

**TANGGUNG JAWAB PENYELENGGARA  
PRASARANA PERKERETAAPIAN ATAS KERUGIAN  
SEBAGAI AKIBAT KECELAKAAN<sup>1</sup>**

Oleh : **Fernando Sakti Toding Rompas<sup>2</sup>**

**Karel Y. Umboh<sup>3</sup>**

**Wilda Assa<sup>4</sup>**

**ABSTRAK**

Tujuan dilakukannya penelitian ini untuk mengetahui bagaimanakah tanggung jawab penyelenggara prasarana perkeretaapian atas kerugian sebagai akibat kecelakaan dan bagaimanakah pengaturan penanganan kecelakaan kereta api yang dengan metode penelitian hukum normatif disimpulkan: 1. Tanggung jawab penyelenggara prasarana perkeretaapian atas kerugian sebagai akibat kecelakaan diberikan kepada penyelenggara sarana perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian sebagai akibat kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian. Tanggung jawab penyelenggara prasarana perkeretaapian kepada penyelenggara sarana perkeretaapian berdasarkan perjanjian kerja sama antara penyelenggara prasarana perkeretaapian dan penyelenggara sarana perkeretaapian. Penyelenggara prasarana perkeretaapian bertanggung jawab kepada pihak ketiga atas kerugian harta benda, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh penyelenggaraan prasarana perkeretaapian. Penyelenggara prasarana perkeretaapian bertanggung jawab terhadap petugas prasarana perkeretaapian yang mengalami luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian prasarana perkeretaapian dan dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami. 2. Pengaturan penanganan kecelakaan kereta api mengatur jangka waktu pengajuan keberatan dan ganti kerugian penanganan kecelakaan kereta api. Dalam hal terjadi kecelakaan kereta api, pihak penyelenggara prasarana perkeretaapian dan penyelenggara sarana perkeretaapian harus melakukan hal-hal seperti mengambil tindakan untuk kelancaran dan keselamatan lalu lintas, menangani korban

kecelakaan, memindahkan penumpang, bagasi, dan barang antaran ke kereta api lain atau moda transportasi lain untuk meneruskan perjalanan sampai stasiun tujuan.

Kata kunci: perkeretaapian;

**PENDAHULUAN**

**A. Latar Belakang**

Pengangkut, dalam hal ini PT. KAI haruslah bertanggung jawab atas barang atau penumpang yang diangkutnya ke tempat tujuan. Dalam pengangkutan penumpang berdasarkan perjanjian pengangkutan yang ada, PT. KAI bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita penumpang sewaktu pelaksanaan dinas kecuali apabila PT. KAI dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut timbul diluar kealpaan pegawai yang bertugas. Penumpang dapat mengajukan tuntutan ganti rugi, bila selama dalam pelaksanaan pengangkutan dia yang menderita kerugian atau luka-luka, karena akibat langsung atau tidak langsung dari pelaksanaan dinas. Dalam pengangkutan orang dengan kereta, pengangkut bertanggung jawab terhadap penumpang berdasarkan perjanjian pengangkutan. Pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian penumpang sepanjang kerugian itu merupakan akibat langsung atau tidak langsung dari pelaksanaan dinas (pelaksanaan pengangkut).<sup>5</sup>

**B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimanakah tanggung jawab penyelenggara prasarana perkeretaapian atas kerugian sebagai akibat kecelakaan?
2. Bagaimanakah pengaturan penanganan kecelakaan kereta api?

**C. Metode Penelitian**

Metode penelitian hukum yang digunakan ialah metode penelitian hukum normatif.

**PEMBAHASAN**

**A. Tanggung Jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Atas Kerugian Sebagai Akibat Kecelakaan**

<sup>1</sup> Artikel Skripsi

<sup>2</sup> Mahasiswa pada Fakultas Hukum Unsrat, NIM. 15071101047

<sup>3</sup> Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

<sup>4</sup> Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

<sup>5</sup>Sukama. Tinjauan Yuridis Terhadap Pengawasan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Penumpang Dan Barang Dihubungkan Dengan Ketentuan Undang-Undang RI Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Kereta Api. Jurnal of Law Focus. Volume 1, No.1, Oktober 2020.P-ISSN:.hlm. 31.

Indonesia adalah salah satu negara dengan moda pengangkutan yang lengkap, baik dari bidang laut, udara maupun darat untuk menunjang keberlangsungan kehidupan masyarakatnya yang merupakan dampak dari wilayah geografis Indonesia sendiri.<sup>6</sup>

Pengangkutan dilakukan dengan adanya perjanjian awal yang mana dalam pengangkutan dengan kereta api dibuktikan dengan adanya karcis/tiket yang diatur dalam Pasal 132 dan 141 UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (yang kemudian disebut UU perkeretaapian) yang menyebutkan bahwa karcis/tiket merupakan tanda perjanjian yang mengharuskan pengangkut memberikan jasa yang telah dipilih oleh konsumen yang telah membayar.<sup>7</sup>

