

**TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API (PERSERO)****TERHADAP PENUMPANG YANG MENJADI KORBAN KECELAKAAN****KERETA API**

---

**Arief Rachmad Hidayat, Hufron, Sri Setiadji,**  
**Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya**  
**(Naskah diterima: 1 Januari 2020, disetujui: 1 Februari 2020)**

**Abstract**

*This research is a sociological juridical legal research, meaning that in conducting research, the composer will review and in terms of law and will also look at the effects and symptoms that exist in society from the data sources used are primary data sources and secondary data sources. While the data collection techniques used are interview techniques and documentation studies. Based on the results of research and discussion researchers concluded that, the responsibility of PT. Kereta Api in accordance with that regulated by RI Law No. 13 of 1992 concerning mobility said that PT. Kereta Api (Persero) as a carrier is responsible for all losses suffered by passengers due to negligence in carrying out the transportation. So that if an accident occurs then the injured passengers and heirs who should have died can sue PT. Kereta Api (Persero) during the accident was caused by mistakes or negligence and the carrier. While the amount of compensation given by PT Kereta Api (Persero) to victims of accidents to passengers both economic class and executive class there is no difference, because the premiums paid by PT. Kereta Api (Persero) to PT. Jasa Raharja (Persero) as the guarantor is the same.*

**Keywords:** *responsibility, PT. Trains, passengers, accident victims.*

**Abstrak**

Penelitian ini adalah penelitian hukum yuridis sosiologis, yang berarti bahwa dalam melakukan penelitian, komposer akan meninjau dan dari segi hukum dan juga akan melihat efek dan gejala yang ada di masyarakat dari sumber data yang digunakan. sumber data primer dan sumber data sekunder. Sedangkan teknik pengumpulan data yang digunakan adalah teknik wawancara dan studi dokumentasi. Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan peneliti menyimpulkan bahwa, tanggung jawab PT. Kereta Api sesuai dengan yang diatur oleh UU RI No. 13 tahun 1992 tentang mobilitas mengatakan bahwa PT. Kereta Api (Persero) sebagai pengangkut bertanggung jawab atas semua kerugian yang diderita oleh penumpang karena kelalaian dalam melakukan transportasi. Sehingga jika terjadi kecelakaan maka penumpang dan ahli waris yang terluka yang seharusnya meninggal dapat menuntut PT. Kereta Api (Persero) selama kecelakaan itu disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian dan pembawa. Sedangkan jumlah kompensasi yang diberikan oleh PT Kereta Api (Persero) kepada korban kecelakaan kepada penumpang baik kelas ekonomi maupun kelas eksekutif tidak ada perbedaan, karena premi yang dibayarkan oleh PT. Kereta Api (Persero) ke PT. Jasa Raharja (Persero) sebagai penjamin adalah sama.

**Katakunci:** tanggung jawab, PT. Kereta Api, penumpang, korban kecelakaan.

## **I. PENDAHULUAN**

**I**ndonesia sebagai negara berkembang yang selalu giat dalam melaksanakan pembangunan yang prioritas utamanya adalah pembangunan di bidang ekonomi, di dalamnya termasuk usaha mempercepat atau memperlancar arus barang ke seluruh wilayah tanah air guna meningkatkan kesejahteraan rakyat, oleh karena itu perlu ditingkatkan peranan angkutan guna kelancaran pelayanan pengiriman barang.

Pengangkutan dewasa ini merupakan suatu kegiatan yang telah dikenal dan mempunyai keuntungan secara ekonomi disamping juga mempunyai resiko yang cukup tinggi serta merupakan sarana yang penting dan strategis dalam memperlancar kegiatan perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Fungsi dan pengangkutan adalah untuk memindahkan barang atau orang dan suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Di sini berarti pengangkutan dapat memberikan jaminan dan kepercayaan terhadap pengguna angkutan bahwa dalam memindahkan barang atau orang dan suatu tempat ke tempat yang lain dapat tiba dalam keadaan selamat.

Di antara sekian banyak jenis sarana pengangkutan yang ada di negara kita, pengangkutan dengan menggunakan kereta api dapat dikatakan sebagai salah satu jenis pengangkutan darat yang sangat penting perannya. Kemampuannya untuk mengangkut baik penumpang maupun barang dalam jumlah besar, hemat energi, dapat mengurangi kepadatan arus lalu lintas angkutan jalan raya, dapat mengurangi polusi udara serta dapat mengurangi penyediaan BBM dalam negeri oleh Pemerintah. Menurut kegunaannya kereta api digolongkan menjadi dua bagian yaitu: kereta api barang, khusus digunakan untuk mengangkut barang dan kereta api penumpang, yang khusus digunakan untuk mengangkut penumpang.

Kereta api juga mempunyai keunggulan sebagai salah satu jenis angkutan darat yang efisien. Hal ini terbukti selain biayanya yang relatif murah juga merupakan satu-satunya alat transportasi yang menjangkau sampai ke pelosok daerah tertentu. Sehingga dengan jangkauannya yang luas tersebut diharapkan pertumbuhan ekonomi di daerah akan cepat berkembang dan pemerataan pembangunan akan cepat berjalan dengan kehadiran kereta api karena kegiatan perdagangan dan pertanian tergantung pada lancar atau tidaknya pengangkutan.

Apabila terjadi hambatan-hambatan dalam proses pengangkutan, maka hal ini juga menyebabkan terjadinya gangguan bagi perekonomian itu sendiri, namun sebaliknya apabila fasilitas dan pengangkutan itu mencukupi dapat diharapkan terjaminnya kelancaran roda perekonomian.

Dalam suatu pengangkutan diadakannya suatu perjanjian pengangkutan yang mengandung hak dan kewajiban dan masing-masing pihak. Dan sifat dari pengangkutan itu sendiri menurut sistem hukum Indonesia pembuatan perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan secara tertulis cukup dengan lisan asalkan ada persetujuan kehendak (konsensus) atau dengan kata lain bersifat konsensual.

