

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian Umum PT. Kereta Api

1. Sejarah berdirinya PT. Kereta Api

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai sejak zaman penjajahan Belanda, zaman penjajahan Jepang, dan zaman kemerdekaan Republik Indonesia hingga saat ini menjadi PT. Kereta Api.

(1). Zaman penjajahan Belanda

Pada tahun 1875, Pemerintah Hindia Belanda mendirikan usaha perkeretaapian, yang diurus oleh suatu Jawatan yang dipimpin oleh Inspektur Jenderal. Pada tahun 1888 usaha perkeretaapian pemerintah Hindia Belanda yang berbentuk Jawatan dijadikan suatu bagian dari Departemen Van Burgerlijke Openbare Werken (B.O.W) yang berarti Departemen Pekerjaan Umum.

Dengan menurunnya nilai-nilai dari perusahaan-perusahaan swasta, oleh pemerintah Hindia Belanda hampir seluruh perkeretaapian swasta tersebut diambil alih dan digabungkan dengan nama Verinigde Spoorweg bedrijven (V.S) sebagai Jawatan, nama ini kemudian berubah nama menjadi Staats Spoorwegen (S.S).

(2). Zaman pendudukan Jepang

Pada masa pendudukan Jepang di Indonesia (Maret 1942-17 Agustus 1945) seluruh jaringan kereta api dikuasai oleh Pemerintah Jepang. Perkeretaapian di Jawa dinamakan Tetsudo Kyoku dengan Kantor Pusat di Bandung dan di bawah Pemerintahan Angkatan Darat Jepang (Rikuyun). Sedangkan perkeretaapian di Sumatera dinamakan Tetsudo Tai dengan Kantor Pusat di Bukit Tinggi dan di bawah pemerintahan Angkatan Laut Jepang (Kaigun).

(3). Zaman kemerdekaan hingga saat ini

Sejak diproklamasikan Kemerdekaan Republik Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945 maka perkeretaapian yang ada di Indonesia dikuasai oleh Pemerintah Republik Indonesia dan pada tanggal 28 September 1945 berdiri Djawatan Kereta Api Republik Indonesia yang selanjutnya disebut DKA.RI.

Pengumuman Pemerintah Nomor 2 tanggal 27 Desember 1949 yang pada butir 1 menyatakan bahwa mulai tanggal 1 Januari 1950 DKA.RI dan SS/VS digabungkan menjadi satu Djawatan dengan nama Djawatan Kereta Api (DKA) dengan tempat kedudukan di Bandung

Dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1963 tanggal 25 Mei 1963 status Djawatan Kereta Api (DKA) dirubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Sejak saat itu semua aset dan usaha Djawatan Kereta Api (DKA) beralih kepada Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) yang karyawannya adalah sebagai Pegawai Perusahaan.

Dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1971, maka status Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) berubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA).

Dan setelah dikeluarkannya Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.96/LD.302/Phb.1979 dan Surat Keputusan Menteri Keuangan Nomor 127/KMK.07/1979 tanggal 30 Maret 1979 tentang Pelaksanaan Penyelesaian Pendirian Perusahaan Jawatan Kereta Api, maka status karyawannya adalah Pegawai Negeri Sipil.

Dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 Tentang Pengalihan Bentuk Usaha Perusahaan Jawatan (Perjan) menjadi Perusahaan Umum (Perum), maka status Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) berubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) dan status pegawainya adalah Pegawai Perusahaan Umum.

Pada tahun 1992, pemerintah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian. Dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian maka banyak peraturan perkeretaapian sejak jaman Belanda dinyatakan tidak berlaku lagi. Dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), maka Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) menjadi PT. Kereta Api (Persero).

Pada tanggal 25 April 2007, pemerintah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Dengan berlakunya Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, maka Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian dinyatakan tidak berlaku. Dengan dasar hukum Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Pasal 217 menyatakan bahwa :

Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3479) dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

2. Pengertian kereta api

Pengertian kereta api menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian pada Pasal 1 ayat (2) dijelaskan bahwa “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”

Pada Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Pasal 1 ayat (1) dijelaskan pengertian perkeretaapian adalah :“Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api”

Pengertian kereta api menurut Peraturan Dinas 19 menyatakan bahwa “kereta api adalah kendaraan penarik yang dijalankan dalam urusan perjalanan kereta api, membawa rangkaian atau tidak”.¹

Kereta api adalah sarana transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya yang akan ataupun sedang bergerak di atas rel. kereta api merupakan alat transportasi missal yang umumnya terdiri dari lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian kereta atau gerbong (dirangkaikan dengan kendaraan lainnya). Rangkaian kereta atau gerbong tersebut berukuran relatif luas sehingga mampu memuat penumpang maupun barang dalam skala besar.²