Tujuan dari pengangkutan kereta api adalah untuk memperlancar perpindahan orang atau barang secara masal dengan selamat. Arti kata selamat ini menimbulkan persepsi bahwa perjalanan yang dilakukan haruslah aman dan nyaman. Maka merupakan tanggung jawab dari perusahaan angkutan perkeretaapian yang di sini sebagai penyelenggara sarana jasa untuk mempertanggungjawabkan apabila tidak tercapainya tujuan dari pengangkutan. Penyelenggara sarana perkeretaapian umum Indonesia sekarang ini dipegang oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang berstatus Badan Usaha Milik Negara (BUMN).<sup>8</sup>

Dewasa ini, jasa pengangkutan kereta api masih banyak di gemari di kalangan masyarakat. Di buktikan dengan naiknya jumlah angkutan barang dan orang, untuk kurun waktu 2009-2013 jumlah kenaikan 1,07 persen pertahun dan untuk barang mencapai 9,04% pertahun.<sup>9</sup> Peningkatan fasilitas juga perlu dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia terutama dalam menunjang kegiatan pengangkutan perkeretaapian.<sup>10</sup>

Peningkatan mobilitas terhadap jasa pengangkutan kereta api harus di dampingi

dengan fasilitas yang menunjang selama perjalanan. Peninjauan harus dilakukan secara berkala sesuai dengan ketentuan undang-undang untuk keselamatan dan kenyamanan. Namun, pada faktanya masih sering terjadinya musibah kecelakaan serta kasus kehilangan barang. Untuk masalah kecelakaan terdapat dua faktor yakni, karena faktor alam (*force majeure*) ataupun dari faktor manusia (*human error*). Sejalan dengan kecelakaan karena *human error* yang menimbulkan kehilangan barang bawaan penumpang maka perlu diketahui siapa yang berhak bertanggungjawab atas permasalahan tersebut.<sup>11</sup>

Dalam masalah terjadinya kecelakaan ada langkah-langkah yang dapat diambil yakni langkah preventif dan represif. Dalam langkah preventif atau pencegahan adalah dengan di penuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM). Apabila sudah terjadi kecelakaan maka harus ada pembuktian kesalahan yang di tangani oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) guna mengetahui penyebab kecelakaan sebagai langkah represif atau penanggulangan. Apabila terbukti hal tersebut adalah kesalahan terhadap penyimpangan aturan dan SOP (Standart operational Procedure), perlu diadakan penanggulangan selanjutnya yakni pertanggungjawaban baik dari penyelenggara sarana maupun prasarana perkeretaapian.<sup>12</sup>

Undang-Undang Nomor Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, Pasal 87 ayat:

- (1) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian sebagai akibat kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian.
- (2) Tanggung jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasarkan perjanjian kerja sama antara Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian.
- (3) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab kepada pihak ketiga atas kerugian harta benda, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh

<sup>6</sup>Oktaviana Surya Putri dan I Made Dedy Priyanto. *Op. Cit.* hlm. 2.

<sup>7</sup> *Ibid*, hlm. 3.

<sup>8</sup> *Ibid*.

<sup>9</sup>*Ibid*. (Lihat Anonim, 2013, "Data Statistik Transportasi 2013", Serial Online, URL: <https://www.bps.go.id/website/pdf/publikasi/watermark%20StastistikTransportasi2013.pdf>, diakses pada 25 Mei 2017).

<sup>10</sup> *Ibid*, hlm. 3.

<sup>11</sup> *Ibid*, hlm. 3-4.

<sup>12</sup> *Ibid*, hlm. 4.

penyelenggaraan prasarana perkeretaapian.

- (4) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab terhadap Petugas Prasarana Perkeretaapian yang mengalami luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian prasarana perkeretaapian.
- (5) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.

Pasal 88. Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan/atau pihak ketiga yang disebabkan oleh pengoperasian prasarana perkeretaapian apabila:

- a. pihak yang berwenang menyatakan bahwa kerugian bukan disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian; dan/atau
- b. terjadi keadaan memaksa.

Pasal 89. Ketentuan lebih lanjut mengenai tanggung jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Undang-Undang Nomor Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, mengatur Jangka Waktu Pengajuan Keberatan dan Ganti Kerugian. Pasal 164 ayat:

- (1) Dalam hal pihak penerima barang tidak menyampaikan keberatan pada saat menerima barang dari Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, barang dianggap telah diterima dalam keadaan baik.
- (2) Dalam hal terdapat kerusakan barang pada saat barang diterima, penerima barang dapat mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari sejak barang diterima.
- (3) Dalam hal penerima barang tidak mengajukan ganti kerugian dalam jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (2), hak untuk menuntut ganti kerugian kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian menjadi gugur.

