

PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG KERETA API DALAM PERISTIWA KECELAKAAN KERETA API DI INDONESIA

Oleh:

Resanda Hendrawanto Bintara Putra

Fakultas Hukum Universitas Surabaya

resandahendra25@gmail.com

Abstrak

Kereta api adalah salah satu contoh alat pengangkutan darat, kereta api sebagai salah satu alat pengangkutan darat yang paling diminati, hal ini terbukti semakin meningkatnya kebutuhan jasa pengangkutan kereta api bagi mobilitas orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain di seluruh wilayah tanah air. Dalam prakteknya di Indonesia, tidak jarang sarana transportasi kereta api mengalami kecelakaan. Pentingnya pemahaman mengenai hak-hak penumpang dirasa masih kurang sehingga perlu adanya sosialisasi dari pihak penyelenggara jasa transportasi kereta api yaitu PT. Kereta Api Indonesia demi terjaminnya perlindungan hukum bagi masyarakat pengguna jasa transportasi kereta api di Indonesia.

Abstract

Train is an example of land transportation, trains are one of the most popular means of land transportation, this is proven by the increasing need for rail transportation services for the mobility of people and/or goods from one place to another throughout the country. . In practice in Indonesia, it is not uncommon for rail transportation facilities to have accidents. The importance of understanding the rights of passengers is still lacking so that there is a need for socialization from the organizers of rail transportation services, namely PT. Kereta Api Indonesia in order to ensure legal protection for the public using rail transportation services in Indonesia.

Kata kunci : Kereta api, Kecelakaan, Penumpang

A. PENDAHULUAN

Kereta Api sebagai alat pengangkutan darat merupakan pendorong dan penggerak pembangunan nasional demi meningkatkan kesejahteraan rakyat. Usaha perkeretaapian dikuasai oleh pemerintah dan pelaksanaannya diserahkan kepada badan penyelenggara yang dibentuk untuk itu. Badan penyelenggara usaha perkeretaapian adalah PT.(Persero) Kereta Api Indonesia yang berada di bawah Departemen Perhubungan.

Timbulnya tanggung jawab pihak pengangkut adalah untuk memindahkan obyek pengangkut ke tempat tujuan, hal ini meliputi tibanya obyek pengangkutan yang disertai lunasnya pembayaran biaya pengangkutan. Obyek perjanjian pengangkutan meliputi muatan barang dan penumpang, biaya pengangkutan dan alat pengangkutan.¹

Pentingnya sarana pengangkutan tersebut haruslah diimbangi dengan pengawasan dan pembinaan yang baik serta terpadu mengingat semakin meningkatnya kebutuhan jasa pengangkutan bagi mobilitas manusia dan barang di dalam dan luar negeri. Dengan adanya penyelenggaraan pengangkutan yang sesuai, maka berperan sebagai penunjang, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun lambat berkembang.

Penyelenggaraan dan pembinaan pengangkutan yang baik dimaksudkan sebagai suatu sistem kesatuan pengangkutan nasional secara terpadu, sehingga mampu mewujudkan penyediaan jasa pengangkutan yang seimbang dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan pengangkutan yang aman, cepat, lancar, teratur, nyaman, dan efisien dengan biaya yang sesuai dan terjangkau oleh daya beli masyarakat. Di samping itu juga harus memperhatikan faktor keselamatan manusia dan barang.

Pihak pengangkut harus memperhatikan konsep dan prosedur perjanjian pengangkutan, maka pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah pengangkut dan pengirim atau penumpang. Adapun sifat perjanjian pengangkutan adalah timbal balik, konsepnya kedua belah pihak, baik pengangkut maupun pengirim/penumpang masing-masing mempunyai kewajiban sendiri. Di mana kewajiban pihak pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan kewajiban pihak pengirim atau penumpang adalah membayar uang pengangkutan sebagai kontra prestasi dari penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut.

Prinsip pertanggung jawaban dalam pengangkutan, dinyatakan bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka pengangkut dapat dibebaskan dari kewajiban membayar kerugian.²

Bentuk Tanggung jawab kepada pengguna jasa pelayanan pengangkutan adalah memberi ganti kerugian, mengenai ganti kerugian berupa pemberian asuransi oleh pihak Jasa Raharja secara tanggung renteng karena PT. (Persero) Kereta Api Indonesia wajib

¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum pengangkutan darat, laut dan udara*, Ctk. Pertama, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991. Hlm. 13

² Abdulkadir Muhammad, *op.cit*, hlm.28

mengasuransikan pengguna jasa pelayanan pengangkutan Kereta Api, Apabila memang terbukti bahwa kesalahan berada dipihaknya.