B. Kajian Pertanggungjawaban Perdata

1. Pengertian pertanggungjawaban

Pertanggungjawaban berasal dari kata tanggungjawab. Adapun arti dari kata tanggung jawab adalah ”Keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi sesuatu boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya). Pertanggungjawaban adalah perbuatan bertanggungjawab atau sesuatu yang dipertanggungjawabkan”.³

Menurut Kamus Hukum “Tanggung jawab adalah suatu keharusan bagi seseorang untuk melaksanakan dengan selayaknya apa yang telah diwajibkan kepadanya”.⁴

¹ PT. Kereta Api, Peraturan Dinas 19 Jilid I, II, III, dan IV, Kantor Pusat Bandung, 2001, hlm. 19.

² http://id.m.wikipedia.org/wiki/Kereta_api, diakses pada tanggal 25 November 2011 pukul 19.30 WIB.

³ <http://m.artikata.com>, diakses pada tanggal 28 November 2011 pukul 17.45 WIB.

⁴ Andi Hamzah, Kamus Hukum, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1986, hlm. 570.

Menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia “Pertanggungjawaban berasal dari kata tanggung jawab yang berarti keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau ada sesuatu hal, boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya)”.⁵

2. Pengertian Pertanggungjawaban hukum perdata

Pertanggungjawaban hukum perdata dimaksudkan untuk menentukan apakah seseorang dapat dituntut atau diperkarakan. Pertanggungjawaban hukum perdata berkaitan dengan perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) yang diatur dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata: “Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”.

Menurut pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, maka yang dimaksud dengan perbuatan melanggar hukum adalah perbuatan yang melawan hukum yang dilakukan oleh seseorang yang karena salahnya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain.

Dalam ilmu hukum dikenal 3 (tiga) kategori dari perbuatan melawan hukum, yaitu sebagai berikut:

- a. Perbuatan melawan hukum karena kesengajaan;

⁵ WJS. Poerwadarminta, Kamus Umum Bahasa Indonesia, Jakarta, 1976, hlm. 1014.

2. Perbuatan melawan hukum tanpa kesalahan (tanpa unsur kesengajaan maupun kelalaian);
3. Perbuatan melawan hukum karena kelalaian”.⁶

Maka model tanggung jawab hukum adalah sebagai berikut:

1. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan (kesengajaan dan kelalaian) sebagaimana terdapat dalam pasal 1365 KUHPerdato.
2. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan khususnya kelalaian sebagaimana terdapat dalam pasal 1366 KUHPerdato.
3. Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) sebagaimana terdapat dalam pasal 1367 KUHPerdato.⁷

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

Tanggung jawab atas perbuatan melawan hukum pada pasal 1365 dan pasal 1366 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata merupakan tanggung jawab perbuatan melawan hukum secara langsung, dikenal juga tanggung jawab perbuatan melawan hukum secara tidak langsung.

⁶ Munir Fuady, Perbuatan Melawan Hukum, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2002, hlm. 2.

⁷ Ibid., hlm. 3.

Suatu perbuatan dapat dikatakan sebagai perbuatan melawan hukum apabila memenuhi lima unsur, yaitu:

1. Adanya suatu perbuatan.

Perbuatan memiliki dua macam yaitu perbuatan positif (aktif) dan perbuatan negatif (pasif). Perbuatan positif adalah perbuatan yang benar-benar dikerjakan, sedangkan perbuatan negatif adalah perbuatan yang benar-benar tidak dikerjakan. Oleh karena itu terhadap perbuatan melawan hukum tidak ada unsur persetujuan atau kata sepakat, dan tidak ada juga unsur causa yang diperbolehkan seperti yang terdapat dalam kontrak.

2. Perbuatan itu harus melawan hukum.

Perbuatan yang dilakukan harus melawan hukum. Sejak tahun 1919, unsur melawan hukum diartikan dalam arti yang seluas-luasnya, yakni meliputi hal-hal sebagai berikut:

- a. Perbuatan yang melanggar undang-undang yang berlaku;
- b. Perbuatan yang melanggar hak orang lain yang dijamin oleh hukum;
- c. Perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku;
- d. Perbuatan yang bertentangan dengan kesusilaan;
- e. Perbuatan yang bertentangan dengan sikap yang baik dalam bermasyarakat untuk memperhatikan kepentingan orang lain.

