

BAB III

PEMBAHASAN

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

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

Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.

- a) *Selamat*, berarti perjalanan kereta api terhindar dari kecelakaan akibat faktor internal.
- b) *Aman*, berarti perjalanan kereta api terhindar dari kecelakaan akibat faktor eksternal, baik berupa gangguan alam maupun manusia.
- c) *Nyaman* adalah terwujudnya ketenangan dan ketentraman bagi penumpang selama perjalanan kereta api. Cepat dan lancar adalah perjalanan kereta api dengan waktu yang singkat dan tanpa gangguan.
- d) *Tepat* adalah terlaksananya perjalanan kereta api sesuai dengan waktu yang ditetapkan.
- e) *Tertib dan teratur* adalah terlaksananya perjalanan kereta api sesuai dengan jadwal dan peraturan perjalanan.

- f) *Efisien* maksudnya penyelenggaraan perkeretaapian yang mampu memberikan manfaat yang maksimal.

Penyelenggaraan perkeretaapian telah menunjukkan peningkatan peran yang penting dalam menunjang dan mendorong kegiatan perekonomian, memantapkan pertahanan dan keamanan, memperlancar kegiatan pemerintahan, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta meningkatkan hubungan antar bangsa.

Sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian, peran pemerintah dalam penyelenggaraan perkeretaapian dititikberatkan pada pembinaan yang meliputi penentuan kebijakan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan dengan mengikutsertakan peran masyarakat sehingga penyelenggaraan perkeretaapian dapat terlaksana secara efisien, efektif, transparan, dan dapat dipertanggungjawabkan.

Penyelenggaraan perkeretaapian diatur dalam Pasal 17 sampai dengan 34 UUKA. Dalam Pasal 17 dinyatakan bahwa “Penyelenggaraan pengangkutan dengan kereta api berupa penyelenggaraan prasarana perkeretaapian dan sarana perkeretaapian”.

Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian. Prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan. Dalam

mengoperasikan prasarana perkeretaapian, wajib memenuhi standar kelaikan operasi prasarana perkeretaapian.

Apabila hal ini tidak dipenuhi dan mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagi harta benda atau barang, maka penyelenggara prasarana perkeretaapian dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan pidana denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah). Apabila mengakibatkan luka berat bagi orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan pidana denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah). Dan jika mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun. Dan pidana denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).

Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum meliputi kegiatan pembangunan prasarana, pengoperasian prasarana, perawatan prasarana, dan pengusahaan prasarana. Dalam hal ini, penyelenggara prasarana perkeretaapian wajib memiliki izin usaha, izin pembangunan, dan izin operasi. Apabila hal ini tidak dipenuhi, maka penyelenggara prasarana perkeretaapian dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan pidana denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah). Dalam pengadaan sarana perkeretaapian umum wajib memenuhi persyaratan teknis sarana perkeretaapian.

Pengoperasian sarana perkeretaapian umum wajib memenuhi standar kelaikan operasi sarana perkeretaapian, jika hal ini tidak dipenuhi, penyelenggara sarana perkeretaapian dapat dikenai sanksi administratif berupa teguran tertulis, pembekuan izin, dan pencabutan izin operasi.

Perawatan sarana perkeretaapian umum wajib memenuhi standar perawatan sarana perkeretaapian dan dilakukan oleh tenaga yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi keahlian dibidang sarana perkeretaapian. Sedangkan perusahaan sarana perkeretaapian umum, wajib dilakukan berdasarkan norma, standar, dan kriteria sarana perkeretaapian.

Penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum. Sarana perkeretaapian adalah kendaraan yang dapat bergerak di jalan rel. Penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum meliputi kegiatan pengadaan sarana, pengoperasian sarana, perawatan sarana, dan perusahaan sarana. Pengoperasian sarana perkeretaapian wajib dilakukan oleh awak yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi kecakapan yang dibuktikan dengan sertifikat kecakapan. Penyelenggara sarana perkeretaapian yang mengoperasikan sarana perkeretaapian umum tidak memenuhi standar kelaikan operasi sarana perkeretaapian, yang mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagi harta benda atau barang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan pidana denda paling banyak Rp.5.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Badan usaha yang menyelenggarakan sarana perkeretaapian umum wajib memiliki izin usaha dan izin operasi. Jika tidak, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan pidana denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah). Dalam penyelenggaraan pengangkutan melalui kereta api, didasarkan pada beberapa asas antara lain :

1. Asas Manfaat;

Asas manfaat adalah bahwa perkeretaapian harus dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kemakmuran rakyat, kesejahteraan rakyat, dan pengembangan kehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara.

2. Asas Keadilan;

Asas Keadilan adalah bahwa perkeretaapian harus dapat memberi pelayanan kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau serta memberi kesempatan berusaha dan perlindungan yang sama kepada semua pihak yang terlibat dalam perkeretaapian.

3. Asas Keseimbangan;

Asas keseimbangan adalah bahwa perkeretaapian harus diselenggarakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana, kepentingan pengguna jasa dan penyelenggara, kebutuhan dan ketersediaan, kepentingan individu dan masyarakat, antardaerah dan antarwilayah, serta antara kepentingan nasional dan internasional.

4. Asas Kepentingan Umum;

Asas kepentingan umum adalah bahwa perkeretaapian harus lebih mengutamakan kepentingan masyarakat luas daripada kepentingan perseorangan atau kelompok dengan memperhatikan keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan ketertiban.

5. Asas Keterpaduan;

Asas keterpaduan adalah bahwa perkeretaapian harus merupakan satu kesatuan sistem dan perencanaan yang utuh, terpadu, dan terintegrasi serta saling menunjang, baik antar hierarki tatanan perkeretaapian, intramoda maupun antarmoda transportasi.