Pasal 165. Ketentuan lebih lanjut mengenai pengajuan keberatan dan ganti kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 164 diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pelaku jasa angkutan bertanggung jawab atas keselamatan barang kirimannya, artinya bahwa pelaku jasa angkutan wajib menanggung segala sesuatu yang terjadi atas barang kirimannya. Tanggung jawab terkait dengan keharusan dan sanksi, jadi jika terjadi sesuatu hal atas barang kirimannya, pengirim barang boleh menuntut, mempersalahkan, memperkarakan atas kerusakan atau kehilangan barang kirimannya. Jadi apabila barang kiriman atau penumpang tidak selamat maka hal tersebut menjadi tanggung jawab penyelenggara pengangkutan.<sup>13</sup>

Ada tiga prinsip tanggung jawab dalam jasa pengangkutan, yaitu:

a. Tanggung jawab atas dasar kesalahan

Setiap pengangkut wajib membayar segala kerugian yang ditimbulkan akibat kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan setelah pihak yang menderita kerugian (pengirim barang/penumpang) membuktikan kesalahan jasa pengangkutan sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPdt tentang Perbuatan Melawan Hukum (illegalact) sebagai aturan umum (general rule). Ini menunjukkan bahwa beban pembuktian terletak pada pengirim barang, sedangkan aturan khusus ditentukan dalam peraturan yang mengatur masing-masing pengangkutan.

b. Tanggung jawab atas dasar praduga (presumption of liability)

Apapun yang terjadi atas barang kiriman, baik itu kesalahan pengangkutan atau bukan dianggap selalu bertanggung jawab pelaku pengangkutan dan wajib menanggung setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Namun demikian, apabila pelaku pengangkutan dapat membuktikan ketidak-bersalahannya maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi tersebut. Ini berarti bahwa beban pembuktian berada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak pengirim barang dan pihak yang dirugikan hanya perlu menunjukkan adanya kerugian yang diderita akibat penyelenggaraan pengangkutan.

c. Tanggung jawab mutlak (absolute liability)

Pelaku jasa pengangkutan harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang

<sup>13</sup> Dewi Budhiartini. *Pelayanan Dalam Pengangkutan*. Fakultas Ekonomi Universitas Amir Hamzah Medan. 2019. hlm. 8.

timbul dalam pengangkutan tanpa harus membuktikan ada atau tidaknya kesalahan pengangkutan. Prinsip ini tidak mengenal adanya beban pembuktian, karenanya unsur kesalahan tidak perlu diperdebatkan. Pengangkut secara mutlak bertanggung jawab selama menimbulkan kerugian atas barang yang dibawanya.<sup>14</sup>

Undang-Undang Nomor Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, mengatur Hak dan Wewenang Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian. Pasal 90. Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian berhak dan berwenang:

- a. mengatur, mengendalikan, dan mengawasi perjalanan kereta api;
- b. menghentikan pengoperasian sarana perkeretaapian apabila dapat membahayakan perjalanan kereta api;
- c. melakukan penertiban terhadap pengguna jasa kereta api yang tidak memenuhi persyaratan sebagai pengguna jasa kereta api di stasiun;
- d. mendahulukan perjalanan kereta api di perpotongan sebidang dengan jalan;
- e. menerima pembayaran dari penggunaan prasarana perkeretaapian; dan
- f. menerima ganti kerugian atas kerusakan prasarana perkeretaapian yang disebabkan oleh kesalahan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian atau pihak ketiga.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, tanggung jawab (*liability*) berarti menanggung segala sesuatu kerugian yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain atas namanya.<sup>15</sup>

Konsep dari tanggung jawab hukum ini memiliki 3 (tiga) prinsip tanggung jawab yang mana sebagai berikut:

1. Tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*) Beban pembuktian berada pada penumpang yang mana diharuskan dapat membuktikan bahwa kesalahan dilakukan oleh pengangkut dan barulah pengangkut bila terbukti akan bertanggungjawab. Prinsip ini dimuat dalam Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPdt) Indonesia

tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum (*general rule*).<sup>16</sup>

2. Tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*) Menurut prinsip ini, beban pembuktian berada pada pengangkut yang mana pengangkut dianggap selalu bertanggungjawab atas kerugian dari segala penyelenggaraan pengangkutan. Terkecuali jika pengangkut dapat membuktikan lain yaitu, ia tidak bersalah maka pengangkut akan bebas dari beban pertanggungjawaban.
3. Tanggung jawab mutlak (*absolute liability*) Pengangkut harus bertanggungjawab atas segala kerugian yang dialami angkutan tanpa adanya keharusan pembuktian kesalahan oleh pengangkut maupun angkutan.<sup>17</sup>

Dewasa ini perusahaan pengangkutan di Indonesia mulai menunjukkan kemajuan yang sangat pesat. Hal ini ditandai dengan banyaknya pengguna jasa yang percaya untuk menggunakan jasa pengangkutan. Pengangkutan merupakan kegiatan untuk memindahkan penumpang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat. Pengangkutan menurut Purwosutjipto adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikat diri untuk membayar uang angkutan.<sup>18</sup>

Dalam hukum pengangkutan, kewajiban pengangkut antara lain memberangkatkan penumpang sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan, mengangkut penumpang dan/atau barang dengan aman, utuh dan selamat sampai di tempat tujuan, memberikan pelayanan yang baik, mengganti kerugian penumpang dalam hal adanya kerugian yang menimpa penumpang, dan lain-lain. Sedangkan

<sup>16</sup> *Ibid*, hlm. 7-8 (Lihat Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet. V, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, h.43).