Suatu perbuatan dikatakan melawan hukum apabila melanggar hak orang lain atau bertentangan dengan kewajibannya hukumnya sendiri yang

undang-undang sehingga melanggar hukum (*onrechtmatig*) sama dengan melanggar undang-undang (*onwetmatig*).

Teori relativitas (*schutznormtheorie*) menerangkan bahwa perbuatan yang bertentangan dengan kaidah hukum dan karenanya adalah melawan hukum, akan menyebabkan pelaku dapat dipertanggungjawabkan atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatan tersebut, bilamana norma yang dilanggar itu dimaksudkan untuk melindungi penderita.⁸

3. Perbuatan itu harus menimbulkan kerugian.

Adanya kerugian bagi korban juga merupakan syarat-syarat gugatan berdasarkan Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dapat dipergunakan. Berbeda dengan kerugian karena wanprestasi yang hanya mengenal kerugian materiil, yurisprudensi juga mengakui konsep kerugian immaterial yang juga akan dinilai dengan uang.

Dalam pasal-pasal mengenai ganti kerugian akibat wanprestasi, kerugian itu meliputi tiga unsur, yaitu biaya (ongkos), kerugian sesungguhnya, dan keuntungan diharapkan (bunga). Ukuran penilaian yang dipakai adalah uang. Pada perbuatan melawan hukum, unsur-unsur kerugian dan ukuran penilaian dengan uang dapat diterapkan secara analogis. Dengan demikian, penghitungan ganti kerugian pada perbuatan melawan hukum didasarkan pada kemungkinan adanya tiga unsur tersebut dan kerugian itu dihitung dengan sejumlah uang.⁹

⁸ M.A. Moegni Djojodirjo, Perbuatan Melawan Hukum, Pradnya Paramita, Jakarta, 1982, hlm. 41.

⁹ Abdulkadir Muhammad, , Hukum Perdata Indonesia, PT. Citra Aditya, Bandung ,hlm. 263.

4. Perbuatan itu harus dilakukan dengan kesalahan.

Agar dapat dikenakan Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang Perbuatan Melawan Hukum, undang-undang dan yurisprudensi mensyaratkan agar pada pelaku harus mengandung unsur kesalahan dalam melaksanakan perbuatan tersebut. Dengan dicantumkannya syarat kesalahan dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, pembuat undang berkehendak menekankan bahwa pelaku perbuatan melawan hukum, hanyalah bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkannya apabila perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya.

Suatu tindakan dianggap oleh hukum mengandung unsur kesalahan sehingga dapat dipertanggungjawabkan secara hukum jika memenuhi unsur-unsur sebagai berikut:

- a. Adanya unsur kesengajaan;
- b. Adanya unsur kelalaian (culpa);
- c. Tidak ada alasan pembenar atau alasan pemaaf seperti keadaan membela diri, tidak waras, dan lain-lain.

Menurut konsep hukum perdata, seseorang dikatakan bersalah jika jika kepadanya dapat disesalkan bahwa dia telah melakukan atau tidak melakukan suatu perbuatan yang seharusnya dihindarkan. Perbuatan yang seharusnya dilakukan atau tidak dilakukan itu tidak terlepas dari dapat tidaknya dikira-kirakan. Dapat dikira-kirakan itu harus diukur secara obyektif. Artinya, manusia normal dapat mengira-ngirakan dalam keadaan tertentu itu perbuatan seharusnya dilakukan atau tidak dilakukan. Dapat dikira-kirakan itu harus juga dapat diukur secara subyektif. Artinya apa yang justru orang itu dalam kedudukannya dapat mengira-ngirakan bahwa perbuatan itu seharusnya dilakukan atau tidak dilakukan. Selain dari ukuran obyektif dan subyektif, orang yang berbuat itu harus dapat

dipertanggungjawabkan (*responsible*). Artinya, orang yang berbuat itu sudah dewasa, sehat akal, dan tidak di bawah pengampuan.¹⁰

5. Adanya hubungan kausal antara perbuatan dan kerugian yang timbul.

Hubungan kausal antara perbuatan yang dilakukan dengan kerugian yang terjadi juga merupakan syarat dari perbuatan melawan hukum. Kerugian yang timbul harus merupakan suatu akibat dari perbuatan orang tersebut, sehingga jika tidak ada perbuatan maka tidak ada akibat dan pada akhirnya tidak akan timbul kerugian.

