

BAB III

PEMBAHASAN

I. Tanggung Jawab Penjaga Perlintasan Kereta Api Terhadap Kecelakaan Dalam Wilayah Perlintasan Kereta Api Yang Tidak Resmi.

1. Tujuan dan Asas Penyelenggaraan Perkeretaapian

Sebagaimana Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal (bahwa kereta api memiliki kemampuan untuk mengangkut orang dan/atau barang dalam jumlah atau volume besar setiap kali perjalanan) dengan selamat (terhindarnya perjalanan kereta api dari kecelakaan akibat faktor internal), aman (terhindarnya perjalanan kereta api akibat faktor eksternal, baik berupa gangguan alam maupun manusia), nyaman (terwujudnya ketenangan dan ketentraman bagi penumpang selama perjalanan kereta api), cepat dan lancar (perjalanan kereta api dengan waktu yang singkat dan tanpa gangguan), tepat (terlaksananya perjalanan kereta api sesuai dengan waktu yang ditetapkan), tertib dan teratur (terlaksananya perjalanan kereta api sesuai dengan jadwal dan peraturan perjalanan), efisien (penyelenggaraan perkeretaapian yang mampu memberikan manfaat yang maksimal), serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.

Perkeretaapian sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan:

1) Asas Manfaat

Yang dimaksud dengan 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

Yang dimaksud dengan 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

Yang dimaksud dengan 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, antar daerah dan antar wilayah, serta antara kepentingan nasional dan internasional.

4) Asas Kepentingan Umum

Yang dimaksud dengan 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

Yang dimaksud dengan 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, inframoda maupun antarmoda transportasi.

6) Asas Kemandirian

Yang dimaksud dengan 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 Transportasi

Yang dimaksud dengan asas transportasi 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

Yang dimaksud dengan asas akuntabilitas adalah bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus didasarkan pada kinerja yang terukur, dapat dievaluasi, dan dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat.

9) Asas Berkelanjutan

Yang dimaksud dengan 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.

Pada tahun 1992, pemerintah mengeluarkan Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian. Penerbitan Undang-undang ini bertujuan untuk mengganti peraturan atas transportasi kereta api di Indonesia yang didasarkan pada peraturan perkeretaapian zaman Belanda sehingga menjadi tidak lagi berlaku. Selain itu di dalam Undang-undang ini juga diatur keunggulan dan karakteristik perkeretaapian yang perlu dimanfaatkan dalam upaya pengembangan sistem transportasi secara terpadu, dimana penyelenggaraannya mulai dari tahap perencanaan dan pembangunan, pengusahaan, pemeliharaan, dan pengoperasiannya perlu diatur dengan sebaik-baiknya, sehingga terdapat keterpaduan dan keserasian serta keseimbangan beban antar modal transportasi yang pada akhirnya mampu meningkatkan penyediaan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang secara aman, nyaman, cepat, tepat, teratur dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.³¹

Seiring dengan perkembangan jaman, Pemerintah mengganti Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian dengan Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Alasan penggantian Undang-undang ini berdasarkan kondisi perkeretaapian nasional yang masih bersifat monopoli yang dihadapkan pada berbagai masalah, antara lain kontribusi perkeretaapian terhadap transportasi nasional masih rendah, prasarana dan sarana belum memadai, jaringan masih terbatas, kemampuan pembiayaan terbatas, tingkat kecelakaan masih tinggi, dan tingkat pelayanan masih jauh dari harapan.

Dalam Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian disamping itu disebutkan bahwa pemerintah telah membuka kesempatan bagi pihak swasta untuk ikut mengembangkan bisnis perkeretaapian di Indonesia. Jadi PT. Kereta Api (Persero) harus menyiapkan diri agar mampu menghadapi persaingan bisnis kereta api di Indonesia yang sebelumnya menjadi hak monopoli mereka. Perusahaan

³¹ Indonesia (d), *Undang-undang tentang Perkeretaapian, Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992*, LN Nomor 47 Tahun 1992, TLN Nomor 3479, Penjelasan Umum.

tersebut telah melakukan banyak pembenahan agar tetap eksis di bisnis kereta api dan juga mampu memanfaatkan segala potensi yang dimiliki.³²

Pelaksanaan atas Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian. Di dalam Peraturan Pemerintah ini, secara garis besar memuat pengaturan mengenai tatanan perkeretaapian, penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum, penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum, dan penyelenggaraan perkeretaapian khusus, sumber daya manusia perkeretaapian, perizinan, pembinaan perkeretaapian, peran serta masyarakat, serta sanksi administrasi. Dalam pengaturan mengenai tatanan perkeretaapian mengatur mengenai satu kesatuan sistem perkeretaapian dari rencana induk perkeretaapian. Pengaturan mengenai penyelenggaraan prasarana perkeretaapian meliputi persyaratan teknis pembangunan, persyaratan kelaikan pengoperasian, perawatan, dan pengusaha, sedangkan penyelenggaraan sarana perkeretaapian meliputi persyaratan teknis pengadaan, persyaratan kelaikan pengoperasian, perawatan, dan pengusaha.³³

Berdasarkan Pasal 17 ayat (1) Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, penyelenggaraan perkeretaapian dilakukan berupa penyelenggaraan prasarana dan penyelenggaraan sarana.

1. Penyelenggaraan perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf a Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian berupa penyelenggaraan :
 - a. prasarana perkeretaapian; dan/atau
 - b. sarana perkeretaapian.

Berdasarkan Pasal 39 ayat (1), Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian.

³² M. Shalahuddin, "Sejarah Perkeretaapian Indonesia", <http://.gangsir.com/download/SejarahPerkeretaapianIndonesia.pdf>, diunduh tanggal 23 Desember 2014 pukul 19.26.

³³ Presiden Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian*, PP Nomor 56 Tahun 2009. LN Nomor 129 Tahun 2009, Penjelasan Umum.

2. Perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian terdiri atas :
 - a. penyelenggaraan prasarana perkeretaapian; dan/atau
 - b. penyelenggaraan sarana perkeretaapian.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian Pasal 1 angka 9 menjelaskan bahwa penyelenggaraan prasana dan sarana perkeretaapian tersebut dapat dilakukan secara bersamaan maupun secara terpisah oleh suatu badan usaha, berupa : BUMN (Badan Usaha Milik Negara), BUMD (Badan Usaha Milik Negara) atau BUMS (Badan Usaha Milik Swasta).

Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk perkeretaapian. Sedangkan dasar hukum pelaksanaan penyelenggaraan terdapat dalam Pasal 23, Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian :

- 1) Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerja sama.
- 2) Dalam hal tidak ada Badan Usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum, Pemerintah atau Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.

Tiga bentuk hal tersebut juga diatur dalam Pasal 1 butir 10 dan Pasal 17 ayat (1) jo. Pasal 23 ayat (1) dan Pasal 31 ayat (1), Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

1. Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian Umum

Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum meliputi kegiatan : (Pasal 18 Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian)

- a) Pembangunan prasarana ;
- b) Pengoperasian prasarana ;
- c) Perawatan prasarana ; dan
- d) Pengusahaan prasarana.

Penyelenggaraan prasarana ini dilakukan oleh suatu Badan Usaha yang wajib memiliki :

- a) Izin usaha penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum diterbitkan oleh pemerintah ;
- b) Izin pembangunan prasarana perkeretaapian umum diterbitkan setelah dipenuhinya persyaratan teknis prasarana perkeretaapian ; dan
- c) Izin operasi prasarana perkeretaapian umum diterbitkan setelah dipenuhinya persyaratan kelaikan operasi prasarana perkeretaapian.

(Pasal 24 ayat (1) Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 jo. Pasal 305 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009)

2. Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian Umum

Penyelenggaraan sarana Perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (1) huruf b, Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 meliputi kegiatan :

- a) Pengadaan sarana ;
- b) Pengoperasian sarana ;
- c) Perawatan sarana ;
- d) Pengusahaan sarana.

Sedangkan Badan Usaha yang menyelenggarakan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian wajib memiliki :

- a) Izin usaha penyelenggara prasarana perkeretaapian umum diterbitkan oleh pemerintah ; dan
- b) Izin operasi prasarana perkeretaapian umum diterbitkan oleh Pemerintah untuk pengoperasian sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas wilayah provinsi dan batas wilayah negara, pemerintah provinsi untuk pengoperasian sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas wilayah kabupaten/kota dalam satu provinsi; dan pemerintah kabupaten/kota untuk pengoperasian sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam wilayah kabupaten/kota;.

(Pasal 305 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian).

Kereta api adalah salah satu alat pengangkutan darat dan merupakan 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 diseluruh wilayah tanah air. Oleh karena itu usaha perkeretaapian perlu dikembangkan baik sarana maupun prasarana untuk mewujudkan pengangkutan darat yang baik, aman, nyaman dan lancar.

Kelancaran, kenyamanan dan keselamatan berlalu lintas merupakan harapan semua pihak baik pengguna jasa pengangkutan maupun penyelenggara jasa pengangkutan. Dalam perhubungan darat terdapat sarana transportasi berupa kereta api yang memiliki jalan tersendiri atau jalan khusus kereta api dan kendaraan lainnya baik berupa kendaraan pribadi maupun kendaraan umum memiliki fasilitas jalan tersendiri yang sering kita sebut sebagai jalan umum, dengan adanya fasilitas tersendiri itulah dalam perhubungan darat secara faktual, diberbagai titik terdapat adanya perlintasan antara jalan kereta api dan jalan umum, baik perlintasan sebidang maupun perlintasan dua bidang atau lebih.

Salah satu manfaat dan tujuan diadakannya perlintasan adalah untuk mempersingkat waktu tempuh dan memperpendek jarak tempuh berlalu lintas, sehingga dihasilkan biaya operasional akan lebih hemat, itulah salah satu opsi yang dipilih dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dari pada harus membangun *fly over* ataupun *subway*. Walaupun program *fly over* ataupun *subway* sangat mungkin dilakukan di kemudian hari. Kereta api di Indonesia sudah ada sejak 138 tahun yang lalu, jaringan kereta api di Indonesia sebagian besar merupakan peninggalan jaman Belanda meliputi lintasan sepanjang 6.482 km yang tersebar di Jawa dan Sumatera, dimana 70% diantaranya terletak di antaranya terletak di

Pulau Jawa. Di Jawa terdapat tiga perlintasan utama, yaitu Jakarta-Bandung, Jakarta-Semarang-Surabaya (disebut lintas utara), dan Jakarta-Yogyakarta-Surabaya (disebut lintas selatan). Sedangkan di Sumatera terdapat tiga sub jaringan yang terpisah satu dan yang lain yakni sub jaringan Sumatera bagian Utara, sub jaringan Sumatera bagian Barat, dan sub jaringan Sumatera bagian Selatan.

Pada kenyataannya banyaknya pintu perlintasan antara jalan kereta api dan jalan umum dengan permasalahan yakni sering terjadi kecelakaan diperlintasan, yaitu berupa benturan antara kereta api dengan pengguna jalan umum yang akibatnya banyak jatuh korban dan timbul kerugian, baik bagi pihak pengguna jalan umum maupun pihak kereta api. Kecelakaan diberbagai perlintasan pada umumnya disebabkan karena kelalaian para pengguna perlintasan dan/atau minimnya kesadaran hukum masyarakat terhadap hukum berlalu lintas, yang berakibat persengketaan hukum antara pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan pihak pengguna jalan umum. Dengan demikian akan timbul masalah dan pertanyaan bagaimanakah pertanggungjawaban badan penyelenggara yaitu PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam peristiwa kecelakaan yang terjadi di pintu perlintasan yang melibatkan pihak lain yakni pengguna jalan umum dalam sarana pengangkutan kereta api.

Kereta api mempunyai kepentingan khusus yang harus didahulukan dan pengguna jalan umum tidak dibenarkan dan dilarang berada pada lokasi jalan kereta api pada saat kereta api lewat. Keberadaan dan penugasan penjaga

perlintasan bukan untuk mengamankan pengguna jalan umum melainkan khusus mengamankan keselamatan kereta api berikut penumpang dan barang bawaan.

Sepanjang jalur kereta api, pengelola jalan kereta api tidak diwajibkan untuk mengamankan pengguna jalan umum pada kawasan tersebut, sejak berlangsungnya pengangkutan kereta api, tanah dan sarana perjalanan kereta api yang dibangun di atasnya dengan hak penguasaan, hak pemanfaatan, hak penggunaan, hak pemilikan ataupun delegasi wewenang tertentu, merupakan sistem yang utuh, menyeluruh dan tidak terhalang oleh hak-hak lain. Sistem pengelolaan jalur perjalanan kereta api bersifat utuh, tidak terpecah-pecah, otonom dan mandiri.

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. Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada di bawah Departemen Perhubungan. 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. Kereta Api Indonesia (Persero) wajib mengasuransikan pengguna jasa pelayanan pengangkutan kereta api. Apabila memang terbukti bahwa kesalahan berada dipihaknya.