Dengan demikian akan timbul masalah dan pertanyaan bagaimanakah perlindungan hukum terhadap penumpang kereta api dalam peristiwa kecelakaan keret api di Indonesia

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut di atas penulis mencoba menarik permasalahan antara lain :

- a. Bagaimanakah ketentuan yang mengatur tentang perlindungan hukum bagi penumpang yang mengalami kecelakaan kereta api di Indonesia?
- b. Bagaimanakah bentuk tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan kereta api?
- c. Bagaimanakah pelaksanaan pembayaran ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan kereta api?

B. METODE PENELITIAN

Penelitian hukum ini menggunakan pendekatan normatif, tinjauan yuridis normatif, yaitu dengan melakukan identifikasi terhadap isu-isu hukum yang berkembang dalam masyarakat, mengkaji pendapat para ahli-ahli hukum terkait dan analisa kasus salam dokumen-dokumen untuk memperjelas hasil penelitian, kemudian ditinjau aspek praktis dan aspek akademis keilmuan hukumnya dalam penelitian hukum.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Ketentuan yang mengatur tentang penumpang yang mengalami kecelakaan kereta api

Agar terjadi pengangkutan dengan kereta api, perlu diadakan perjanjian lebih dahulu antara pengangkut (PT. Kereta Api Indonesia) dengan penumpang atau pengirim yang telah melunasi biaya pengangkutan yang dibuktikan dengan karcis penumpang atau pengirim yang telah melunasi biaya pengangkutan yang dibuktikan dengan karcis penumpang atau surat pengangkutan barang. Pengangkutan orang atau barang dilakukan sesuai dengan ketentuan perjanjian dan Undang-Undang Perkeretaapian (Pasal 132 dan 141 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007). Penumpang berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang disepakati, misalnya, pemegang karcis Kereta Api Argo Bromo akan memperoleh pelayanan sesuai dengan pelayanan karcis Kereta Api Argo

Bromo yang dimilikinya. Penumpang wajib membayar biaya pengangkutan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dikehendakinya.³

Sejalan dengan berkembangnya pengangkutan melalui kereta api, Undang-undang nomor 13 tahun 1992 tentang perkeretaapian (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 47; Tambahan Lembaran Negara Nomor 3479) sudah tidak lagi sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan hukum dalam masyarakat, perkembangan zaman, serta ilmu pengetahuan dan teknologi. Maka dari itu Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 dicabut dan diganti oleh Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 (Lembaran Negara Tahun 2007 nomor 65) yang mulai berlaku pada tanggal yang diundangkan, 25 April 2007.

Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api (Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007).⁴

Pengangkutan darat dengan kereta api diadakan berdasarkan perjanjian antara Badan Penyelenggara Pengangkutan dan penumpang atau pemilik barang. Karcis penumpang dan surat pengangkutan barang merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan penumpang atau pengirim (Pasal 132 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007). Karcis penumpang diterbitkan atas nama (*on name*), artinya setiap pemegang karcis yang namanya tercantum dalam karcis itu berhak untuk diangkut. Surat pengangkutan barang diterbitkan atas nama (*on name*), artinya setiap pemegang yang namanya tercantum pada surat pengangkutan barang adalah pemilik dan berhak untuk menerima barang. Karcis penumpang dan surat pengangkutan barang atas nama tidak dapat dialihkan kepada pihak lain karena ada kaitannya dengan asuransi yang melindungi dalam hal terjadi musibah.⁵

Apabila penumpang yang telah membeli karcis atau memperoleh surat pengangkutan barang kemudian membatalkan perjalanannya atau pengiriman barangnya, berlaku ketentuan-ketentuan perjanjian dan Undang-Undang Perkeretaapian. Biaya pengangkutan yang sudah dilunasi itu dikembalikan kepada pembeli atau pemilik barang setelah dipotong jumlah kerugian yang timbul akibat pembatalan tersebut.⁶

³ Abulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Ctk. Kelima, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013. Hal. 16.