Pada pengangkutan darat khususnya pengangkutan dengan kereta api dalam perkembangannya telah menjadi badan hukum yang berbentuk Perseroan Terbatas (Persero). Hal ini diatur dalam pasal 4 UU RI No. 13 tahun 1992 tentang Perkeretaapian disebutkan bahwa: "Perkeretaapian dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah".

Disini peranan pengangkutan dengan kereta api untuk menunjang angkutan darat lebih banyak terlihat dalam angkutan antar kota (jarak jauh), sedangkan untuk angkutan dalam kota (jarak dekat) belum begitu menon-

jol dan hanya terlihat peranannya dalam pengoperasian kereta api Jabotabek yang menghubungkan kota Jakarta dan daerah sekitarnya.

Keunggulan kereta api sebagai salah satu jenis alat pengangkutan sangat dirasakan betul oleh masyarakat, karena kereta api merupakan sarana transportasi yang efisien. ini terbukti dengan adanya biayanya yang relatif murah. Kereta api sebagai sarana angkutan umum yang murah dan berdaya guna sehingga dengan adanya badan hukum yang mengelola kereta api yaitu PT. Kereta Api (Persero) maka diharapkan dapat profesional dalam mengelola dan mengoperasikan angkutan kereta

## **II. KAJIAN TEORI**

### **1. Pengertian Perjanjian**

Pengertian Perjanjian dalam BW diatur dalam pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) menyatakan bahwa: "Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih."

Menurut Wiryono Prodjodikoro: "Perjanjian adalah suatu perbuatan mengenai harta benda antara dua pihak dalam mana satu pihak berjanji atau dianggap berjanji untuk melaksanakan suatu hal atau tidak melaksanakan suatu hal. Sedangkan pihak lain berhak menuntut

pelaksanaan perjanjian itu (Wiryono Prodjodikoro, 1960: 5).

Menurut pendapat J. Satrio bahwa Perjanjian merupakan tindakan hukum dua pihak. Tindakan hukum dua pihak tidak lain merupakan suatu Perjanjian (J. Satrio, 1993: 67).

## **2. Syarat Sahnya Perjanjian**

Syarat sahnya perjanjian diatur dalam pasal 1320 KUH Perdata yang berbunyi: “untuk sahnya perjanjian, diperlukan empat syarat, yaitu: (Abdul Kadir Muhammad, 1982).

- a. Ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak yang membuat Perjanjian (*consensus*)
- b. Ada kecakapan pihak-pihak untuk membuat perjanjian (*capasily*)
- c. Ada suatu hal tertentu (*a certain subject matter*)
- d. Ada suatu sebab yang halal (*legal cause*)

### **Ad. a. Persetujuan kehendak**

Yang dimaksud persetujuan kehendak adalah kesepakatan, seia sekata antara pihak-pihak mengenai pokok-pokok perjanjian yang dibuat itu. Pokok perjanjian itu berupa obyek perjanjian dan syarat-syarat perjanjian. Apa yang dikehendaki oleh pihak yang satu juga dikehendaki oleh pihak yang lain. Dengan

demikian persetujuan Disini sifatnya sudah mantap, tidak lagi dalam perundingan.

### **Ad. b. Kecakapan pihak-pihak**

Pada umumnya orang itu dapat dikatakan dapat melakukan perbuatan hukum apabila ia sudah dewasa artinya sudah mencapai umur 21 tahun atau sudah kawin walaupun belum berumur 21 tahun. Pasal 1329 KUH Perdata berbunyi bahwa “setiap orang adalah cakap untuk membuat perikatan-perikatan, jika ia oleh Undang-Undang tidak dinyatakan tidak cakap”. Menurut ketentuan pasal 1330 KUH Perdata menyatakan tidak cakap membuat perjanjian adalah orang yang belum dewasa, orang yang ditaruh dalam pengampunan, dan wanita bersuami. Mereka ini apabila melakukan perbuatan hukum harus diwakili oleh wali mereka dan bagi isteri ada izin suaminya.

### **Ad. c. Suatu hal tertentu**

Suatu hal tertentu merupakan pokok Perjanjian, merupakan perjanjian pengangkutan yang harus dipenuhi dalam suatu perjanjian, merupakan obyek perjanjian. Prestasi itu harus tertentu atau sekurang-kurangnya dapat ditentukan. Apa yang diperjanjikan harus cukup jelas, ditentukan jenisnya, jumlahnya boleh tidak disebutkan asal dapat dihitung

atau ditetapkan (Abdul Kadir Muhammad, 1982: 93).

**Ad. d. Suatu sebab yang halal (causa)**

Suatu sebab yang halal adalah suatu yang menyebabkan orang membuat perjanjian, yang mendorong orang membuat perjanjian tetapi yang dimaksud dengan suatu sebab yang halal (*causa*) diatur dalam pasal 1335 KUH Perdata yang berbunyi “suatu perjanjian tanpa sebab atau yang telah dibuat karena suatu sebab yang palsu atau yang terlarang, tidaklah mempunyai kekuatan”.

**Akibat Hukum Adanya Perjanjian.**

Para pihak perjanjian menjadi terikat pada isi perjanjian dan juga keputusan, kebiasaan dan undang-undang. Pasal 1338 ayat 1 KUH Perdata menyatakan bahwa semua Perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya. Hal ini berarti bahwa Perjanjian yang dibuat secara sah mengikat para pihak sebagaimana undang-undang dan perikatan ini hanya berlaku bagi para pihak Perjanjian saja (pasal 1340 KUH Perdata). Perjanjian tidak dapat membawa kerugian kepada pihak ketiga dan juga membawa keuntungan bagi pihak ketiga kecuali memberikan haknya untuk pihak ketiga. Perjanjian tidak dapat ditarik kecuali atas kesepakatan para pihak atau kare-

na ada alasan-alasan yang kuat (pasal 1338 ayat 2 KUH Perdata).

