengan hukum.²⁴

Angkutan adalah pengangkutan barang dan orang dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses transportasi adalah perpindahan dari tempat asal, dimana kegiatan transportasi dimulai, menuju tujuan, dimana kegiatan transportasi berakhir.²⁵

Dari sudut pandang hukum perdata, hukum transportasi adalah seperangkat ketentuan kodifikasi internal dan eksternal (hukum perdata dan hukum dagang) berdasarkan hubungan hukum dan ditujukan untuk mengatur hubungan hukum yang timbul dari kebutuhan untuk mengangkut barang dan/atau orang dari satu . tempat ke tempat lain untuk melakukan kontrak dari kontrak apa pun, termasuk kontrak untuk penyediaan perantara transportasi.²⁶

Hukum lalu lintas merupakan subdivisi dari hukum dagang (corporate law), yang merupakan bagian dari hukum perdata. Dalam pengertian normatif-hukum, hukum perdata merupakan subsistem dari tatanan hukum nasional. Hukum lalu lintas dengan demikian merupakan bagian dari

²⁴ H. Sadikin, Penelitian Tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Sistem Pengangkutan Multimoda, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Hukum dan HAM RI, 2004, hlm. 18

²⁵ Muchtarudin Siregar, Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan, FEUI, Jakarta, 1990, hlm. 3

²⁶ Soekardono, Hukum Dagang Indonesia Jilid II, Rajawali, Jakarta, 1986, hlm. 6

subsistem sistem hukum nasional. Asas sistem hukum nasional juga asas hukum lalu lintas.²⁷

Hukum lalu lintas selalu berupa peraturan dan perjanjian hukum, yang dibuktikan dengan dokumen tertulis. Bentuk tertulisnya selalu berupa peraturan-peraturan yang memandu perilaku orang-orang yang berkepentingan dengan lalu lintas. Selain aturan tertulis, ada pula aturan tidak tertulis dalam transportasi berupa adat istiadat yang diikuti oleh para pihak karena praktis dan adil untuk mencapai tujuan pengangkutan. “Kontrak pengangkutan adalah kontrak di mana satu pihak setuju untuk membawa orang atau barang dengan aman dari satu tempat ke tempat lain dan pihak lain membayar biaya perjalanan tersebut”.²⁸

Penutupan kontrak pengangkutan didahului oleh serangkaian penawaran dan penerimaan, yang dibuat bersama oleh pengangkut dan pengirim/penumpang. Tidak ada pengaturan rinci tentang rangkaian tindakan ini dalam undang-undang, hanya penyebutan "pengambilan wasiat" adalah salah satu komponen Pasal 1320 KUH Perdata.²⁹

Menurut Soecardono, kontrak pengangkutan itu berbunyi:

Kontrak timbal balik di mana pengangkut berjanji untuk mengatur pengangkutan barang dan / atau orang ke tujuan tertentu, sementara pihak lain (pengirim-penerima; pengirim atau penerima; penumpang) wajib membayar biaya tertentu untuk pembayaran transportasi.³⁰

Meskipun kontrak tersebut pada dasarnya tercakup dalam pasal-pasal hukum kontrak dari KUH Perdata Jerman (BW), undang-undang tersebut

²⁷ Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, hlm. 5

²⁸ Subekti, Pokok-Pokok Hukum Perdata, PT. Intermasa, Jakarta, 2003, hlm. 221

²⁹ Abdulkadir Muhammad, Op. Cit, hlm. 90

³⁰ R. Soekardono, Op. Cit, hlm. 8

memberikan berbagai peraturan khusus untuk kepentingan umum yang membatasi kebebasan untuk menyimpulkan kontrak transportasi, yaitu. membebaskan berbagai kewajiban. Pengemudi. Kontrak pengangkutan memuat asas-asas yang menjadi dasar hukum pengangkutan dan berlaku serta bermanfaat bagi para pihak. Abdulkadir Muhammad membagi prinsip tersebut menjadi dua bagian, yaitu:

- 1) Yang bersifat umum
- 2) Yang bersifat perdata.³¹

Ad.1. Prinsip hukum angkutan umum

Undang-undang Lalu Lintas didasarkan pada asas-asas umum yang berlaku dan bermanfaat bagi semua pihak, yaitu Prinsip-prinsip ini termasuk antara lain :

a) Asas manfaat

Setiap alat transportasi harus dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi umat manusia, meningkatkan kesejahteraan rakyat, dan memberikan kehidupan yang seimbang bagi warga negara.

b) Asas Usaha bersama dan kekeluargaan

Usaha angkutan dilakukan untuk mewujudkan cita-cita dan cita-cita bangsa, sedangkan kegiatannya dapat dilakukan pada semua lapisan masyarakat dan ada semangat kekeluargaan..

c) Asas Adil dan merata

Transportasi harus mampu memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada seluruh lapisan masyarakat dengan harga yang terjangkau oleh masyarakat.

³¹ Abdulkadir Muhammad, Op. Cit, hlm. 16

d) Asas Keseimbangan

Penyelenggaraan transportasi harus berada dalam keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, kepentingan pengguna dan penyedia jasa, kepentingan individu dan masyarakat, serta kepentingan nasional dan internasional.

e) Asas Kepentingan umum

Saat menyelenggarakan transportasi, fokusnya harus pada manfaat layanan publik bagi masyarakat umum.

f) Asas Keterpaduan

Transportasi harus merupakan satu kesatuan yang koheren, terpadu, saling mendukung dan melengkapi, baik di dalam maupun di antara moda transportasi.

g) Asas Kesadaran hukum

Pemerintah berkewajiban menjaga dan menjamin kepastian hukum dan mewajibkan setiap warga negara Indonesia untuk selalu mengetahui dan mematuhi hukum dalam melakukan transportasi.

h) Asas Percaya pada diri sendiri

Transportasi harus didasarkan pada kepercayaan pada kemampuan dan kekuatan sendiri dan pada identitas nasional seseorang.

i) Asas Keselamatan penumpang

Asuransi kecelakaan diperlukan untuk transportasi penumpang.

Ad. 2. Asas hukum pengangkutan yang bersifat perdata

Asas-asas hukum perdata merupakan asas hukum angkut, yang hanya berlaku dan menguntungkan kedua belah pihak yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang. Prinsip-prinsip ini termasuk antara lain :

a) Konsensual

Tidak diperlukan formulir tertulis untuk pengangkutan, persetujuan para pihak sudah cukup. Namun, untuk menetapkan bahwa suatu kontrak telah dibuat atau sudah ada, harus dibuktikan atau dibuktikan dengan dokumen pengangkutan.

b) Koordinatif

Pihak transportasi adalah sama atau setara, tidak ada pihak yang menang atau mendominasi yang lain. Meskipun pengangkut menyediakan layanan dan memenuhi pesanan penumpang/pengirim, pengangkut tidak berada di bawah penumpang/pengirim. Tugasnya adalah jaksa.

c) Campuran

Pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis akad, yaitu pemberian surat kuasa, penyimpanan barang dan pelaksanaan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis kontrak ini berlaku untuk pengangkutan, kecuali dinyatakan lain dalam kontrak pengangkutan.

d) Retensi

Transportasi tidak menggunakan hak penyimpanan. Penggunaan hak menimbun bertentangan dengan maksud dan tujuan pengangkutan. Pengangkut hanya berkewajiban untuk menyimpan barang-barang itu atas beban pemilik.

e) Pembuktian dengan dokumen

Setiap pengangkutan selalu didokumentasikan dengan dokumen pengangkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada kontrak

angkutan kecuali metode yang diterima secara umum, misalnya angkutan kota (Angkot) tanpa tiket. Ada perbedaan pendapat tentang sifat hukum dari kontrak pengangkutan. Itu adalah:

- a. Sifat hukum dari kontrak pengangkutan adalah layanan sementara.

Pendapat ini dianut oleh Polak, Molengraaff, Volmar dan Soekardono setuju. Bagian 1601 dari Hukum Perdata Jerman berlaku untuk kontrak kerja sementara ini.

- b. Sifat hukum perjanjian pengangkutan adalah perjanjian pemborongan.

Ketentuan ini diatur dalam Pasal 1601 (b) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, yang berbunyi: "Perjanjian kerja adalah suatu perjanjian dengan mana satu pihak, si kontraktor, menyanggupi untuk melakukan pekerjaan untuk pihak lain, si pemberi sewa, dengan mana ia menerima sejumlah hadiah".

- c. Sifat perjanjian pengangkutan adalah campuran.

Ini adalah campuran kontrak kerja (pemeliharaan rutin dan kontrak penyimpanan (*bewaargeving*)).

b. Pengertian Penumpang (*Passanger*)

Kata "penumpang" berasal dari "tumpang". Dalam kamus umum bahasa Indonesia, musafir berarti orang yang melakukan perjalanan (pesawat, kereta api, mobil, kapal, dan lain-lain) untuk penumpang (bukan untuk pengangkutan barang). Memperbaiki kendaraan berarti menemukan, meletakkan sesuatu pada sesuatu.³²

³² W. J. S. Poerwadarminta, Kamus Umum Bahasa Indonesia, Balai Pustaka, Jakarta, 1985, hlm. 1102

Dari sudut pandang kontrak pengangkutan, penumpang adalah orang yang menyanggupi untuk menanggung biaya pengangkutan orang yang diangkut. Dalam hal ini, tersedia dua ruang untuk penumpang, yaitu:

- i. Sebagai subyek hukum pengangkutan, karena dia adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan.
- ii. Sebagai obyek hukum pengangkutan, karena dia adalah muatan yang diangkut.

Adapun kriteria penumpang antara lain :

- a. Seseorang yang kedudukannya merupakan pihak dalam kontrak pengangkutan.
- b. Biaya transportasi harus dibayar.
- c. Penumpang memiliki dokumen pengangkutan. Seperti tiket dll.

Penumpang harus mematuhi syarat-syarat kontrak dalam Pasal 1320 KUH Perdata, yaitu:

1. Disetujui oleh mereka yang melakukan
2. kemampuan untuk membuat komitmen
3. Hal khusus
4. Alasan Hukum

Untuk penumpang di bawah umur yaitu anak-anak. Anda dapat membuat kontrak transportasi sesuai dengan kebiasaan setempat. Dalam pandangan publik, itu tergantung pada tujuan dan maksud lalu lintas. Murid melakukan perjalanan ke tujuan mereka dengan transportasi umum atau bus kota, contohnya mereka tiba dengan selamat di sekolah atau rumah.³³

c. Pengertian perjanjian pengangkutan melalui kereta api

³³ Abdulkadir Muhammad, Op. Cit, hlm. 51

Perjanjian angkutan penumpang tentang pentingnya penumpang dalam lalu lintas kereta api dapat terdiri dari:

- 1 Satu orang
- 2 Lebih dari satu orang³⁴

Ad. 1. Satu orang

Untuk penumpang kereta api, tarif angkutan yang berlaku saat ini berlaku untuk satu orang, baik dewasa maupun anak-anak, dengan perbedaan dewasa membayar harga penuh dan anak-anak membayar setengah harga. Jumlah harga tergantung pada kelas kereta yang berjalan di atasnya.

Ad. 2. Lebih dari satu orang

Pengertian “lebih dari satu orang” dalam angkutan penumpang sangatlah luas. Namun syarat dan tarif transportasi (STP) berlaku untuk rombongan, turis, anggota kongres, mahasiswa asing. Untuk Anda (lebih dari satu penumpang) dari PT. Tarif khusus mungkin berlaku untuk Kereta Api Indonesia (Persero).

Ketika penumpang diangkut dengan kereta api, setiap penumpang biasanya membawa serta barang-barang yang mereka butuhkan selama perjalanan. Barang-barang ini disebut sebagai bagasi. Bagasi dapat dibagi menjadi dua jenis, yaitu:

- 1) Bagasi bawaan Bagasi bawaan adalah barang yang dibawa oleh penumpang, yang harus terdiri dari barang-barang kecil yang mudah dibawa-bawa yang dibawa dengan mobil tanpa biaya tambahan.

³⁴ Sutiono Usman Adji, Hukum Pengangkutan di Indonesia, Rineka Cipta, Jakarta, 1990, hlm. 152

- 2) Bagasi biasa Bagasi biasa adalah barang yang harus didaftarkan sebelum kereta api berangkat dan diangkut dengan kereta api dalam gerbong terpisah dan diganti sesuai dengan harga yang ditetapkan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

4. Kajian Umum Keselamatan

Keselamatan merupakan ruang yang aman secara fisik, sosial, spiritual, ekonomi, politik, emosional, profesional, psikologis atau pendidikan yang aman dan terlindungi dari ancaman faktor-faktor tersebut. Untuk mencapai hal ini, perlindungan terhadap peristiwa semacam itu dapat diterapkan, yang memungkinkan terjadinya kerugian finansial atau kesehatan.

Pembedaan harus dibuat antara produk yang memenuhi standar dan aman dan produk yang dianggap aman. Secara umum, ada tiga jenis kondisi:

- 1) Kepastian standar digunakan untuk menggambarkan produk atau desain yang memenuhi standar desain.
- 2) Keamanan Konten digunakan untuk menjelaskan pentingnya keamanan, meskipun mungkin tidak standar.
- 3) Perceived security digunakan untuk menjelaskan keadaan keamanan yang muncul dari persepsi masyarakat.³⁵

Contohnya adalah asumsi keselamatan dengan adanya rambu-rambu lalu lintas. Namun, rambu-rambu tersebut bisa memicu kecelakaan karena membuat pengendara gelisah.

Keselamatan umumnya dipahami sebagai penilaian dampak kematian, cedera atau bahaya terhadap orang atau harta benda. Risiko ini dapat disebabkan oleh situasi berbahaya atau tindakan tidak aman. Contoh situasi

³⁵ <http://id.wikipedia.org/wiki/keselamatan>, diakses tanggal 24 Juli 2013 pada pukul 17.35 WIB

berbahaya adalah lingkungan kerja yang sangat bising, kondisi ekstrem (suhu sangat tinggi atau rendah atau tekanan tinggi), atau adanya senyawa kimia berbahaya. Berbagai tindakan pencegahan diambil untuk mengatasi risiko ini.