Banyak kasus kecelakaan antara kereta api dengan pengguna jalan yang terjadi, sebagian besar karena kelalaian penjaga pintu perlintasan. Terlepas dari

kelalaian atau tidak berwenangnya penjaga pintu perlintasan, keberadaan palang pintu perlintasan hakekatnya merupakan kebutuhan internal pengelolaan jalur perjalanan kereta api, yang semata-mata sebagai sarana untuk melindungi dan mengamankan perjalanan kereta api dan bukan sebagai pengaman pengguna jalan.

Peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang perkeretaapian dalam hal pintu perlintasan terdapat dalam Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian, antara lain :

a. Pada Bab X Pasal 124 Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang menyatakan :

”Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.”

b. Pada Bab XV Pasal 181 Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang menyatakan :

1) Setiap orang dilarang :

- a. Berada di ruang manfaat jalur kereta api ;
- b. Menyeret, menggerakkan, meletakkan, atau memindahkan barang diatas rel atau melintasi jalur kereta api, atau ;
- c. Menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain, selain untuk mengangkut kereta api.

2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku bagi petugas di bidang perkeretaapian yang mempunyai surat tugas dari penyelenggara prasarana perkeretaapian.

- c. Pada Bab XVII Pasal 199 Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang berbunyi :

”Setiap orang yang berada di ruang manfaat jalan kereta api, menyeret barang diatas atau melintas jalur kereta api tanpa hak, dan menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain selain untuk angkutan kereta api yang dapat mengganggu perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 181 ayat (1), dipidana dengan penjara paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp 15.000.000,00 (lima belas juta rupiah).”

Disamping diatur dalam Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian, juga di atur dan ditegaskan dalam Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, antara lain :

- a. Pasal 114 Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan :

Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pengemudi kendaraan wajib :

1. Berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain,
2. Mendahulukan kereta api, dan
3. Memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dulu melintasi rel.

- b. Pasal 296 Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan :

”Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor pada perlintasan antara kereta api dan jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp 750.000.000,00 (tujuh ratus lima puluh juta rupiah).”

Sengketa hukum antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai penyelenggara pengangkutan dan pengguna jalan sangat sering terjadi, dan dalam banyak kasus PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tidak mau memberikan ganti rugi kepada korban atau ahli waris, dengan dasar bahwa kegunaan palang pintu perlintasan semata-mata sebagai pengaman dan pelindung kereta api, penumpang dan barang, bukan sebagai pengaman pengguna jalan umum.

II. Hak dan Kewajiban Pengguna Perlintasan Kereta Api Menurut Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

1. Hak Konsumen

Secara yuridis konsumen mempunyai kesamaan dengan pengguna transportasi kereta api yang tertuang dalam Penjelasan Pasal 1 ayat (2) Undang-undang Perlindungan Konsumen, yang menjadi sasaran perlindungan konsumen dari undang-undang tersebut adalah konsumen akhir. Dalam Keputusan Menteri Kehakiman RI tentang pembentukan Tim Penelaah Peraturan Perundang-undangan di Bidang Hukum dalam Rangka Reformasi Hukum Departemen Kehakiman Nomor M59-PR09.04 Tahun 1998 pengertian pemanfaat adalah setiap konsumen yang memanfaatkan jasa-jasa konsumen, seperti : jasa kesehatan, jasa angkutan, jasa pengacara, jasa pendidikan, jasa perbankan, jasa transportasi, jasa rekreasi, dan sebagainya. Maka dari itu konsumen dan pengguna jasa transportasi mempunyai persamaan makna.

Konsumen selalu berada pada posisi yang lebih rendah dalam hubungannya dengan pelaku usaha, baik secara ekonomis, tingkat pendidikan, maupun kemampuan atau daya bersaing / daya tawar (Resolusi PBB 39/248 tentang Perlindungan Konsumen). Ketidakseimbangan kedudukan antara konsumen dengan pelaku usaha ini salah satunya diakibatkan oleh faktor informasi. Pelaku usaha memiliki pengetahuan yang lebih luas dalam kaitannya dengan informasi. Sedangkan konsumen hanya menunggu limpahan informasi dari pelaku usaha. Ketidaktahuan konsumen ini membuat konsumen memiliki ketergantungan

terhadap informasi tersebut. Adapun faktor lainnya yang menyebabkan ketidakseimbangan kedudukan antara konsumen dengan pelaku usaha yakni konsumen tidak memiliki daya tawar dan daya pilih yang tinggi untuk mencari alternatif lain dari jasa-jasa yang ditawarkan oleh pelaku usaha. Faktor ini menyebabkan konsumen mau tidak mau harus menggunakan jasa yang ditawarkan oleh pelaku usaha.

Akan tetapi pada kenyataannya konsumen tidak memperoleh apa yang diharapkannya secara maksimal sehingga mengakibatkan kerugian pada diri konsumen. Untuk itu perlu diketahui hak-hak konsumen.³⁴

Mantan Presiden Amerika Serikat, *John F. Kennedy* menggunakan empat hak dasar konsumen, yaitu :

- a. *The right to be secured* (hak untuk memperoleh keamanan)
Setiap konsumen berhak memperoleh perlindungan untuk barang dan/atau jasa yang dikonsumsinya;
- b. *The right to be informed* (hak untuk memperoleh informasi)
Setiap konsumen berhak memperoleh informasi yang jelas dan komprehensif tentang suatu produk barang dan/atau jasa yang dikonsumsinya. Akses terhadap informasi sangat penting karena konsumen dapat mengetahui bagaimana kondisi barang dan/atau jasa yang akan dikonsumsi. Jadi konsumen memiliki hak untuk mengetahui ciri atau atribut negatif dari suatu produk;
- c. *The right to be choose* (hak untuk memilih)
Setiap konsumen berhak memilih produk barang dan/atau jasa dengan harga yang wajar. Maksudnya konsumen dalam memilih suatu produk barang dan/atau jasa tidak boleh dalam kondisi tertekan atau dibawah paksaan sehingga dapat merugikan haknya;
- d. *The right to be heard* (hak untuk didengar)
Konsumen harus memperoleh haknya bahwa kebutuhan dan keluhannya dapat didengarkan, baik oleh pelaku usaha yang bersangkutan maupun oleh lembaga-lembaga perlindungan konsumen yang memperjuangkan hak konsumen.³⁵

³⁴ Sukarmi, *Cyber Law : Kontrak Elektronik Dalam Bayang-Bayang Pelaku Usaha*, Pustaka Sutra, Bandung, 2008, hlm 9.