6. Asas Kemandirian;

Asas Kemandirian adalah bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus berlandaskan kepercayaan diri, kemampuan dan potensi produksi dalam negeri, serta sumber daya manusia dengan daya inovasi dan kreativitas yang bersendi pada kedaulatan, martabat, dan kepribadian bangsa.

7. Asas Transparansi;

Asas transparansi adalah bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus memberi ruang kepada masyarakat luas untuk memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi kemajuan perkeretaapian.

8. Asas Akuntabilitas;

Asas akuntabilitas adalah bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus didasarkan pada kinerja yang terukur, dapat dievaluasi, dan dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat

9. Asas Berkelanjutan;

Asas berkelanjutan adalah bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus dilakukan secara berkesinambungan, berkembang, dan meningkat dengan mengikuti kemajuan teknologi dan menjaga kelestarian lingkungan untuk menjamin terpenuhinya kebutuhan masyarakat.

Dalam penyelenggaraan kereta api, sebelum kereta api berangkat dari satu stasiun ke stasiun tertentu, wajib diadakan pemeriksaan rangkaian. Pemeriksaan rangkaian dilakukan oleh pimpinan perjalanan kereta api (PPKA). Hasil pemeriksaan dituangkan dalam bentuk tertulis, yang disebut laporan kereta api (Lapka). Dalam melakukan pemeriksaan, PPKA dibantu oleh para tehnik yang telah dididik dan memiliki keahlian, tehnik tersebut memeriksa tingkat pengereman kereta atau gerbong yang akan berangkat, serta melakukan pemeriksaan kelistrikan pada kereta penumpang.¹ Apabila kereta api dalam keadaan baik, dan aman untuk dioperasikan maka PPKA akan menandatangani Lapka di ikuti dengan tanda tangan tehnik kereta api tersebut. Setelah semua prosedur tersebut di lakukan dengan baik, maka PPKA bisa memberangkat kereta api tersebut. (laporan kereta api/lapka terlampir)

¹ Data berdasarkan wawancara dengan Wahyu, Imam. Perka, PT. KAI Daop VIII SB, Hari Kamis Tanggal 5 Desember 2013.

2. Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Kereta Api

Dengan ditutupnya perjanjian pengangkutan, maka akan timbul hak dan kewajiban diantara para pihak yang berdasarkan UUKA dan UU No.8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (selanjutnya di sebut UUPK)

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

Kewajiban pelaku usaha; “memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang di perdagangkan” (Pasal 7 huruf g UUPK)

Hak dan kewajiban menurut UUKA antara lain :

a) Kewajiban Pihak Pengangkut

1) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian

a) Merawat prasarana perkeretaapian agar tetap layak operasi, sesuai standar dan tata cara perawatan yang ditetapkan oleh menteri (Pasal 65 UUKA)

b) Melakukan pengujian dan pemeriksaan untuk menjamin kelaikan prasarana perkeretaapian (Pasal 68).

- c) Menempatkan tanda larangan di jalur kereta api secara lengkap dan jelas (Pasal 81)
- d) Mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penyelenggara sarana perkeretaapian dan pihak ketiga (Pasal 166).

2) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian

- a) Memenuhi persyaratan teknis dan kelaikan operasi yang berlaku bagi setiap jenis sarana perkeretaapian (Pasal 96 Ayat (2)).
- b) Melakukan pengujian dan pemeriksaan untuk menjamin kelaikan operasi sarana perkeretaapian (Pasal 98).
- c) Merawat sarana perkeretaapian agar tetap laik operasi (Pasal 114)
- d) Dalam pengoperasian sarana perkeretaapian, dilakukan oleh awak yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi kecakapan yang dibuktikan dengan sertifikat kecakapan (Pasal 116).
- e) Dalam hal terjadi kecelakaan, PT. KAI wajib :
 1. Mengambil tindakan untuk kelancaran dan keselamatan lalu lintas.
 2. Menangani korban kecelakaan.
 3. Memindahkan penumpang, bagasi, dan barang antaran ke kereta api lain atau moda transportasi lain untuk meneruskan perjalanan sampai stasiun tujuan.
 4. Melaporkan kecelakaan kepada menteri, pemerintah propinsi, pemerintah kabupaten/kota.

5. Mengumumkan kecelakaan kepada pengguna jasa dan masyarakat.
 6. Segera menormalkan kembali lalu lintas kereta api setelah dilakukan penyidikan awal oleh pihak berwenang.
 7. Mengurus klaim asuransi korban kecelakaan. (Pasal 125)
- f) Memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah lima tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia (Pasal 131 Ayat (1)).
- g) Mengangkut orang yang telah memiliki karcis (Pasal 132).
- h) Dalam penyelenggaraan pengangkutan orang dengan kereta api, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib :
1. Mengutamakan keselamatan dan keamanan orang/penumpang.
 2. Mengutamakan pelayanan kepentingan umum.
 3. Menjaga kelangsungan pelayanan pada lintas yang ditetapkan.
 4. Mengumumkan jadwal perjalanan kereta api dan tarif angkutan kepada masyarakat.
 5. Mematuhi jadwal keberangkatan kereta api (Pasal 133 Ayat (1)).
- i). Mengumumkan kepada pengguna jasa/penumpang apabila terjadi pembatalan dan penundaan keberangkatan, keterlambatan kedatangan, atau pengalihan pelayanan lintas kereta api disertai dengan alasan yang jelas (Pasal 133 Ayat (2)).

- j). Mengganti biaya yang telah dibayar oleh orang/penumpang apabila terjadi pembatalan keberangkatan kereta api (Pasal 134 Ayat (1)).
- k). Menyediakan angkutan dengan kereta api lain atau moda transportasi lain sampai stasiun tujuan atau memberikan ganti kerugian senilai harga karcis, apabila dalam perjalanan kereta api terdapat hambatan atau gangguan yang mengakibatkan kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanan sampai stasiun tujuan yang disepakati (Pasal 134 Ayat (2)).
- l). Mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa/penumpang (Pasal 167 ayat (1)).

b. Hak Pihak Pengangkut

1). Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian

- 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 di stasiun.
- d) Mendahulukan perjalanan kereta api di perpotongan sebidang dengan jalan.