<sup>17</sup> *Ibid*, hlm. 7-8.

<sup>18</sup> Yayuk Sugiarti. Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Angkutan Jasa Kapal Penyebrangan. *Jurnal "Jendela Hukum"* Fakultas Hukum Unija. Volume 5 Nomor 2 September 2018. hlm. 31.

<sup>14</sup> *Ibid*, hlm. 9 (Lihat Muhammad, 2008: 37-41).

<sup>15</sup> Oktaviana Surya Putri dan I Made Dedy Priyanto, *Op. Cit.* hlm. 7.

kewajiban penumpang adalah membayar biaya atau ongkos pengangkutan yang besarnya telah ditentukan, menjaga barang-barang yang berada dibawah pengawasannya, serta mentaati ketentuan-ketentuan yang ditetapkan pengangkut yang berkenaan dengan pengangkutan.<sup>19</sup>

Perkembangan beragam bidang dalam kehidupan masyarakat di berbagai negara tentunya membawa kemajuan dan manfaat bagi suatu negara dan dunia pada umumnya. Salah satu perkembangan dan kemajuan yang telah banyak dirasakan oleh masyarakat adalah dalam bidang pengangkutan. Perkembangan dalam bidang pengangkutan disebabkan karena adanya pemikiran dari masyarakat untuk melakukan suatu perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya dengan cepat, nyaman dan efisien dengan menggunakan sarana atau alat angkutan.<sup>20</sup>

Pengangkutan bukan hanya berupa perpindahan barang dan orang dari satu tempat ke tempat lain, akan tetapi juga selalu diusahakan perkembangan peradaban dan teknologinya. Perkembangan zaman juga telah mempengaruhi peranan dan perkembangan pengangkutan. Sarana atau alat yang digunakan dalam pengangkutan telah menggunakan teknologi yang canggih dengan tujuan untuk meningkatkan keselamatan, kenyamanan dan keamanan pengguna jasa dalam proses pengangkutan. Selain pendistribusian barang dan jasa, peningkatan mobilitas masyarakat yang tinggi dari satu tempat ke tempat lain perlu juga didukung dengan sistem transportasi yang aman, nyaman serta mengutamakan keselamatan bagi masyarakat.<sup>21</sup>

Salah satu transportasi darat di Indonesia yang sangat diandalkan dan menjadi pilihan prioritas masyarakat adalah angkutan kereta api. Kereta api adalah moda transportasi darat yang banyak digunakan oleh masyarakat ditengah kehidupan masyarakat yang telah berkembang. Kereta api memberikan sumbangan yang tidak kecil bagi perkembangan

suatu negara.<sup>22</sup> Angkutan Kereta api yang memulai angkutan barang dalam jumlah besar dan menawarkan jasa angkutan yang murah, sehingga merangsang pertumbuhan industri, pertambangan, perdagangan dan kegiatan-kegiatan masyarakat pada umumnya.<sup>23</sup>

PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai perusahaan jasa pengangkutan dalam hal pengoperasian angkutan kereta api secara langsung tidak terlepas dari adanya perlintasan sebidang. Secara implisit, PT Kereta Api Indonesia sebagai perusahaan jasa pengangkutan, secara langsung memiliki tanggung jawab terhadap adanya perlintasan sebidang sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.<sup>24</sup>

Menurut Pasal 91 sampai dengan 94 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, telah mengatur mengenai Perlintasan sebidang yang pada prinsipnya perpotongan antara jalur kereta api dan jalan dibuat tidak sebidang. Pengecualian terhadap Perpotongan antara jalur kereta api hanya dapat dilakukan dengan tetap menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan.<sup>25</sup>

Pembangunan jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air dan/atau prasarana lain yang memerlukan persambungan, dan perpotongan dan/atau persinggungan dengan jalur kereta api umum harus dilaksanakan dengan ketentuan untuk kepentingan umum dan tidak membahayakan keselamatan perjalanan kereta api. Pembangunan tersebut wajib mendapat izin dari pemilik prasarana perkeretaapian. Pembangunan, pengoperasian, perawatan, dan keselamatan perpotongan antara jalur kereta api dan jalan menjadi tanggung jawab pemegang izin. Pemanfaatan tanah pada ruang milik jalur kereta api untuk perpotongan atau persinggungan dikenakan biaya oleh pemilik prasarana perkeretaapian. Untuk keselamatan perjalanan kereta api dan

<sup>19</sup> *Ibid*, hlm. 32.

<sup>20</sup> Afrizal Riyadi, Rinitami Njatrijani dan Siti Mahmudah. Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Perusahaan Jasa Pengangkutan Terhadap Keselamatan Penumpang Kereta Di Perlintasan Sebidang. *Diponegoro Law Review*. Volume 5, Nomor 2, Tahun 2016. hlm. 2.

<sup>21</sup> *Ibid*, hlm. 2.

<sup>22</sup> *Ibid*, hlm. 2 (Lihat Muchtarudin Siregar, 1978, Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan, Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Halaman 91).

<sup>23</sup> *Ibid*. (Lihat Muchtarudin Siregar, 1978, Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan, Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Halaman 91).