³⁵ Happy Santoso, *Hak-hak Konsumen Jika Dirugikan*, Cet I , Visimedia, Jakarta, 2008, hlm. 24-25.

Hak-hak dasar tersebut merupakan bagian dari Deklarasi Hak Asasi Manusia yang dicanangkan PBB pada tanggal 10 Desember 1948, yang masing-masing pada Pasal 3, 8, 19, 21, dan 26.³⁶

Keempat hak konsumen tersebut diatas kemudian disempurnakan oleh *L. B. Johnson* yang mengemukakan perlunya pengembangan konsep *product warranty* dan *product liability*.

Pada saat berkembangnya pemenuhan hak-hak dalam melindungi konsumen yang dirugikan terdapat sebuah organisasi konsumen yaitu *The International Organization of Consumers Union (IOCU)* yang sejak tahun 1955 berubah nama menjadi *Consumers International (CI)* menambahkan beberapa hak yaitu :

1. *The right to satisfaction of basic needs* (hak pemenuhan kebutuhan dasar) ;
2. *The right to redress* (hak mendapatkan ganti rugi) ;
3. *The right to consumer education* (hak mendapatkan pendidikan konsumen) ;
4. *The right to a healthy environment* (hak mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat).³⁷

Kereta api memiliki berbagai kelebihan sehingga menjadi salah satu sarana transportasi yang diminati masyarakat luas untuk melakukan aktivitasnya. Dengan meningkatnya jumlah masyarakat yang memilih untuk menggunakan sarana transportasi kereta api, maka akan memungkinkan timbulnya permasalahan dalam penyelenggaraan jasa perkeretaapian oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Permasalahan tersebut muncul karena penumpang (konsumen) jasa perkeretaapian, pengguna perlintasan perkeretaapian merasa hak-haknya tidak dijamin dan merasa tidak nyaman terhadap pelayanan yang diberikan oleh PT.

³⁶ Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Cet I, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007. hlm 39.

³⁷ “Consumer Right”, [http:// www.consumersinternational.org/who-we-are/consumer-rights](http://www.consumersinternational.org/who-we-are/consumer-rights), diunduh pada tanggal 28 Desember 2014, pada pukul 10.32

Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai penyelenggara untuk menjamin terpenuhinya hak-hak penumpang (konsumen) dan pengguna perlintasan kereta api serta memastikan kenyamanan dan keamanan konsumen atas pelayanan yang diberikan.

Hak-hak konsumen tersebut terdiri atas :

1. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengonsumsi barang dan/atau jasa ;

Konsumen berhak mendapatkan keamanan dari barang dan jasa yang ditawarkan kepadanya. Produk barang dan jasa itu tidak boleh membahayakan jika dikonsumsi sehingga konsumen tidak dirugikan baik secara jasmani dan rohani.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai badan usaha penyelenggara perkeretaapian dalam menyelenggarakan kegiatan operasional perkeretaapian wajib untuk menjamin hak-hak konsumen ini. Salah satu caranya adalah dengan memperbaiki sarana dan prasarana perkeretaapian sehingga memenuhi standarisasi yang telah ditetapkan.

2. Hak untuk memilih dan mendapatkan barang dan/atau jasa sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan ;

Hak ini dimaksudkan agar konsumen memiliki kebebasan untuk memilih sehingga tidak ada unsur paksaan atau tipu daya dari pelaku usaha agar konsumen memilih barang atau jasanya.

Penyelenggara perkeretaapian wajib menyediakan fasilitas yang berfungsi dengan baik dan sesuai dengan ketentuan pada layanan-layanan yang ditawarkan pada penumpang (konsumen) ataupun bagi pengguna perlintasan kereta api. Dalam hal ini PT. Kereta Api Indonesia (Persero) wajib menjamin fasilitas sarana dan prasarana kereta api tersebut. Selain itu, petugas perkeretaapian yang terkait juga harus mendukung terpenuhinya hak konsumen ini, contohnya tidak mempersulit pembelian tiket, menjaga palang pintu perlintasan kereta api oleh pihak yang mempunyai kewenangan (sudah memenuhi kualifikasi kecakapan atau mempunyai sertifikat kecakapan), dan memberikan pelayanan yang sesuai dengan standar etika pegawai.

3. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa ;

Setiap produk barang dan jasa yang diperkenalkan kepada konsumen harus disertai informasi yang benar. Informasi ini diperlukan agar konsumen tidak sampai mempunyai gambaran yang keliru atas produk barang dan jasa tersebut. Informasi ini dapat disampaikan dengan berbagai cara, seperti secara lisan kepada konsumen, melalui iklan di berbagai media, atau mencantumkan dalam kemasan produk (barang). Oleh karena itu, pelaku usaha wajib memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai barang atau jasanya kepada konsumen.

Pada saat menyelenggarakan operasional perkeretaapian, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) wajib memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur terhadap layanan kereta api. Informasi tersebut dapat berupa tarif, jadwal

kedatangan kereta, sinyal pada saat palang pintu perlintasan akan tertutup, dan hal-hal lainnya yang memang perlu diketahui oleh konsumen.

Pemberian informasi tersebut dapat dilakukan dengan cara pemasangan daftar tarif yang disesuaikan dengan tujuan konsumen, pemasangan jadwal kedatangan kereta pada tiap-tiap stasiun, pengumuman waktu kedatangan kereta melalui pengeras suara, membunyikan sinyal pada saat kereta api melalui perlintasan dan menutup palang pintu perlintasan kereta api.

4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan ;

Hak yang erat kaitannya dengan hak untuk mendapatkan informasi adalah hak untuk didengar. Ini disebabkan oleh informasi yang diberikan pihak yang berkepentingan atau berkompeten sering tidak cukup memuaskan konsumen. Untuk itu konsumen berhak mengajukan permintaan informasi lebih lanjut. Pelaku usaha harus menerima setiap pendapat dan keluhan dari konsumen. Disamping itu, dengan menerima pendapat dan keluhan konsumen maka pelaku usaha juga diuntungkan karena pelaku usaha dapat memperoleh masukan untuk memperbaiki hal-hal yang menjadi kekurangannya serta dapat meningkatkan daya saingnya dengan pelaku usaha lain.