Ketentuan bahwa keputusan tidak dapat menghilangkan atau mengubah isi perjanjian juga terdapat dalam pernyataan keputusan dibutuhkan sebelum pelaksanaan perjanjian yaitu pada waktu membuat perjanjian, sedangkan etiket baik juga dibutuhkan untuk melaksanakan Perjanjian (pasal 1338 dan 1339 KUH Perdata).

**3. Berakhirnya Perjanjian-**

Perjanjian berakhir atau hapus untuk waktu selanjutnya, jadi kewaji-ban-kewajiban yang telah ada tetap ada. Perjanjian dapat berakhir karena: (R. Setia-wan, 1999)

- a. Ditentukan dalam Perjanjian dalam pihak. Misalnya Perjanjian untuk waktu tertentu.
- b. Undang-Undang menentukan berlakunya suatu Perjanjian Misalnya menurut pasal 1066 ayat 3 bahwa para ahli waris dapat mengadakan persetujuan untuk selama waktu tertentu untuk tidak melakukan pemecahan harta warisan. Akan tetapi waktu perjanjian tersebut oleh ayat 4 pasal 1066 dibatasi berlakunya hanya untuk 5 tahun.
- c. Para pihak atau undang-undang dapat menentukan bahwa dengan terjadinya peristiwa tertentu, maka perjanjian akan hapus.

Misalnya: jika salah satu meninggal perjanjian menjadi hapus:

- Perjanjian perseroan pasal 1646 ayat 4
- Perjanjian pemberian kuasa pasal 1813
- Perjanjian kerja (pasal 1603 J).

d. Pernyataan menghentikan Perjanjian (*opzeegging*).

*Opzeegging* dapat dilakukan oleh kedua belah pihak atau oleh salah satu pihak. *Opzeegging* hanya ada pada Perjanjian-Perjanjian yang bersifat sementara Misalnya:

- Perjanjian kerja
  - Perjanjian sewa-menyewa
- e. Perjanjian hapus karena putusan hakim
- f. Tujuan perjanjian telah tercapai
- g. Dengan perjanjian para pihak (*herroeping*) (R. Setiawan, 1999: 68-69).

#### **4. Wanprestasi dan Ganti Rugi**

##### **a. Wanprestasi**

Wanprestasi (kelalaian / kealpaan) seorang debitur dapat berupa empat macam:

- a. Tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukannya
- b. Melaksanakan apa yang dijanjikannya, tetapi tidak sebagaimana dijanjikan
- c. Melakukan apa yang dijanjikan tetapi terlambat

d. Melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya (Subekti, 1990: 45)

Wanprestasi mempunyai akibat-akibat yang begitu penting, maka harus ditetapkan lebih dahulu dan juga tidak mudah untuk mengatakan bahwa seseorang lalai atau alpa, kareila seringkali juga tidak dijanjikan dengan tepat kapan suatu pihak diwajibkan melakukan prestasi yang dijanjikan. Yang paling mudah untuk menetapkan seseorang melakukan wanprestasi ialah dalam Perjanjian yang bertujuan untuk tidak melakukan suatu perbuatan. Apabila orang itu melakukannya berarti ia melanggar Perjanjian atau melakukan wanprestasi.

##### **b. Ganti Rugi**

Akibat adanya wanprestasi adalah menimbulkan kerugian bagi salah sam pihak, sehingga pihak yang menyebabkan kerugian pada orang lain karena kesalahannya mempunyai kewajiban untuk memberikan ganti rugi. Masalah ganti rugi dalam kitab Undang-Undang Hukum perdata diatur dalam pasal 1236 dan 1246 sebagai berikut:

Pasal 1236 KUH Perdata menyatakan: Si berutang adalah wajib memberikan ganti biaya, rugi dan bunga kepada Si berpiutang, apabila ia telah membawa dirinya dalam

kedaaan tak mampu untuk menyerahkan keben-  
daannya, atau telah tidak merawatnya sepatut-  
nya guna menyelamatkannya.

### **1. Pengertian Kererta Api dan Pengangkutan**

Menurut pasal 1 ayat 2 Undang-Undang  
Nomor 13 tahun 1992 tentang Perkeretaapian  
yang dimaksud dengan kereta api adalah  
kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan  
sendiri maupun dirangkaikan dengan kenda-  
raan lainnya, yang akan ataupun yang sedang  
bergerak di jalan rel. Pengertian pengangkutan  
menurut beberapa pendapat tentang  
pengangkutan pada umumnya, antara lain:

a. R. Soekardono.

Hukum pengangkutan adalah keseluru-  
han peraturan-peraturan didalam dan di luar  
kodifikasi (KUH Perdata dan KUH Dagang)  
yang berdasarkan azas dan bertujuan mengatur  
hubungan-hubungan hukum yang terbit karena  
keperluan pemindahan barang-barang dan atau  
orang dan suatu tempat ketempat lain, untuk  
memenuhi perikatan-perikatan, untuk menda-  
ptakan pengangkutan (R. Soekardono, 1996:  
8).

b. Abdul Kadir Muhammad

Pengangkutan adalah proses kegiatan  
memuat penumpang atau barang ke dalam alat  
pengangkutan, membawa penumpang atau

barang dan tempat pemuatan ke tempat tujuan  
dan menurunkan penumpang atau barang dan  
alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan  
(Abdul Kadir Muhammad, 1982: 11).

### **2. Perjanjian Pengangkutan Dengan Kereta Api**

Di dalam ketentuan pasal 1 butir (2)  
Undang-Undang No.13 tahun 1992 tentang  
Perkereta Apian disebutkan, bahwa Kereta  
Api adalah kendaraan dengan tenaga gerak,  
baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan  
pada kendaraan lainnya yang akan ataupun  
sedang bergerak di jalan rel.