Untuk mengetahui bahwa suatu perbuatan adalah sebab dari suatu kerugian, perlu diikuti teori *adequate veroorzaking* yang dikemukakan oleh von Kries. Menurut teori ini yang dianggap sebagai sebab adalah perbuatan yang menurut pengalaman manusia normal sepatutnya dapat diharapkan menimbulkan akibat, dalam hal ini akibatnya adalah kerugian. Jadi, antara perbuatan dan kerugian yang timbul harus ada hubungan langsung (hubungan sebab akibat).¹¹

Seperti halnya dalam hukum Pidana, demikian pula dalam hukum Perdata terdapat hal-hal yang menghilangkan sifat melawan hukum (alasan pembenar). Dalam hukum perdata ada empat hal yang lazim digunakan sebagai alasan pembenar yaitu:

1. Keadaan Memaksa (*overmacht*).

Adalah salah satu paksaan atau dorongan yang datangnya dari luar yang tidak dapat dihindarkan.

Overmacht dapat bersifat mutlak (*absolut*) atau relatif.

¹⁰ *Ibid.*, hlm. 264

¹¹ *Ibid.*, hlm. 265.

mutlak apabila setiap orang dalam keadaan terpaksa harus melakukan perbuatan yang pada umumnya merupakan perbuatan melawan hukum, sedangkan disebut relatif apabila seseorang melakukan perbuatan melawan hukum oleh karena suatu keadaan, dimana dia terpaksa melakukan perbuatan tersebut daripada mengorbankan kepentingan sendiri dengan resiko yang sangat besar.¹²

2. Pembelaan darurat atau terpaksa (*noodweer*).

Di dalam pembelaan terpaksa, seseorang melakukan perbuatan yang terpaksa untuk membela diri sendiri atau orang lain, kehormatan atau barang terhadap serangan yang tiba-tiba yang bersifat melawan hukum. Jika dalam pembelaan tersebut, ia terpaksa melakukan perbuatan melawan hukum, maka sifat melawan hukum dari perbuatan tersebut menjadi hilang. Untuk menentukan bahwa perbuatan tersebut merupakan pembelaan diri, maka harus ada serangan yang ditujukan kepadanya (serangan tersebut bersifat melawan hukum) dan pembelaan diri tidak boleh melampaui batas.

3. Melaksanakan Ketentuan Undang-Undang.

Suatu perbuatan dikatakan tidak merupakan perbuatan melawan hukum apabila perbuatan tersebut dilakukan karena melaksanakan undang-undang. Namun suatu perbuatan berdasarkan peraturan perundang-undangan atau berdasarkan wewenang yang diberikan oleh undang-undang dapat dikatakan sebagai perbuatan melawan hukum apabila terjadi penyalahgunaan wewenang yang diberikan oleh undang-undang tersebut.

4. Melaksanakan perintah atasan

¹² Rosa Agustina, Perbuatan Melawan Hukum, Program Pascasarjana FHUI, 2003, hlm. 44.

Perbuatan orang yang melakukan perintah atasan yang berwenang, bukan merupakan perbuatan melawan hukum. Perintah atasan hanya berlaku sebagai alasan pembenar bagi orang yang melaksanakan perintah tersebut. Tidak menutup kemungkinan, bahwa pemerintah atau penguasa yang member perintah tersebut bertindak melawan hukum. Di dalam praktek, alasan pembenar ini tidak begitu penting karena biasanya penguasa yang digugat bukan pegawai yang melaksanakan perintah penguasa tersebut.

Wirjono Prodjodikoro menyatakan tentang hal-hal yang menghilangkan sifat melanggar hukum ditinjau dari perbuatannya.

Hal-hal yang menghilangkan sifat melanggar hukum ditinjau dari perbuatannya dengan tidak memandang tubuh dan kedudukan dari subyek perbuatan melawan hukum adalah:

- (1). Hak pribadi;
- (2). Pembelaan diri (*noodweer*);
- (3). Keadaan memaksa (*overmacht*).¹³

Pelanggaran hukum perdata tidak saja meliputi pelanggaran terhadap undang-undang tetapi meliputi pula pelanggaran hukum terhadap hukum tidak tertulis yang berlaku dalam masyarakat. Melanggar hak subyektif orang lain dan melanggar kewajiban hukum merupakan pelanggaran yang tercakup dalam undang-undang (*absolute*). Sedangkan apabila bertentangan dengan kesusilaan dan kepatutan merupakan pelanggaran terhadap hukum tidak tertulis (*relatif*).

¹³ Wirjono Prodjodikoro, Perbuatan Melanggar Hukum, Mandar Maju, Bandung, 2000, hlm. 40.