⁴ *Ibid*, hal 8

⁵ *Ibid*.

⁶ *Ibid*. Hal 16

Karcis penumpang kereta api diterbitkan atas tunjuk (*aan toonder, to bearer*) artinya setiap pemegang karcis berhak atas pelayanan pengangkutan kereta api. Karcis penumpang kereta api memuat keterangan sebagai berikut:

- Nama stasiun pemberangkatan dan stasiun tujuan;
- Jenis dan kelas pelayanan kereta api;
- Tarif biaya pengangkutan;
- Tanggal pengeluaran karcis;
- Jam keberangkatan kereta api;
- Asuransi jasa raharja;
- Tanda dari pengangkut (dokumen pengangkutan penumpang/tiket)

Kewajiban dan hak timbal balik pihak-pihak timbul karena peristiwa hukum berupa perbuatan, kejadian, atau keadaan. Peristiwa hukum tersebut dapat berasal dari perjanjian atau undang-undang. Hubungan kewajiban dan hak timbal balik antara pengangkut dan penumpang atau pengirim terjadi karena perbuatan, kejadian, atau keadaan dalam proses pengangkutan. Kewajiban yang timbul dari ketentuan perjanjian disebut kewajiban perjanjian (*contractual obligations*), sedangkan kewajiban yang timbul dari ketentuan undang-undang disebut kewajiban undang-undang (*law obligations*).⁷

Dalam perjanjian pengangkutan, khususnya pengangkutan melalui kereta api, ada kesepakatan antara pihak penyelenggara jasa angkutan kereta api dan pengguna jasa angkutan kereta api. Melalui perjanjian tersebut akan timbul hak dan kewajiban dari masing-masing pihak, baik dari pihak penyelenggara jasa angkutan maupun pengguna jasa angkutan. Hak dan kewajiban itu diantaranya sebagai berikut:

A. Kewajiban pihak pengangkut

a. Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian

- (1) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian wajib merawat prasarana perkeretaapian agar tetap laik operasi (pasal 65 ayat (1) UUKA)
- (2) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian wajib memenuhi persyaratan kelaikan yang berlaku bagi setiap jenis prasarana perkeretaapian (pasal 67 ayat (1) UUKA)

⁷ *Ibid.* Hlm. 145

- (3) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian wajib melakukan pengujian dan pemeriksaan untuk menjamin kelaikan prasarana perkeretaapian (pasal 68 ayat (1) UUKA)
 - (4) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian wajib menempatkan tanda larangan di jalur kereta api secara lengkap dan jelas (pasal 81 UUKA)
 - (5) Penyelenggara prasarana perkeretaapian wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pihak ketiga (pasal 166 UUKA)
- b. Penyelenggara Sarana Perkeretaapian
- (1) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib memenuhi persyaratan teknis dan kelaikan operasi yang berlaku bagi setiap jenis sarana perkeretaapian (pasal 96 ayat (2) UUKA)
 - (2) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib merawat sarana perkeretaapian agar tetap laik operasi (pasal 114 ayat (1) UUKA)
 - (3) Dalam pengoperasian sarana perkeretaapian wajib dilakukan oleh awak yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi kecakapan yang dibuktikan dengan sertifikat kecakapan (pasal 116 ayat (1) UUKA)
 - (4) Dalam hal terjadi kecelakaan kereta api, wajib: (pasal 125 UUKA)
 - 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
 - Melaporkan kecelakaan kepada Menteri, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota
 - Mengumumkan kecelakaan kepada pengguna jasa dan masyarakat
 - Segera menormalkan kembali lalu lintas kereta api setelah dilakukan penyidikan awal oleh pihak berwenang
 - Mengurus klaim asuransi korban kecelakaan
 - (5) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah lima tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia (pasal 131 ayat (1) UUKA)