Menurut kegunaannya Kereta Api  
digolongkan menjadi dua bagian yaitu (Abdul  
Kadir Muhammad, 1998: 63).

- a. Kereta Api barang yang digunakan khusus  
untuk mengangkut barang. Contohnya:  
Kereta Api Babaranjang yang mengangkut  
batubara dan Muara Enim (SUMSEL) ke  
Pelabuhan Panjang (Lampung).
- b. Kereta Api penumpang yang digunakan  
khusus untuk mengangkut penumpang.  
Contohnya: Kereta API Senja Utama, Ke-  
reta Api Fajar Utama, Kereta Api Mutiara,  
Kereta Api Argo Bromo, Kereta Api  
Gajayana, dan lain-lain.

Perkeretaapian diselenggarakan oleh  
pemerintah dan untuk pelaksanaannya dise-

rahkan kepada badan penyelenggara yang dibentuk untuk perusahaan angkutan umum berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, dalam hal ini PT. Kereta Api (Persero). PT. Kereta Api (Persero) sebagai perusahaan negara ditujukan kearah pembangunan ekonomi nasional dengan mengutamakan kebutuhan rakyat banyak dan ketentraman serta ketenangan kerja dalam perusahaan menuju masyarakat adil dan makmur secara material dan spiritual.

PT. Kereta Api (Persero) sebagai perusahaan pengangkutan diberikan kewenangan untuk menjalankan "*Publick Service*" yaitu pelayanan dan pengabdian kepada masyarakat. Dalam usaha yang dijalankan dan pelayanan yang diberikan dengan memegang teguh syarat-syarat efisiensi, efektifitas dan ekonomis, serta management effectiveness dan pelayanan kepada umum atau masyarakat yang baik dan memuaskan. Sehingga titik berat usaha untuk mencari keuntungan tidak menjadi maksud usaha perusahaan, tetapi pemerintah juga menghendaki bahwa semua usaha yang bersifat pengabdian kepada masyarakat itu akan meninggalkan cara-cara pengurusan yang sifatnya efektif dan ekonomis (Sution Usman, 1990: 133).

Sebagai usaha pengangkutan ini lik pemerintah, PT. Kereta Api (Persero) mempunyai banyak perbedaan dengan perusahaan angkutan pada umumnya. Suatu perusahaan yang ingin membuka usaha dalam angkutan kereta api harus menyediakan investasi yang besar. Hal ini digunakan untuk pembiayaan alam menyediakan seluruh peralatan basis dan peralatan operasional harus dimiliki, dipelihara dan dioperasikan oleh perusahaan tersebut. Maka dapat dikatakan perusahaan kereta api adalah merupakan unit operasi yang sangat besar.

Karena ada dua jenis muatan yang diangkut, maka ada dua jenis dokumen angkutan pula yaitu:

- a. Dokumen angkutan penumpang. Dokumen ini disebut karcis penumpang yang digunakan untuk angkutan darat dan pengairan, serta tiket penumpang untuk angkutan udara.
- b. Dokumen angkutan barang. Dokumen angkutan ini disebut surat angkutan barang yang digunakan untuk angkutan darat, dokumen muatan untuk angkutan perairan (dalam KUH Dagang disebut Konosemen), serta tiket bagasi untuk barang bawaan penumpang dan surat muatan udara untuk kargo.



f. Asuransi wajib kecelakaan

g. Tanda atau cap dan pengangkut (Abdul Kadir Muhammad, 1998: 96).

### **3. Hak Dan Kewajiban Pam Pihak Dalam Pengangkutan Kereta Api**

Kewajiban PT. Kereta Api (Persero) sebagai pihak pengangkut yaitu harus bertanggung jawab terhadap barang dan atau penumpang yang diangkutnya sampai ketempat tujuan dengan selamat. Dalam pengangkutan penumpang berdasarkan perjanjian pengangkutan yang ada, PT. Kereta Api (Persero) bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita penumpang sewaktu pelaksanaan dinas kecuali apabila PT. Kereta Api (Persero) dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut timbul di luar kesalahan pegawai yang bertugas.

Dalam hal-hal seperti adanya gangguan dalam dinas, keterlambatan datangnya atau berangkatnya kereta api, serta karena kelalaian dan penumpang sendiri ini salkan lalai masuk dalam gerbong yang sudah ditentukan, tidak tepat waktu atau tidak menghiraukan ada tidaknya penggantian kereta api, atau penumpang salah memasuki kereta api, maka untuk hal-hal di atas penumpang tidak berhak atau dinyatakan tidak dapat mengajukan tuntutan ganti rugi kepada PT. Kereta Api (Persero). Mengenai hak dan kewajiban para pihak

dalam Perjanjian pengangkutan tersebut adalah:

a. Hak pihak pengangkut:

1. Pengangkut mempunyai hak istimewa atas uang angkutan barang dan atau orang serta biaya-biaya tambahan lainnya sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan (pasal 1139 ayat 7 jo pasal 1147 KUH Perdata).
2. Pengangkut berwenang untuk melarang siapapun berada di luar tempat yang telah disediakan untuk angkutan penumpang dan atau barang (pasal 18 sub (d) UU RI No. 13 Tahun 1992).
3. Dalam hal-hal tertentu pengangkut diberi wewenang untuk:
  - a. Melaksanakan pemeriksaan terhadap pemenuhan syarat-syarat umum angkutan bagi penumpang atau barang.
  - b. Melaksanakan pemindahan atas pelanggaran terhadap syarat-syarat umum angkutan tersebut.
  - c. Membatalkan perjalanan kereta api apabila dianggap dapat membahayakan ketertiban dan kepentingan umum (pasal 29 UU RI No.13 Tahun 1992).
4. Berhak untuk menolak tuntutan ganti rugi apabila pihak pengangkut dapat membuktikan bahwa terjadinya kerugian tersebut bukan karena kesalahan pengangkut.

b. Kewajiban pihak pengangkut.

1. Pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dengan baik dan sampai di tujuan dalam keadaan selamat.
  2. Pengangkut dalam menyelenggarakan pengangkutan wajib menyediakan sarana dan prasarana yang memadai, mempunyai keandalan dan memenuhi persyaratan keselamatan (pasal 9jo. Pasal 10 UU RI No. 13 Tahun 1992).
  3. Pengangkut berkewajiban untuk menjaga keselamatan barang atau orang, sejak saat naik hingga saat diturunkannya dari alat angkutan tersebut (pasal 1367 KUH Perdata).
  4. Pengangkut harus menyerahkan barang kiriman kepada penerima yang dituju.
  5. Pengangkut wajib untuk mengasuransikan tanggung jawabnya atas bahaya- bahaya yang akan timbul.
  6. Pengangkut bertanggung jawab atas segala kejadian yang disebabkan karena kesalahan pengangkutan yang mengakibatkan kerugian baik pihak penumpang atau pengirim dan atau penerima barang.
- c. Hak pihak penumpang dan pengirim barang.

1. Penumpang atau pengirim berhak untuk mendapatkan tiket atau surat muatan, termasuk kupon pertanggungan sebagai tanda bukti adanya perjanjian pengangkutan.
  2. Pengirim atau penerima barang berhak untuk menerima barang muatan itu dengan lengkap dan utuh, tidak kurang atau rusak ataupun terlambat (pasal 1235 jo pasal 1338 ayat 1 dan 3 KUH Perdata).
  3. Penumpang berhak untuk mendapatkan kenyamanan dan keselamatan selama pengangkutan, yaitu mulai saat naik hingga saat turun dan angkutan tersebut.
  4. Penumpang dan pengirim berhak untuk meminta ganti rugi apabila terjadi kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim karena berhubungan dengan pengangkutan.
- d. Kewajiban pihak penumpang dan pengirim barang.
1. Penumpang dan pengirim barang wajib membayar biaya pengangkutan sesuai dengan tarif yang telah ditentukan.
  2. Penumpang dan pengirim barang wajib mentaati semua ketentuan atau aturan-aturan yang dikeluarkan oleh pihak penyelenggara pengangkutan selama dalam proses pengangkutan.

### III. METODE PENELITIAN

Untuk mendapatkan pemahaman dan memudahkan pembahasan masalah-masalah dalam penelitian skripsi ini maka penulis memakai metode pendekatan yuridis sosiologis, maksudnya dalam masalah yang diteliti diatas berhubungan dengan faktor sosiologis. Faktor yuridis adalah hukum dalam teori yang sebenarnya, sedangkan faktor sosiologis adalah hukum yang diterapkan didalam masyarakat atau dalam praktek sehari-hari. Dalam hal ini adalah praktek palaksanaan tanggung jawab pengangkut terhadap keselamatan penumpang dalam pengangkutan dengan kereta api.

#### a. Data Primer

Merupakan data yang diperoleh dan hasil penelitian lapangan secara langsung, yaitu penulis mengadakan penelitian langsung pada lokasi penelitian. Data primer tersebut diperoleh dari mengadakan penggalian data pada responden yang telah ditunjuk dengan mengadakan wawancara langsung kepada pimpinan PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Besar Malang.

#### b. Data Sekunder

Merupakan data yang diperoleh dan hasil studi kepustakaan atau *Library Research*. Dalam hal ini data-data tersebut diperoleh

dengan jalan mempelajari, memahami dan mendalam literatur-literatur serta peraturan yang berkaitan erat dengan masalah-masalah dalam penulisan skripsi ini.

#### a. Interview / Wawancara

Yaitu pengumpulan data yang lakukan dengan cara proses tanya jawab baik secara lisan maupun tertulis dengan kepala atau wakilnya di Instansi tempat penelitian, dalam hal ini PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Besar Malang.

#### b. Studi Dokumentasi

Yaitu mempelajari dokumen-dokumen atau berkas-berkas pada Instansi yang digunakan sebagai tempat penelitian, dalam hal ini PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Besar Malang. Sehingga dengan data-data itu diperoleh masukan yang berhubungan dengan pokok-pokok masalah.

Setelah memperoleh data yang diperlukan dan relevan, maka data tersebut dianalisis dan disusun secara sistematis, dalam hal ini digunakan metode kualitatif. Metode kualitatif ini merupakan tata cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif analisis yaitu apa yang dilakukan responden secara tertulis atau lisan dipelajari sebagai suatu kesatuan yang utuh. Deskriptif yang dimaksud yaitu memberi gambaran berupa penjelasan tentang bentuk tang-

gung jawab PT. Kereta Api (Persero) terhadap korban kecelakaan.

#### **IV. HASIL PENELITIAN**

##### **A. Gambaran Umum PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Besar Malang**

Stasiun Kota Baru Malang berdiri sekitar tahun 1895 pada zaman penjajahan kolonial Belanda, dengan motivasi sebagai sarana transportasi logistik untuk kepentingan strategis peperangan. Tetapi setelah meninggalkan Indonesia, stasiun Besar Malang diambil alih oleh Pemerintahan Jepang. Sesudah proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia, tepatnya tanggal 28 September 1945, para pemuda kereta api yang tergabung dalam angkatan muda kereta api (AMKA) melakukan aksi pengambilalihan kekuasaan perkeretaapian Indonesia dan tangan sekutu di balai besar Bandung. (Hasil wawancara dengan Bapak Pnd. I Goenardi, Kepala Stasiun PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Besar Malang, Tgl 17 Mei 2005).