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum, penelitian empiris dalam arti meneliti data sekunder kemudian dilanjutkan dengan penelitian data primer yang diambil dari lapangan atau masyarakat. Oleh karena itu, kami juga menggunakan pendekatan normatif, yaitu. penelitian yang mengkaji kaidah-kaidah hukum dengan menggunakan teks.³⁶

2. Pendekatan Masalah

Permasalahan yang dirumuskan di atas dijawab atau dipecahkan dengan bantuan pendekatan yuridis-empiris. Pendekatan hukum (hukum diambil sebagai norma atau sebagaimana mestinya), karena bahan hukum (baik yang tertulis maupun yang tidak tertulis, atau baik bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder) digunakan dalam penelitian ini untuk menjawab permasalahan tersebut. Pendekatan empiris (hukum sebagai realitas sosial, budaya atau wujud) sebagai data primer praktik digunakan dalam penelitian ini.

Pendekatan hukum-empiris dalam penelitian ini berarti bahwa analisis masalah menggabungkan bahan hukum (yang merupakan data sekunder)

³⁶ Soerjono Soekamto, Pengantar Penelitian Hukum, Universitas Indonesia, Jakarta, 1986, hlm. 13

dengan data primer dari praktek, yaitu kewajiban angkutan umum. Kereta Api Indonesia (Persero) untuk keselamatan penumpang.

3. Sumber Bahan Hukum

Dalam penelitian ini digunakan data primer (bahan hukum) dan data sekunder (bahan hukum) untuk mengumpulkan data (bahan hukum).

- a) Data primer adalah penjelasan dan klarifikasi yang diperlukan untuk memperoleh pengertian yang jelas, lengkap dan menyeluruh tentang data sekunder yang datang langsung dari sumber pertama. Informasi dasar ini diperoleh di lapangan dengan mewawancarai staf dan manajer bisnis, teknisi kereta api dan jembatan (JJ), polisi khusus perkeretaapian (Polsuska), manajer pelayanan dan badan inspeksi kereta api (PPJ) PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional VIII Surabaya langsung.
- b) Informasi sekunder adalah informasi yang diperoleh melalui penelitian dokumen atau disusun untuk melengkapi dan mendukung informasi dasar melalui penelaahan terhadap bahan hukum yang terkandung didalamnya.³⁷

b.1 Bahan Hukum Primer

Bahan hukum wajib meliputi:

1. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
3. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan;
4. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen;

³⁷ Ibid, hlm. 136

5. Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas;
6. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api
7. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian;
8. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang;
9. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 37/PMK.010/2008 Tanggal 26 Februari 2008 tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Ferry/Penyebrangan, Laut dan Udara.

b.2 Bahan Hukum Sekunder

Yaitu, bahan hukum yang memberikan penjelasan tentang bahan hukum primer, secara inklusif.³⁸

1. Literatur;
2. Hasil penelitian;
3. Hasil karya dari kalangan hukum.

b.3 Bahan Hukum Tersier

Yaitu bahan-bahan yang memberikan petunjuk dan penjelasan tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang lebih dikenal dengan bahan referensi atau bahan acuan hukum.³⁹

4. Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

³⁸ Ibid, hlm. 52

³⁹ Peter Mahmud Marzuki, Penelitian Hukum, 2011, Prenadamedia Group, Jakarta, hlm.

Prosedur pengumpulan dan analisis data/bahan hukum yang diperlukan untuk mendukung surat ini adalah.⁴⁰

- a. Penelitian kepustakaan yaitu dengan mengumpulkan bahan melalui penelitian kepustakaan, karya referensi, peraturan perundang-undangan, jurnal hukum, website, dikte, serta catatan kuliah dan informasi lain yang dianggap perlu dan berkaitan atau berkaitan dengan judul karya ini.
- b. Penelitian lapangan, khususnya terjun langsung ke lapangan atau tempat yang akan diteliti atau dianalisis untuk mendapatkan bahan-bahan nyata yang relevan dengan pekerjaan ini. Penulis mewawancarai staf dan pimpinan usaha, teknisi perkeretaapian dan jembatan (JJ), polisi khusus perkeretaapian (Polsuska), pegawai, badan inspeksi perkeretaapian (PPJ) PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi VIII Surabaya langsung.

5. Pengolahan dan Analisis Bahan Hukum

1) Teknik pengolahan

Dalam artikel ini, penulis menggunakan data dengan cara sebagai berikut:

- a. Penelitian lapangan yaitu penelitian yang bertujuan untuk memperoleh data primer dari hasil wawancara (secara langsung) dengan responden yang berhubungan langsung dengan penulisan yaitu SDM dan CEO, manager bisnis, manager keamanan informasi (Polsuska), manager pelayanan dan manager kesehatan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Wilayah Operasi VIII Surabaya.
- b. Penelitian literatur, Penelitian bertujuan untuk memperoleh informasi sekunder dengan membaca dan mempelajari literatur,

⁴⁰ Ibid, hlm. 84.

undang-undang dan sumber lain yang berkaitan dengan penyusunan karya ini.

2) Teknik Analisis

Data primer dan sekunder yang diperoleh dan dikumpulkan dalam penelitian ini dianalisis dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif. Pada dasarnya pendekatan kualitatif berarti menekankan masalah, memecahkan upaya yang dilakukan, dan kemudian membuat generalisasi yang seluas-luasnya. Atau dalam artian data dan informasi sekunder adalah data primer yang dideskripsikan secara sistematis dan dihubungkan dalam bentuk kata.

G. Sistematika Penelitian

Teks karya ini ditulis dengan menggunakan sistem penulisan sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN sebagai pengantar Dalam pendahuluan dan pengantar karya ini, bab ini berisi tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, penelitian kepustakaan, metode penelitian dan terakhir sistematika penulisan.

BAB II : PERTANGGUNGJAWABAN PT. KERETA API INDONESIA (Persero) TERHADAP KESELAMATAN PENUMPANG Bab ini menjelaskan tanggung jawab hukum PT.KAI atas keselamatan penumpang menurut UU No. 23 Tahun 2007 dan juga tanggung jawab perdata PT. KAI untuk keselamatan penumpang.

- BAB III : PENYELESAIAN GANTI RUGI PT. KERETA API INDONESIA (Persero) TERHADAP RESIKO KECELAKAAN PADA PENUMPANG** Bab ini menjelaskan tentang santunan PT.KAI kepada penumpang, tanggung jawab PT.KAI atas biaya asuransi jiwa apabila terjadi kecelakaan penumpang dan besarnya jaminan asuransi yang ditawarkan.
- BAB IV : PENUTUP** Bab ini adalah akhir dari pekerjaan ini. Pada bab ini disimpulkan bahwa hasil uraian yang telah dibuat pada Bab IV dibahas secara singkat dan sistematis sebagai jawaban atas permasalahan dan diakhiri dengan kesimpulan dan saran, yang merupakan pemikiran penulis setelah pemaparan permasalahan yang disajikan dalam bab ini. Judul karya ini ditampilkan.

BAB II

PERTANGGUNGJAWABAN PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) TERHADAP KESELAMATAN PENUMPANG

A. Pertanggungjawaban Hukum PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Keselamatan Penumpang Menurut UU No. 23 Tahun 2007

1. Penyelenggaraan Pengangkutan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Sebagai penyelenggara sarana perkeretaapian, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) wajib mengangkut penumpang yang sudah memiliki tiket. Tiket perjalanan (tiket) adalah bukti pembayaran oleh penumpang berupa kertas, karton atau tiket elektronik. Penumpang dengan tiket berhak mendapatkan layanan sesuai dengan tingkat layanan yang dipilih. Angkutan penumpang harus memenuhi standar pelayanan publik yang meliputi pelayanan di stasiun keberangkatan, dalam perjalanan dan stasiun tujuan. Standar pelayanan umum adalah syarat-syarat pelayanan yang harus dipenuhi oleh angkutan umum. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagaimana diputuskan oleh Pengurus (Pasal 132 UUKA). Definisi ini sesuai dengan asas kontrak, yang menyatakan bahwa suatu kontrak pengangkutan menjadi sah dan mengikat dengan adanya surat angkutan, dan juga sesuai dengan asas pembuktian dokumen, yang menurutnya setiap pengangkutan harus selalu

dibuktikan dengan alat angkut dokumen.⁴¹

Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memungkinkan pergerakan orang dan/atau barang secara massal dengan aman, nyaman, cepat, dan lancar, tepat waktu, tertib, dan efisien, serta mendukung pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, dan tenaga penggerak. dan memajukan pembangunan nasional.

- a) *Selamat*, kecelakaan karena penyebab internal dihindari selama perjalanan kereta api.
- b) *Aman*, artinya terhindar dari kecelakaan yang disebabkan oleh faktor luar, baik alam maupun buatan manusia selama perjalanan kereta api.
- c) Kenyamanan adalah persepsi penumpang tentang kedamaian dan ketenangan selama perjalanan kereta api. Cepat dan lancar adalah perjalanan kereta api dalam waktu singkat dan tanpa gangguan.
- d) Pelaksanaan kereta api berjalan sesuai waktu yang telah ditetapkan sudah benar.
- e) Melaksanakan perjalanan kereta api secara tertib dan teratur sesuai dengan jadwal dan peraturan perjalanan.
- f) Efisien berarti mewujudkan perkeretaapian yang mampu menghasilkan keuntungan sebesar-besarnya.

Penyelenggaraan perkeretaapian semakin berperan penting dalam menunjang dan memajukan kegiatan ekonomi, memperkuat pertahanan dan keamanan, memperlancar penyelenggaraan pemerintahan, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mempererat tali silaturahmi antar bangsa.

⁴¹ Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga. 1998, Hlm 18-19.

Sejak diundangkannya Undang-Undang Perkeretaapian No. 23 Tahun 2007, peran pemerintah dalam penyelenggaraan perkeretaapian dititikberatkan pada pembangunan yang meliputi pengertian politik, pengaturan, pemeriksaan dan pengawasan, serta melibatkan peran masyarakat agar implementasi kereta api dapat dilakukan. dilakukan secara efisien, efektif, transparan dan dapat dipertanggungjawabkan.

Lalu lintas kereta api diatur dalam pasal 17-34 UUKA. Pasal 17 Peraturan tersebut berbunyi: “Penyelenggaraan angkutan kereta api berlangsung sebagai penyelenggaraan prasarana dan perlengkapan perkeretaapian”.

Pengelola prasarana perkeretaapian adalah penyelenggara prasarana perkeretaapian. Infrastruktur perkeretaapian meliputi rel kereta api, stasiun, dan fasilitas perkeretaapian untuk memungkinkan kereta api berjalan. Dalam menggunakan infrastruktur perkeretaapian, standar kegunaan infrastruktur perkeretaapian harus diperhatikan.

Jika hal itu tidak dipenuhi dan terjadi kecelakaan kereta api serta hilangnya harta benda atau barang, pengusaha jaringan kereta api dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp. . 500.000.000,00 (Lima Ratus Juta Rupiah). Jika mengakibatkan kerugian yang berat terhadap seseorang, diancam dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah). Dan dalam hal kematian seseorang,

diancam dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun. Dan denda maksimal Rp. 2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).

Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum meliputi pembangunan prasarana, pemanfaatan prasarana, pemeliharaan prasarana, dan pengelolaan prasarana. Dalam hal ini, izin komersial, konstruksi dan operasi diperlukan oleh operator jaringan kereta api. Jika tidak, pemilik prasarana perkeretaapian diancam dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan denda paling banyak Rp100.000. 2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah). Saat Anda membeli ruang kereta api umum, persyaratan teknis ruang kereta api harus diperhatikan.

Penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum harus sesuai dengan standar kelayakan pengoperasian sarana perkeretaapian. Apabila tidak dipatuhi, dapat dikenakan sanksi administratif kepada pemilik sarana perkeretaapian berupa teguran tertulis, penghentian sementara, dan pencabutan izin. dari lisensi pengguna.

Pemeliharaan sarana perkeretaapian umum harus memenuhi standar pemeliharaan sarana perkeretaapian dan dapat dilakukan oleh personel yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi industri perkeretaapian. Sebaliknya, penggunaan sarana perkeretaapian umum harus sesuai dengan norma, standar, dan kriteria sarana perkeretaapian.

Operator kereta api adalah perusahaan yang mengoperasikan fasilitas kereta api umum. Kereta api adalah kendaraan yang dapat bergerak di atas

rel. Penggunaan fasilitas perkeretaapian umum meliputi fungsi perolehan, penggunaan, pemeliharaan dan pengelolaan fasilitas tersebut. Perkeretaapian harus digunakan oleh personel yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi yang ditunjukkan dengan sertifikat kompetensi. Penyelenggara perkeretaapian yang menggunakan sarana perkeretaapian umum dan tidak memenuhi persyaratan pengoperasian sarana perkeretaapian yang baik sehingga mengakibatkan kecelakaan kereta api dan hilangnya harta atau barang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 6 tahun. (6) enam bulan dan denda paling banyak Rp5.000.000,00 (Lima Ratus Juta Rupiah).

Izin usaha dan izin diperlukan untuk perusahaan yang mengoperasikan fasilitas perkeretaapian umum. Jika tidak dilakukan, diancam dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (Dua Miliar Rupiah). Penyelenggaraan angkutan kereta api didasarkan pada beberapa asas, antara lain:

1. Asas Manfaat;

Asas kemanfaatan adalah perkeretaapian harus dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi umat manusia dengan meningkatkan kemakmuran dan kesejahteraan rakyat serta mengembangkan kehidupan warga masyarakat yang berkelanjutan.

2. Asas Keadilan;

Asas keadilan adalah perkeretaapian harus mampu memberikan pelayanan kepada seluruh lapisan masyarakat dengan harga yang

wajar dan memberikan kesempatan berusaha dan perlindungan yang sama kepada semua pihak dalam industri perkeretaapian.

3. Asas Keseimbangan;

Asas keseimbangan adalah perkeretaapian harus beroperasi secara seimbang antara sarana dan prasarana, kepentingan, kebutuhan dan ketersediaan pengguna jasa dan penyelenggara, kepentingan perseorangan dan masyarakat, antara daerah dengan daerah, dan antara kepentingan nasional dan daerah. kepentingan internasional.