Sehubungan dengan layanan kereta api yang diselenggarakan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero), perwujudan dari hak tersebut dapat berupa :

a) Keluhan dari konsumen atas kerugian yang dialaminya terkait dengan terlambatnya kedatangan kereta api ;

- b) Keluhan dari konsumen (pengguna perlintasan kereta api) atas kerugian yang dialaminya terkait dengan penjagaan palang pintu yang dilakukan oleh pihak yang tidak mempunyai kewenangan ;
 - c) Saran dari konsumen untuk memperbaiki kondisi pelayanan perkeretaapian yang dirasa belum cukup memadai sehingga pihak penyelenggara dapat lebih mengoptimalkan pelayanan tersebut.
5. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut ;

Pelaku usaha memiliki akses terhadap informasi mengenai barang/jasanya. Sedangkan konsumen sama sekali tidak memahami apa saja proses yang dilakukan oleh pelaku usaha guna menyediakan barang/jasa yang dikonsumsinya. Hal ini menyebabkan posisi konsumen lebih lemah dibanding pelaku usaha. Oleh karena itu diperlukan advokasi, perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa yang patut bagi konsumen.

Hak untuk mendapatkan penyelesaian hukum ini sebenarnya meliputi juga hak untuk mendapatkan ganti kerugian, tetapi kedua hak tersebut tidak berarti identik. Untuk memperoleh ganti kerugian, konsumen tidak selalu harus menempuh upaya hukum terlebih dahulu. Sebaliknya, setiap upaya hukum pada hakikatnya berisikan tuntutan memperoleh ganti kerugian oleh salah satu pihak. Tentu ada beberapa karakteristik tuntutan yang tidak memperbolehkan tuntutan ganti kerugian ini, seperti dalam upaya *legal standing* LSM yang dibuka kemungkinannya dalam Pasal 46 ayat (1) huruf c Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindunganh Konsumen.³⁸

³⁸ Celina Tri Siwi K, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta, 2009, hlm. 38

Mengenai penyelesaian sengketa yang diatur dalam Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dimana konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha yakni BPSK (Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen) atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum. Berdasarkan pasal ini, maka konsumen pengguna kereta api yang dirugikan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dapat menyelesaikan sengketa melalui BPSK atau melalui peradilan di lingkungan peradilan umum. Namun tidak menutup kemungkinan apabila penyelesaian sengketa dilakukan secara damai tanpa melalui BPSK maupun peradilan di lingkungan peradilan umum.

6. Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen ;

Secara umum telah diketahui bahwa posisi konsumen lebih lemah dibanding posisi pelaku usaha. Untuk itu pelaku usaha harus memberikan pembinaan dan pendidikan yang baik dan benar kepada konsumen. Pembinaan dan pendidikan tersebut bertujuan agar konsumen tidak dirugikan dan tidak dieksploitasi oleh pelaku usaha karena minimnya pengetahuan yang dimiliki oleh konsumen.

Upaya yang dapat dilakukan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) selaku penyelenggara perkeretaapian dalam memberikan pembinaan dan pendidikan kepada konsumen salah satunya adalah dengan memberikan informasi yang jelas dan jujur mengenai pelayanan perkeretaapian. Pemberian informasi tersebut bertujuan agar konsumen dapat memilih pelayanan perkeretaapian yang sesuai dengan kebutuhannya, sehingga konsumen tidak dirugikan oleh pelaku usaha.

7. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif ;

Hak ini termasuk dalam hak asasi manusia untuk diperlakukan sama. Pelaku usaha harus memberikan pelayanan yang sama kepada semua konsumennya, tanpa memandang perbedaan suku, agama, budaya, daerah, pendidikan, kaya, miskin, ideologi, maupun status sosial.

Penyelenggara perkeretaapian yang diselenggarakan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) harus melayani konsumen (penumpang), pengguna perlintasan kereta api dengan benar, jujur dan tidak diskriminatif. Pelayanan tersebut harus diberikan secara adil kepada semua konsumennya tanpa melihat kaya atau miskin, perbedaan pendidikan, budaya ataupun agama.

8. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya ;

Tujuan dari pemberian kompensasi, ganti rugi, atau penggantian adalah untuk mengembalikan keadaan konsumen ke keadaan semula, seolah-olah peristiwa yang merugikan konsumen itu tidak terjadi.

Untuk memperoleh hak ini, maka konsumen harus dapat membuktikan bahwa dirinya adalah penumpang kereta api yang sah.

Sedangkan jika terjadi musibah yang disebabkan oleh kelalaian ataupun kesalahan dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) maka penumpang kereta api berhak memperoleh santunan dari asuransi PT. Jasa Raharja.

9. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Hak konsumen sebenarnya sangat banyak dan bisa terus bertambah seiring dengan kebutuhan konsumen. Ketentuan ini dapat membuka peluang bagi pemerintah untuk menjamin pemenuhan hak konsumen yang tidak diatur pada ketentuan diatas dalam peraturan perundang-undangan lain.

2. Kewajiban Konsumen

Berdasarkan Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen pada Pasal 5 dijelaskan bahwa, kewajiban konsumen yaitu :

- 1) Membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan;
- 2) Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa;
- 3) Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati;
- 4) Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

Sebagaimana Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Pasal 8 ayat (1) huruf a mengatur mengenai larangan bagi pelaku usaha untuk memproduksi dan/atau memperdagangkan barang dan/atau jasa yang tidak memenuhi atau tidak sesuai dengan standar yang dipersyaratkan dan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Standar kelayakan perkeretaapian merupakan salah satu indikator untuk menentukan apakah kereta api tersebut layak atau tidak layak untuk dioperasikan dengan memperhatikan sarana dan prasarana perkeretaapian. Sarana dan prasarana perkeretaapian menjadi bagian yang sangat penting untuk standar kelayakan perkeretaapian. Untuk memenuhi persyaratan secara teknis dan menjamin kelaikan operasi sarana perkeretaapian, wajib dilakukan pengujian dan pemeriksaan.

Pengujian sarana perkeretaapian tersebut dilakukan oleh Pemerintah dan dapat dilimpahkan kepada badan hukum atau lembaga yang mendapat akreditasi oleh Pemerintah. Pemeriksaan sarana perkeretaapian wajib dilakukan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian.