C. Kajian Perjanjian Pengangkutan Penumpang Melalui Kereta Api

1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian pengangkutan merupakan suatu aspek yang penting diperhatikan dalam penyelenggaraan pengangkutan. Dalam membicarakan tanggung jawab pengangkut terlebih dahulu adanya perjanjian, karena tanggung jawab itu timbul sebagai akibat dari adanya perjanjian diantara para pihak. Pengertian perjanjian secara umum diatur dalam Buku III Bab kedua Bagian kesatu Pasal 1313 KUH Perdata, yaitu

Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.” Menurut Subekti, Perjanjian adalah “Suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.¹⁴

Menurut Wirjono Prodjodikoro, bahwa perjanjian adalah

“Suatu perhubungan hukum mengenai harta benda kekayaan antara dua pihak, dalam mana satu pihak berjanji atau dianggap berjanji untuk melakukan sesuatu hal atau untuk tidak melakukan sesuatu hal, sedang pihak lain berhak menuntut pelaksanaan janji itu.”¹⁵

Setiap orang bebas mengadakan perjanjian apa saja, baik yang sudah diatur atau belum diatur dalam undang-undang. Tetapi kebebasan tersebut dibatasi oleh tiga hal yaitu tidak dilarang oleh undang-undang, tidak bertentangan dengan ketertiban

¹⁴ Subekti, Hukum Perjanjian, PT. Intermasa, Jakarta, 1979, hal. 1.

¹⁵ Wirjono Prodjodikoro, Azas-Azas Hukum Perdjandjian, Vorkink, Bandung, hlm. 8.

umum, dan tidak bertentangan dengan kesusilaan (azas kebebasan berkontrak).¹⁶ Dalam Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata disebutkan bahwa “Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”.

Sebagaimana bunyi pasal tersebut, maka para pihak harus mematuhi isi dari perjanjian yang dibuatnya. Karena setelah ada kata sepakat antara kedua belah pihak mengenai hal tertentu, perjanjian itu akan mengikat. Dan sejak saat itu lahir hubungan hukum antara para pihak yang membuat perjanjian. Perjanjian yang dilakukan oleh para pihak haruslah memenuhi persyaratan yang diwajibkan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yaitu berdasarkan pasal 1320 KUH Perdata.

Adapun persyaratan yang harus dipenuhi adalah sebagai berikut :

1. Adanya kesepakatan diantara para pihak mengenai apapun yang diperjanjikan diantara para pihak.
2. Kecakapan; yang membuat perjanjian harus mempunyai kecakapan untuk melakukan perbuatan hukum.
3. Hal tertentu, yaitu bahwa setiap perjanjian harus mempunyai objek perjanjiannya.
4. Kausa yang halal berarti tujuan dari perjanjian itu harus halal atau tidak bertentangan dengan hukum¹⁷.

¹⁶ Abdulkadir Muhammad, Hukum Perdata Indonesia, PT. Citra Aditya, Bandung, hlm 22.

Pengangkutan diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, darimana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri.¹⁸

Ditinjau dari segi keperdataan, hukum pengangkutan ialah keseluruhan peraturan-peraturan, didalam dan diluar kodifikasi (KUH Perdata dan KUH Dagang) yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan atau orang-orang dari suatu tempat ke tempat lain untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian-perjanjian tertentu, termasuk juga perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantaraan mendapatkan pengangkutan.¹⁹

Hukum pengangkutan merupakan bagian dari hukum dagang (perusahaan) yang termasuk dalam bidang hukum keperdataan. Dilihat dari segi susunan hukum normatif, bidang hukum keperdataan adalah subsistem tata hukum nasional. Dengan demikian, hukum pengangkutan adalah bagian dari subsistem tata hukum nasional. Asas-asas tata hukum nasional adalah juga asas-asas hukum pengangkutan.²⁰

Hukum pengangkutan selalu berwujud ketentuan undang-undang dan perjanjian yang dibuktikan oleh dokumen tertulis. Bentuk tertulis selalu berupa

¹⁷ H. Sadikin, Penelitian Tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut dalam Sistem Pengangkutan Multimoda, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Hukum dan HAM RI, 2004, hlm. 18.

¹⁸ Muchtarudin Siregar, Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 1990, hlm 3.

¹⁹ Soekardono, Hukum Dagang Indonesia Jilid II, Rajawali, Jakarta, 1986, hlm. 6.