- (6) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengangkut orang yang telah memiliki karcis (pasal 132 ayat (2) UUKA)
- (7) Dalam penyelenggaraan pengangkutan orang dengan kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib: (pasal 133 ayat (1) UUKA)
 - Mengutamakan keselamatan dan keamanan orang
 - Mengutamakan pelayanan kepentingan umum
 - Menjaga kelangsungan pelayanan pada lintas yang ditetapkan
 - Mengumumkan jadwal perjalanan kereta api
 - Mematuhi jadwal keberangkatankeretaapi
- (8) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengumkan kepada pengguna jasa apabila terjadi pembatalan dan penundaan keberangkatan, keterlambatan kedatangan, atau pengalihan pelayanan lintas kereta api disettai dengan alasan yang jelas (pasal 133 ayat (1) UUKA)
- (9) Apabila terjadi pembatalan keberangkatan perjalanan kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengganti biaya yang telah dibayar oleh orang yang telah membeli karcis (pasal 134 ayat (1) UUKA)
- (10) Apabila dalam perjalanan kereta api terdapat hambatan atau gangguan yang mengakibatkan kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanan sampai stasiun tujuan yang disepakati, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib: (pasal 134 ayat (4) UUKA)
 - Menyediakan angkutan dengan kereta api lain atau moda transportasi lain sampai stasiun tujuan atau
 - Memberikan ganti kerugian senilai harga karcis
- (11) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa (pasal 167 ayat (1) UUKA)

Selama proses pengangkutan berlangsung, pihak pengangkut wajib melakukan penjagaan, pengawasan, dan pemeliharaan terhadap penumpang atau barang yang diangkut sampai tiba di tempat tujuan dengan selamat. Bentuk penjagaan dan pengawasan itu, antara lain:

- Menempatkan polisi khusus kereta api (polsuska) di kereta api yang sedang dioperasikan.

- Menutup pintu kereta api setelah penumpang naik ke atau turun dari kereta api selama proses pengangkutan berlangsung.

Tindakan ini dimaksudkan untuk mengamankan dan melindungi penumpang atau barang dari perbuatan penodongan ataupun pencurian di atas kereta api yang sedang menyelenggarakan pengangkutan.

B. Hak pihak pengangkut

a. Hak Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian

Hak Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian menurut pasal 90 UUKA yaitu:

- (1) Mengatur, mengendalikan, dan mengawasi perjalanan kereta api
- (2) Menghentikan pengoperasian sarana perkeretaapian apabila dapat membahayakan perjalanan kereta api
- (3) Melakukan penertiban terhadap pengguna jasa kereta api yang tidak memenuhi persyaratan sebagai pengguna jasa di stasiun
- (4) Mendahulukan perjalanan kereta api di perpotongan sebidang dengan jalan
- (5) Menerima pembayaran dari penggunaan prasarana perkeretaapian
- (6) Menerima ganti kerugian atas kerusakan prasarana perkeretaapian yang disebabkan oleh kesalahan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian atau pihak ketiga.

c. Hak Penyelenggara Sarana Perkeretaapian

Menurut pasal 136 ayat (1) UUKA:

- (1) Memeriksa karcis
- (2) Menindak pengguna jasa yang tidak mempunyai karcis
- (3) Menertibkan pengguna jasa kereta api atau masyarakat yang mengganggu perjalanan kereta api
- (4) Melaksanakan pengawasan dan pembinaan terhadap masyarakat yang berpotensi menimbulkan gangguan terhadap perjalanan kereta api

Kewajiban penumpang

- (1) Membayar biaya pengangkutan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih
- (2) Mematuhi semua peraturan yang ditetapkan oleh PT. Kereta Api Indonesia

C. Hak penumpang

Dalam pasal 1 butir 2 dan 3 Undang-Undang Perlindungan Konsumen disebutkan bahwa yang dimaksud konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang

tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lainnya, dan tidak untuk diperdagangkan. Sedangkan pengguna jasa kereta api berdasarkan pengertian pasal 1 butir 12 Undang-Undang Perkeretaapian adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang.

Berdasarkan ketentuan tersebut, terlihat dengan jelas bahwa pengguna jasa kereta api sebagaimana maksud dalam pasal 1 butir 12 Undang-Undang Perkeretaapian, masuk dalam pengertian konsumen sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Perlindungan Konsumen.