III Pertanggungjawaban Hukum Perlindungan Konsumen PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Tidak Adanya Penjagaan Palang Pintu Oleh Pihak Yang Tidak Mempunyai Kewenangan

Pelaku usaha, dalam hal ini PT. Kereta Api Indonesia (Persero) haruslah bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan yang terjadi pada palang pintu perlintasan yang dijaga oleh pihak yang tidak mempunyai kewenangan. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) harus bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita para korban, kecuali apabila PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut timbul diluar kealpaan pegawai yang bertugas. Korban dalam hal ini disebut sebagai pengguna 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. Yuridiksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap perlintasan adalah pada saat perlintasan tersebut memiliki tiga (3) jalur kereta api yang meliputi ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api, dan ruang pengawasan jalur kereta api. Perlintasan tersebut harus teridentifikasi pada penyelenggara perkeretaapian yaitu PT. Kereta Api Indonesia (Persero), tidak hanya harus teridentifikasi melainkan perlintasan tersebut harus terdaftar dan pengoperasiannya harus dijaga dan dilakukan oleh awak sarana perkeretaapian yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi kecakapan yang dibuktikan dengan sertifikat kecakapan. Syarat – syarat pada awak sarana perkeretaapian yang difungsikan untuk pengoperasian perkeretaapian tertuang dalam Pasal 116 Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Berdasarkan Pasal 80 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian menyatakan bahwa pembangunan jalan yang memerlukan persinggungan dengan jalur kereta api harus memenuhi persyaratan :

- a) Di luar ruang jalur manfaat;
- b) Tidak mengganggu pandangan bebas;
- c) Tidak mengganggu stabilitas konstruksi jalan rel;
- d) Memperhatikan rencana pengembangan jalur kereta api;
- e) Tidak mengganggu fungsi saluran tepi;
- f) Tidak mengganggu bangunan pelengkap lainnya.

Terhadap setiap kecelakaan kereta api harus dilakukan penelitian sebab-sebabnya oleh Panitia yang pembentukan susunannya dan tugas-tugasnya diatur lebih lanjut oleh Menteri Pengembangan Perkeretaapian.

Program pengembangan perkeretaapian dilaksanakan dalam rangka peningkatan kemampuan melayani permintaan akan jasa transportasi barang dan manusia secara massal, aman, efisien serta mengurangi kerusakan dan beban jalan. Kegiatan pengembangan perkeretaapian dikelompokkan menjadi kegiatan kegiatan pokok, yaitu :

- 1) Peningkatan/pembangunan prasarana kereta api (jalan, jembatan, elektrifikasi).
- 2) Pengembangan sistem persinyalan/modernisasi sistem persinyalan.
- 3) Pengadaan/rehabilitasi sarana kereta api.
- 4) Pembangunan sarana penunjang operasional kereta api.

Sejalan dengan program pengembangan fisik ini dilaksanakan pula pengembangan sumber daya manusia guna keperluan operational perawatan dan dalam rangka alih teknologi.

Klasifikasi kecelakaan kereta api

Adapun Klasifikasi kecelakaan kereta api adalah

1. Klasifikasi menurut jenis kecelakaan yakni :
Terjatuh, terdiri dari 2 jenis yaitu jatuh dari ketinggian, jatuh tanpa beda ketinggian, misalnya : terpeleset dan tergelincir; tertimpa benda jatuh; tertumbuk; kontak/terkena benda berbahaya, terperangkap di ruang tertutup;terjepit dan lain -lain.
2. Klasifikasi menurut penyebabnya :
Mesin, alat angkut dan alat angkat, instalasi peralatan lainnya: alat kerja dan perlengkapannya-instalasi listrik-pendingin, palang pintu kereta api,
3. Klasifikasi menurut sifat, luka dan kelainan :
Patah tulang, dislokasi, memar, dan sebagainya.
4. Klasifikasi menurut letak kelainan pada kecelakaan kereta api :
Kepala, leher, badan, anggota badan Berbagai macam kebobrokan perilaku para PT. Kereta Api Indonesia (Persero) serta lemahnya pengawasan membuat penyelidikan atas sebuah kecelakaan seringkali

didasarkan atas kesalahan si masinis atau pegawai rendahan lainnya, seperti penjaga kereta dan lainnya.³⁹

Pertanggung jawaban masinis secara pidana akibat “kesalahan” yang dituduhkannya memang dapat dilakukan. Tetapi pertanggung jawaban terhadap konsumen selaku korban kecelakaan kereta api juga harus jelas. Meskipun terbilang sulit dalam hal pembuktian atas terjadinya kecelakaan kereta api.

Saat ini pengoperasian kereta api di Indonesia banyak hal yang harus menjadi perhatian Pemerintah di dalam upaya memperbaiki kinerja PT. Kereta Api Indonesia (Persero) maupun peningkatan perlindungan terhadap penumpang selaku konsumen. Yang memang wajib untuk mendapatkan perlindungan. Lemahnya pengawasan serta pemeliharaan angkutan massal tersebut tidak jarang justru mengakibatkan terjadinya kecelakaan yang memakan banyak korban. Dengan demikian kecelakaan kereta api seharusnya menjadi tanggungjawab manajemen PT. Kereta Api Indonesia (Persero) secara keseluruhan dan para pejabat tinggi lainnya yang membawahi. Namun selama ini sering dijadikan tumpuan, maka yang disalahkan hanyalah para pegawai rendahan seperti masinis.

Penjaga pintu kereta api, petugas sinyal dan lainnya. Jika demikian tentunya semboyan aman dan nyaman yang ditawarkan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) kepada masyarakat sebaiknya ditinjau kembali. Ada hal lain yang sebenarnya lebih merupakan inti persoalan dari setiap kecelakaan kereta api yang terjadi. Sehingga selalu menyepelekan mengenai nyawa manusia, hingga hal- hal yang

³⁹ <http://www.kereta-api.com>, diunduh pada tanggal 27 Desember 2014 pada pukul 20.48

menyangkut keselamatan jiwa manusia tidak serta merta terpikirkan, dalam kurun waktu yang begitu lama lagi.

Pada saat arus mudik mulai berjalan, sejumlah media mengutip statemen pejabat PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang melansir keuntungannya yang cukup signifikan selama arus mudik hingga hari kesekian yang sebesar sekian miliar rupiah. Itu memang membanggakan. tapi kabar menyenangkan seperti itu hendaknya diimbangi dengan keselamatan warga bangsa ini. Tidak saja pengguna kereta api (penumpang), tapi juga masyarakat yang dalam mobilitas kesehariannya tak pernah lepas dari lintasan kereta api. Lelah dan frustrasi rasanya memikirkan keanehan demi keanehan yang terus terjadi.