<sup>24</sup> *Ibid*. hlm. 2-3.

<sup>25</sup> *Ibid*. hlm. 4.

pemakai jalan, perlintasan sebidang yang tidak mempunyai izin harus ditutup. Penutupan perlintasan sebidang yang tidak memiliki izin, dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah.<sup>26</sup>

Dalam Pasal 75 Peraturan Pemerintah Nomor 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian menyebutkan bahwa perpotongan rel kereta api dan jalan dibuat tidak sebidang. Pasal 76 menyatakan bahwa perpotongan tidak sebidang dapat diatas atau di bawah jalur kereta api.<sup>27</sup>

Pasal 78 menyebutkan bahwa untuk melindungi keselamatan dan kelancaran pengoperasian kereta api pada perpotongan sebidang, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api. Pada Pasal 79 menyebutkan Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai kewenangannya melakukan evaluasi secara berkala terhadap perpotongan sebidang. Berdasarkan hasil evaluasi, menteri yang membidangi urusan jalan, gubernur, atau bupati/walikota dapat menutup perpotongan sebidang.<sup>28</sup>

Pengangkutan adalah kegiatan pemuatan penumpang atau barang kedalam alat pengangkut, pemindahan penumpang atau barang ke tempat tujuan dengan alat pengangkut, dan penurunan penumpang atau pembongkaran barang dari alat pengangkut di tempat tujuan yang disepakati.<sup>29</sup>

Fungsi dan peranan pengangkut sangat penting dalam kehidupan masyarakat dan berpengaruh pada berbagai aspek, baik aspek ekonomi sosial budaya bahkan aspek hukum. Aspek hukum memiliki peranan dalam bidang pengangkutan mengenai ketentuan hukum didalam hak, kewajiban dan tanggung jawab serta perasuransian apabila ada suatu kecelakaan. Industri pengangkutan memiliki hak dan kewajiban antara pengangkut dan pengirim. Hubungan timbal balik antara pengangkut dengan pengirim terjadi karena adanya perbuatan, kejadian, atau keadaan

dalam proses pengangkutan. Selama pelaksanaan pengangkutan, keselamatan penumpang atau barang yang diangkut pada dasarnya adalah tanggung jawab dari perusahaan pengangkutan.

Kewajiban utama pengangkut ialah untuk menjaga keselamatan barang atau penumpang yang diangkutnya hingga sampai di tempat tujuan yang telah diperjanjikan dan juga pengangkut berhak atas ongkos angkutan yang telah diselenggarakan. Jadi disini penumpang juga harus membayar ongkos angkutan tersebut sesuai dengan kesepakatan dengan pengangkut. Ketentuan mengenai pengangkutan ini diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.<sup>30</sup>

Pengangkutan dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) jenis pengangkutan yaitu pengangkutan darat, pengangkutan laut, dan pengangkutan udara. Pada pengangkutan darat dapat dikelompokkan lagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu pengangkutan dengan kendaraan bermotor (jalan raya) dan pengangkutan dengan kereta api. Kita ketahui bahwa sebagian besar masyarakat memakai jasa dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) (untuk selanjutnya disebut PT KAI) yang menyediakan layanan moda angkutan darat dengan kereta api. Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (untuk selanjutnya disebut UUKA 2007), Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkai dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.<sup>31</sup>

Penyelenggaraan angkutan kereta api pada dasarnya sama dengan penyelenggaraan angkutan jenis lainnya, diawali dengan ada suatu perjanjian pengangkutan antara penumpang atau pengirim barang dengan pihak PT KAI dengan adanya karcis yang dikeluarkan oleh pihak PT KAI. PT KAI menerbitkan dokumen angkutan berupa karcis penumpang dan surat muatan barang. Karcis penumpang berfungsi sebagai tanda bukti terjadinya perjanjian pengangkutan penumpang, ketentuan ini diatur dalam Pasal 132 ayat (3) UUKA 2007, sedangkan surat muatan berfungsi sebagai

<sup>26</sup> *Ibid.*

<sup>27</sup> *Ibid.* hlm. 4-5.

<sup>28</sup> *Ibid.* hlm. 5.

<sup>29</sup> Moch Najib Imanullah. Tanggung Jawab Keperdataan Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Kecelakaan Yang Terjadi Saat Mengangkut Penumpang. *Privat Law* Vol. IV No. 2 Juli - Desember 201636, hlm. 36 (Lihat Abdulkadir Muhammad, 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti, hlm. 4).

<sup>30</sup> *Ibid.*, hlm. 36-37.