Dengan kewajiban memiliki karcis tersebut di atas, maka pengguna jasa memiliki hak untuk memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih. Hak-hak pengguna jasa kereta api commuter berdasarkan undang-undang perlindungan konsumen adalah :

- hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
- hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
- hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
- hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
- hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
- hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;

Sedangkan dalam Undang –Undang Nomor 23 Tahun 2007, hak penumpang adalah:

- (1) Berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih
(pasal 132 ayat (2) UUKA)

- (2) Mendapatkan ganti kerugian apabila mengalami kerugian akibat penyelenggaraan pengangkutan kereta api

b. Tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan kereta api

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.⁸

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.⁹ 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).¹⁰

Dalam hukum pengangkutan setidaknya-tidaknya dikenal adanya 3 (tiga) prinsip tanggung jawab, yaitu:¹¹

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan (fault liability, liability based on fault)

Tanggung jawab atas dasar kesalahan (based on fault liability) diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata yang sering disebut tindakan melawan hukum (onrechts matigdaad) yang berlaku secara umum kepada siapapun. Juga termasuk PT. KAI dalam kapasitasnya sebagai penyelenggara angkutan kereta api. Menurut konsep tersebut, setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian kepada orang lain, mewajibkan kepada orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian untuk mengganti kerugian yang telah ditimbulkannya.

⁸ Sution Usman Adj, *Hukum pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta : Rineka Cipta), 1990, Hal. 163-164.

⁹ *Ibid*.

¹⁰ *Ibid*, hal. 203.

¹¹ E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*(Yogyakarta:Liberty, 1989), hlm.19

Prinsip *fault liability* ini ada dalam pasal 157 ayat (1) UU No. 23 Tahun 2007 yang pada intinya penyelenggara sarana perkeretaapian, yang bertanggung jawab terhadap pengguna jasa diangkut dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang disepakati, serta bertanggung jawab kepada penumpang apabila terjadi kecelakaan.

2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (presumption of liability)

Menurut prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Akan tetapi, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, ia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Tidak bersalah artinya tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan pihak pengangkut.¹²

Dengan demikian, jelas bahwa dalam hukum pengangkutan Indonesia prinsip-prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga keduanya dianut. Prinsip tanggung jawab karena kesalahan adalah asas, sedangkan prinsip tanggung jawab karena praduga adalah pengecualian. Artinya, pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika pengangkut berhasil membuktikan bahwa ia tidak bersalah/lalai, ia dibebaskan sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya.¹³

3. Prinsip tanggung jawab mutlak (no-fault liability, atau absolute liability atau strict liability)

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dirumuskan dengan kalimat: “Pengangkut

¹² Abulkadir Muhammad, *Opcit.* hlm. 48

¹³ *Ibid.* Hlm 49

bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apa pun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini”.¹⁴

Dalam Undang-Undang Pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur. Hal ini tidak diatur mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha di bidang jasa pengangkutan tidak perlu dibebani dengan resiko yang terlalu berat. Namun tidak berarti bahwa pihak-pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Pihak-pihak boleh saja menjanjikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis penyelesaian tanggung jawab berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan, dalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalnya, dimuat pada dokumen pengangkutan.¹⁵

Di dalam prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability* atau *absolute liability*) tergugat atau pengangkut selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah. Dengan kata lain, di dalam prinsip tanggung jawab mutlak ini memandang kesalahan sebagai suatu yang tidak relevan untuk dipermasalahkan apakah pada kenyataannya ada atau tidak.¹⁶

Winfield, Friedman, dan Mirsea Mateesco Matte membedakan antara *absolute liability* dan *strict liability* dengan memperhatikan ada tidaknya kemungkinan untuk membebaskan diri dari tanggung jawab, sedangkan di dalam *absolute liability* hal tersebut tidak dimungkinkan.¹⁷

Cara membedakan prinsip-prinsip tanggung jawab tersebut pada dasarnya diletakkan pada masalah pembuktian, yaitu mengenai ada atau tidaknya kewajiban pembuktian, dan kepada siapa beban pembuktian dibebankan dalam proses penuntutan. Dalam UU no 23 tahun 2007 (UUKA), tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia di bagi menjadi dua, yaitu tanggung jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan tanggung jawab Penyelenggara Sarana Perkeretaapian. Tanggung jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian tercantum dalam pasal 87 UUKA yang menyatakan sebagai berikut:

- (1) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian sebagai

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ E. Saefullah Wiradipradja, *Opcit*, hal. 35.

¹⁷ *Ibid*, hal. 36-37.