²⁰ Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, hlm. 5

kaidah yang menjadi pedoman perilaku pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan. Disamping kaidah tertulis ada pula kaidah tidak tertulis yang berupa kebiasaan dalam pengangkutan yang diikuti oleh pihak-pihak karena praktis dan adil dalam mencapai tujuan pengangkutan. “Perjanjian pengangkutan ialah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke lain tempat, sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya”.²¹

Terjadinya perjanjian pengangkutan didahului oleh serangkaian perbuatan penawaran (*offer*) dan penerimaan (*acceptance*) yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim/penumpang secara timbal balik. Serangkaian perbuatan tersebut tidak ada pengaturan rinci dalam undang-undang, melainkan hanya dengan pernyataan “persetujuan kehendak” sebagai salah satu unsur dalam Pasal 1320 KUH Perdata.²²

Menurut Soekardono, perjanjian pengangkutan adalah :

Sebuah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau/dan orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima; pengirim atau penerima; penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.²³

Perjanjian pengangkutan bersifat timbal balik, artinya kedua belah pihak baik pengangkut maupun pengirim/penumpang masing-masing mempunyai kewajiban sendiri-sendiri. Kewajiban pengangkut ialah menyelenggarakan pengangkutan

²¹ Subekti, Pokok-Pokok Hukum Perdata, PT. Intermasa, Jakarta, 2003, hlm. 221.

²² Abdulkadir Muhammad, Op. Cit., hal. 90.

²³ R. Soekardono, Op. Cit., hal.8.

barang/orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Jika tidak selamat, menjadi tanggung jawab pengangkut. Sedangkan kewajiban pengirim/penumpang, membayar uang angkutan sebagai kontra prestasi dari penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut. Apabila antara kedua belah pihak telah tercapai kesepakatan terhadap hal-hal pokok yang mereka kehendaki bersama, mengandung arti bahwa pihak yang satu, yaitu pengangkut telah menyanggupi untuk memenuhi permintaan pihak yang lain, yaitu orang/penumpang yang memakai jasa angkutan untuk mengangkut orang dari tempat asal ke tempat tujuan yang telah ditentukan, dan penumpang telah menyanggupi untuk membayar ongkos angkutan.

Meskipun perjanjian pada hakekatnya sudah diliputi oleh pasal-pasal dari hukum perjanjian dalam BW (KUH Perdata), akan tetapi oleh undang-undang telah ditetapkan berbagai peraturan khusus yang bermaksud untuk kepentingan umum, membatasi kemerdekaan dalam hal membuat perjanjian pengangkutan, yaitu meletakkan berbagai kewajiban pada pihak si pengangkut.²⁴ Dalam perjanjian pengangkutan, terdapat asas-asas yang merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi para pihak. Oleh Abdulkadir Muhammad asas-asas tersebut diklasifikasikan menjadi dua, yaitu :

1) Yang bersifat publik; dan

²⁴ Ibid.

2) Yang bersifat perdata.²⁵

Ad. 1. Asas hukum pengangkutan yang bersifat publik

Asas-asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah (penguasa). Asas-asas tersebut antara lain :

a) Asas manfaat

Setiap pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat, dan pengembangan perikehidupan yang berkeimbangan bagi warga negara.

b) Usaha bersama dan kekeluargaan

Penyelenggaraan usaha pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai semangat kekeluargaan.

c) Adil dan merata

Penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

d) Keseimbangan

²⁵ Abdulkadir Muhammad, Op. Ct. hal.16.

Penyelenggaraan pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional,

e) Kepentingan umum

Penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.

f) Keterpaduan

Pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar moda pengangkutan.

g) Kesadaran hukum

Pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia agar selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.

h) Percaya pada diri sendiri

Pengangkutan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri serta bersendikan kepribadian bangsa.

i) Keselamatan penumpang

Pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan.

Ad. 2. Asas hukum pengangkutan yang bersifat perdata

Asas-asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang. Asas-asas tersebut antara lain :

a) Konsensual

Pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Tetapi untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen angkutan.

b) Koordinatif

Pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang/pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang/pengirim barang. Pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa.

c) Campuran

Pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

d) Retensi

Pengangkutan tidak menggunakan hak retensi. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkut hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.

e) Pembuktian dengan dokumen

Setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan kota (angkot) tanpa tiket/karcis penumpang. Adapun sifat dari hukum perjanjian pengangkutan, terdapat beberapa pendapat. Yaitu :

- a. Sifat hukum perjanjian pengangkutan adalah pelayanan berkala. Pendapat ini dianut oleh Polak, Molengraaff, Volmar, dan Soekardono. Perjanjian yang bersifat pelayanan berkala ini diatur dalam Pasal 1601 KUH Perdata.
- b. Sifat hukum perjanjian pengangkutan adalah perjanjian pemborongan. Ketentuan ini diatur dalam Pasal 1601 huruf b KUH Perdata, yang menentukan bahwa “Pemborongan pekerjaan adalah perjanjian, dengan mana pihak yang satu, si pemborong, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan suatu pekerjaan bagi pihak yang lain, pihak yang memborongkan, dengan menerima suatu harga yang ditentukan”.