4. Asas Kepentingan Umum;

Asas kepentingan umum menyatakan bahwa perkeretaapian harus mendahulukan kepentingan masyarakat luas di atas kepentingan individu atau kelompok, dengan tetap menjaga keamanan, kenyamanan, dan ketertiban.

5. Asas Keterpaduan;

Asas keterpaduan adalah perkeretaapian harus membentuk satu sistem dan rancangan yang terpadu, terpadu dan terpadu, serta saling mendukung antara hierarki struktur perkeretaapian, angkutan intramoda dan antarmoda.

6. Asas Kemandirian;

Asas kemandirian adalah penyelenggaraan perkeretaapian harus berlandaskan pada kemandirian, kemampuan dan potensi produksi dalam negeri, serta sumber daya manusia yang inovatif dan kreatif, yang berakar pada kedaulatan, martabat, dan kepribadian bangsa.

7. Asas Transparansi

Asas Transparansi adalah bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk memperoleh informasi yang benar, jelas dan jujur, sehingga masyarakat mempunyai kesempatan untuk berpartisipasi dalam kemajuan perkeretaapian.

8. Asas Akuntabilitas

Asas Akuntabilitas menyatakan bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus berdasarkan efisiensi yang terukur, dapat dievaluasi dan dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat.

9. Asas Berkelanjutan

Asas pembangunan berkelanjutan adalah bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus berkelanjutan, berkembang dan meningkat dengan tetap menjaga perkembangan teknologi dan menjaga lingkungan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Dalam lalu lintas kereta api, serial control harus dilakukan sebelum kereta api berangkat dari suatu stasiun ke stasiun tertentu. Pengendalian lintasan dilakukan oleh PPKA. Hasil pemeriksaan disajikan dalam bentuk tertulis, yang disebut laporan kereta api (lapka).

Dalam melakukan pemeriksaan, PPKA dibantu oleh teknisi terlatih dan berpengalaman yang melakukan pemeriksaan tingkat rem kereta atau gerbong keberangkatan dan melakukan pemeriksaan kelistrikan kereta penumpang. Jika kereta dalam kondisi baik dan aman digunakan, PPKA menandatangani tanda tangan Lapka dan teknisi kereta. Ketika semua

operasi ini selesai dengan baik, PPKA dapat meninggalkan kereta. (Laporan/lembar perkeretaapian terlampir).

2. Tanggung Jawab Hukum Menurut Undang – Undang

Tanggung jawab dapat timbul bilamana juga terjadi kerugian, baik yang berwujud maupun yang tidak berwujud, ada yang berwujud dan ada yang dapat dinilai dengan uang dan ada yang tidak dapat dinilai dengan uang karena barang/jasa tersebut tidak memiliki tingkat harga, yang dapat melayani . sebagai patokan. Misalnya, dalam sebuah kontrak dapat muncul dua aspek ini, yaitu ganti rugi berganda, yang dapat dinilai sebagai uang karena kehilangan keuntungan, tetapi dapat juga timbul dari rasa kebingungan, dalam hal ini ganti rugi tidak dapat ditolerir.

Kontrak transportasi juga timbal balik, yaitu. H. kedua belah pihak baik pengangkut maupun penumpang mempunyai tugas masing-masing. Tugas pengangkut adalah mengatur pengangkutan orang (penumpang) yang aman dari satu tempat ke tujuan tertentu. Jika tidak, pengangkut akan bertanggung jawab atas kehilangan penumpang. Kewajiban penumpang untuk membayar ongkos tersebut pada gilirannya merupakan penanggulangan terhadap pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut.⁴²

Tanggung jawab juga dapat muncul sebagai akibat dari bisnis atau individu yang menerima manfaat, bisnis atau individu yang merugikan orang lain, dan bisnis atau individu yang menguntungkan atau hanya merugikan

⁴² Purwosutjipto, 2003. Hlm 2.

orang lain. Oleh karena itu, menurut saya, dapat dipahami bahwa menerima manfaat selalu menyiratkan tanggung jawab. Tanggung jawab hukum berasal dari tanggung jawab ini.

Dalam hukum perdata, tanggung jawab adalah tanggung jawab seseorang atas tindakan yang salah. Tindakan ilegal lebih luas dari tindakan kriminal. Perbuatan salah tidak hanya merupakan perbuatan yang melanggar hukum pidana, tetapi juga kenyataan bahwa perbuatan tersebut melanggar undang-undang lain bahkan peraturan yang tidak tertulis. Tujuan dari tort code adalah untuk melindungi dan memberikan kompensasi kepada pihak yang dirugikan.⁴³

Dalam undang-undang lalu lintas Indonesia, istilah "orang" digunakan untuk angkutan penumpang, tetapi penyebutan kata mengenai orang tidak diatur. Menurut UU Perkeretaapian Indonesia, pengguna jasa adalah orang perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api untuk pengangkutan orang dan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 Ayat 12 UUKA. Demikian juga dengan Undang-Undang Angkutan dan Lalu Lintas Jalan yang mengatur bahwa pengguna jasa adalah pribadi atau badan hukum yang menggunakan jasa perusahaan angkutan umum. UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 1 Pasal 22 Berdasarkan uraian tersebut dapat diartikan bahwa manusia adalah jasa. Pengguna, dan Pengguna Layanan adalah penumpang atau pengirim barang.

⁴³ Nahratusz, Dinda, Skripsi (Jakarta: Mahasiswa UIN Syarif Hidayatullah, Th 2022) hal 43.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) adalah salah satu penyedia jasa angkutan yang berbentuk badan hukum milik Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang menyediakan jasa angkutan penumpang dan barang. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki izin dari pemerintah untuk menyediakan transportasi dengan kereta api atau gerbong dengan biaya tertentu. Transportasi kereta api juga terkait erat dengan tanggung jawab angkutan umum. Kereta Api Indonesia (Persero) sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bertanggung jawab mengatur perjalanan darat untuk pengangkutan orang (penumpang) berdasarkan Pasal 133 Undang-Undang Perkeretaapian No. 23 Tahun 2007, meliputi:

- a. Keselamatan penumpang adalah yang utama
- b. Prioritas pelayanan publik
- c. Menjamin kelangsungan pelayanan angkutan yang ditangguhkan
- d. Jadwal kereta api dan harga penggunaan transportasi dipublikasikan
- e. Ikuti jadwal kereta.

Mengenai tanggung jawab pengusaha atau korporasi, dalam penelitian ini PT Kereta Api Indonesia (Persero), bentuk tanggung jawab pengusaha atau korporasi diatur dalam Pasal 7 Undang-Undang Perlindungan Konsumen No. 8 Tahun 1999. Kewajiban pengusaha meliputi misalnya:

- 1.) Ini adalah itikad baik untuk melakukan bisnis seseorang
- 2.) Memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur tentang syarat dan jaminan barang dan/atau jasa serta menjelaskan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan
- 3.) Memperlakukan atau melayani konsumen secara adil dan jujur, tanpa diskriminasi
- 4.) Menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau dijual sesuai dengan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku
- 5.) Memberikan kesempatan kepada konsumen untuk mencoba dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberikan garansi dan/atau jaminan atas barang yang diproduksi dan/atau dijual
- 6.) Memberikan kompensasi, penggantian dan/atau ganti rugi atas kerugian akibat penggunaan, penikmatan dan penggunaan barang dan/atau jasa yang dipertukarkan
- 7.) Menawarkan kompensasi, ganti rugi dan/atau pengembalian jika barang dan/atau jasa yang diterima atau digunakan tidak sesuai dengan kontrak.

3. Tingkat Pelayanan yang Diberikan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada Penumpang

Sebagai salah satu Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang perkeretaapian, menyelenggarakan pelayanan publik untuk itu. Ada beberapa inovasi dalam penyampaian layanan yang diterbitkan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VIII Surabaya dalam meningkatkan pelayanan yang ada. Dimana kita sudah mengetahui bahwa masyarakat adalah pihak yang harus puas dengan pelayanan publik yang ada. Hal ini terlihat dari upaya PT. Kereta

Api Indonesia (Persero) Daop VIII Surabaya mengimplementasikan penyediaan layanan berkualitas tinggi yang secara teoritis dapat dijelaskan oleh peneliti.⁴⁴

Teori yang diungkapkan oleh Strategi Pelayanan yang Berhasil (7) adalah sebagai berikut:

1.) *Self Esteem* (harga diri)

Dari hasil wawancara dan observasi langsung penulis, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VIII (Ok) Surabaya menjalankan strategi ini dengan baik. Hal ini tercermin dari dukungan manajer kepada karyawannya dengan mendekati diri dengan karyawannya dan menciptakan komunikasi yang baik. Kunci keberhasilan organisasi adalah pengelola, atau dalam hal ini pengelola stasiun, yang secara aktif ikut memantau pelayanan dan selalu memberikan dukungan dan bimbingan kepada pegawainya.

Dukungan dan bimbingan Pengawas Stasiun Gubeng Surabaya dan Wakil Pengawas Stasiun Gubeng Surabaya terlihat berjalan atau berpatroli setiap hari untuk melihat layanan yang tersedia di Stasiun Gubeng dan para pekerja yang mengerjakan layanan untuk memberikan bimbingan dan dukungan. Hal ini sangat penting untuk menjalin komunikasi yang baik antara manajer dan karyawan. Bukan hanya support, tapi selalu perlakukan karyawan dengan baik, sangat-sangat berterima kasih. Hal ini dapat dilihat dari kesejahteraan karyawan.

⁴⁴ Data berdasarkan wawancara, Bpk. Subono, Staf Pelayanan, PT.KAI Daop VIII SB, Rabu 17 Mei 2023.

2.) *Exceed Ekspectation* (melebihi ekspektasi)

Strategi ini menjelaskan bahwa agar suatu organisasi dapat memberikan layanan yang sukses atau prima, ia harus dapat memenuhi dan melampaui harapan pelanggan atau masyarakat yang dihasilkan dari SOP atau standar layanan organisasi yang diterbitkan. Berdasarkan hal tersebut, maka penting bagi organisasi untuk mengetahui harapan pelanggan atau masyarakat melalui SOP atau standar pelayanan organisasi.

Ada beberapa perubahan dalam SOP pelayanan. Hal ini dilakukan untuk menyesuaikan dengan kebutuhan organisasi dan kenyamanan masyarakat serta mengimplementasikan berbagai inovasi yang ada. Seperti halnya perubahan aturan pembatalan tiket sejak Maret 2013, dimana biaya pembatalan tidak dikembalikan segera setelah setiap pembatalan tiket, seperti sebelum Maret 2013, dan ketika pembatalan atau pemungutan biaya dilakukan oleh individu sendiri dan perwakilannya. , surat kuasa dan fotokopi KTP atau KTP kuasa hukum harus dilampirkan, dan mulai tanggal 1 April 2015, pembatalan tiket dan pemungutan biaya akan dilakukan di stasiun sesuai wilayah operasi yang ditentukan atau sesuai dengan pembatalan tiket tersebut.

3.) *Recovery* (pemulihan)

Strategi ini menjelaskan bahwa untuk memberikan pelayanan yang sukses atau prima, penting untuk selalu memecahkan masalah dengan mengidentifikasi masalah. Berdasarkan temuan peneliti dan hasil wawancara

terkait langsung dengan masalah pelayanan yang berkaitan dengan masyarakat, dimana terdapat permasalahan dalam pelayanan yang harus diperhatikan organisasi, untuk selalu memperhatikan pengaduan. disajikan oleh organisasi. hadirin Bentuk kepedulian Stasiun Gubeng Surabaya dalam memperhatikan pengaduan yang disampaikan oleh masyarakat dengan menerapkan penyediaan sarana pengaduan, yang meliputi customer service, saran, contact center 121, email (atau media online lainnya). , langsung ke stasiun manajer dan departemen Humas kantor DAOP VIII (delapan).

Sedangkan untuk menjawab keluhan atau permasalahan tersebut, Stasiun Surabaya Gubeng akan menangani dengan bantuan karyawan yang mencari solusi secara langsung. Keluhan masyarakat yang sering dikeluhkan aparat adalah antrean panjang dan kurangnya kedisiplinan masyarakat saat mengantri.

4.) *Vision* (penglihatan)

Strategi ini menjelaskan bahwa organisasi yang berhasil atau sukses dalam menerapkan pelayanan yang berkualitas adalah organisasi yang menghargai perencanaan untuk masa depan. Karena dengan merencanakan masa depan, organisasi dapat memenuhi kebutuhan pelanggan atau publik yang selalu berubah.

Stasiun Kereta Api Surabaya Gubeng percaya bahwa perencanaan ke depan sangat penting bagi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pelaksanaan pelayanan yang berkualitas. Rencananya, ke depan pembelian

tiket untuk kedua reservasi tersebut akan dilakukan secara online dan layanan di stasiun hanya mencakup layanan pembelian untuk keberangkatan hari itu saja.

5.) *Improving* (membaik)

Strategi ini menekankan bahwa kunci sukses bisnis atau organisasi, baik sekarang maupun di masa depan, adalah selalu berpuas diri atas keberhasilan yang dicapai. Itulah mengapa penting bagi organisasi untuk terus meningkatkan semua aspek.

Berdasarkan beberapa wawancara dan observasi yang dilakukan oleh peneliti. Sebagai bagian dari strategi tersebut, kita bisa melihat munculnya berbagai inovasi yang ada yang terus meningkatkan kualitas pelayanan Stasiun Surabaya Gubeng. Munculnya berbagai inovasi tersebut disebabkan adanya permasalahan dalam praktik transmisi di stasiun-stasiun tersebut. Berkat beberapa inovasi yang dikeluarkan PT, terjadi peningkatan pelayanan. Kereta Api Indonesia (Persero) terus meningkatkan pelayanannya dengan isu-isu yang muncul.

6.) *Care* (peduli)

Menarik perhatian konsumen, atau dalam hal ini masyarakat, merupakan perlakuan yang sangat menentukan dari strategi ini, karena aspek ini sangat berperan dalam menjaga atau melanjutkan citra positif organisasi di mata publik. PT merupakan organisasi publik yang berfokus pada

pemberian pelayanan yang memuaskan kepada masyarakat. Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VIII (Ok) Stasiun Kereta Api Gubeng Surabaya tidak pernah melupakan aspek pelayanannya kepada masyarakat ini.