Berdasarkan Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian:

a. Tata Cara Berlalu Lintas Kereta Api pada Pasal 120 menyatakan :

Pengoperasian kereta api menggunakan prinsip berlalu lintas satu arah pada jalur tunggal dan jalur ganda atau lebih dengan ketentuan :

- 1) Setiap jalur pada satu petak blok hanya diizinkan dilewati oleh satu kereta api; dan
- 2) Jalur kanan digunakan oleh kereta api untuk jalur ganda atau lebih.

b. Tata cara berlalu lintas Kereta Api pada Pasal 121 menyatakan :

- 1) Pengoperasian kereta api yang dimulai dari stasiun keberangkatan, bersilang, bersusulan, dan berhenti di stasiun tujuan diatur berdasarkan grafik perjalanan kereta api.

2) Grafik perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat oleh pemilik prasarana perkeretaapian sekurang-kurangnya berdasarkan:

- a. jumlah kereta api;
- b. kecepatan yang diizinkan;
- c. relasi asal tujuan; dan
- d. rencana persilangan dan penyusulan

3) Grafik perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat diubah apabila terjadi perubahan pada :

- a. prasarana perkeretaapian;
- b. jumlah sarana perkeretaapian;
- c. kecepatan kereta api;
- d. kebutuhan angkutan; dan
- e. keadaan memaksa

4) Pengaturan perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh petugas pengatur perjalanan kereta api yang memenuhi kualifikasi yang ditetapkan oleh Menteri.

c. Tata cara berlalu lintas Kereta Api pada Pasal 122 menyatakan :

1) Sarana perkeretaapian hanya dapat dioperasikan oleh awak kereta api yang mendapat tugas dari penyelenggara sarana perkeretaapian.

2) Awak Sarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memiliki surat perintah tugas dari Penyelenggara Sarana Perkeretaapian

3) Awak kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib mematuhi perintah atau larangan sebagai berikut :

- a. petugas pengatur perjalanan kereta api;
- b. sinyal; atau
- c. tanda.

4) Apabila terdapat lebih dari satu perintah atau larangan dalam waktu yang bersamaan, awak kereta api wajib mematuhi perintah atau larangan yang diberikan berdasarkan prioritas sebagai berikut:

- a. petugas pengatur perjalanan kereta api;
- b. sinyal; atau
- c. tanda.

d. Tata cara berlalu lintas Kereta Api pada Pasal 123 menyatakan :

Awak Sarana Perkeretaapian yang mengoperasikan kereta api yang tidak memiliki surat perintah tugas dari Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122 ayat (2), dikenai sanksi administratif berupa teguran tertulis, pembekuan sertifikat kecakapan, atau pencabutan sertifikat kecakapan.

e. Tata cara berlalu lintas Kereta Api pada Pasal 124 menyatakan :

Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.

Masalah palang pintu perlintasan kereta api sebagai pengguna jalan keamanan setiap kali melintas pintu kereta api tidak dapat mengandalkan kepada adanya palang pintu maupun petugas penjaganya. Sebagai pengendara harus meningkatkan kewaspadaan, kehatia-hatian dan merubah pola pikir dalam menyikapi palang pintu kereta api.

Ganti rugi yang selama ini diberikan kepada korban kecelakaan kereta api di Indonesia hanya berasal dari asuransi PT. Jasa Raharja, sedangkan dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sendiri sebagai pihak penyelenggara tidak memberikan ganti rugi apapun. Secara teoritis PT. Kereta Api Indonesia (Persero) harus mempertanggung jawabkan segala tindakan maupun akibat selama konsumen mempunyai hubungan. Dalam Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Pasal 19 disebutkan bahwa pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/ jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Selanjutnya ganti rugi tersebut dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/ atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/ atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Bentuk ideal tersebut pada realitasnya tidak dapat dilaksanakan karena berbenturan dengan doktrin yang berlaku pada pertanggungjawaban PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Untuk lebih memperhatikan dan melindungi konsumen, mungkin sudah saatnya sekarang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) merubah paradigma lama yang berkaitan dengan soal pertanggung jawaban.

Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Pasal 88 yang menjelaskan tentang Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan/atau pihak ketiga yang disebabkan oleh pengoperasian prasarana perkeretaapian apabila :

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

Secara teoritis ada beberapa jenis tanggung jawab, yakni tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault / negligence*), tanggung jawab atas dasar praduga (*presumption of liability*), tanggung jawab atas prinsip tanggung jawab mutlak (*strict / absolute liability*). Dari ketiga jenis tanggung jawab tersebut maka yang paling berpihak kepada konsumen adalah jenis tanggung jawab pertama, yakni tanggung jawab atas dasar kesalahan atau *based on fault / negligence*.

Prinsip ini mengatakan bahwa seseorang baru dapat dimintakan pertanggungjawabannya secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukan. Prinsip ini bersifat subjektif, dimana subjektifitasnya muncul pada kategori bahwa seseorang yang bersifat hati-hati (*prudent person*) mencegah timbulnya kerugian pada konsumen. Berdasarkan teori ini, kelalaian produsen yang berakibat pada munculnya kerugian konsumen, merupakan faktor penentu adanya hak konsumen untuk mengajukan tuntutan ganti rugi pada produsen.⁴⁰

Prinsip pemberlakuan *based on fault / negligence* telah jelas bahwa setiap penyelenggara dalam hal ini yaitu PT. Kereta Api Indonesia (Persero) harus bertanggung jawab atas kesalahannya dalam penyelenggaraan perkeretaapian, harus mengganti rugi dan pihak yang dirugikan wajib membuktikan kesalahan penyelenggara. Beban pembuktian ini diberikan kepada pihak yang dirugikan dan bukan pada penyelenggara. Hal ini diatur dalam pasal 1365 KUHPer tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum dan aturan khususnya diatur dalam undang-undang tentang masing-masing pengangkutan.

⁴⁰ Inosensius Samsul, *Perlindungan Konsumen : Kemungkinan Penerapan Tanggung Jawab Mutlak*, (Jakarta: Program Pascasarjana Fakultas hukum Universitas Indonesia, 2004), hlm. 47.

Pada pengangkutan di darat yang menggunakan rel kereta api, tanggung jawab ini ditentukan dalam Pasal 157 Undang-undang Negara Republik Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Pada pengangkutan di darat yang melalui jalan umum dengan kendaraan bermotor, tanggung jawab ini di tentukan dalam Pasal 28, Pasal 29, Pasal 31 dan Pasal 45 Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Permasalahan ganti rugi tersebut harus mengacu pada peraturan perundang-undangan yang berlaku, diantaranya dapat berupa teguran atau surat peringatan terhadap petugas penjaga perlintasan yang tidak mempunyai kewenangan sampai dengan diberhentikannya dari pekerjaan tersebut dan juga dapat berupa sanksi berat yang ditujukan kepada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan cara pembekuan daerah operasi tersebut dan pencabutan izin.