- e) Menerima pembayaran dari penggunaan prasarana perkeretaapian.
- f) Menerima ganti kerugian atas kerusakan prasarana perkeretaapian yang disebabkan oleh kesalahan penyelenggara sarana perkeretaapian atau pihak ketiga.

2). Penyelenggara Sarana Perkeretaapian

- a) Memeriksa karcis.
- b) Menindak pengguna jasa/penumpang yang tidak mempunyai karcis.
- c) Menertibkan pengguna jasa/penumpang/masyarakat yang mengganggu perjalanan kereta api.
- d) Melaksanakan pengawasan dan pembinaan terhadap masyarakat yang berpotensi menimbulkan gangguan terhadap perjalanan kereta api (Pasal 136).
- e) Membatalkan perjalanan kereta api apabila terdapat hal-hal yang dapat membahayakan keselamatan, ketertiban, dan kepentingan umum.

c. Kewajiban Pihak Penumpang

- 1) Membayar biaya angkutan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dikehendakinya.
- 2) Mematuhi semua peraturan yang telah ditetapkan oleh PT. KAI

d. Hak Pihak Penumpang

- 1) Memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih (Pasal 132 ayat (2)).
- 2) Mendapatkan ganti kerugian apabila mengalami kerugian akibat penyelenggaraan kereta api.

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

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.² 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.³

Dalam pengangkutan orang dengan kereta, pengangkut bertanggung jawab terhadap penumpang berdasarkan perjanjian pengangkutan. Pengangkut bertanggung

² Sution Usman Adji, Op. Cit, hal. 163-164. 63 Ibid.

³ Ibid

jawab terhadap kerugian penumpang sepanjang kerugian itu merupakan akibat langsung atau tidak langsung dari pelaksanaan dinas (pelaksanaan pengangkutan).⁴

Dalam hukum pengangkutan dikenal 3 (tiga) prinsip tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena kesalahan, tanggung jawab karena praduga, dan tanggung jawab mutlak. Hukum pengangkutan di Indonesia umumnya menganut prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga.⁵

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

Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahan itu. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Prinsip ini diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum (*general rule*). Sedangkan aturan khusus ditentukan dalam undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan.

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

Menurut prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Yang dimaksud dengan “tidak

⁴ *Ibid*, hlm. 203.

⁵ Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit*, hlm. 37

bersalah” adalah 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 oleh pengangkut.

Dengan demikian, jelas bahwa dalam hukum pengangkutan Indonesia prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga kedua-duanya dianut. Tetapi 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 dia tidak bersalah/lalai, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab.

c). Tanggung jawab mutlak (absolute liability)

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tidak perlu dipersoalkan.

Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dirumuskan dengan kalimat: “pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa

apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini” yang berarti bahwa pengangkut wajib bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul apabila terjadi kesalahan pengoperasian maupun tidak.

Dalam perundang-undangan mengenai pengangkutan, ternyata prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur. Hal ini tidak diatur mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha dibidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan risiko 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 maka di dalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalnya pada dokumen pengangkutan. Tanggung jawab hukum PT. KAI sebagai penyelenggara perkeretaapian, dibagi menjadi dua yaitu tanggung jawab penyelenggara prasarana perkeretaapian dan penyelenggara sarana perkeretaapian. Tanggung jawab penyelenggara prasarana perkeretaapian diatur dalam pasal 87 UUKA yang menyatakan :

(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 penyelenggaraan prasarana perkeretaapian.

(4) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggungjawab 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.

Tanggung jawab penyelenggara sarana perkeretaapian terhadap penumpang diatur dalam Pasal 157 UUKA yang menyatakan :

(1) Penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggung jawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan 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.

Selanjutnya dalam Pasal 159 UUKA menyatakan :

1) Penyelenggara sarana perkeretaapian tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh kesalahan penyelenggara sarana perkeretaapian.

2) Hak untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian dari pihak ketiga kepada penyelenggara sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari terhitung mulai tanggal terjadinya kerugian.

Dalam keadaan tertentu, PT. KAI dapat dibebaskan dari tanggung jawab penyelenggaraan pengangkutan, yaitu dalam hal pengangkutan itu terhalang karena *force majeure*. *Force majeure* dimaksudkan bahwa meskipun pengangkut telah menjalankan segala usaha yang sepatutnya dapat diharapkan daripadanya untuk mencegah atau menghindari kerugian, tetapi kerugian itu tetap terjadi.⁶

Peristiwa yang timbul di luar kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian yang juga membahayakan keselamatan penumpang antara lain :

- a) Pelemparan (disebabkan oleh perilaku manusia). Dalam perjalanan kereta api, sering terjadi pelemparan yang dilakukan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab, yang bisa membahayakan keselamatan penumpang. Risiko ini dapat menyebabkan penumpang mengalami luka-luka, baik berat maupun ringan.

Contoh kasus :

Tanggal 21 oktober 2013 pukul 14.35 terjadi pelemparan batu ke KA 153a oleh orang tidak di kenal antara stasiun Boharan dan Stasiun Krian korban penumpang bernama Bambang usia 40 th terkena pelipis kiri nomor tiket DTS 6351, kemudian masinis mengambil tindakan menghentikan luar biasa kereta nya di stasiun terdekat yaitu stasiun Krian untuk menyerahkan pemberitahuan kejadian luar biasa (K.D.L.B) setelah itu pihak stasiun memberikan pertolongan pertama kepada korban serta membawanya ke rumah sakit terdekat apabila di perlukan⁷ (K.D.L.B terlampir)

⁶ Sution Usman Adji, *Op. Cit*, hal. 164-165.