- c. Sifat perjanjian pengangkutan adalah campuran. Yaitu campuran antara perjanjian melakukan pekerjaan (pelayanan secara berkala dan perjanjian penyimpanan (*bewaargeving*)).

2. Pengertian Penumpang (*Passanger*).

Kata “penumpang” berasal dari kata “tumpang”. Dalam kamus umum Bahasa Indonesia penumpang berarti orang yang menumpang (kereta, mobil, kapal, dsb) untuk penumpang (bukan untuk mengangkut barang). Menumpang berarti ada (terletak, tertaruh) di atas sesuatu.²⁶

Jika ditinjau dari segi perjanjian pengangkutan, maka penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut. Dalam hal ini, penumpang memiliki dua status yaitu :

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

Adapun kriteria penumpang antara lain :²⁷

- a. Orang yang berstatus sebagai pihak didalam perjanjian pengangkutan.
- b. Wajib membayar biaya angkutan.
- c. Penumpang adalah pemegang dokumen angkutan. Seperti karcis, dll.

Penumpang harus memenuhi syarat perjanjian dalam Pasal 1320 KUH Perdata,

²⁶ W. J. S. Poerwadarminta, Kamus Umum Bahasa Indonesia, Balai Pustaka, Jakarta, 1985, hlm 1102.

²⁷ Ibid.

yaitu :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal.

Bagi penumpang dibawah umur, yaitu anak-anak. Mereka dapat membuat perjanjian pengangkutan menurut kebiasaan yang berlaku dalam masyarakat. Adapun yang menjadi dasar pertimbangan masyarakat ialah fungsi dan tujuan pengangkutan. Anak-anak sekolah naik angkot atau bus kota untuk mencapai tujuan, yaitu tiba dengan selamat di sekolah atau di rumah masing-masing.²⁸

Pada hakikatnya, anak-anak mengadakan perjanjian pengangkutan itu mendapat kuasa (restu) dari orang tuanya atau walinya. Jadi, yang bertanggung jawab itu adalah orang tua atau wali yang mewakili anak-anak itu. Hal ini tidaklah menyimpang dari Undang-Undang (Pasal 1320 KUH Perdata) melainkan sesuai dengan Undang-Undang.²⁹ Dalam UUKA Pasal 1 butir 12 menyatakan bahwa “Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang.”

Dari bunyi pasal tersebut, dapat diambil kesimpulan bahwa “pengguna jasa” adalah penumpang ataupun pengirim barang.

²⁸ Abdulkadir Muhammad, Op.Cit, hal. 51.

²⁹ Ibid.

3. Pengertian Perjanjian Pengangkutan Penumpang Melalui Kereta Api

Perjanjian Pengangkutan penumpang mengenai pengertian penumpang dalam pengangkutan dengan kereta api dapat terdiri dari :

1. Satu orang
2. Lebih dari satu orang³⁰

Ad. 1. Satu orang

Untuk penumpang yang bepergian dengan kereta api satu orang dikenakan biaya angkutan sebesar yang berlaku pada saat itu, baik dewasa, maupun anak-anak dengan perbedaan untuk orang dewasa dikenakan tarif penuh, sedang untuk anak-anak dikenakan tarif setengah harga. Adapun mengenai besar kecilnya tarif ditentukan atas dasar kelas-kelas kereta api yang akan ditumpangnya.

Ad. 2. Lebih dari satu orang

Pengertian dari “lebih dari satu orang” dalam angkutan penumpang adalah sangat luas. Tetapi dalam syarat-syarat dan tarif-tarif mengenai pengangkutan (STP) yang dimaksudkan itu adalah rombongan, wisatawan, pengunjung kongres, mahasiswa asing. Kepada mereka (penumpang lebih dari satu) oleh PT. KAI dapat diberikan tarif khusus.

Dimana permohonan untuk mendapatkan tarif khusus tersebut harus diajukan surat permintaan kepada Kepala Stasiun paling lambat 3 (tiga) hari sebelum pemberangkatan, dengan keterangan mengenai jumlah peserta, tujuan dan lain-lain

³⁰ Sution Usman Adji, Hukum pengangkutan di Indonesia, Rineka Cipta, Jakarta, 1990, hal. 152.

secara lengkap agar dapat diatur sebaik-baiknya oleh PT. KAI. Permintaan untuk tarif khusus ini harus diajukan dengan disertai uang tanggungan sebesar 20% dari bea yang nantinya akan diperhitungkan dengan bea sesungguhnya, dan bila permintaan ini ditarik kembali maka uang tanggungan tersebut hilang dan menjadi milik PT. KAI. Setelah itu ada lagi tarif-tarif yang diberikan pada penumpang lebih dari satu orang dengan melihat kepentingan maupun tujuan atau status kedudukannya pada saat akan berangkat, antara lain : transmigran, wisata remaja, wartawan, pramuka, dan lain-lain.