Pada tanggal 27 September 1949, Pemerintah Republik Indonesia mengeluarkan PP No. 2 Tahun 1949 yang isinya menyatakan bahwa Djawatan Kereta Api Indonesia (DKRI) dan Staats Spoorwegen (SS-Pengusahaan Perkeretaapian oleh Negara) digabungkan menjadi satu Djawatan dengan nama

Djawatan Kereta Api (DKA). Kemudian Pemerintah mengeluarkan PP No. 22 Tahun 1963 tanggal 25 Mei 1963 berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). (Hasil wawancara dengan Bapak Pnd. I Goenardi, Kepala Stasiun PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Besar Malang, Tgl 17 Mei 2005).

Dengan dikeluarkannya PP No.61 Tahun 1971 tanggal 15 September tahun 1971 PNKA dijadikan Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) yang pada masa ini terjadi perbaikan-perbaikan antara lain, pemasangan bantalan beton, penggantian sistem persinyalan dengan telekomunikasi dan pengendalian operasi perjalanan kereta api dengan CTC (Centralized Traffic Control).

Dalam rangka pelimpahan sebagai wewenang pemerintah dikeluarkan PP No. 57 tahun 1990 dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 9 tahun 1991 tanggal 19 Februari 1991 Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) berubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA), yang pada masa itu kedatangan lokomotif dan kereta penumpang serta gerbong penumpang belum dapat dirasakan manfaatnya karena banyak sarana angkutan yang rusak serta merosotnya kapasitas angkut. Sehingga Perusahaan Umum Kereta

Api (PERUMKA) berubah menjadi PT. Kereta Api (Persero) seperti sekarang ini dengan PP No. 19 tahun 1998 tanggal 3 Februari 1998. Berdasarkan KEPPRES No. 39 tahun 1998 di Jakarta tanggal 1 Juni 1999, akta pendirian PT. Kereta Api (Persero) dikukuhkan oleh akta Notaris IMAS FATIMAH No. 2 tentang pendirian PT. Kereta Api (Persero), sebelumnya akta pendirian PT. Kereta Api (Persero) juga dibentuk oleh Dewan Direksi dengan Keputusan Menteri Keuangan No. 174/MKM. 01/1999 tanggal 20 Mei 1999 (Hasil wawancara dengan Bapak Pnd. I Goenardi, Kepala Stasiun PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Besar Malang, Tgl 17 Mei 2005).

Meskipun sudah beralih status sebagai PT. Kereta Api (Persero) tetap fungsi pelayanannya dipertahankan, oleh karena itu telah disepakati antara Pemerintah dengan PT. Kereta Api (Persero), antara lain:

1. IMO (*Infrastruktur Maintenance Operation*) adalah kesepakatan bahwa investasi prasarana pokok perkeretaapian disediakan dan dirawat oleh Pemerintah.
2. PSO (*Passangers Service Obligation*) yaitu tarif ekonomi besarnya ditentukan oleh Pemerintah dan PT. Kereta Api (Persero)

dapat obligasi dan Pemerintali antara selisih tarif dan biaya penyelenggaraan.

3. TAC (*Track Acces Change*) yaitu PT. Kereta Api (Persero) diwajibkan membayar pajak atau sewa atas penggunaan prasarana pokok dan Pemerintah.

Berdasarkan fungsi dan stasiun Kota Baru Malang adalah sebagai kantor pemasaran khususnya daerah operasi VIII Surabaya-Jawa timur sesuai dengan bagan koordinasi Stasiun Besar Malang (terlampir).

### **B. Tanggung Jawab PT. Kereta Api (Persero) Terhadap Penumpang Yang Menjadi Korban Kecelakaan Kereta Api**

Tanggung jawab pengangkut terhadap angkutan kereta api merupakan masalah penting karena berkaitan dengan kewajiban pengangkut untuk mengangkut penumpang dengan cara aman, nyaman, serta bertanggung jawab atas segala kerugian yang dialami oleh penumpangnya, selanjutnya dalam proses penyelenggaraan pengangkutan. Tanggung jawab ini merupakan akibat adanya peristiwa hukum antara PT. Kereta Api (Persero) sebagai pengangkut dengan penumpang, yaitu dalam lingkup Perjanjian pengangkutan yang bersifat timbal balik. Dalam Perjanjian pengangkutan kereta api baik pengangkut maupun pengirim dan atau penumpang mempunyai kewajiban

pokok yang harus dilaksanakan, bahwa ketika penumpang telah melakukan kewajibannya sesuai syarat-syarat umum pengangkutan yaitu membayar tiket kereta api yang merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian pengangkutan sesuai dengan pasal 25 ayat 2 UU. No.13 Tahun 1992 “karcis penumpang atau surat angkutan barang merupakan tanda bukti terjadinya pengangkutan”, maka PT Kereta Api (Persero) sebagai pengangkut bertanggung jawab menyelenggarakan pengangkutan dengan aman dan selamat.

Sifat lain yang dimiliki oleh Perjanjian pengangkutan kereta api adalah konsensual, dimana Perjanjian timbal balik dan mengikat para pihak setelah adanya kesepakatan dan para pihak dan hal ini ditunjukkan dengan dibelinya tiket oleh penumpang yang menunjukkan bahwa penumpang sepakat diangkut dengan gerbong kereta api sesuai tingkat kelas kereta dan diterimanya uang pembayaran tiket oleh pengangkut, menunjukkan pengangkut sepakat mengangkut penumpang sesuai harga tiket yang ditetapkan. Hal ini sesuai dengan yang dimaksudkan dalam penjelasan pasal 25 ayat 1 huruf b. UU RI No. 13 Tahun 1992 dimana badan penyelenggara wajib:

1. Mengangkut penumpang yang telah memiliki karcis penumpang sesuai dengan ting-

kat pelayanan yang disepakati atau mengangkut barang pengguna jasa yang telah memiliki syarat angkutan barang.