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 Penyelenggara 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

Sedangkan tanggung jawab Penyelenggara Sarana Perkeretaapian terdapat pada pasal 157 UUKA yang berbunyi:

- (1) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian bertanggung jawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan kereta api
- (2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak pengguna jasa diangkat dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang disepakati
- (3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami
- (4) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian luka-luka atau meninggalnya penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api

Akan tetapi, tanggung jawab pengangkut dibatasi oleh Undang-Undang Pengangkutan. Undang-Undang Pengangkutan menentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang timbul akibat kesalahan atau kelalaian pengangkut. Namun, mengenai kerugian yang timbul akibat :

- (a) Kadaan memaksa (*force majeure*);

- (b) Cacat pada penumpang atau barang itu sendiri; dan
- (c) Kesalahan atau kelalaian penumpang atau pengirim

pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian. Pembatasan atau pembebasan tanggung jawab pengangkut, baik yang ditentukan dalam Undang-Undang Pengangkutan maupun perjanjian pengangkutan yang disebut aksonerasi (pembatasan atau pembebanan tanggung jawab).¹⁸

c. Pelaksanaan pembayaran ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan kereta api

Berdasarkan perjanjian kontrak asuransi antara PT. Kereta Api Indonesia dengan konsorsium PT. Jasa Raharja (Persero) dan PT. Jasaharja Putera pasal 6, penumpang berhak mengajukan klaim ganti rugi atas kerugian dengan cara melengkapi data-data sebagai berikut:

- (a) Surat Keterangan dari Dokter dan Pejabat yang berwenang dari PT. Kereta Api (Persero)
- (b) Kwitansi asli biaya pengobatan dan perawatan
- (c) Surat Keterangan Kematian dari Rumah Sakit/Puskesmas (dalam hal meninggal dunia)
- (d) Formulir Pengajuan Santunan yang telah disediakan oleh PIHAK KEDUA diisi dan ditanda tangani oleh pejabat PIHAK PERTAMA bersama-sama dengan PIHAK KEDUA yang berwenang

Menurut pasal 7 perjanjian kontrak asuransi, jangka waktu permohonan dana santunan kepada konsorsium PT. Jasa Raharja dan PT. Jasaharja Putera adalah 6 bulan sejak terjadinya kecelakaan. Apabila permohonan diajukan melebihi batas waktu tersebut maka tidak akan dilayani dan dianggap kadaluwarsa.

Dalam Undang – undang nomor 23 tahun 2007, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa, hal ini sesuai yang tercantum pada pasal 167 Undang – undang nomor 23 tahun 2007. Besarnya nilai pertanggung jawaban paling sedikit harus sama dengan nilai ganti kerugian yang diberikan kepada pengguna jasa yang menderita kerugian sebagai akibat pengoperasian kereta api.

Jaminan pertanggung jawaban bagi korban / ahli waris korban penumpang kereta api menurut perjanjian kontrak asuransi berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan No. 37/PMK.010/008 serta jaminan tambahan yang merupakan tanggung jawab pihak kedua untuk kelas ekonomi dan non ekonomi adalah :

¹⁸ Abdulkadir Muhammad, *Opcit.* Hal. 42

a. Meninggal dunia	Rp. 40.000.000,00
b. Cacat tetap maksimum	Rp. 40.000.000,00
c. Biaya perawatan maksimum	Rp. 25.000.000,00
d. Biaya penguburan	Rp. 2.500.000,00
e. Biaya transportasi korban dari TKP ke Rumah Sakit/Puskesmas terdekat (bagi Korban luka-luka/meninggal)	Rp. 500.000,00

Dana santunan akan diberikan oleh PT. Kereta Api Indonesia bersama dengan PT. Jasa Raharja kepada korban/ahli waris korban dalam jangka waktu paling lambat 7 (tujuh) hari kerja setelah PT. Jasa Raharja menerima kelengkapan data sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 6 ayat (1) perjanjian kontrak asuransi

D. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Hal yang terpenting dalam pengangkutan dengan kereta api adalah adanya sebuah perjanjian, yaitu perjanjian antara pihak pengangkut/penyedia jasa angkutan untuk memindahkan orang atau penumpang, dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman. Perjanjian tersebut tidak hanya bersifat konsesus atau hanya ada kesepakatan antara kedua belah pihak saja, tetapi juga harus dibuktikan dengan dokumen perjalanan, dalam pengangkutan dengan kereta api, dokumen perjalanan adalah karcis. Dimana karcis tersebut harus memuat identitas asli penumpang, jenis pelayanan yang dipilih, biaya pengangkutan, nama stasiun keberangkatan dan stasiun tujuan, tanggal karcis dikeluarkan, jam pemberangkatan kereta api, asuransi jasa raharja. Karcis tersebut diterbitkan atas nama (*on name*) dan tidak bisa dipindah tangankan, karena ada kaitannya dengan asuransi jika terjadi hal yang tidak diinginkan.