<sup>31</sup> *Ibid.*, hlm. 37.

tanda bukti terjadinya perjanjian pengangkutan barang. Sebagaimana dalam setiap perjanjian terdapat hak dan kewajiban, serta tanggung jawab dari para pihak yang berjanji, demikian pula halnya dalam perjanjian pengangkutan kereta api terdapat hak dan kewajiban dari pihak penyelenggara angkutan dan pihak penumpang. Menurut Pasal 132 ayat (1) UUKA 2007, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengangkut orang yang memiliki karcis. Setiap penumpang yang memiliki karcis berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih. Kewajiban pihak pengangkut ini merupakan kontra prestasi atas hak yang dimiliki oleh penumpang yang telah membayar biaya pengangkutan dan memiliki karcis sebagai bukti telah terjadinya perjanjian pengangkutan kereta api.<sup>32</sup>

Sebagai pihak penyelenggara sarana perkeretaapian PT KAI mempunyai tanggung jawab untuk menjaga keselamatan penumpang atau pengguna jasa perkeretaapian, dalam hal tanggung jawab ini, terdapat dua bentuk yang dibedakan antara tanggung jawab pihak penyelenggara prasarana perkeretaapian dan pihak penyelenggara sarana perkeretaapian. Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian berupa penyelenggaraan prasarana perkeretaapian dan/atau sarana-sarana perkeretaapian, sedangkan penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum yang saat ini dilaksanakan oleh PT. KAI.<sup>33</sup>

Berhubungan dengan pelayanan kepada masyarakat, terdapat istilah yang disebut Standar Pelayanan Minimum. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api poin 10 disebutkan bahwa standar pelayanan minimum adalah ukuran minimum pelayanan yang harus dipenuhi oleh penyedia layanan dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa yang harus dilengkapi dengan tolok ukur yang

dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyedia layanan kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau dan terukur.<sup>34</sup>

Pasal 2 PM Perhubungan No. 48 Tahun 2015 disebutkan bahwa pengoperasian kereta api harus memenuhi standar pelayanan minimum. Standar pelayanan minimum ini merupakan acuan bagi Penyelenggara Prasarana perkeretaapian yang mengoperasikan stasiun kereta api dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa stasiun kereta api dan Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian yang melaksanakan kegiatan angkutan orang dengan kereta api. Standar pelayanan minimum ini dibagi dua yaitu standar pelayanan minimum di stasiun kereta api dan standar pelayanan minimum dalam perjalanan.<sup>35</sup>

Sesuai pasal 3 dan pasal 4 PM Perhubungan No. 48 Tahun 2015, standar pelayanan minimum penumpang baik di stasiun maupun di dalam perjalanan kereta api paling sedikit mencakup keselamatan, keamanan, kehandalan, kenyamanan, kemudahan dan kesetaraan.<sup>36</sup>

## B. Pengaturan Penanganan Kecelakaan Kereta Api

Pengangkutan umum pula mengacu pada kendaraan yang digunakan oleh pengguna umum berfungsi untuk mengangkut penumpang dengan membayar sejumlah biaya tertentu untuk sesuatu perjalanan. Kendaraan yang biasa digunakan pada moda pengangkutan umum dapat dimiliki dan diselenggarakan perorangan, suatu badan umum, kelompok serikat, maupun pemerintah yang bertujuan untuk memberikan kemudahan bagi masyarakat ataupun untuk mendapatkan keuntungan.<sup>37</sup>

Pengangkutan umum berkaitan erat dengan tempat dan kegiatan masyarakat serta tersedianya barang, jasa dan/atau pengguna. Pengangkutan diartikan sebagai proses

<sup>32</sup> *Ibid.*

<sup>33</sup> *Ibid.* (Lihat Aflah. 2009. Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Jurnal Ilmiah Abdi Ilmu. Vol. 2 No. 1).

<sup>34</sup>Intan Catur Pamungkas. Perlindungan Konsumen Terhadap Pelayanan Publik Di Bidang Transportasi Kereta Api. <http://karyailmiah.narotama.ac.id>, hlm. 11.

<sup>35</sup> *Ibid.*, hlm. 11-12.

<sup>36</sup> *Ibid.*, hlm. 12.

<sup>37</sup> Dewi Budhiartini. *Op. Cit.*, hlm. 2019. hlm. 23.

perpindahan orang atau barang dari sesuatu tempat ke tempat lain untuk tujuan tertentu. Oleh sebab itu, pengangkutan merupakan alat yang membantu seseorang menenpuh jarak yang jauh yang secara geografisnya terpisah dari tempat asalnya untuk memenuhi keperluan hidup manusia.<sup>38</sup>

Dalam aturan pokok yaitu UU Perkeretaapian juga menyebutkan akan adanya tanggung jawab tersebut. Pada Pasal 157 UU Perkeretaapian, dijelaskan bahwa pengangkutan dengan kereta api, penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggungjawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan kereta api. Tanggung jawab bermula saat pengguna jasa di angkut dari stasiun asal sampai stasiun tujuan. Kerugian dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.<sup>39</sup>

Dalam hal pengangkutan barang, penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggungjawab terhadap barang sejak diterimanya barang oleh pihak penyelenggara. Tanggung jawab akan diberikan apabila ada kerugian yang diderita oleh pengirim barang apabila barang hilang, rusak atau musnah. Kerugian yang dihitung tidak termasuk keuntungan yang akan diperoleh si pengirim. Serta penyelenggara sarana perkeretaapian tidak bertanggungjawab terhadap keterangan yang tidak benar dalam surat pengangkutan seperti tertera pada Pasal 158 UU Perkeretaapian.<sup>40</sup>