Mereka dapat diberikan keringanan tarif bahkan tanpa tarif (dengan cuma-cuma) berdasarkan peraturan yang ada pada PT. KAI. Tiap penumpang yang ingin naik kereta api dapat membeli karcis lewat loket penjualan karcis di stasiun-stasiun PT. KAI atau dapat lewat agen penjualan. Karcis kereta api yang dibeli oleh penumpang itu fungsinya sebagai surat yang pembuktian tentang adanya perjanjian pengangkutan antara penumpang (orang tertentu) dengan PT. KAI sebagai pihak pengangkut. Sedang terjadinya perjanjian pengangkutan antara penumpang dengan pengangkut (PT. KAI) adalah pada waktu penumpang menerima penawaran umum.

Untuk kedua penumpang tanpa karcis diperlakukan sama, dimana keduanya harus membeli karcis yang diperlukan dengan ditambah denda atau dikenakan harga karcis dua kali dari harga karcis biasanya. Bahkan penumpang tersebut dapat dipaksa untuk turun bila tetap tidak mau membayar pada stasiun berikutnya yang dilewati kereta api itu. Dalam pengangkutan penumpang dengan kereta api biasanya setiap penumpang membawa barang-barang yang diperlukan dalam perjalanannya. Barang

tersebut biasa disebut barang bagasi. Barang bagasi dapat dibagi menjadi dua macam, yaitu :

- a. Bagasi bawaan Bagasi bawaan ialah barang-barang bawaan keperluan penumpang yang harus terdiri atas benda-benda kecil dan mudah dibawa, dengan tanpa pembayaran ekstra serta penempatannya menjadi satu dengan gerbong penumpang.
- b. Bagasi biasa Bagasi biasa ialah barang-barang yang harus didaftarkan sebelum kereta api berangkat dan akan diangkut dengan kereta api itu dengan gerbong tersendiri, serta dengan pembayaran menurut tarif yang ditentukan oleh PT. KAI.

D. Kajian Umum Keselamatan

Keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologis, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomi atau kesehatan.

Perlu dilakukan pembedaan antara produk yang memenuhi standar, yang aman, dan yang dirasakan aman. Pada umumnya, terdapat tiga jenis keadaan:

- a) Keselamatan normatif digunakan untuk menerangkan produk atau desain yang memenuhi standar desain.

- b) Keselamatan substantif digunakan untuk menerangkan pentingnya keadaan aman, meskipun mungkin tidak memenuhi standar.
- c) Keselamatan yang dirasakan digunakan untuk menerangkan keadaan aman yang timbul dalam persepsi orang.³¹

Sebagai contoh adalah anggapan aman terhadap keberadaan rambu lalu lintas. Namun, rambu-rambu ini dapat menyebabkan kecelakaan karena menyebabkan pengemudi kendaraan gugup.

Keselamatan umumnya didefinisikan sebagai evaluasi dampak dari adanya risiko kematian, cedera, atau kerusakan pada manusia atau benda. Risiko ini dapat timbul karena adanya situasi yang tidak aman atau tindakan yang tidak aman. Contoh dari situasi yang tidak aman adalah lingkungan kerja yang sangat bising, lingkungan kerja dengan kondisi ekstrem (bertemperatur sangat tinggi atau rendah atau bertekanan tinggi) atau terdapat senyawa kimia yang berbahaya. Sebagai respons dari risiko ini, berbagai tindakan diambil sebagai pencegahan.

Perubahan teknologi secara kontinu, peraturan lingkungan serta perhatian terhadap keselamatan publik menyebabkan berkembangnya sistem keselamatan. Keselamatan umumnya dipandang sebagai gabungan dari berbagai aspek: kualitas, kehandalan, ketersediaan, kestabilan dan keselamatan. Dalam suatu perusahaan, umumnya terdapat departemen SHE (*safety, health, and environment*) yang merancang dan mengatur sistem keselamatan.

³¹ <http://id.wikipedia.org/wiki/keselamatan>, di akses tanggal 24 juli 2013 pada pukul 17.35