Perwakilan layanan cepat memberikan arahan atau membantu masyarakat, dan perwakilan layanan pelanggan cepat meminimalkan ketidaknyamanan yang disebabkan oleh inovasi yang ada dengan mengambil inisiatif perwakilan layanan pelanggan untuk membantu masyarakat dan memfasilitasi urusan masyarakat. Customer service di Stasiun Kereta Api Surabaya Gubeng sangat mementingkan penumpangnya. Kami melihat adanya inisiatif dari team leader atau CS untuk mengurangi keluhan penumpang.

7.) *Empowerment* (pemberdayaan)

Strategi ini berfokus pada membuat karyawan merasa bertanggung jawab atas segala sesuatu yang dihasilkan oleh perusahaan atau organisasi. Dari hasil wawancara dan observasi terkait strategi ini, terlihat jelas bahwa pegawai mampu merespon dan bertanggung jawab atas seluruh kegiatan organisasi dengan memberikan reward dan konten pembelajaran seperti pelatihan.

4. Hak dan Kewajiban Para Pihak Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Kereta Api

Dengan berakhirnya kontrak pengangkutan, timbul hak dan kewajiban bagi para pihak berdasarkan UUKA dan Undang-Undang

Perlindungan Konsumen 1999 (selanjutnya disebut UUPK)

Hak konsumen; “hak atas kenyamanan, keselamatan, dan keamanan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa” (UDPC Pasal 4 ayat 1).

Kewajiban kontraktor; “pemberian kompensasi, ganti rugi dan/atau kompensasi atas kerugian yang timbul dari penggunaan dan penikmatan barang dan/atau jasa yang dijual” (Pasal 7 huruf g UUPK)

Hak dan kewajiban menurut UUKA antara lain :

a) Kewajiban Pengemudi

1) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian

- a) Memelihara kondisi operasional prasarana perkeretaapian sesuai standar dan prosedur pemeliharaan yang ditetapkan oleh Menteri (Pasal 65 UUKA)
- b) Melakukan pengujian dan pemeriksaan untuk memastikan kesesuaian prasarana perkeretaapian (Pasal 68)
- c) Penempatan tanda larangan di jalan secara lengkap dan jelas (Pasal 81)
- d) Mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pemilik peralatan perkeretaapian dan pihak ketiga (Pasal 166).

2) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian

- a) Memenuhi persyaratan teknis dan kelayakan operasional yang berlaku untuk setiap jenis perlengkapan perkeretaapian (Pasal 96 Ayat (2)).
- b) Melakukan pengujian dan pemeriksaan untuk menjamin berfungsinya sarana perkeretaapian (Pasal 98).
- c) Memelihara peralatan perkeretaapian agar tetap beroperasi (Pasal 114)

- d) Pada saat menggunakan sarana perkeretaapian, pelaksanaannya dilakukan oleh pegawai yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan persyaratan kualifikasi yang dibuktikan dengan sertifikat kompetensi (Pasal 116).
- e) Dalam hal terjadi kecelakaan, PT. KAI wajib:
1. Ambil arus lalu lintas dan langkah-langkah keamanan.
 2. Penanganan korban kecelakaan.
 3. Pemindahan penumpang, barang bawaan dan barang kiriman ke kereta api lain atau alat angkut lain untuk perjalanan selanjutnya ke stasiun tujuan.
 4. Melaporkan kecelakaan kepada menteri, pemerintah kabupaten, pemerintah kabupaten/kota.
 5. Menginformasikan kepada pengguna jasa dan masyarakat tentang adanya kecelakaan.
 6. Normalisasi lalu lintas kereta api segera setelah penyelidikan resmi.
 7. Memproses klaim asuransi kecelakaan. (Pasal 125)
- f) Penyediaan fasilitas dan kemudahan khusus bagi penyandang cacat, ibu hamil, anak balita, orang sakit dan lanjut usia (Pasal 131 Ayat (1)).
- g) Pengangkutan orang yang sudah memiliki tiket (Pasal 132).
- h) Saat mengatur angkutan penumpang dengan kereta api, operator kereta api harus:
1. Mengutamakan keselamatan orang/penumpang.
 2. Prioritas pelayanan untuk kepentingan umum.
 3. Menjaga kesinambungan pelayanan pada rute yang telah ditentukan.
 4. Jadwal kereta api dan harga transportasi diumumkan kepada publik.

5. Menghormati jadwal kereta api (Pasal 133 Ayat (1)).

- i). Memberitahu pengguna jasa/penumpang tentang pembatalan dan penundaan layanan tingkat lintasan, kedatangan yang tertunda atau koneksi transfer dengan alasan yang jelas dan dapat dibenarkan (Pasal 133 Ayat (2)).
- j). Penggantian biaya yang dibayarkan oleh orang/penumpang pada saat pemberangkatan kereta api dibatalkan (Pasal 134 Ayat (1)).
- k). Mengatur pengangkutan dengan kereta api lain atau alat angkut lain ke stasiun tujuan atau memberikan ganti rugi sebesar harga tiket, apabila terjadi halangan atau gangguan selama perjalanan kereta api yang mengakibatkan kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanannya ke tujuan yang telah disepakati stasiun (Pasal 134 Ayat (2)).
- l). Memastikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa/penumpang (Pasal 167 ayat (1)).

b. Hak Pihak Pengangkut

1). Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian

- a) Untuk mengatur, memantau dan mengendalikan perjalanan kereta api.
- b) Berhenti menggunakan kereta api jika hal tersebut dapat membahayakan perjalanan kereta api.
- c) Manajemen pengguna kereta api yang tidak memenuhi persyaratan untuk menggunakan layanan di stasiun.
- d) Prioritaskan perjalanan kereta api di persimpangan yang mulus dengan jalan raya.
- e) Menerima pembayaran atas penggunaan prasarana perkeretaapian
- f) Memperoleh ganti rugi atas kerusakan prasarana

perkeretaapian yang disebabkan oleh kesalahan penyelenggara sarana perkeretaapian atau pihak ketiga.

2). Penyelenggara Sarana Perkeretaapian

- a) kontrol tiket.
- b) Menindak pengguna jasa/penumpang yang tidak memiliki tiket.
- c) Menertibkan pengguna jasa/penumpang/masyarakat yang mengganggu lalu lintas kereta api.
- d) Melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap orang-orang yang dapat menimbulkan gangguan lalu lintas kereta api (Pasal 136).
- e) Membatalkan perjalanan kereta api jika terjadi gangguan yang dapat membahayakan keamanan, ketertiban, dan kepentingan umum.

c. Kewajiban Pihak Penumpang

- 1) Membayar biaya transportasi sesuai dengan tingkat layanan yang diinginkan.
- 2) Mengikuti semua peraturan yang ditetapkan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero (Persero)).

d. Hak Pihak Penumpang

- 1) Perolehan layanan sesuai dengan tingkat layanan yang dipilih (Pasal 132 ayat (2)).
- 2) Anda akan menerima kompensasi jika Anda mengalami kerusakan akibat pengoperasian kereta api.

B. Pertanggungjawaban Perdata PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Keselamatan Penumpang

Pengemudi dalam hal ini PT. Kereta Api Indonesia (Persero) harus bertanggung jawab atas barang atau penumpang yang diangkutnya sampai ke tujuan. Saat mengangkut orang berdasarkan kontrak pengangkutan yang ada, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) akan bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh penumpang selama pelayanan kecuali PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dapat membuktikan bahwa kerusakan tersebut terjadi di luar kelalaian petugas. Penumpang dapat meminta kompensasi jika ia mengalami kerusakan atau cedera selama pengangkutan sebagai akibat langsung atau tidak langsung dari layanan tersebut.⁴⁵

Ketika penumpang diangkut dengan kereta api, pengangkut bertanggung jawab atas penumpang berdasarkan kontrak pengangkutan. Pengangkut bertanggung jawab atas kehilangan penumpang jika kerusakan tersebut merupakan akibat langsung atau tidak langsung dari penyediaan layanan (aktivitas pengangkut).

Ada tiga (tiga) prinsip tanggung jawab berdasarkan hak jalan, yaitu tanggung jawab atas kesalahan, tanggung jawab berdasarkan asumsi dan tanggung jawab mutlak. Hukum lalu lintas Indonesia pada dasarnya mengikuti prinsip tanggung jawab dan asumsi tanggung jawab.

⁴⁵ Ibid.

a) Tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*)

Menurut asas ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam mengatur pengangkutannya bertanggung jawab atas segala kerugian yang diakibatkan oleh kesalahan tersebut. Pihak yang dirugikan wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Prinsip ini secara mendasar diatur dalam pasal 1365 BGB tentang perbuatan melawan hukum. Aturan khusus sekarang ditentukan dalam undang-undang untuk setiap jenis transportasi.

b) Tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*)

Menurut asas ini, pengangkut selalu bertanggung jawab atas kerusakan yang disebabkan oleh pengangkutan yang diaturnya. Akan tetapi, jika pengangkut dapat membuktikan ketidakbersalahannya, ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi. "Tidak ada kesalahan" berarti bahwa tidak ada kelalaian, tidak ada upaya yang dilakukan untuk mengambil tindakan yang diperlukan untuk menghindari kerusakan, atau kejadian yang menyebabkan kerusakan tidak dapat dihindari. Beban pembuktian terletak pada pengemudi, bukan pihak yang dirugikan. Cukuplah bila pihak yang dirugikan membuktikan bahwa kerusakan itu terjadi selama pengangkutan yang diatur oleh pengangkut.

Dengan demikian, jelaslah bahwa asas kesalahan dan tanggung jawab praduga diikuti dalam hukum transportasi Indonesia. Namun asas tanggung jawab berdasarkan kesalahan adalah asas, sedangkan asas tanggung jawab adalah pengecualian. Ini berarti bahwa pengangkut bertanggung jawab atas segala kerusakan yang terjadi selama transit. Namun, jika pengangkut

berhasil membuktikan ketidakbersalahan/kelalaiannya, ia dibebaskan dari tanggung jawab.

c). Tanggung jawab mutlak (*absolute liability*)

Menurut asas ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh pengangkutan yang dilakukannya tanpa harus membuktikan kesalahannya. Asas ini tidak mengenal beban pembuktian, fakta kesalahan tidak boleh dipersoalkan.

Pengangkut tidak dapat dilepaskan dari tanggung jawab atas penyebab kerusakan. Prinsip ini dapat dirumuskan dalam kalimat berikut: “Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari peristiwa yang terjadi dalam pengoperasian pengangkutan ini”, yang berarti bahwa pengangkut bertanggung jawab atas segala kerugian yang terjadi, baik karena kesalahan operasional maupun bukan.

Prinsip tanggung jawab mutlak tampaknya tidak diatur dalam undang-undang transportasi. Hal ini tidak boleh diatur karena perusahaan angkutan yang bergerak di bidang jasa angkutan tidak boleh dibebani dengan terlalu banyak risiko. Namun demikian, bukan berarti para pihak tidak dapat menerapkan prinsip ini dalam kontrak pengangkutan. Para pihak dalam kontrak dapat berusaha untuk menggunakan prinsip ini sebagaimana mestinya ketika menyelesaikan kewajiban sesuai dengan prinsip kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini yang digunakan, maka hal itu harus dinyatakan dengan jelas dalam kontrak pengangkutan, misalnya dalam bill of lading. Tanggung jawab hukum PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai operator perkeretaapian

terbagi menjadi dua bagian yang bertanggung jawab atas pemilik prasarana perkeretaapian dan operator sarana perkeretaapian. Tanggung jawab pengelolaan prasarana perkeretaapian diatur dalam Pasal 87 UUKA yang berbunyi :

- (1) Penyelenggara perkeretaapian bertanggung jawab kepada penyelenggara perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian yang diakibatkan oleh kecelakaan yang disebabkan oleh pengoperasian prasarana perkeretaapian yang salah”.
- (2) Tanggung jawab pengelola prasarana kepada pengelola perkeretaapian menurut ayat 1 didasarkan pada perjanjian kerjasama antara pengelola prasarana dan pengelola perkeretaapian.
- (3) Pemilik prasarana perkeretaapian bertanggung jawab kepada pihak ketiga atas kerusakan harta benda, luka-luka atau kematian yang disebabkan oleh pemasangan prasarana perkeretaapian.
- (4) Pemilik prasarana perkeretaapian bertanggung jawab atas penyelenggara prasarana perkeretaapian yang luka-luka atau meninggal dunia akibat pengoperasian prasarana perkeretaapian.
- (5) Tanggung jawab menurut ayat 1 didasarkan pada kerugian yang sebenarnya.

Tanggung jawab penyelenggara kereta api terhadap penumpang diatur dalam Pasal 157 UUKA yang berbunyi:

- (1) Penyelenggara perkeretaapian bertanggung jawab atas pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka atau kematian akibat penyelenggaraan pelayanan perkeretaapian.
- (2) tanggung jawab menurut ayat 1 dimulai dengan pengangkutan penerima jasa dari stasiun pemberangkatan ke stasiun tujuan yang

disepakati.

- (3) Tanggung jawab menurut ayat 1 didasarkan pada kerugian yang sebenarnya.
- (4) Pemilik perusahaan perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kehilangan, luka-luka atau kematian penumpang yang bukan disebabkan oleh penyelenggaraan pelayanan perkeretaapian.

Selanjutnya dalam Pasal 159 UUKA menyatakan :

- 1) Pemilik perusahaan kereta api tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita pihak ketiga karena pengoperasian lalu lintas kereta api, kecuali pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian itu disebabkan oleh kelalaian perusahaan kereta api.
- 2) Hak untuk menuntut keberatan dan tuntutan ganti rugi oleh pihak ketiga terhadap pemilik sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 harus diajukan selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari setelah terjadinya kerusakan.