Terhadap pihak ketiga, penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggungjawab atas kerugian yang terjadi selama proses pengoperasian selama pihak ketiga dapat membuktikan adanya kesalahan dari si pengangkut. Hak atas pengajuan ganti kerugianselambat-lambatnya tiga puluh hari terhitung mulai tanggal terjadi kerugian. Hal ini di atur dalam Pasal 159 UU Perkeretaapian.<sup>41</sup>

Dari pernyataan di atas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa prinsip tanggung jawab yang dipergunakan dalam tanggung jawab

perkeretaapian adalah berdasarkan unsur kesalahan (fault liability). Prinsip ini memiliki dasar yakni Pasal 1365 KUHP yang lazim dikenal sebagai pasal tentang perbuatan melawan hukum yang mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok yaitu:

1. Adanya perbuatan
2. Adanya unsur kesalahan
3. Adanya kerugian yang diderita
4. Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.<sup>42</sup>

Undang-Undang Nomor Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, mengatur Jangka Waktu Pengajuan Keberatan dan Ganti Kerugian Penanganan Kecelakaan Kereta Api. Pasal 125. Dalam hal terjadi kecelakaan kereta api, pihak Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian harus melakukan hal-hal sebagai berikut:

- a. mengambil tindakan untuk kelancaran dan keselamatan lalu lintas;
- b. menangani korban kecelakaan;
- c. memindahkan penumpang, bagasi, dan barang antaran ke kereta api lain atau moda transportasi lain untuk meneruskan perjalanan sampai stasiun tujuan;
- d. melaporkan kecelakaan kepada Menteri, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota;
- e. mengumumkan kecelakaan kepada pengguna jasa dan masyarakat;
- f. segera menormalkan kembali lalu lintas kereta api setelah dilakukan penyidikan awal oleh pihak berwenang; dan g. mengurus klaim asuransi korban kecelakaan.

Pasal 126. Ketentuan lebih lanjut mengenai lalu lintas kereta api diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Di Dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak yaitu antara pengangkut dan pengirim adalah sama tinggi. Hubungan kerja di dalam perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan pengirim tidak secara terus menerus, tetapi sifatnya hanya berkala, ketika seorang pengirim membutuhkan pengangkut untuk mengangkut barang. Perjanjian pengangkutan mengandung tiga prinsip tanggung jawab, yaitu:

<sup>38</sup> *Ibid*, hlm. 23.

<sup>39</sup> Oktaviana Surya Putri dan I Made Dedy Priyanto, *Op. Cit.* hlm. 8.

<sup>40</sup> *Ibid*.

<sup>41</sup> *Ibid*, hlm. 8-9.

<sup>42</sup> *Ibid*, hlm. 9 (Lihat Celina Tri Siwi Krisdayanti, 2011, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Cet. III, Sinar Grafika, Jakarta, h.93).



- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan, menurut prinsip ini setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan pengangkut itu. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini adalah yang umum berlaku seperti yang diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata Tentang perbuatan melawan hukum.
- b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga, menurut prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut.
- c. Prinsip tanggung jawab mutlak, menurut prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian tentang kesalahan. Unsur kesalahan tidak relevan.<sup>43</sup>

Tiap hubungan hukum akan menimbulkan hak dan kewajiban yang saling berlawanan dengan kata lain masing-masing pihak yang ada dalam perikatan hukum akan memiliki hak dan kewajibannya masing-masing yang harus dipenuhi. Apabila hak dan kewajiban tersebut tidak terpenuhi maka akan menimbulkan kerugian bagi salah satu pihak yang ada didalam perikatan sehingga untuk melindungi dan mengurangi konflik maka perlindungan

hukum sangat diperlukan.<sup>44</sup> Hubungan hukum antara satu orang dengan orang lain akan menimbulkan suatu hak dan kewajiban yang berlawanan, di mana dalam hal ini perlindungan hukum sangat diperlukan guna mengurangi konflik antar pihak.<sup>45</sup>

Berdasarkan Pasal 110 Peraturan Pemerintah Nomor 72 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api disebutkan bahwa pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan yang selanjutnya disebut dengan perpotongan sebidang yang digunakan untuk lalu lintas umum atau lalu lintas khusus, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api. Pemakai jalan wajib mematuhi semua rambu-rambu jalan di perpotongan sebidang.<sup>46</sup>

Dalam hal terjadi pelanggaran yang menyebabkan kecelakaan, maka hal ini bukan merupakan kecelakaan perkeretaapian. Pintu perlintasan pada perpotongan sebidang berfungsi untuk mengamankan perjalanan kereta api.<sup>47</sup>

## PENUTUP

### A. KESIMPULAN

1. Tanggung jawab penyelenggara prasarana perkeretaapian atas kerugian sebagai akibat kecelakaan diberikan kepada penyelenggara sarana perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian sebagai akibat kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian. Tanggung jawab penyelenggara prasarana perkeretaapian kepada penyelenggara sarana perkeretaapian berdasarkan perjanjian kerja sama antara penyelenggara prasarana perkeretaapian dan penyelenggara sarana perkeretaapian. Penyelenggara prasarana perkeretaapian bertanggung jawab kepada pihak ketiga atas kerugian harta benda, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh penyelenggaraan prasarana perkeretaapian. Penyelenggara prasarana perkeretaapian bertanggung jawab terhadap petugas prasarana perkeretaapian yang mengalami luka-luka, atau meninggal dunia

<sup>44</sup> *Ibid*, hlm. 35.