⁷ Data berdasarkan wawancara dengan masinis ka 153a tgl 22 okt 2013 jam 16.00

- b) Risiko yang disebabkan oleh alam, seperti banjir, tanah longsor, dll. Terhadap risiko yang disebabkan oleh alam, kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanannya. Dalam hal ini, penyelenggara sarana perkeretaapian akan memindahkan para penumpang ke kereta api lain, atau moda transportasi lain seperti bus. Atau mengganti sejumlah uang yang dapat digunakan penumpang untuk melanjutkan perjalanan hingga ke tempat tujuan dengan moda transportasi lain.

Contoh Kasus:

Banjir yang terjadi di Porong, Sidoarjo pada tanggal 5 februari 2014 menyebabkan perjalanan kereta api terganggu. Kepala Stasiun Kota Malang, Sudarto mengatakan, peristiwa banjir di Porong juga mengganggu perjalanan kereta Penataran Ekspres dan Penataran reguler jurusan Malang-Surabaya. Menurutnya, dua perjalanan kereta Penataran Ekspres dan satu perjalanan kereta Penataran reguler, harus berhenti sampai Lawang dan Bangil. Para penumpang yang ingin membatalkan perjalanan akan diganti biaya beli tiket 100 persen dan menyosialisasikan ke penumpang agar memilih alternatif lain.⁸

- c). Tabrakan pada lintasan liar Dibeberapa tempat, banyak terdapat jalan yang melintasi rel kereta api. Jalan/lintasan tersebut sering disebut lintasan liar. Umumnya lintasan tersebut tidak memiliki pengaman, seperti palang ataupun alat persinyalan lainnya. Sehingga kecelakaan di perlintasan liar tergolong di luar kesalahan pengoprasian prasarana karena pada lintasan ini tidak terdaftar dan tidak memiliki alat pengamanan sehingga sering terjadi tabrakan yang mengakibatkan kecelakaan antara kereta api dan kendaraan

⁸ [Tribunews.com](http://tribunews.com) di akses hari Rabu, 5 Februari 2014 pukul 13:42 WIB

lain yang kebetulan lewat. seharusnya lintasan liar menjadi tanggung jawab pemerintah daerah, bukan PT. KAI. Dan bagi pengguna jalan umum, yang melewati lintasan liar wajib mendahulukan perjalanan kereta api. Seperti yang tercantum dalam pasal 173 UUKA yaitu “Masyarakat wajib ikut serta menjaga ketertiban, keamanan, dan keselamatan penyelenggaraan perkeretaapian”.

Selain itu, tabrakan dapat juga terjadi antar kereta api di perpotongan antara jalur kereta api.

- d). Anjlok.Perkeretaapian di Indonesia merupakan institusi yang sudah sangat tua. Armada lokomotif yang sudah tua, tingkat kerusakan sarana dan prasarana yang tinggi, merupakan faktor penyebab terjadinya kereta api anjlok. Selain itu, adanya pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab seperti pencurian paku yang ada di rel, yang menghubungkan rel dengan bantalan rel juga berperan terhadap anjloknya kereta api. Padahal telah dinyatakan dalam pasal 180 UUKA bahwa ;“Setiap orang dilarang menghilangkan, merusak, atau melakukan perbuatan yang mengakibatkan rusak dan/atau tidak berfungsinya prasarana dan sarana perkeretaapian”.

PT. KAI tetap bertanggung jawab melakukan upaya untuk mengurangi resiko demi keselamatan penumpang walaupun menurut Pasal 87 UUKA peristiwa tersebut PT. KAI dibebaskan dari tanggung jawab, karena pelemparan batu pada kereta api

yang menimbulkan korban, tabrakan kereta api dengan pengguna jalan di perlintasan liar, anjlokkan kereta api yang disebabkan pencurian baut rel, dan resiko yang disebabkan oleh alam, bukan dari kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian.

Pasal 166 UUKA mewajibkan penyelenggara prasarana perkeretaapian mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penyelenggara sarana perkeretaapian dan pihak ketiga. Pasal 167; mewajibkan penyelenggara sarana perkeretaapian mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa. Besarnya nilai pertanggungan paling sedikit harus sama dengan nilai ganti Dalam melaksanakan tanggung jawabnya, untuk memberikan perlindungan kepada penumpang terhadap risiko kecelakaan yang mungkin timbul selama dalam perjalanan kereta api, pemerintah mewajibkan PT. KAI mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut. Hal ini diatur dalam pasal 166 sampai dengan 171 UUKA. Kerugian yang diberikan kepada pengguna jasa yang menderita kerugian akibat pengoperasian kereta api.

Penyelenggara sarana perkeretaapian yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya dikenai sanksi administratif berupa pembekuan izin operasi atau pencabutan izin operasi. Penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengasuransikan sarana perkeretaapian dan awak sarana perkeretaapian juga kerugian yang diderita oleh pihak ketiga sebagai akibat pengoperasian angkutan kereta api. Penyelenggara prasarana dan sarana perkeretaapian berhak menuntut ganti kerugian kepada pihak yang menimbulkan kerugian terhadap prasarana perkeretaapian, sarana perkeretaapian dan orang yang dipekerjakan.