Dalam keadaan tertentu PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dapat dibebaskan dari tanggung jawab untuk mengatur pengangkutan, terutama dalam hal pengangkutan dicegah karena force majeure. Force majeure artinya kerusakan tetap terjadi, meskipun pihak pengangkut telah melakukan segala cara untuk mencegah atau menghindari kerusakan tersebut.⁴⁶

Peristiwa yang terjadi di luar tidak berfungsinya prasarana perkeretaapian dan juga membahayakan keselamatan penumpang antara lain misalnya:

- a) Melempar (disebabkan oleh perilaku manusia). Selama perjalanan

⁴⁶ Sution Usman Adji, Op. Cit, hal. 164-165.

kereta api, seringkali pihak yang tidak bertanggung jawab membuang barang-barang yang dapat membahayakan keselamatan penumpang. Risiko ini dapat menyebabkan cedera serius dan ringan pada penumpang.

Contoh kasus :

Pada 21 Oktober 2013 pukul 14.35, ada orang tak dikenal yang melempar batu antara stasiun Boharani dan Krian di KA 153a. Korban, penumpang bernama Bambang, 40 tahun, tertabrak pelipis kiri dengan nomor karcis DTS 6351. Belakangan, masinis mengambil langkah luar biasa dengan menemui kereta di stasiun terdekat, yakni. Stasiun KA H. Krian yang menyiapkan laporan kejadian tambahan (K.D.L.B). Setelah itu, bangsal akan memberikan pertolongan pertama kepada korban dan jika perlu membawa mereka ke rumah sakit terdekat (K.D.L.B. terlampir).

Pada Tanggal 1 April 2023 pukul 06.00:08 WIB dan 9 April 2023 pukul 06.00 WIB 50 Sekelompok remaja tak dikenal melemparkan batu ke KA 285C Pasundani dan KA 402 KRD di wilayah desa Tawangsar antara stasiun Sepanjani dan stasiun Boharan, mengakibatkan pecahan kaca di jendela kereta tetapi tidak ada korban luka, kata Nawawi. Polsuska (polisi khusus perkeretaapian) menyatakan, identitas pelaku kelompok remaja pasca peristiwa PT tidak diketahui,⁴⁷ Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VIII Surabaya menempatkan Polsuska khusus di jalur Sepanjang-Boharan untuk mencegah terulangnya hal-hal yang tidak diinginkan.

b) Bencana alam seperti banjir, tanah longsor, dll. Karena bahaya alam,

⁴⁷ Data berdasarkan wawancara dengan Bpk Nawawi, Polsuska, PT. KAI Daop VIII SB, tgl 18 mei 2023

kereta tidak dapat melanjutkan perjalanannya. Dalam hal ini, operator kereta api memindahkan penumpang ke kereta api lain atau alat transportasi lain, seperti bus. Atau mengganti sejumlah uang yang memungkinkan penumpang melanjutkan perjalanan ke tempat tujuan dengan alat transportasi lain.

Contoh Kasus:

Banjir yang terjadi di Porong, Sidoarjo pada tanggal 5 Februari 2014 sempat mengganggu layanan kereta api. Kepala Stasiun Kereta Api Kota Malang Sudarto mengatakan, kejadian banjir di Porong juga mengganggu KA Reguler Penataran Ekspres dan peningkatan KA jurusan Malang-Surabaya. Menurut dia, dua perjalanan KA Penataran Ekspres dan satu perjalanan KA Penataran reguler harus berhenti di Lawang dan Bangil. Penumpang yang ingin membatalkan perjalanannya akan dikembalikan 100 persen dari biaya pembelian tiket dan dipertemukan dengan penumpang untuk memilih opsi lain.⁴⁸

- c). Tabrakan di jalur liar terjadi di beberapa tempat, banyak ruas jalan yang melintasi jalur tersebut. Jalan/rute ini sering disebut sebagai hutan belantara. Lintasan biasanya tidak memiliki alat pengaman seperti palang atau alat pemberi sinyal lainnya. Oleh karena itu, kecelakaan di perlintasan liar diklasifikasikan sebagai insiden infrastruktur karena jalur ini tidak terdaftar dan tidak memiliki alat pengaman, sehingga sering terjadi tabrakan yang mengakibatkan kecelakaan antara kereta api dan kendaraan lain yang melintas. Perluasan hutan belantara seharusnya menjadi tanggung jawab

⁴⁸ TribunNews.com di akses hari Rabu, 5 februari 2014 pukul 13:42 WIB.

pemerintah daerah, bukan angkutan umum. Kereta Api Indonesia (Persero). Dan bagi pengguna jalan umum: Jika melewati jalur liar, kereta harus diprioritaskan. Pasal 173 UUKA menyatakan: “Masyarakat berkewajiban ikut memelihara ketertiban dan keamanan dalam penyelenggaraan perkeretaapian.” Selain itu, tabrakan antar kereta dapat terjadi di perlintasan sebidang.

Contoh kasus:

Minggu, 13 November 2022 pukul 04:00 WIB terjadi kecelakaan antara minibus Toyota Avanza nomor W 1892 ZM dengan kereta barang yang membawa beberapa tangki berisi bahan bakar minyak. Kecelakaan maut itu terjadi di Desa Tawang Sari, Taman, Sidoarjo, di mana seorang pengemudi minibus Avanza bernama Lanari (63), yang tinggal di Desa Kalijaten, Taman, Sidoarjo. Khadija. Sayangnya, nyawa pria itu tidak bisa diselamatkan. Rudy, 45, seorang relawan satpam di perempatan, mengatakan: "Saya sedang melakukan sholat subuh ketika kejadian itu terjadi ketika, setelah sholat subuh, sebuah mobil menabrak lokasi kecelakaan".⁴⁹

Pak Akbar (28), Garda Tingkat, mengatakan: Setelah kejadian itu, pemerintah daerah bertindak cepat, khususnya Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo yang menugaskan PJJ 30 KM 26 Tawang Sari 7 orang/seberang sebidang.⁵⁰

- d). Anjlok. Perkeretaapian di Indonesia merupakan institusi yang sudah sangat tua. Armada lokomotif yang sudah tua, tingkat kerusakan sarana dan prasarana yang tinggi, merupakan faktor penyebab terjadinya kereta api anjlok. Selain itu, adanya oknum yang tidak

⁴⁹ Data berdasarkan wawancara dengan Bpk Rudi, Penjaga Sukarela, 10 April 2023.

⁵⁰ Data berdasarkan wawancara dengan Bpk Akbar, Petugas DisHub Sidoarjo, 10 April

bertanggung jawab seperti pencurian baut atau besi pengikat yang ada di rel, yang menghubungkan rel dengan bantalan rel juga berperan terhadap anjloknya kereta api. Padahal telah dinyatakan dalam pasal 180 UUKA bahwa ;“Setiap orang dilarang menghilangkan, merusak, atau melakukan perbuatan yang mengakibatkan rusak dan/atau tidak berfungsinya prasarana dan sarana perkeretaapian”.

Contoh Kasus :

Tabrakan KA barang dengan beberapa gerbong tangki bahan bakar nomor KA 2636F di tanggul KA Stasiun Sepanjani, Sidoarjo, pada hari Sabtu tanggal 8 April 2023 pukul 15.35 WIB. PPJ (Petugas Pemeriksa Jalan) Pak Hari mengatakan, kecelakaan tersebut tidak menimbulkan korban jiwa, namun beberapa perjalanan KA terpaksa dialihkan karena jalur tidak dapat dilalui. Ada beberapa perjalanan KA yang dikendalikan operasionalnya, yakni KA Ranggajati, KA Bima, KA Argowilis, KA Dhoho, dan KA Wijaya-Kusuma. Beberapa perjalanan kereta api yang melewati stasiun Sepanjani untuk sementara dialihkan ke jalur lain, yakni melalui stasiun Sidoarjo-Tulang-Tarik, selama normalisasi dan evakuasi jalur.⁵¹

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tetap bertanggung jawab atas upaya pengurangan risiko penumpang, meskipun menurut Pasal 87 BARU, dalam hal PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dibebaskan dari tanggung jawab atas pelemparan batu pada kereta api yang mengakibatkan kematian, tabrakan antara kereta api dan pengguna jalan di perlintasan liar, anjloknya kereta api akibat pencurian baut rel kereta api dan resiko alam, tidak

⁵¹Data berdasarkan wawancara dengan Bpk. Hari, PPJ, PT.KAI Daop VIII SB, Sabtu, 20 Mei 2023.

berfungsinya prasarana perkeretaapian.

Pasal 166 UUKA mewajibkan pemilik prasarana perkeretaapian untuk menjamin tanggung jawabnya terhadap pemilik prasarana perkeretaapian dan pihak ketiga. Pasal 167 UUKA mewajibkan operator kereta api untuk memastikan tanggung jawabnya kepada pengguna jasa. Jumlah yang diasuransikan harus sekurang-kurangnya sama dengan nilai santunan. Dalam rangka memenuhi kewajibannya untuk melindungi penumpang dari resiko kecelakaan dalam perjalanan dengan kereta api, Negara mewajibkan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengasuransikan kewajiban ini. Hal ini diatur dalam pasal 166-171 UUKA. Kerugian pengguna jasa yang mengalami kerugian akibat pengoperasian kereta api.

Perusahaan perkeretaapian yang tidak memenuhi kewajibannya dikenakan sanksi administratif berupa pembekuan izin penyelenggaraan atau pencabutan izin penyelenggaraan. Pemilik perusahaan kereta api wajib mengasuransikan perusahaan kereta api dan personel sarana perkeretaapian, serta pihak ketiga yang timbul dari penyelenggaraan lalu lintas kereta api. Pemilik prasarana perkeretaapian dan sarana perkeretaapian berhak menuntut ganti rugi prasarana perkeretaapian, sarana perkeretaapian, dan personel dari orang yang menyebabkan kerusakan.

Pemilik prasarana perkeretaapian yang tidak memenuhi kewajibannya kepada pengelola prasarana perkeretaapian, penyelenggara jaringan perkeretaapian, dan pihak ketiga, dipidana dengan pidana penjara

paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak 1 (satu) tahun. Rp 500.000.000,00 (Lima ratus juta rupiah).

Penyelenggara perkeretaapian yang tidak memenuhi kewajibannya kepada pengguna jasa, pegawai perkeretaapian, dan pihak ketiga dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp500.000.000,00 (Lima Ratus Juta Rupiah).

BAB III

PENYELESAIAN GANTI RUGI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) TERHADAP RESIKO KECELAKAAN PADA PENUMPANG

A. Penyelesaian dengan Cara Pemberian Ganti Rugi oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) kepada Penumpang

1. Resiko yang Timbul Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan

Selama pengangkutan sering terjadi masalah resiko (risks), yang mempengaruhi baik nyawa manusia maupun muatan, dan alat angkut (transportasi). Risiko adalah ketidakpastian yang dapat menimbulkan kerugian.⁵² Faktor ketidakpastian dapat dibagi menjadi: Ketidakpastian ekonomi, peristiwa akibat perubahan sikap konsumen, misalnya perubahan selera konsumen terhadap permintaan jasa transportasi karena perubahan teknologi, ketidakpastian yang disebabkan oleh alam (uncertainty of nature), misalnya. Gempa bumi, angin topan, topan, ketidakamanan yang disebabkan oleh perilaku manusia (human insecurity).

Persoalan risiko didasarkan pada terjadinya suatu peristiwa yang bukan merupakan kesalahan salah satu pihak. Peristiwa kontraktual semacam itu dalam pengertian hukum disebut sebagai "kekuasaan superior atau force majeure". Dengan demikian, subjek risiko adalah hasil dari peristiwa force majeure yang tidak diinginkan dan tidak dapat diperkirakan

⁵² Abbas Salim, Manajemen Transportasi, Jakarta: PT. RajaGrafindo, Persada.1998, hlm.201.

sebelumnya.⁵³

Mengenai penyelenggaraan angkutan kereta api, risikonya dapat dibagi menjadi dua bagian, yaitu:

- 1) Risiko akibat kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian, yaitu Risiko ketidakcukupan peralatan perkeretaapian dan kelalaian pihak berwenang (human error).
- 2) Risiko yang muncul bukan karena kesalahan dalam pengoperasian infrastruktur perkeretaapian, tetapi risiko tersebut karena kondisi alam atau sabotase oleh pihak yang tidak bertanggung jawab.

Risiko atau kerugian yang terkait dengan pengangkutan dapat ditanggung oleh penumpang, barang/kargo. Sifat kerugian dapat dibagi menjadi tiga kelompok, yaitu:

1. Kerugian terhadap penumpang

Kerugian ini berdampak pada nyawa para penumpang dan awak pesawat/awak kapal/awak kapal dan awak bus. Risiko yang terlibat atau kerugian dapat mengakibatkan kematian, cedera pribadi, atau cacat seumur hidup.

2. Kerugian terhadap alat angkut, muatan dan *freight*

Selama perjalanan (angkutan darat/angkutan udara dan angkutan laut) dapat terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Kerusakan yang terjadi selama transit dapat diminimalkan dengan mengasuransikan kargo dan kargo dengan perusahaan asuransi/asuransi kecelakaan.

⁵³ Ibid, hlm.25.

3. Kerugian total dan kerugian sebagian (*total loss & partial loss*)

Kerusakan yang menimpa jiwa seseorang sehingga meninggal dunia disebut kerugian total. Jika orang tersebut masih hidup dan hanya menderita satu luka, ini disebut kerugian sebagian. Bencana alam seperti banjir, tanah longsor, dan lain-lain. Karena bahaya alam, kereta tidak dapat melanjutkan perjalanannya. Dalam hal ini, operator kereta api memindahkan penumpang ke kereta api lain atau alat transportasi lain, seperti bus atau mengganti sejumlah uang yang memungkinkan penumpang melanjutkan perjalanan ke tempat tujuan dengan alat transportasi lain.

Terhadap risiko yang mungkin timbul selama penyelenggaraan pelayanan perkeretaapian umum. Kereta Api Indonesia (Persero) mengamankannya dari PT. Jasa Raharja (Persero) dan PT. Sesuai perjanjian kerjasama antara Jasaraharja Putera PT. Kereta Api Indonesia (Persero) konsorsium dengan PT. Jasa Raharja (Persero) dan Kecelakaan Penumpang dan Pegawai Sarana Perkeretaapian, selanjutnya disebut Kontrak Asuransi. Pihak-pihak yang melakukan kontrak dalam kontrak asuransi adalah:

1. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) disebut pihak pertama
2. Konsorsium PT. Jasa Raharja (Persia) disebut pihak lain.