2. Membayar ganti rugi sesuai syarat-syarat umum yang disepakati kepada jasa yang mengalami kerugian akibat kelalaian badan penyelenggara.
3. Memberikan pelayanan dalam batas-batas kekuatan sesuai kemampuan badan penyelenggara kepada pengguna jasa selama menunggu keberangkatan dalam hal terjadi keterlambatan pemberangkatan karena kelalaian badan penyelenggara.

Adanya konsensus yang melahirkan perjanjian maka adanya tiket yang merupakan kesepakatan kedua belah pihak bukanlah syarat sahnya perjanjian pengangkutan, tapi fungsi tiket diisi adanya sebagai syarat pembuktian bahwa telah terjadi perjanjian pengangkutan dengan PT. Kereta Api (Persero). Sehingga apabila nanti terjadi hal-hal yang tidak diinginkan dimana berkenaan langsung dengan keamanan penumpang seperti kecelakaan maka penumpang dapat menuntut pihak PT. Kereta Api (Persero) sebagai penyelenggara pengangkutan.

Apabila ditinjau dari segi yuridis dapat dikatakan bahwa penumpang yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pengang-

kut mempunyai hak untuk diangkut dengan aman dan selamat dan stasiun pemberangkatan hingga stasiun tujuan. Dan bila dalam penyelenggara pengangkutan tersebut ternyata terjadi hal-hal yang merugikan penumpang, seperti kecelakaan maka konsekuensi yuridis adalah pihak pengangkut bertanggung jawab atas segala kerugian yang dialami penumpang.

Pengaturan mengenai masalah tanggung jawab pengangkutan kereta api diatur dalam pasal 28 UU RI No. 13 Tahun 1992. Selanjutnya di dalam pasal 31 disebutkan bahwa “tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 dimulai sejak diangkutnya penumpang dan berakhir ditempat tujuan yang disepakati”. Di dalam pasal 28 UU RI No.13 Tahun 1992, tentang Perkeretaapian disebutkan bahwa:

1. Badan penyelenggara bertanggung jawab atas kerugian yang di derita oleh pengguna jasa dan atau pihak ketiga yang timbul dan penyelenggaraan pelayanan angkutan kereta api.
2. Tanggung jawab sebagai mana dimaksud dalam ayat 1, di berikan dengan ketentuan:
  - a. Sumber kerugian dan pelayanan angkutan dan harus di buktikan adanya kelalaian petugas, atau pihak lain yang di pekerjaan oleh badan penyelenggara.

- b. Besarnya ganti rugi di batasi sejumlah maksimum asuransi yang di tutup oleh badan penyelenggara dalam hal penyelenggaraan kegiatannya

Jika peristiwa yang menyebabkan kecelakaan tersebut bersumber pada suatu peristiwa yang tidak dapat dicegah dan dihindarkan atau kesalahan penumpang sendiri, maka pengangkut tidak diwajibkan mengganti kerugian, tetapi bila kerugian itu.. timbul akibat kecelakaan yang disebabkan karena kesalahan atau kelalaian pengangkut maka pengangkut bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang diderita penumpang. Ketentuan tersebut juga berlaku dalam pengangkutan kereta api dan berkaitan erat atas tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) terhadap kerugian yang diderita penumpang jika terjadi kecelakaan akibat kelalaian pihak pengangkut (pasal 28 ayat 2 UU RI No. 13 Tahun 1992) serta yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa tanggung jawab ini merupakan konsekuensi yuridis terjadinya perjanjian pengangkutan.

Selanjutnya jika PT. Kereta Api (Persero) tidak memenuhi kewajibannya maka pengangkut dapat dibebaskan ganti rugi, karena dalam kondisi demikian, pengangkut dapat dikatakan telah melaksanakan wanprestasi (ingkar janji) yang menimbulkan kerugian

pada penumpang sebagai akibat langsung dan wanprestasi tersebut. Wanprestasi yang dilakukan PT. Kereta Api (Persero) dalam penyelenggaraan pengangkutan umumnya adalah keterlambatan, baik ketenlambatan saat keberangkatan maupun keterlambatan tiba di tempat tujuan. Namun sampai saat ini tidak ada tuntutan dan penumpang kepada PT. Kereta Api (Persero) akibat wanprestasi, karena penumpang memaklumi bahwa ketenlambatan itu bukan kemauan dan pihak pengangkut. Walaupun ada penumpang yang tidak puas dan merasa kecewa dengan wanprestasi yang dilakukan PT. Kereta Api (Persero), tetapi penumpang tidak menuntut PT. Kereta Api (Persero), karena keterlambatan tersebut (Hasil wawancara dengan Bapak Pnd. I Goenardi, Kepala Stasiun PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Besar Malang, Tgl 19 Mei 2005).

Apabila PT. Kereta Api (Persero) melakukan perbuatan melawan hukum yang dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang, maka PT. Kereta Api (Persero) harus mengganti segala kerugian yang timbul. Perbuatan melawan hukum itu bisa berupa kealpaan atau kelalaian pegawai, penjaga pintu perlintasan kereta api, sehingga keadaan kealpaan tersebut menimbulkan kecelakaan atau kerusakan barang yang menimbulkan ke-

rugian bagi penumpang dan pihak PT. Kereta Api (Persero) tetap bertanggung jawab sebagai instansi yang mempekerjakan pegawainya. Terjadinya kecelakaan yang merupakan akibat langsung dan pelaksanaan pengangkutan dengan kereta api, maka setiap penumpang akan mendapat ganti rugi selama memiliki karcis sebagai bukti adanya hubungan hukum yang menimbulkan Perjanjian itu.