Penyelenggara prasarana perkeretaapian yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penyelenggara sarana perkeretaapian, petugas prasarana perkeretaapian, dan pihak ketiga, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Penyelenggara sarana perkeretaapian yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa, awak sarana perkeretaapian, dan pihak ketiga, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

A. Penyelesaian Dengan Cara Pemberian Ganti Rugi Oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Kepada Penumpang

1. Risiko yang Timbul Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan

Dalam transportasi masalah risiko (*risk*) sering terjadi baik yang menyangkut jiwa manusia maupun barang-barang muatan serta alat angkutnya (means of transport). Risiko adalah ketidaktentuan (*uncertainty*) yang bisa menyebabkan kerugian.⁹ Unsur ketidaktentuan dapat dibagi atas :¹⁰ Ketidaktentuan ekonomi (*economic uncertainty*), yaitu kejadian yang timbul sebagai akibat dari perubahan sikap konsumen, umpama perubahan selera konsumen terhadap permintaan jasa angkutan dikarenakan perubahan teknologi, Ketidaktentuan yang disebabkan oleh

⁹ Abbas Salim, Manajemen Transportasi, Jakarta : PT. RajaGrafindo Persada.1998, hlm. 201.

¹⁰ Ibid.

alam (*uncertainty of nature*) misal : gempa bumi, badai, topan, Ketidaktentuan yang disebabkan oleh perilaku manusia (*human uncertainty*).

Persoalan tentang risiko itu berpokok pangkal pada terjadinya suatu peristiwa diluar kesalahan salah satu pihak. Peristiwa semacam itu dalam hukum perjanjian dikenal dengan suatu istilah hukum dinamakan “keadaan memaksa (*overmacht atau force majeure*)”. Dengan demikian maka persoalan tentang risiko itu merupakan buntut dari persoalan tentang keadaan memaksa, suatu kejadian yang tak disengaja dan tak dapat diduga.¹¹

Dalam hal penyelenggaraan pengangkutan melalui kereta api risiko dapat di golongkan menjadi dua yaitu :

- 1) Risiko yang timbul dari kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian, yaitu risiko ini timbul karena ke tidak layakan sarana kereta api maupun kelalaian petugas (*human error*).
- 2) Risiko yang timbul bukan dari kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian yaitu risiko ini timbul karena keadaan alam maupun sabotase dari pihak yang tidak bertanggung jawab.

Risiko atau kerugian dalam pengangkutan dapat menimpa penumpang, barang/freight. Menurut sifatnya, kerugian dapat dibagi menjadi tiga yaitu :¹²

¹¹ *Ibid*, hlm. 25

¹² Abbas Salim, *Op. Cit*, hlm. 202.

1. Kerugian terhadap penumpang

Kerugian ini menyangkut jiwa penumpang dan awak pesawat/awak kapal/crew dan awak bis. Risiko atau kerugian yang terjadi bisa menyebabkan kematian, luka, cacat seumur hidup.

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

Selama dalam perjalanan (angkutan darat/angkutan udara dan angkutan laut) bisa terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Kerugian yang terjadi dalam pengangkutan dapat diperkecil dengan cara mempertanggungkan, muatan dan *freight* kepada perusahaan asuransi/asuransi kerugian.

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

Kerugian yang berhubungan dengan jiwa seseorang sehingga meninggal dunia, disebut *total loss*. Bila yang bersangkutan masih hidup, dan hanya menderita cacat disebut kerugian sebagian (*partial loss*). Risiko yang disebabkan oleh alam, seperti banjir, tanah longsor, dll. Terhadap risiko yang disebabkan oleh alam, kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanannya. Dalam hal ini, penyelenggara sarana perkeretaapian akan memindahkan para penumpang ke kereta api lain, atau moda transportasi lain seperti bus. Atau mengganti sejumlah uang yang dapat digunakan penumpang untuk melanjutkan perjalanan hingga ke tempat tujuan dengan moda transportasi lain.

Terhadap risiko yang mungkin akan timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan melalui kereta api, PT. KAI telah mengasuransikannya kepada PT. Jasa Raharja (Persero) dan PT. Jasaraharja Putera yang dituangkan dalam Perjanjian Kerjasama antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Konsorsium PT. Jasa Raharja (Persero) dan PT. Jasaraharja Putera Tentang

Asuransi Kecelakaan Penumpang dan Awak Sarana Perkeretaapian selanjutnya disebut kontrak perjanjian asuransi. Pihak-pihak yang terlibat dalam kontrak perjanjian asuransi adalah :

1. PT. Kereta Api (Persero); disebut Pihak Pertama
2. Konsorsium PT. Jasa Raharja (Persero) dan PT. Jasaraharja Putera; disebut Pihak Kedua.

Pihak pertama dan pihak kedua disebut para pihak; yang sebelum mengikatkan diri dalam kontrak perjanjian asuransi terlebih dahulu mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut :

- a. Bahwa Pihak Pertama adalah Badan Hukum Milik Negara yang menyelenggarakan usaha Perkeretaapian di Indonesia.
- b. Bahwa Pihak Kedua adalah Badan Hukum yang melakukan kegiatan di bidang jasa asuransi, dalam hal ini Asuransi Kecelakaan Penumpang dan Awak Sarana Perkeretaapian.

- c. Bahwa kerjasama ini dimaksudkan untuk memberikan perlindungan kepada penumpang dan awak sarana perkeretaapian terhadap risiko kecelakaan yang mungkin timbul selama dalam perjalanan.
- d. Bahwa kelancaran pengutipan dan penyetoran iuran wajib dan premi sigap menjamin kelangsungan perlindungan kepada penumpang dan awak sarana perkeretaapian serta peningkatan pelayanan santunan.
- e. Bahwa dalam rangka peningkatan pelayanan kepada penumpang kereta api dan peningkatan pemberian fasilitas jaminan sosial kepada awak sarana perkeretaapian atas risiko kecelakaan selama dalam perjalanan.