Pihak pertama dan pihak kedua disebut pihak; Sebelum Anda menandatangani kontrak asuransi, pertimbangkan hal berikut:

- a. Pihak pertama adalah badan hukum negara yang bergerak di bidang usaha perkeretaapian di Indonesia.
- b. Rekanan adalah badan hukum yang bergerak di bidang jasa asuransi,

dalam hal ini di bidang asuransi kecelakaan bagi penumpang dan karyawan kereta api.

- c. Tujuan kerjasama ini adalah untuk melindungi penumpang dan awak kereta api dari kecelakaan yang mungkin terjadi selama perjalanan mereka.
- d. Agar kelancaran pemungutan dan pembayaran bea dan pungutan wajib secara cepat untuk menjamin kelangsungan perlindungan penumpang dan pegawai kereta api serta perluasan pelayanan kompensasi.
- e. Hal ini terkait dengan peningkatan pelayanan bagi penumpang kereta api dan perluasan manfaat asuransi sosial bagi personel perusahaan kereta api jika terjadi kecelakaan selama perjalanan.

Ruang lingkup asuransi meliputi:⁵⁴

1. Ruang Lingkup Jaminan UU No. 33 Tahun 1964 Sudah PP No. 17 Tahun 1965, mulai dari naik kereta api di stasiun pemberangkatan, selama perjalanan sampai turun di stasiun tujuan sesuai tiket yang berlaku untuk perjalanan itu.
2. Lingkup asuransi tanggung jawab penumpang kereta api:
 - a. Penumpang berada di titik pemberangkatan saat tiba di stasiun, saat memasuki gerbong kereta, di titik pemberangkatan saat berangkat. Dari berangkat angkutan kereta api sampai keluar stasiun sesuai dengan tiket yang berlaku untuk perjalanan di tempat tujuan.
 - b. Awak kereta api harus berada di stasiun atau depo pemberangkatan sejak memasuki sarana angkutan kereta api selama menjalankan tugasnya sampai dengan pelaksanaan tugasnya di stasiun atau depot tujuan.

⁵⁴ Ibid, Pasal 3.

3. Cakupan perlindungan yang disebutkan dalam ayat (1) dan (2) pasal ini termasuk, khususnya, penumpang dalam kereta api yang terlalu padat.

Perjanjian tersebut menimbulkan hak dan kewajiban antara para pihak. Hak dan kewajiban para pihak dalam kontrak asuransi adalah:⁵⁵

1. Kewajiban pihak pertama

- a. Memungut biaya wajib dari penumpang kereta api utama ekonomi dan non ekonomi dan membayar biaya penalti kepada pihak lain
- b. Pembayaran biaya dan biaya peringatan kereta api tersebut pada butir (a) kepada pihak lain harus dilakukan setiap tiga bulan melalui cabang Jawa Barat dari pihak lain di Bandung dan harus dilakukan pada bulan kedua triwulan berjalan, selambat-lambatnya tanggal 15.
- c. Pembayaran biaya peringatan awak kereta api setahun sekali di muka sesuai dengan Pasal 4 (7) kepada pihak lain melalui rekening yang ditentukan oleh pihak lain.
- d. Memberikan informasi kepada rekanan tentang jumlah penumpang yang diverifikasi sebagai dasar untuk menghitung biaya wajib dan denda.
- e. Memberikan pertolongan pertama dan membawa korban ke rumah sakit/puskesmas apabila terjadi kecelakaan yang mengakibatkan luka atau meninggalnya penumpang, kemudian menyerahkan kecelakaan tersebut dan melaporkannya kepada lawan untuk mendapatkan ganti rugi.
- f. Memberitahu pihak lain secara lisan dan tertulis tentang terjadinya kecelakaan selambat-lambatnya 7 kali 24 jam setelah terjadinya kecelakaan dan memberikan informasi yang diperlukan kepadanya.
- g. Membantu ahli waris korban/korban untuk mengisi permohonan

⁵⁵ Ibid, Pasal 5.

ganti rugi yang diberikan oleh pihak lawan secara cuma-cuma. Ini adalah prasyarat untuk mendapatkan kompensasi bagi penumpang dan awak kereta api yang terlibat dalam kecelakaan itu.

- h. Mendampingi korban/ahli warisnya untuk mengajukan tuntutan ganti rugi kepada pihak lain dengan disertai laporan kecelakaan dari petugas pihak pertama atau pejabat yang berwenang selambat-lambatnya 6 (enam) bulan setelah terjadinya kecelakaan.

2. Kewajiban pihak kedua

- a. Membayar uang ganti rugi menurut Pasal 4 ayat 1 dan 2 bersama-sama dengan pihak pertama kepada ahli waris korban.
- b. Melakukan pemotongan dari biaya wajib dan premi asuransi ekspres dan penggantian biaya pengangkutan yang dibayarkan oleh pihak pertama kepada pihak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 (1) (e) dan (2) (d).
- c. Mengganti biaya pertolongan pertama dan/atau pengobatan yang dibayarkan oleh pihak pertama.
- d. Melaporkan realisasi santunan biaya transportasi (TKP) korban meninggal dunia, luka-luka, cacat tetap atau cacat tetap ke rumah sakit/puskesmas terdekat paling lambat akhir triwulan ke-10 (sesuai format yang disepakati) Departemen keuangan yang ditugaskan pertama akan dikirim ke Departemen Manajemen Keuangan dan salinannya akan dikirim ke Pemasaran Penumpang.

3. Hak pihak pertama

- a. Menerima ganti rugi dari pihak lain untuk biaya pertolongan pertama dan/atau biaya pengobatan, dengan ketentuan bahwa korban memerlukan biaya pengobatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat 1, 2 dan 3, dengan ketentuan pembayaran dilakukan paling lambat pada hari raya pertama.
- b. Bersama-sama dengan pihak lain atau dalam keadaan mendesak,

melakukan pembayaran santunan kepada ahli waris korban apabila korban meninggal dunia.

- c. Pembayaran biaya pengangkutan sesuai dengan Pasal 4 ayat 1 huruf e dan ayat 2 huruf d.
- d. Penerimaan potongan sebesar 5% (lima persen) dari counterparty yang dihitung dari total pembayaran biaya wajib dan biaya peringatan KA.
- e. Anda akan menerima laporan pembayaran triwulanan dari pihak lain dalam format yang disepakati. Laporan diterima pada akhir bulan pertama triwulan berikutnya.

4. Hak pihak kedua

- a. Dapatkan informasi pihak pertama tentang jumlah penumpang yang disaring.
- b. Mendapatkan 95% (sembilan puluh lima persen) dari pembayaran Biaya Wajib dan Biaya Peringatan Kereta Api dari pihak pertama.

2. Faktor Penghambat Pelaksanaan Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Meski sudah terjadwal, sering terjadi keterlambatan keberangkatan dan kedatangan kereta api di tempat tujuan. Menurut sepengetahuan perusahaan kereta api, keterlambatan tersebut disebabkan oleh beberapa alasan teknis, antara lain:⁵⁶

- a. Frekuensi lalu lintas kereta api, sehingga menunggu untuk bersinggungan dengan kereta api lainnya
- b. Kerusakan jalur kereta api di wilayah tertentu

⁵⁶ Abdulkadir Muhammad, Op.Cit, hlm.142.

- c. Tabrakan dengan kendaraan umum di rel dan jalan tanpa pembatas.

Kendala lain adalah kepadatan penumpang yang melebihi batas maksimal muatan penumpang masing-masing gerbong. Beban yang melebihi batas maksimum sebenarnya merupakan kelebihan dari daya dukung yang ditentukan oleh tes kereta api. Akibat pelanggaran oleh perusahaan angkutan sendiri, kenyamanan penumpang tidak lagi diperhatikan, kemungkinan kecelakaan lebih besar, yang melanggar prinsip. hukum lalu lintas yang disyaratkan oleh UU Perkeretaapian.

Tak kalah pentingnya adalah lalu lintas kereta api yang berbahaya, karena kereta api yang melintas kerap mengalami gangguan yang di beberapa tempat sangat membahayakan penumpang. Kerusakan yang disebabkan oleh kereta api seringkali berupa penjarahan atau pencurian, baik kereta berhenti maupun bergerak, siang atau malam.⁵⁷

3. Pelaksanaan Klaim Ganti Rugi oleh Penumpang Kepada Pengangkut

Pengemudi bertanggung jawab penuh atas keselamatan penumpang. Karena penumpang berada di dalam kereta, mulai dari stasiun keberangkatan hingga stasiun tujuan.

- a. Perjanjian kerjasama antara PT tidak mencakup pemenuhan klaim atas kerugian penumpang yang menjadi korban peristiwa yang bukan disebabkan oleh terganggunya prasarana perkeretaapian. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT. Jasa Raharja untuk memastikan

⁵⁷ Ibid.

penumpang tidak menerima ganti rugi apapun kepada pihak ketiga yaitu. H.PT, dapat menilai. Jasa Raharja, dalam hal ini PT. Sebagai perusahaan transportasi, Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki kebijakan tersendiri untuk menjamin keselamatan penumpang. Mengatur ganti rugi bagi korban kejatuhan batu di atas kereta api, penggelinciran akibat sabotase dan bentrokan di perlintasan perbatasan illegal. Perawatan Korban Luka Ringan, Perawatan Korban Luka Berat di Rumah Sakit, Santunan Meninggal Berat di PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengganti biaya pengobatan berdasarkan bukti pembayaran resmi dari puskesmas atau rumah sakit, serta kejadian alam seperti kejadian banjir di Stasiun Kereta Api Porong, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bertanggung jawab atas pengembalian tiket penumpang atau tiket yang dipesan yang melanggar aturan yang dikeluarkan oleh PT segera setelah pemberangkatan. Kereta Api Indonesia (Persero). Karena untuk menghindari resiko yang tidak diinginkan dan untuk menjamin keselamatan penumpang.

Surat Edaran No. 5/LL702/KA-2013 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Pembatalan/Perubahan Pengembalian Pajak Jadwal Tiket Kereta Api PT. Kereta Api Indonesia (Persero) huruf e yaitu. H. “Biaya dapat ditagih secara tunai dalam waktu 30-45 hari setelah pengajuan permohonan pembatalan” apabila penumpang tetap ingin melanjutkan perjalanan, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menyediakan transportasi lain seperti bus dari Terminal Porong ke Terminal Bangil. Penumpang kemudian dapat

menggunakan koneksi kereta kembali ke stasiun tujuan mereka.

b. Menegakkan tuntutan ganti rugi dari penumpang yang menjadi korban atas kejadian tersebut. Jika terjadi kecelakaan pada penumpang akibat kesalahan lalu lintas kereta api selama pengoperasian lalu lintas kereta api, yang mengakibatkan cedera, cacat tetap atau kematian, penumpang dapat mengajukan polis asuransi. Karena saat membeli tiket, penumpang harus membayar asuransi. Dan PT bertanggung jawab atas keselamatan jiwanya dan resiko kecelakaan yang mungkin terjadi selama perjalanan. layanan perbatasan Kategori untuk melakukan pembayaran dari Dana Kompensasi diatur dalam Bagian 6 Kontrak Asuransi, yaitu:

- 1) Dalam hal terjadi tuntutan, ajukan tuntutan kepada pihak kedua melalui pihak pertama dan/atau langsung oleh pihak yang dirugikan/ahli waris dengan melengkapi informasi sebagai berikut :
 - a) Surat Keterangan dokter dan orang yang berwenang tentang PT. Kereta Api Indonesia (Persero)
 - b) Kwitansi asli untuk biaya pengobatan dan perawatan
 - c) Surat Keterangan Kematian dari Rumah Sakit/Puskesmas (bila meninggal dunia)
 - d) Formulir Pertanyaan Kompensasi yang dikirimkan oleh pihak kedua akan dilengkapi dan ditandatangani oleh pihak pertama bersama dengan pejabat yang diberi kuasa oleh pihak kedua.
- 2) Pihak pertama bersama-sama dengan pihak kedua wajib membayar dana ganti kerugian tersebut dalam Pasal 4 ayat 1, 2 dan 3 kepada korban atau ahli warisnya selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari setelah

diterima oleh pihak kedua atas kerugian tersebut. rincian lengkap yang disebutkan dalam ayat (1).

- 3) Apabila korban dirawat di rumah sakit/puskesmas, mendapat pengobatan/rawat jalan atau cacat, pihak lain wajib membayar semua biaya/ganti rugi kepada rumah sakit/puskesmas dan/atau korban. setelah menyerahkan bukti surat keterangan biaya pengobatan dan/atau laporan medis yang sah mengenai tingkat (persentase) cacat tetap korban yang bersangkutan sesuai dengan ayat 1 dan akan mendapat rekomendasi dari pihak pertama.

Tuntutan ganti rugi yang dilakukan oleh korban atau ahli warisnya atau pihak pertama atas nama korban atau ahli waris korban harus didaftarkan kepada pihak kedua dalam waktu 6 (enam) bulan setelah kecelakaan. Jika batas waktu tersebut terlampaui, maka batas waktu tersebut dianggap kadaluarsa dan pihak lain tidak memenuhi permintaan tersebut.⁵⁸

4. Peranan Asuransi Terhadap Resiko dalam Perjanjian Pengangkutan

Risiko yang terkait dengan kontrak transportasi dapat muncul kapan saja. Selalu ada pertanyaan tentang siapa yang bertanggung jawab atas risiko yang timbul, terutama jika risiko tersebut disebabkan oleh takdir Tuhan atau force majeure.

Subjek asuransi pengangkutan darat adalah kendaraan yang

⁵⁸ Kontrak Perjanjian Asuransi, Tentang Asuransi Kecelakaan Penumpang dan Awak Sarana Perkeretaapian, Pasal 7.

mengangkut barang dan orang yang diangkutnya, yaitu.⁵⁹

1. Memastikan keselamatan penumpang.
2. Garansi atas barang yang diangkut.
3. Garansi Kendaraan Angkutan.

Ad. 1. Jaminan atas keselamatan penumpang.