<sup>45</sup> *Ibid*.

<sup>46</sup> Afrizal Riyadi, Rinitami Njatrijani dan Siti Mahmudah. *Op. Cit*, hlm. 5.

<sup>47</sup> *Ibid*.

<sup>43</sup>Yayuk Sugiarti. *Op. Cit*. hlm. 34-35.

yang disebabkan oleh pengoperasian prasarana perkeretaapian dan dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.

2. Pengaturan penanganan kecelakaan kereta api mengatur jangka waktu pengajuan keberatan dan ganti kerugian penanganan kecelakaan kereta api. Dalam hal terjadi kecelakaan kereta api, pihak penyelenggara prasarana perkeretaapian dan penyelenggara sarana perkeretaapian harus melakukan hal-hal seperti mengambil tindakan untuk kelancaran dan keselamatan lalu lintas, menangani korban kecelakaan, memindahkan penumpang, bagasi, dan barang antaran ke kereta api lain atau moda transportasi lain untuk meneruskan perjalanan sampai stasiun tujuan.

## B. SARAN

1. Pelaksanaan tanggung jawab penyelenggara prasarana perkeretaapian atas kerugian sebagai akibat kecelakaan tidak akan dilakukan atau tidak akan bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh penyelenggara sarana perkeretaapian dan/atau pihak ketiga yang disebabkan oleh pengoperasian prasarana perkeretaapian, apabila pihak yang berwenang menyatakan bahwa kerugian bukan disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian atau terjadi keadaan memaksa.
2. Pengaturan penanganan kecelakaan kereta api mengatur pihak penyelenggara prasarana perkeretaapian dan penyelenggara sarana perkeretaapian harus melaporkan kecelakaan kepada Menteri, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota dan mengumumkan kecelakaan kepada pengguna jasa dan masyarakat dan segera menormalkan kembali lalu lintas kereta api setelah dilakukan penyidikan awal oleh pihak berwenang dan mengurus klaim asuransi korban kecelakaan.

## DAFTAR PUSTAKA

Afrizal Riyadi, Rinitami Njatrijani dan Siti Mahmudah. *Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Perusahaan Jasa Pengangkutan Terhadap Keselamatan Penumpang Kereta Di*

*Perlintasan Sebidang*. Diponegoro Law Review. Volume 5, Nomor 2, Tahun 2016.

Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Grafiti Press. Jakarta. 2006.

Antarin Prasantbi dan Tien Handayani Nafi. *Keberlakuan Dan Pengembangan Kebijakan Keselamatan Perkeretaapian Di Kota Depok (Studi Paska Pemberlakuan UU No. 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian Hingga Di Era Otonom; Daerah)*. Jurnal Hukum dan Pembangunan Edisi Khusus Dies Nata/is 85 Tahun FHUI.

Bambang Slamet Eko Sugistiyoko. 2018. *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Khusus Penumpang Jasa Angkutan Traspotasi Darat*. <https://journal.unita.ac.id/article>.

Budhiartini Dewi. *Pelayanan Dalam Pengangkutan*. Fakultas Ekonomi Universitas Amir Hamzah Medan. 2019.

Intan Catur Pamungkas. *Perlindungan Konsumen Terhadap Pelayanan Publik Di Bidang Transportasi Kereta Api*. <httpkaryailmiah.narotama.ac.id>.

Marbun Rocky, Deni Bram, Yuliasara Isnaeni dan Nusya A., *Kamus Hukum Lengkap (Mencakup Istilah Hukum & Perundang-Undangan Terbaru)*, Cetakan Pertama, Visimedia, Jakarta. 2012.

Moch Najib Imanullah. *Tanggung Jawab Keperdataan Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Kecelakaan Yang Terjadi Saat Mengangkut Penumpang*. Privat Law Vol. IV No. 2 Juli - Desember 201636.

Muhammad Sofyan Rudi Santoso. *Tanggung Jawab Keperdataan Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Kecelakaan Yang Terjadi Saat Mengangkut Penumpang*. Privat Law Vol. IV No. 2 Juli - Desember 2016.

Oktaviana Surya Putri dan I Made Dedy Priyanto. *Tanggung Jawab Pt Kai Terhadap Barang Bawaan Penumpang Berdasarkan Undangundang No.08 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*. E- Journal Ilmu Hukum. Kertha Semaya. Vol. 06. No. 02. Maret 2018.

Sudarsono, *Kamus Hukum*, Cetakan 6. Rineka Cipta, Jakarta, 2009.

Sugistiyoko Slamet Eko Bambang. *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Khusus*

Penumpang Jasa Angkutan Transportasi Darat. <https://journal.unita.ac.id> › article › download).