PT. Kereta Api Indonesia selaku penyelenggara jasa angkutan perkeretaapian wajib bertanggung jawab terhadap penumpang jika terjadi kecelakaan, selama kecelakaan merupakan akibat dari kesalahan pengoperasian kereta api. Akan tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, ia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian. Pada prinsip atas dasar kesalahan (*fault liability*) beban pembuktian ada pada pihak pengangkut. Sedangkan prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*), dalam Undang – undang perkeretaapian tidak diatur, mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha

di bidang jasa pengangkutan tidak perlu dibebani dengan resiko yang terlalu berat. Namun tidak berarti prinsip ini tidak digunakan, karena dalam perjanjian ada asas kebebasan berkontrak, akan tetapi jika prinsip ini digunakan, maka harus dinyatakan secara tegas, misalnya dimuat dalam dokumen perjalanan.

Terhadap resiko yang mungkin timbul selama proses pengangkutan, PT. Kereta Api Indonesia wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa atau penumpang. Bentuk ganti rugi dan besarnya ganti kerugian telah tercantum pada perjanjian kontrak asuransi antara PT. Kereta Api Indonesia dengan konsorsium PT. Jasa Raharja dan PT. Jasa Raharja Putera. Apabila PT. Kereta Api Indonesia tidak mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa/penumpang, maka akan dikenai sanksi berupa pembekuan izin operasi atau pencabutan izin operasi oleh pemerintah.

Saran

Seharusnya di dalam karcis perjalanan kereta api dicantumkan tentang asuransi terhadap penumpang jika terjadi kecelakaan atau kerugian akibat kesalahan yang dilakukan oleh pihak pengangkut, dalam hal ini yaitu PT. Kereta Api Indonesia. Sehingga penumpang dapat memahami haknya jika terjadi musibah atau kecelakaan.

PT. Kereta Api Indonesia sebagai satu-satunya perusahaan pengangkutan kereta api di Indonesia harus selalu memperhatikan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan bersama, tidak hanya untuk pengguna jasa saja, tetapi juga kepentingan umum, karena fakta di lapangan banyak jalur perlintasan kereta api yang tidak berpalang dan tidak dijaga. Meskipun palang pintu bukan alat keselamatan, tetapi setidaknya bias mengamankan jalannya kereta api dan kenyamanan pengguna jalan di perlintasan kereta api dan diharapkan tidak terjadi lagi kecelakaan kereta api yang merugikan banyak pihak

Dalam perjanjian kontrak asuransi antara PT. Kereta Api Indonesia dengan konsorsium PT. Jasa Raharja dan PT. Jasaraharja Putera dijelaskan tentang cara pengajuan ganti rugi oleh penumpang jika terjadi kecelakaan, tetapi dalam prakteknya, perjanjian asuransi tersebut tidak disosialisasikan secara publik, sehingga masyarakat awam sebagai pengguna jasa perkeretaapian tidak memahami bagaimana melakukan upaya hukum jika terjadi kecelakaan. Maka dari itu, PT. Kereta Api Indonesia untuk kedepannya diharapkan dapat mempublikasikan secara umum sehingga masyarakat awam pun paham mengenai tata cara mengajukan ganti rugi jika terjadi kecelakaan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Abdulkadir Muhammad, *Hukum pengangkutan darat, laut dan udara*, Ctk. Pertama, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.

Hukum Pengangkutan Niaga, Ctk. Kelima, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013.

E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, 1989.

R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia JILID 11, Hukum Pengangkutan di Darat*, Rajawali Press, Jakarta, 1981.

Sution Usman Adji, *Hukum pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1990.

Undang-Undang

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65)

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. (Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 42)