Keamanan penumpang dijamin oleh asuransi pengangkut kepada perusahaan asuransi non-jiwa dengan membayar premi asuransi. Asuransi kemudian akan ditagih dari penumpang (selain harga tiket penumpang). Di Indonesia, keselamatan penumpang dijamin oleh perusahaan asuransi PT. layanan perbatasan Penanggung di satu sisi menetapkan premi untuk setiap penumpang saat bepergian dari satu kota ke kota lain. Pengangkut kemudian memposting (menambahkan) asuransi ke tiket penumpang dan kemudian membayarnya kepada perusahaan asuransi. Jika Anda mengalami kecelakaan selama pengangkutan, pihak asuransi akan membayar santunan sebagai berikut:

1. Biaya perawatan dan pengobatan sampai sembuh bagi penumpang yang luka (tidak sampai cacat tetap).
2. Biaya pengobatan dan perawatan sampai sembuh dan santunan bagi penumpang yang cacat tetap.
3. Santunan berupa uang tunai akan dibayarkan kepada ahli waris penumpang yang meninggal dunia (istri/anak/orang tua).

Jaminan Pertanggungans Korban Penumpang Kereta Api/Warisan Korban dituangkan dalam Perjanjian Kontrak Asuransi sesuai Keputusan

⁵⁹ Radiks Purba, Mengenal Asuransi Angkutan Darat dan Udara, Djambatan, Jakarta 1997, hlm. 57.

Menteri Keuangan Republik Indonesia: KEP.15/PMK.010/2017 tanggal 13 Februari 2017 dan jaminan tambahan yang menjadi tanggung jawab pihak lain dalam kelas turis dan non turis adalah:⁶⁰

- a. Meninggal dunia Rp. 50.000.000,00
- b. Cacat tetap maksimum Rp. 50.000.000,00
- c. Biaya perawatan (maksimum) Rp. 20.000.000,00
- d. Biaya penguburan (Tidak mempunyai ahli waris) Rp. 4.000.000,00
- e. Biaya penggantian P3K (maksimum) Rp. 1.000.000,00
- f. Biaya transportasi korban dari TKP ke Rumah sakit/Puskesmas terdekat (bagi Korban luka-luka/meninggal) Rp. 500.000,00

Untuk menjamin keselamatan penumpang, pihak asuransi bergabung dengan:

1. Pengangkut memungut premi asuransi dari penumpang.
2. Penumpang membayar santunan jika terjadi bencana.

Oleh karena itu, penumpang tidak memiliki kontak dengan pihak asuransi kecuali terjadi kecelakaan.

Ad. 2. Jaminan atas barang yang diangkut.

Jaminan atas barang yang diangkut dengan kendaraan ditanggung oleh pemilik barang dengan membayar premi asuransi kepada penanggung. Oleh karena itu, pemilik barang menyimpulkan asuransi pengangkutan barang langsung dengan penanggung, yaitu dalam hal terjadi musibah, pemilik barang langsung menuntut ganti rugi kepada penanggung.

Ad. 3. Jaminan atas kendaraan pengangkut.

⁶⁰ Kontrak Perjanjian Asuransi, Pasal 1320 KUHPperdata.

Jaminan atas kendaraan angkutnya ditanggung oleh asuransi pengangkut atau pemilik kendaraan darat kepada penanggung dengan membayar premi asuransi. Perlindungan asuransi dapat diambil untuk perjalanan dengan asuransi perjalanan atau untuk jangka waktu tertentu dengan asuransi jiwa berjangka. Saat mengontrak asuransi perjalanan, jaminan penanggung hanya berlaku untuk satu perjalanan dari titik keberangkatan ke lokasi. Biasanya timer digunakan, yaitu. garansi berlaku untuk jangka waktu tertentu (1 tahun, ½ tahun, 3 bulan, 1 bulan).

B. Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Biaya Asuransi Kerugian Jika Terjadi Suatu Kecelakaan pada Penumpang

Tanggung jawab atas biaya akibat kecelakaan kereta api ada pada penanggung, namun jika ganti rugi melebihi santunan yang dibayarkan, maka PT. Kereta Api Indonesia (Persero) akan menanggung biaya akibat kekurangan yang melebihi santunan asuransi. Pengertian asuransi menurut Pasal 1 ayat 1 UU No 40 Tahun 2014.

Asuransi adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan tertanggung, yang memberikan dasar bagi perusahaan asuransi untuk menerima premi asuransi terhadap:

- a. Mengganti kerugian Tertanggung atau Penanggung atas kerugian, kerusakan, biaya, kehilangan keuntungan atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga mana pun yang mungkin diderita oleh Tertanggung atau Tertanggung sebagai akibat dari Peristiwa Tidak Pasti; atau

- b. Pemberian pembayaran karena meninggalnya tertanggung atau pembayaran karena tertanggung hidup dengan manfaat yang besarnya ditentukan dan/atau berdasarkan hasil pengelolaan dana.

Penyelenggara perkeretaapian wajib memenuhi kewajibannya kepada pengguna jasa sebagaimana diatur dalam Pasal 157 dan 158. Nilai pertanggungansian sekurang-kurangnya harus sesuai dengan nilai ganti rugi yang harus dibayarkan kepada pengguna jasa yang mengalami kerugian akibat pengoperasian kereta api (UUKA Pasal 167). Sanksi administratif berupa pembekuan izin penyelenggaraan atau pencabutan izin penyelenggaraan dapat dikenakan kepada badan usaha perkeretaapian yang tidak memenuhi kewajibannya sesuai dengan Pasal 167 (1) (Pasal 168 UUKA). Operator perusahaan kereta api harus memastikan staf perusahaan kereta api. Operator kereta api harus mengasuransikan sistem kereta api. Perusahaan kereta api wajib mengasuransikan pihak ketiga atas kerusakan yang disebabkan oleh pengoperasian lalu lintas kereta api (UUKA Pasal 169). Penyelenggaraan asuransi wajib penumpang didasarkan pada Undang-Undang Dana Asuransi Kecelakaan No. 33 Tahun 1964 dan pelaksanaannya berdasarkan Keputusan Pemerintah No. 17 Tahun 1965. PT Jasa Raharja (Persero) selaku pelaksana Dana Asuransi Kecelakaan Wajib memikul tanggung jawab terhadap penumpang. Kehilangan yang disengaja adalah kematian, cedera dan/atau cacat tetap.

Pelaksanaan pertanggungansian wajib penumpang di dasarkan pada Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang dana pertanggungansian

kecelakaan penumpang dan pelaksanaannya berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965. PT Jasa Raharja (Persero) sebagai pelaksana dari dana pertanggung jawaban kecelakaan penumpang, memikul tanggung jawab terhadap penumpang umum, dalam hal terjadinya *uncertain event* (peristiwa tidak pasti) terhadap penumpang yang menjadi korban kecelakaan yang menimbulkan kerugian non materil. Kerugian yang di maksud yakni kematian, luka-luka dan/atau cacat tetap.⁶¹

Pasal 2 Undang-undang Asuransi Kecelakaan Diri Wajib No. 23 Tahun 1964 menyatakan bahwa hubungan hukum asuransi kecelakaan diri wajib adalah antara dana pembayaran dan otoritas dana. Yaitu, berdasarkan ketentuan Pasal 1 huruf e Keputusan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965, pertanggung jawaban adalah suatu hubungan hukum antara penanggung dengan tertanggung, antara perusahaan negara tersebut dalam Pasal 8 Keputusan Pemerintah tersebut. dan penumpang di angkutan umum adalah legal. Dalam ketentuan di atas dapat dipahami bahwa dari segi asuransi, penanggung jawaban dana adalah penjamin, sedangkan yang membayar pembayaran adalah penanggung. Sebagai penjamin, pemilik dana menanggung risiko kerusakan yang mungkin diderita pembayar sebagai tertanggung. Dari uraian ketentuan Pasal 2 dan 3 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 di atas, disimpulkan bahwa ada hubungan hukum yang menimbulkan pertanggung jawaban, yaitu:

- 1.) Hubungan antara pemilik properti dengan investasi dana, dimana pemilik properti yaitu PT. Jasa Raharja sedangkan iuran dibayar oleh

⁶¹ Khairil dan Endang sutrisna, 2014, hlm. 278.

masing-masing penumpang yang sah melalui pengusaha masing-masing.

- 2.) Pembayaran wajib yang dipungut dari pemberi kerja memberi kompensasi kepada penumpang atas kerugian akibat kecelakaan penumpang yang mengakibatkan kematian dan/atau cacat permanen.

C. Besarnya Biaya Jaminan Pertanggungjawaban yang Diberikan oleh Penanggung

Hubungan hukum ini menimbulkan hak dan kewajiban bagi para pihak. Dimana PT. Jasa Raharja sebagai penjamin berhak menerima iuran wajib yang dipungut dari penumpang melalui kontraktor masing-masing, dan PT Jasa Raharja berkewajiban membayar ganti rugi kepada setiap penumpang yang terlibat kecelakaan lalu lintas yang fatal, cacat permanen dan/atau cedera. Sebagai tertanggung, penumpang berhak mendapatkan santunan dari PT. Jasa Raharja akibat kecelakaan tersebut menyebabkan kerusakan dan terpaksa membayar biaya wajib yang dibebankan kontraktor atas pembelian tiket penumpang.⁶²

Jaminan Korban Penumpang KA/ Ahli Waris Korban diberikan berdasarkan Keputusan KEP.15/PMK.010/2017 Menteri Keuangan Republik Indonesia tanggal 13 Februari 2017 di bawah tanggung jawab pihak lain (PT.). Jasa Raharja), yang berlaku untuk semua penumpang kereta api, dengan informasi sebagai berikut:

⁶² Ari Purnomo, 2015, hlm. 3.

NO	JENIS KOMPENSASI	NILAI PERTANGGUNGAN
1.	Meninggal Dunia	Rp 50.000.000,-
2.	Cacat Tetap (Maksimum)	Rp 50.000.000,-
3.	Pengobatan (Maksimum)	Rp 20.000.000,-
4.	Penggantian Biaya Penguburan (Tidak Memiliki Ahli Waris)	Rp 4.000.000,-
5.	Manfaat Tambahan Penggantian Biaya P3K (Maksimum)	Rp 1.000.000,-
6.	Manfaat Tambahan Penggantian Biaya Ambulance/Transport (Maksimum)	Rp 500.000,-

Catatan: Biaya penguburan hanya di berikan kepada pihak yang menyelenggarakan penguburan bagi korban yang tidak memiliki ahli waris.

**Gambar Tabel. Jaminan Pertanggungan PT. Jasa Raharja
(Perjanjian Kerja Sama PT. Kereta Api Indonesia dengan PT. Jasa
Raharja)⁶³**

Permohonan asuransi PT. Jasa Raharja (Persero) untuk penumpang kereta api berlaku sejak penumpang naik kereta api di stasiun keberangkatan sampai dengan turunnya kereta api di tujuan atau stasiun tujuan yang tertera pada tiket yang berlaku untuk perjalanan tersebut dan berlaku dengan tarif PT. menjamin Pasal 3 Perjanjian PT berlaku untuk Jasa Raharja (Persero). Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT. Jasa Raharja (Persia). Asuransi dari PT. Jasa Raharja (Persero) dari kedatangan penumpang di stasiun hingga tiba di area stasiun tujuan, pelaporan oleh PT. Jasa Raharja diatur dalam Pasal 10 perjanjian antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT. Asuransi Jasa Raharja Putera. Kemudian PT dalam Pasal 10(2). Jasa Raharja Putera melepaskan diri dari tanggung jawab atas cakupan risiko sebagai berikut: Kerugian yang disebabkan oleh perang, invasi, musuh non-kombatan

⁶³ Data dari PT. Jasa Raharja (Persero), Gambar Tabel Jaminan Pertanggungan Asuransi.

(dinyatakan atau tidak), perang saudara, pemberontakan, revolusi, kudeta, perampasan, penyitaan, dan penghancuran barang atas perintah pihak berwenang di luar perkeretaapian; Ionisasi, radiasi atau kontaminasi radioaktif dan efek getaran elektromagnetik yang disebabkan secara langsung atau tidak langsung.

Jika hal ini dilakukan sesuai dengan pasal 10 ayat 2 perjanjian antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT. Jasa Raharja Subekti mengartikan debitur dengan pengertian bahwa pemenuhan janji itu bukan karena hal-hal yang sama sekali tidak terduga dan tidak dapat berbuat apa-apa sehubungan dengan keadaan atau kejadian yang tidak diharapkan. Dengan kata lain, kegagalan untuk melakukan kontrak atau penundaan pelaksanaannya bukan karena kelalaian.⁶⁴ Dia tidak dapat dituduh melakukan kesalahan atau kelalaian, dan orang yang tidak bersalah tidak boleh menjadi sasaran ancaman kelalaian. Agar keadaan yang diakibatkannya disebut “force majeure” (overmacht), maka keadaan yang diakibatkannya tidak hanya harus “di luar kendali” dan “dipaksakan” oleh debitur, tetapi juga berupa keadaan yang tidak dapat diketahui. sekurang-kurangnya debitur tidak menanggung risiko pada saat akad dibuat.⁶⁵ Sri Soedewi Masjchoen Sofwan, H.F.A. Vollmar mendefinisikan kekuasaan superior sebagai suatu keadaan dimana debitur sama sekali tidak mungkin membayar utangnya (superioritas absolut) atau pembayaran utangnya masih mungkin tetapi membutuhkan pengorbanan yang tidak seimbang atau kekuatan mental yang melebihi kemampuan

⁶⁴ Subekti, Thn.1992, hlm.55.

⁶⁵ Subekti, Thn.2001, hlm.150.

manusia, melampaui atau menyebabkan sangat Besar. kerugian (keunggulan relatif).⁶⁶ Purwahid Patrick mengartikan keadaan superioritas atau paksaan yang tidak dilakukan oleh kreditur karena tidak ada kesalahan. Dalam hal ini, dia menemukan dirinya dalam situasi paksaan yang tidak dapat dia pertanggungjawabkan.⁶⁷

Tata cara pembayaran Dana Kompensasi diatur dalam Pasal 7 Perjanjian antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT. Jasa Raharja adalah sebagai berikut:

- 1.) Dalam hal terjadi kecelakaan, meminta ganti rugi kepada pihak lain melalui pihak pertama dan/atau langsung kepada korban/ahli warisnya dengan mengisi informasi sebagai berikut:
 - a. Laporan langsung tentang kecelakaan kereta api
 - b. Rumah Sakit/Puskesmas atau surat keterangan sehat dari dokter yang merawat
 - c. Kuitansi asli biaya pengobatan dan perawatan dari RS/Puskesmas/dokter yang merawat
 - d. Surat Kematian Rumah Sakit/Puskesmas/Kelurahan (bila korban meninggal dunia)
 - e. Surat Keterangan Waris dari Keluaha atau Kepala Desa setempat sesuai KTP ahli waris.