Adapun lingkup jaminan pertanggungannya antara lain :¹³

1. Lingkup jaminan pertanggungannya UU No. 33 Tahun 1964 Jo PP No. 17 Tahun 1965 adalah sejak saat naik kereta api di stasiun tempat keberangkatan, selama dalam perjalanan, sampai dengan saat turun dari kereta api di stasiun tujuan sesuai karcis yang berlaku untuk perjalanan yang bersangkutan.
2. Lingkup pertanggungannya asuransi tanggung gugat penumpang kereta api untuk :
 - a. Penumpang adalah saat masuk stasiun kereta api di tempat keberangkatan, saat naik alat angkutan kereta api, hingga ditempat keberangkatan, selama dalam perjalanan. Saat turunnya dari alat angkutan kereta api, sampai saat keluarnya dari stasiun kereta api di tempat tujuan sesuai karcis yang berlaku untuk perjalanan yang bersangkutan.

¹³ Ibid, Pasal 3.

- b. Awak kereta api adalah sejak menaiki alat angkutan di kereta api di stasiun atau depo pemberangkatan, selama melaksanakan tugas sampai dengan selesai melaksanakan tugas di stasiun atau depo tujuan.
3. Termasuk dalam ruang lingkup pertanggung jawaban sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) pasal ini, yaitu penumpang kereta api overstafen.

Perjanjian akan menimbulkan hak dan kewajiban antara para pihak. Adapun hak dan kewajiban para pihak dalam kontrak perjanjian asuransi ialah :¹⁴

1. Kewajiban pihak pertama

- a. Memungut iuran wajib dari penumpang kereta api utama kelas ekonomi dan non ekonomi serta membayar premi sigap kepada pihak kedua
- b. Membayarkan hasil pungutan iuran wajib dan membayar premi sigap kereta api sesuai dengan butir (a) kepada pihak kedua melalui kantor pihak kedua cabang Jawa Barat di Bandung dengan cara dibayar setiap triwulan dan dilakukan pada bulan kedua triwulan berjalan selambat-lambatnya tanggal 15.
- c. Membayar premi sigap awak kereta api sekaligus dimuka pertahun sesuai pasal 4 ayat (7) kepada pihak kedua melalui rekening yang ditunjuk oleh pihak kedua.
- d. Memberikan data jumlah penumpang yang telah diaudit sebagai dasar dalam perhitungan iuran wajib dan premi sigap kepada pihak kedua.

¹⁴ Ibid. Pasal 5.

- e. Memberikan pertolongan pertama dan membawa korban ke rumah sakit/puskesmas bila terjadi kecelakaan yang mengakibatkan penumpang menderita luka-luka atau meninggal dunia, selanjutnya diajukan dan dilaporkan kepada pihak kedua untuk diberikan ganti rugi.
- f. Memberitahukan tentang terjadinya peristiwa kecelakaan kepada pihak kedua paling lambat 7 kali 24 jam sejak terjadinya peristiwa kecelakaan, baik secara lisan maupun tertulis dengan dilengkapi keterangan seperlunya.
- g. Membantu korban/ahli waris korban mengisi formulir pengajuan santunan yang disediakan oleh pihak kedua secara cuma-cuma yang merupakan syarat untuk mendapatkan santunan/ganti rugi kepada penumpang dan awak kereta api yang mengalami kecelakaan.
- h. Membantu korban/ahli warisnya mengajukan permohonan pembayaran santunan kepada pihak kedua dilengkapi dengan berita acara kecelakaan yang dibuat oleh pejabat pihak pertama atau petugas yang berwenang paling lambat 6 (enam) bulan setelah terjadinya kecelakaan.

2. Kewajiban pihak kedua

- a. Membayar dana santunan sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 ayat (1) dan (2) kepada korban/ahli waris korban bersama-sama dengan pihak pertama.
- b. Memberikan potongan iuran wajib dan premi sigap dan mengganti biaya transportasi yang telah dibayarkan oleh pihak pertama sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 ayat (1) butir e dan ayat (2) butir d kepada pihak pertama.

- c. Melakukan penggantian atas biaya pertolongan pertama dan atau biaya perawatan yang telah dibayarkan oleh pihak pertama.
- d. Melaporkan realisasi pembayaran dana santunan baik untuk korban/ahli waris korban meninggal dunia, luka-luka, cacat tetap maupun penggantian biaya transportasi korban dari tempat kejadian perkara (TKP) ke rumah sakit/puskesmas terdekat, selambat-lambatnya tanggal 10 sesudah akhir triwulan (sesuai dengan format yang disepakati) kepada pihak pertama yang dialamatkan ke Direktorat Keuangan Subdit Administrasi Keuangan dan tembusan disampaikan kepada Subdit Pemasaran Penumpang.

3. Hak pihak pertama

- a. Menerima penggantian dari pihak kedua atas biaya pertolongan pertama dan atau biaya perawatan selama korban membutuhkan biaya perawatan sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 ayat (1), (2), dan (3) dalam hal pembayaran telah dilakukan oleh pihak pertama.
- b. Bersama-sama pihak kedua atau dalam hal mendesak menyampaikan dana santunan kepada ahli waris korban apabila korban meninggal dunia.
- c. Menerima biaya transportasi sebagai mana dimaksud dalam pasal 4 ayat (1) butir e dan ayat (2) butir d.
- d. Mendapat potongan dari pihak kedua sebesar 5% (lima perseratus), yang diperhitungkan dari total pembayaran iuran wajib dan premi sigap kereta api.

- e. Menerima laporan pembayaran dana santunan secara triwulan dari pihak kedua sesuai dengan format yang disepakati. Laporan tersebut diterima setiap akhir bulan pertama triwulan berikutnya.

4. Hak pihak kedua

- a. Mendapatkan data jumlah penumpang yang telah diaudit dari pihak pertama.
- b. Menerima pembayaran sebesar 95% (sembilan puluh lima perseratus) dari total iuran wajib dan premi sigap kereta api dari pihak pertama.