Sejauh ini bila terjadi kecelakaan, pemberian ganti rugi dianggap selesai apabila PT. Kereta Api (Persero) sebagai pengangkut telah memberikan santunan atas asuransi kerugian Jasa Rahajaja (Hasil wawancara dengan Bapak Pnd. I Goenardi, Kepala Stasiun PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Besar Malang, Tgl 19 Mei 2005).

Dasar hukum yang digunakan oleh PT. Kereta Api (Persero) adalah ketentuan pasal 28 UU RI No. 13 Tahun 1992 “Badan penyelenggara wajib mengasuransikan tanggung jawabnya”. Sedangkan pihak asuransi yang menerima pengalihan tanggung jawab ini adalah PT. Jasa Raharja (Persero) dan PT. Jasa Rahajaja Putra, sehingga jika terjadi kecelakaan maka pihak yang bertanggung jawab memberikan ganti rugi adalah perusahaan tersebut, dan PT. Kereta Api (Persero) hanya sebagai pihak yang “menjembatani” pemberian ganti rugi (Ha-



sil wawancara dengan Bapak Pnd. I Goenardi, Kepala Stasiun PT. Kereta Api (Persero) Stasiun Besar Malang, Tgl 19 Mei 2005). Hal tersebut mengacup pada pelaksanaan perjanjian kerja sama antara pihak PT. Kereta Api (Persero) sebagai pihak pertama dan PT. Jasa Raharja (Persero) dan PT. Jasa Raharja Putra sebagai pihak kedua serta dengan penumpang dan dengan pemilik atau pengirim barang sebagai pihak ketiga.

Apabila kerugian yang diderita penumpang tersebut akibat perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pihak ketiga selama dalam perjalanan, Misalnya terkena lemparan batu, maka penumpang tersebut tidak akan mendapat ganti rugi dan PT. Jasa Rahardja (Persero).

Dalam pembatasan tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) menggunakan prinsip *Limitation of liability*, bahwa meskipun dibebani tanggung jawab untuk memberikan ganti rugi akan tetapi tanggung jawabnya dibatasi sampai jumlah tertentu, hal ini dimaksudkan agar PT. Kereta Api (Persero) tidak mengalami kerugian, dimana tanggung jawab tersebut dibatasi sampai jumlah maksimum asuransi yang diganti oleh badan penyelenggara. Dan apabila penumpang akan mengajukan tuntutan kepada PT. Kereta Api (Persero) maka pe-

numpong wajib membuktikan mengenai sumber kerugian, apabila berasal dan pelayanan angkutan atau pihak lain yang dipekerjakan oleh pihak penyelenggara (pasal 28 ayat 2 huruf a UU RI No. 13 Tahun 1992).

## **V. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian di atas, dapat dibuatkan kesimpulannya sebagai berikut:

1. PT. Kereta Api (Persero) sebagai perusahaan yang menguasai penyelenggaraan pengangkutan dengan kereta api, bertanggung jawab terhadap penumpang yang menjadi korban kecelakaan kereta api dan kerugian yang dialami penumpang arena wanprestasi yang dilakikikan oleh pihak kereta api. Disisi lain dalam keadaan tertentu PT. Kereta Api (Persero) dapat dibebaskan dan tanggung jawab karena adanya kelalaian atau kesalahan penumpang itu sendiri serta adanya pembuktian bahwa pengangkut tidak mungkin megambil semua tindakan untuk mencegah timbulnya kerugian tersebut.
2. Sebagai penyelenggara pengangkutan PT. Kereta Api (Persero) wajib mengasuransikan tanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna kereta api dalam hal ini menunjuk PT. Jasa Raharja sebagai penanggung jawab. Besamya ganti rugi

yang diberikan oleh PT. Kereta Api (Perse-ro) kepada korban kecelakaan terhadap penumpang balk itu penumpang kelas ekonomi maupun kelas eksekutif tidak ada perbedaan, karena premi yang dibayarkan PT. Kereta Api (Persero) kepada PT. Jasa Raharja (Persero) sebagai pihak penang-gung adalah sama besarnya.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Abdul Kadir Muhammad. 1982. *Hukum Perikaran*. PT. Alumni: Bandung.
- . 1998. *Hukum Angkutan Niaga*. PT. Citra Aditya Bhakti: Bandung.
- E. Saifullah Wiradipraja. 1989. *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional*. Liberty: Yogyakarta.
- E. Suhennan. 1984. *Wilayah Udara Dan Wilayah Dirgantara*. PT. Alumni: Bandung.
- Hardijan Rush. 1996. *Hukum Perjanjian Indonesia Dan Common Law*. Pustaka Sinar Harapan: Jakarta.
- HMN. Purwosutjipto. 1995. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III*. Djambatan: Jakarta.
- J. Satrio. 1993. *Hukum Perikatan: Perikatan Yang Lahir Karena Perjanjian, Buku I*. PT. Citra Aditya Bakti: Bandung.
- Kartini Muijadi dan Gunawan Widjaja. 2003. *Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian*. PT. Raja Grafindo Persada: Jakarta.
- Mariam Darus Badruizaman. 1994. *Aneka Hukum Bisnis*. PT. Alumni: Bandung.
- . 2001. *Kompilasi Hukum Perikatan*. PT. Citra Aditya Bakti: Bandung.
- Prof. R. Subekti, SH dan R. Tjitrosudibio. 1959. *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*. PT. Pradnya Paramita.
- Prof. R. Subekti, SH dan R. Tjitrosudibio. 2001. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*. PT. Pradnya Paramita.
- R. Setiawan. 1999. *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*. Putra Abardin.
- R. Soekardono. 1996. *Hukum Dagang Indonesia Jilid II*. Rajawali: Jakarta.
- Sution Usman. 1990. *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*. Remka Cipta.
- Subekti. 1990. *Hukum Perjanjian*. PT. Inter-masa: Jakarta.