Formulir Permohonan Ganti Rugi yang dikirimkan oleh Pihak Kedua (PT. Jasa Raharja) akan dilengkapi dan ditandatangani oleh Pejabat Pihak Pertama (PT. Kereta Api Indonesia) bersama dengan Pejabat Yang Berwenang Pihak Kedua (PT. Jasa Raharja).

⁶⁶ Sri Soedewi Masjchoen, Thn.1980, hlm.20.

⁶⁷ Purwahid Patrick, Thn.1994, hlm. 18.

Tata cara penggantian biaya hidup diatur dalam perjanjian antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT. Asuransi Jasa Raharja Putera dalam Pasal 11 ayat 1 yaitu.

- (1) Pihak kedua akan membayar penggantian biaya pertolongan pertama paling lama 14 (empat belas) hari kalender setelah menerima surat dari pihak pertama tentang pemungutan biaya, yang disertai dengan dokumen sebagai berikut:
 - a. Salinan/fotokopi surat laporan kecelakaan dari pihak pertama (PT. Kereta Api Indonesia) atau pejabat yang berwenang pada saat kecelakaan
 - b. Salinan/fotokopi surat keterangan kecelakaan yang dikeluarkan oleh instansi/polisi yang berwenang di tempat terjadinya kecelakaan
 - c. Salinan/fotokopi surat keterangan sakit dan kuitansi pembayaran dari rumah sakit.

Asuransi kecelakaan penumpang kereta api diatur dalam keputusan pengurus ÖPNV. Kereta Api Indonesia (Persero) tentang Asuransi Wajib Kecelakaan Penumpang Kereta Api pada Pasal 3 sebagai berikut: Sesuai permintaan tertulis penumpang kecelakaan kereta api, yang dilaporkan oleh Direktur Kesehatan (Wapres) kepada Direktur SDM, Umum dan Teknologi Informasi, yang selanjutnya dirujuk kepada Direktur Jenderal Asuransi Kecelakaan Diri Penumpang Kereta Api.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan.

Berdasarkan uraian pada bab-bab sebelumnya, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut::

1. Tanggung jawab perdata PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VIII Surabaya untuk keselamatan penumpang dilaksanakan berdasarkan kontrak pengangkutan. pt. Kereta Api Indonesia (Persero) bertanggung jawab atas segala kerugian yang diderita oleh penumpang, dengan syarat kerugian tersebut secara langsung atau tidak langsung disebabkan oleh pengoperasian kereta api tersebut. Dalam hal terjadi kecelakaan akibat pengoperasian prasarana perkeretaapian yang tidak tepat yang mengakibatkan penumpang cedera, cacat atau meninggal dunia, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengamankannya dari PT. Jasa Raharja (Persia). Dalam hal ini, penumpang akan mendapatkan kompensasi dari PT. Jasa Raharja adalah nilai kerusakan yang dibatasi sebesar nilai pertanggungan maksimum yang ditanggung oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan atas kecelakaan dan kerugian yang diderita penumpang, tidak termasuk kesalahan operasional PT. Kereta Api Indonesia (Persero) juga bertanggung jawab sesuai kebijakan perusahaan angkutan atau PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

2. Ganti rugi penumpang akibat resiko yang timbul akibat pengangkutan dapat dibagi menjadi dua (2) yaitu:

a.) Memberikan ganti rugi apabila penumpang mengalami kerugian sebagai akibat dari tidak diharapkannya kinerja pelayanan atau infrastruktur perkeretaapian, yang berarti penumpang tidak mencapai tujuan seperti yang dijanjikan. Dalam hal ini, kompensasi langsung akan dilakukan oleh PT. Untuk penumpang Kereta Api Indonesia (Persero).

b.) Pembayaran ganti rugi jika penumpang terluka, cacat permanen atau meninggal dunia karena kesalahan administrasi perkeretaapian. Direktur P.T. Jasa Raharja (Persero) sebagai perusahaan/perusahaan asuransi yang mengadakan perjanjian dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Saat melakukan klaim asuransi, penumpang harus memenuhi persyaratan yang ditentukan. Dalam hal ini, syarat wajibnya adalah penumpang harus memiliki tiket penumpang. Yaitu, P.T. Kereta Api Indonesia (Persero) dapat melakukan klaim asuransi terhadap pihak lain yaitu PT. Jasa Raharja (Persia). Tanpa bukti tiket penumpang, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tidak menyiapkan dokumentasi yang diperlukan untuk mengajukan klaim asuransi.

3. Tanggung jawab UUKA tidak dapat dikatakan jelas sehingga dipindahkan ke Pasal 1365 KUH Perdata. Artinya, penumpang

atau korban harus memberikan bukti PT. Kereta Api Indonesia (Persero) harus mendapat santunan jika terjadi kecelakaan. Padahal, PT ada di sana saat terjadi kecelakaan kereta api. Kereta Api Indonesia (Persero) bertanggung jawab penuh atas kecelakaan tersebut dengan asuransi PT. Jasa Raharja (Persero) dan apabila asuransi masih belum mencukupi mengenai biaya maka biaya menjadi tanggung jawab PT. Dana Asuransi Kecelakaan Pemerintah wajib untuk penumpang kereta api diperkenalkan melalui keputusan Kereta Api Indonesia (Persero). Dalam hal ini, besarnya tanggung jawab UUKA terhadap pihak asuransi berbeda-beda, yang dapat menimbulkan perbedaan penafsiran oleh kedua belah pihak dalam kontrak. Kereta Api Indonesia (Persero) dan penumpang atau korban kecelakaan melakukan klaim.

B. Saran.

1. Penumpang kereta api harus menyimpan tiketnya sampai tujuan. Sebab, hal itu wajib sebagai bukti asuransi jika penumpang terlibat kecelakaan kereta api yang mengakibatkan cedera, cacat tetap, atau meninggal dunia..
2. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bertujuan untuk mempersingkat birokrasi dalam memenuhi tanggung jawab atas keselamatan penumpang, khususnya dalam penegakan klaim atas kerugian.
3. Sebaiknya undang-undang menyebutkan kecelakaan yang bukan menjadi tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan

pada saat melakukan kontrak dengan perusahaan asuransi menggunakan Scope guide agar PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

DAFTAR PUSTAKA

Buku .

- Usman Aji, Sutiono, 1990, Hukum Pengangkutan di Indonesia, Jakarta . Rineka Cipta.
- Tjakranegara, Soegijatna, 2005, Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, Jakarta . Rineka Cipta.
- Muhammad, Abdulkadir, 2008, Hukum Pengangkutan Niaga, Bandung . PT Citra Aditya Bakti.
- _____, 2004, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara, Bandung . Cipta Aditya Bakti.
- _____, Perdata Indonesia, Bandung . PT Citra Aditya Bakti.
- _____, 1998, Hukum Pengangkutan Niaga.
- Hamzah, Andi, 1986, Kamus Hukum, Jakarta . Ghalia Indonesia.
- Poerwadarminta, W.J.S, 1976, Kamus Umum Bahasa Indonesia, Jakarta .
- _____, 1985, Kamus Umum Bahasa Indonesia, Jakarta . Balai Pustaka.
- Fuady, Munir, 2002, Perbuatan Melawan Hukum, Bandung . Citra Aditya Bakti.
- Djojodirjo, M.A. Moegni, 1982, Perbuatan Melawan Hukum, Jakarta . Pradnya Paramita.
- Agustina, Rosa, 2003, Perbuatan Melawan Hukum, Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
- Prodjodikoro, Wirjono, 2000, Perbuatan Melanggar Hukum, Bandung . Mandar Maju.
- _____, Azas-Azas Hukum Perdjandjian Vorkink, Bandung .
- Subekti, 1979, Hukum Perjanjian, Jakarta, PT Intermasa.
- _____, 2003, Pokok-Pokok Hukum Perdata, Jakarta . PT Intermasa.
- Sadikin, H, 2004, Penelitian Tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Sistem Pengangkutan Multimoda, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Hukum dan HAM RI.

Siregar, Muchtarudin, 1990, Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan, Jakarta . Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

Soekardono, 1986, Hukum Dagang Indonesia Jilid II, Jakarta . Rajawali.

Soekamto, Soerjono, 1986, Pengantar Penelitian Hukum, Jakarta . Universitas Indonesia.

Mahmud, Marzuki, Peter, 2011, Penelitian Hukum, Jakarta . Prenadamedia Group.

Purwosutjipto, 2003.

Salim, Abbas, 1998, Manajemen Transportasi, Jakarta. PT. RajaGrafindo.

Purba, Radiks, 1997, Mengenal Asuransi Angkutan Darat dan Udara, Jakarta.

Sutrisna, Endang, dan Khairil, 2014.

Purnomo, Ari, 2015.

Perundang-Undangan .

Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Undang-Undang Republik Indonesia No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 35 Tahun 2002 Tanggal 21 Juni 2002 Tentang Tarif Angkutan Penumpang Kereta Api Kelas Ekonomi.

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.8 Tahun 2001 Tanggal 17 April 2001 Tentang Angkutan Kereta Api.

Peraturan Menteri Keuangan No. KEP.15/PMK.010/2017 Tanggal 13 Februari 2017 Tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Ferry/Penyebrangan, Laut, dan Udara.

Wawancara .

Rudi, Diwawancarai oleh, Rico, April 2023, Pos Perlintasan JPL 30.

Alhakim, Akbar, Diwawancarai oleh, Rico, April 2023, Pos Perlintasan JPL 30.

Azis, Diwawancarai oleh, Rico, Mei 2023, Daop 8 Surabaya.

Subono, Diwawancarai oleh, Rico, Mei 2023, Daop 8 Surabaya.

Nawawi, Diwawancarai oleh, Rico, Mei 2023, Daop 8 Surabaya.

Hari, Diwawancarai oleh, Rico, Mei 2023, Daop 8 Surabaya.

Skripsi .

Dinda, Nahratusz, 2022. “ Pertanggung Jawaban PT KAI Terhadap Pembatalan Tiket Kereta Api Pada Masa Pandemi Covid 19 Di Stasiun Pasar Senen”. Skripsi. Jakarta: UIN Syarif Hidayatullah. Hlm.43.

Internet .

http://id.m.wikipedia.org/wiki/Kereta_api

<http://m.artikata.com>

<http://id.wikipedia.org/wiki/keselamatan>

www.tribunnews.com

<http://www.kereta-api.co.id/sejarah-perkeretaapian-di-indonesia/web-team-information-system/08-10/2015>

http://id.wikipedia.org/wiki/Divisi_Regional_VIII_Surabaya

LAMPIRAN WAWANCARA

Pertanyaan :

- 1.) Apa upaya PT. KAI untuk mencegah terjadinya suatu kecelakaan pada penumpang ?
- 2.) Bagaimana cara PT.KAI agar memperhatikan keselamatan pada penumpang ?
- 3.) Tindakan apa yang dilakukan PT. KAI jika kedatangan penumpang yang cacat, wanita hamil, orang sakit maupun lansia ?
- 4.) Apa penyebab/faktor jika terjadinya suatu kecelakaan pada penumpang ?
- 5.) Tindakan apa yang dilakukan PT. KAI jika ada oknum melakukan pelemparan batu pada gerbong kereta api ?
- 6.) Apa penyebab jika terjadi anjloknya kereta dari atas rel ?

Jawaban :

- 1.) Menurut PT. KAI ada beberapa yang harus diperhatikan agar terhindar dari kecelakaan, yaitu : 1. Ikuti petunjuk dan peraturan, 2. Hindari berdiri di dekat rel, 3. Jangan naik atau turun dari kereta yang masih bergerak, 4. Gunakan pintu dan pegangan yang tersedia, 5. Waspada perlintasan kereta api.
- 2.) Agar selamat dan aman hingga sampai tujuan, ada beberapa panduan keselamatan dari PT.KAI yang harus diterapkan oleh penumpang, contohnya : -Perhatikan garis kuning peron saat menunggu kereta, -Passenger crossing atau tengok kanan kiri sebelum menyebrang rel, -Waspada celah peron, - Larangan di brodes, - Hati-hati terjepit pintu.
- 3.) Penyelenggara sarana perkeretaapian wajib menyediakan sarana dan fasilitas khusus bagi penyandang cacat, ibu hamil, anak balita, orang sakit, dan lanjut usia (lansia) tanpa biaya tambahan. Seperti yang tercantum di UU No 23 Tahun 2007 Bab XI Angkutan Bagian ke Dua Pengangkutan orang dengan kereta api.
- 4.) Bisa jadi di sebabkan oleh kelalaian manusianya sendiri yang tidak memperhatikan rambu-rambu/peringatan atau panduan keselamatan yang

sudah di himbau dari PT. KAI atau bisa juga karena oknum yang tidak bertanggung jawab seperti pelemparan batu pada gerbong kereta api.

- 5.) Langsung menerjunkan Polsuska ke tempat kejadian pelemparan batu tersebut dan mencari pelaku pelemparan batu. Jika pelemparan tersebut mengenai salah satu penumpang masinis mengambil tindakan menghentikan luar biasa keretanya di setasiun terdekat untuk menyerahkan pemberitahuan kejadian luar biasa setelah itu pihak setasiun memberikan pertolongan pertama.
- 6.) Penyebab terjadinya anjloknya kereta biasanya disebabkan lokomotif yang sudah tua, tingkat kerusakan sarana dan prasarana yang sangat tinggi. Selain itu ada juga adanya oknum yang tidak bertanggung jawab seperti pencurian baut atau besi pengikat yang ada di rel, yang menghubungkan rel dengan bantalan rel juga berperan terhadap anjloknya kereta api.