2. Faktor Penghambat Pelaksanaan Tanggung Jawab PT. KAI (Persero)

Walaupun sudah dijadwalkan, keberangkatan kereta api dan tibanya di tempat tujuan masih sering terlambat. Berdasarkan observasi terhadap penyelenggaraan angkutan kereta api, kelambatan tersebut terjadi karena berbagai alasan teknis, antara lain :¹⁵

- a. Kepadatan arus lalu lintas kereta api sehingga perlu menunggu berlintasan dengan kereta api lain;
- b. Kerusakan rel kereta api di tempat tertentu;
- c. Tabrakan dengan kendaraan umum pada lintasan rel dan jalan raya yang tidak ada palangnya.

¹⁵ Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit*, hlm. 142.

Hambatan lainnya adalah kepadatan penumpang yang melebihi batas maksimum muatan penumpang tiap gerbong kereta api. Muatan yang melebihi batas maksimum sebenarnya merupakan pelanggaran daya tampung yang ditetapkan berdasarkan pengujian kereta api. Dengan demikian, akibat pelanggaran yang dilakukan sendiri oleh pengangkut, kenyamanan penumpang sudah tidak diindahkan lagi, kemungkinan terjadi kecelakaan lebih besar, suatu hal yang bertentangan dengan asas hukum pengangkutan yang diatur dalam undang-undang perkeretaapian.¹⁶

Tidak kalah pentingnya adalah tidak amannya angkutan kereta api karena sering terjadi gangguan pelemparan dari luar terhadap kereta api yang sedang lewat di tempat tertentu yang sangat membahayakan penumpang. Sedangkan gangguan dari dalam kereta api adalah sering terjadi pencurian atau pencopetan, baik ketika kereta api berhenti ataupun sedang berjalan, waktu siang ataupun waktu malam hari.¹⁷

3. Pelaksanaan Klaim Ganti Rugi oleh Penumpang kepada Pengangkut

Pihak pengangkut bertanggung jawab sepenuhnya atas keselamatan penumpang. Sejak penumpang berada di atas kereta api, dari suatu stasiun awal sampai ke stasiun tujuan.

- a. Pelaksanaan klaim ganti rugi oleh penumpang yang menjadi korban atas peristiwa yang bukan karena kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian tidak tercantum dalam perjanjian kerjasama antara PT. KAI dengan PT. Jasa

¹⁶ Ibid

¹⁷ Ibid.

Raharja, sehingga penumpang tidak bisa mengajukan ganti rugi kepada pihak ketiga yakni PT. Jasa Raharja, dalam kasus ini PT. KAI sebagai penyelenggara pengangkutan mempunyai kebijakan tersendiri untuk menjamin keselamatan penumpang.

Penyelesaian ganti rugi pada korban pelemparan batu di atas kereta api, anjlokkan karena sabotase dan tabrakan di perlintasan liar yakni adalah pengobatan untuk korban luka ringan, perawatan di rumah sakit untuk korban luka berat, santunan untuk korban meninggal dunia yang besar sesuai dengan kebijakan PT. KAI.

PT. KAI akan mengganti biaya pengobatan berdasarkan bukti pembayaran resmi dari puskesmas atau rumah sakit, dan untuk peristiwa yang disebabkan oleh alam seperti kasus banjir di setasiun porong, pihak PT. KAI bertanggung jawab mengembalikan tiket penumpang saat itu juga pada saat akan berangkat atau pun tiket yang sudah di pesan upaya ini dilakukan bertentangan dg aturan yang di buat oleh PT. KAI. Karena untuk menghindari resiko yang tidak di inginkan demi menjamin keselamatan penumpang.

Surat Edaran Nomor 5/LL702/KA-2013 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengembalian Bea Atas Pembatalan/Perubahan Jadwal Tiket KA Di Lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) huruf e yaitu “bea tiket dapat di ambil secara tunai dalam jangka waktu 30 sampai dengan 45 hari setelah mengajukan permohonan pembatalan”, apabila penumpang masih tetap ingin melanjutkan

perjalanan, PT. KAI menyediakan moda transportasi lain seperti bus dari stasiun Porong sampai stasiun Bangil, dan selanjutnya para penumpang dapat menggunakan angkutan kereta api kembali sampai setasiun tujuan.

- b. Pelaksanaan klaim ganti rugi oleh penumpang yang menjadi korban atas peristiwa apabila dalam penyelenggaraan pengangkutan kereta api karena kesalahan pengoperasian perkeretaapian, penumpang mengalami kecelakaan yang menyebabkan luka-luka, cacat tetap ataupun meninggal dunia, penumpang dapat mengajukan klaim asuransi. Karena, dengan membeli tiket maka penumpang telah membayar premi asuransi. Dan terhadap keselamatan jiwanya atas risiko kecelakaan yang mungkin timbul selama dalam perjalanan menjadi tanggung jawab PT. Jasa Raharja. Tata cara pelaksanaan pembayaran dana santunan diatur dalam pasal 6 kontrak perjanjian asuransi yaitu :

- 1) Dalam hal terjadi kecelakaan, maka melalui pihak pertama dan atau langsung dari korban/ahli warisnya mengajukan klaim kepada pihak kedua dengan 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 ditandatangani oleh pihak pertama bersama-sama dengan pejabat pihak kedua yang berwenang.
- 2) Dana santunan sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 ayat (1), (2) dan (3) akan dibayarkan oleh pihak pertama bersama pihak kedua kepada korban/ahli waris korban dalam jangka waktu paling lambat 7 (tujuh) hari setelah pihak kedua menerima kelengkapan data sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).
- 3) Dalam hal korban dirawat di rumah sakit/puskesmas, berobat/rawat jalan atau menderita cacat, maka pihak kedua wajib membayar kepada rumah sakit/puskesmas dan atau kepada korban atas segala biaya/santunan setelah adanya bukti-bukti yang sah sesuai dengan ayat 1 (satu) tentang biaya perawatan dan atau keterangan dokter mengenai tingkat (prosentase) cacat tetap korban yang bersangkutan serta harus mendapat rekomendasi dari pihak pertama.

Permohonan dana santunan kepada pihak kedua dari korban atau ahli warisnya atau dari pihak pertama atas nama korban atau ahli waris korban, harus diajukan sebelum 6 (enam) bulan sejak terjadinya kecelakaan. Jika melebihi batas waktu tersebut, dianggap kadaluarsa dan permohonan tidak akan dipenuhi oleh pihak kedua.¹⁸

¹⁸Kontrak Perjanjian Asuransi, Tentang Asuransi Kecelakaan Penumpang dan Awak Sarana Perkeretaapian, Pasal 7.

Telegram dinas Dalam hal terjadi kecelakaan, PT. KAI Daop VIII SB akan membuat surat-surat sebagai syarat untuk mengajukan permohonan dana asuransi bagi korban. Pada kasus kecelakaan yang dialami penumpang akibat pelemparan batu ke KA 153a antara stasiun Boharan dan Stasiun Krian korban penumpang, masinis menyerahkan pemberitahuan kejadian luar biasa (K.D.L.B) kepada PPKA Stasiun krian setelah itu pihak stasiun memberikan pertolongan pertama kepada korban serta membawanya ke rumah sakit terdekat apabila di perlukan”Setelah menerima telegram, pelapor mengecek kebenarannya. Dan selanjutnya membuat laporan polisi dan skets gambar yang disetujui oleh Kasubsi Kamtib. Dan Kasubsi Kamtib membuat permohonan santunan dana jasa raharja atas nama korban (Bambang). (Telegram dinas terlampir)

4. Peranan Asuransi Terhadap Risiko dalam Perjanjian Pengangkutan

Risiko dalam perjanjian pengangkutan dapat terjadi kapan saja. Persoalan yang selalu muncul adalah siapakah yang bertanggung jawab atas segala risiko yang terjadi, terutama ketika risiko yang disebabkan karena adanya *overmacht* atau *force majeure*.

Objek dalam asuransi angkutan darat adalah kendaraan pengangkut bersama barang dan penumpang yang diangkutnya, yaitu :¹⁹

1. Jaminan atas keselamatan penumpang.

¹⁹ Radiks Purba, Mengenal Asuransi Angkutan Darat dan Udara, Djambatan, Jakarta 1997, hlm. 57.

2. Jaminan atas barang yang diangkut.

3. Jaminan atas kendaraan pengangkut.

Ad. 1. Jaminan atas keselamatan penumpang. Jaminan atas keselamatan penumpang ditutup asuransinya oleh pengangkut kepada perusahaan asuransi kerugian dengan membayar premi, kemudian premi dipungut dari penumpang (ditambahkan pada harga karcis penumpang). Di Indonesia, jaminan atas keselamatan penumpang ditutup asuransinya oleh perusahaan asuransi PT. Jasa Raharja. Premi asuransi ditentukan sepihak oleh penanggung untuk tiap penumpang setiap kali perjalanan dari satu kota ke kota lain. Lalu premi itu dimasukkan (ditambahkan) oleh pengangkut ke dalam karcis penumpang, kemudian disetor kepada penanggung. Bila mengalami musibah dalam pengangkutan, maka penanggung memberikan santunan sebagai berikut :

1. Biaya pengobatan dan perawatan hingga sembuh bagi penumpang yang menderita luka-luka (tidak sampai cacat permanen).
2. Biaya pengobatan dan perawatan hingga sembuh serta sejumlah uang santunan bagi penumpang yang menjadi cacat permanen.
3. Santunan dengan sejumlah uang diberikan kepada ahli waris (istri/anak-anak/orang tua) dari penumpang yang meninggal.

Dalam kontrak perjanjian asuransi, jaminan pertanggung jawaban bagi korban/ahli waris korban penumpang kereta api berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan No.

37/PMK.010/2008 tanggal 26 Februari 2008 serta jaminan tambahan yang merupakan tanggung jawab pihak kedua untuk kelas ekonomi dan non ekonomi adalah :²⁰

- 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

Maka, dalam jaminan atas keselamatan penumpang, penanggung berhubungan dengan :

1. Pengangkut untuk memungut premi dari para penumpang.
2. Penumpang untuk memberikan santunan bila dialami musibah.

Jadi, penumpang sama sekali tidak berhubungan dengan penanggung kecuali bila dialami musibah.

Ad. 2. Jaminan atas barang yang diangkut.

Jaminan atas barang yang diangkut oleh kendaraan, ditutup asuransinya oleh pemilik barang kepada penanggung dengan membayar premi. Jadi, Pemilik barang

²⁰ Kontrak Perjanjian Asuransi, Op. Cit, Pasal 4 Ayat (1)

berhubungan langsung dengan penanggung dalam penutupan asuransi pengangkutan barang, demikian juga bila dialami musibah, pemilik barang mengajukan langsung tuntutan ganti rugi kepada penanggung.

Ad. 3. Jaminan atas kendaraan pengangkut.

Jaminan atas kendaraan pengangkut ditutup asuransinya oleh pengangkut atau pemilik kendaraan darat kepada penanggung dengan membayar premi. Penutupan asuransi dapat dilakukan untuk satu kali perjalanan dengan menggunakan polis perjalanan atau selama jangka waktu tertentu dengan menggunakan polis waktu. Bila digunakan polis perjalanan, maka jaminan dari penanggung hanya berlaku untuk satu kali perjalanan dimulai dari tempat pemberangkatan hingga sampai ke tempat tujuan. Yang umum digunakan adalah polis waktu, yaitu jaminan berlaku selama jangka waktu tertentu (1 tahun, ½ tahun, 3 bulan, 1 bulan).