Kecelakaan kereta api seharusnya menjadi tanggung jawab manajemen PT. Kereta Api Indonesia (Persero) secara keseluruhan dan para pejabat tinggi lainnya yang membawahi. Namun selama ini sering dijadikan tumpuan, maka yang disalahkan hanyalah para pegawai rendahan seperti masinis, penjaga pintu kereta api, petugas sinyal dan lainnya. Jika demikian tentunya semboyan aman dan nyaman yang ditawarkan PT Kereta Api Indonesia (Persero) kepada masyarakat sebaiknya ditinjau kembali. Ada hal lain yang sebenarnya lebih merupakan inti persoalan dari setiap kecelakaan kereta api yang terjadi.

Berdasarkan Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Pasal 23 menyatakan bahwa apabila pelaku usaha menolak dan/atau tidak memberikan tanggapan dan/atau tidak memberikan

ganti rugi atas tuntutan konsumen, maka konsumen diberikan hak untuk menggugat pelaku usaha. Pertanggungjawaban status hukum pengguna perlintasan kereta api menurut hukum perlindungan konsumen dalam hal penyelesaian sengketa dapat diselesaikan melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) atau dengan cara mengajukan gugatan kepada badan peradilan di tempat kedudukan konsumen. Masalah penyelesaian sengketa dalam Undang-undang Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen telah diatur dalam Bab X yang terdiri dari empat Pasal, yang dimulai dari Pasal 45 sampai Pasal 48. Berdasarkan ketentuan Pasal 45, setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui pengadilan yang berada di lingkungan peradilan umum berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersangkutan. Apabila telah dipilih upaya penyelesaian sengketa di luar pengadilan, maka gugatan melalui pengadilan hanya dapat ditempuh jika upaya tersebut dinyatakan tidak berhasil oleh salah satu pihak atau oleh pihak yang bersengketa.

Penyelesaian terhadap korban pengguna perlintasan kereta api yang belum berijin yaitu dengan cara membayar ganti rugi kepada korban karena melanggar hukum. Aturan-aturan mengenai perbuatan melawan hukum dijumpai di Pasal 1365 sampai dengan Pasal 1380 KUHPerdara. Penjelasan atas Pasal 1365 KUHPerdara menyatakan bahwa tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut. Dan pada Pasal 1366

KUHPerdata menyatakan bahwa Setiap orang bertanggung jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena kelalaian atau kurang hati-hatinya.

Menurut pendapat saya undang-undang tidak memberikan dasar yang cukup kuat, bahwa tuntutan ganti rugi hanya dapat dikemukakan dalam sejumlah uang tertentu. Alasan pokok sebenarnya adalah bahwa berpegang pada prinsip seperti itu banyak kesulitan-kesulitan dapat dihindarkan. Tidak jelas, apabila ganti rugi itu berkaitan dengan *onrechtmatige daad*, maka syarat “dalam wujud sejumlah uang” tidak berlaku karena *Hoge Raad* dalam kasus seperti itu membenarkan tuntutan ganti rugi dalam wujud lain.

Perbuatan melawan hukum mencakup juga pelanggaran terhadap hak subjektif orang lain, dengan kata lain perbuatan melawan hukum adalah berbuat atau tidak berbuat yang bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku atau melanggar subjektif orang lain Pasal 1365 KUHperdata diatas, mengatur tentang pertanggungjawaban yang diakibatkan oleh perbuatan melawan hukum baik karena berbuat positif (*culpa in committendo*). Sedangkan pasal 1366 KUHPerdata mengatur pertanggungjawaban yang diakibatkan oleh kesalahan karena kelalaian (*onrechtmatige natalen*). Unsur yang harus dibuktikan dalam Pasal 1365 KUH Perdata tersebut adalah:

a) Perbuatan yang Melawan Hukum

Pengertian hukum diatas adalah pengertian hukum dalam arti luas, bukan sekedar peraturan perundang-undangan. Perbuatan melawan hukum yaitu tidak

hanya jika melawan kewajiban hukum tertulis, tetapi juga jika melanggar itikad baik yang berlaku di masyarakat.

b) Unsur Kesalahan

Dalam hukum perdata, kesalahan dalam bentuk kesengajaan (*dolus*) ataupun kelalaian (*culpa*) memiliki akibat yang sama, tidak seperti hukum pidana yang memiliki gradasi kesengajaan akan berdampak ancaman hukuman lebih berat daripada kealpaan. Seseorang dikatakan bersalah jika ia telah melakukan apa yang seharusnya tidak ia lakukan, atau tidak melakukan apa yang seharusnya ia lakukan.

c) Unsur Kerugian

Kerugian yang dimaksudkan dalam hal ini adalah kerugian yang timbul akibat dari perbuatan melawan hukum. Kerugian ini ada yang bersifat materiil dan/atau immateriil, sehingga dapat meliputi:

1. biaya, misalnya pengobatan akibat terperosok lubang ketika berjalan kaki karena tak ada angkutan atau macet dimana-mana
2. kerugian yang nyata, misalnya ongkos taksi yang berlebih
3. Kerugian tidak nyata, misalnya kehilangan waktu efektif dengan keluarga (immaterial)
4. kehilangan keuntungan yang diharapkan, misalnya terlambat meeting yang bernilai uang, atau gagal mendapatkan pekerjaan karena terlambat yang diakibatkan kemacetan.

d) Adanya Sebab Akibat

Diperlukan adanya hubungan sebab akibat antara suatu perbuatan yang mengandung unsur kesalahan dan kerugian sebagai akibat dari perbuatan tersebut.

Cara membuktikannya adalah dengan membuktikan jika tidak ada perbuatan tersebut maka tidak akan ada kerugian tersebut. Untuk memenuhi persyaratan ini, dalam praktek peradilan dikembangkan teori "*adequate veroorzaking*" yang dikemukakan oleh Von Kries. Teori ini mengatakan bahwa yang dianggap sebagai sebab adalah perbuatan yang menurut pengalaman manusia yang normal, sepatutnya dapat menimbulkan akibat, dalam hal ini adalah kerugian.

Dari uraian diatas perbuatan melawan hukum telah diartikan secara luas yang mencakup dari perbuatan-perbuatan atau kriteria perbuatan melawan hukum :

1. Perbuatan yang bertentangan dengan hak orang lain
2. Perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukumnya sendiri
3. Perbuatan yang bertentangan dengan kesusilaan
4. Perbuatan yang bertentangan dengan kehati hatian atau keharusan dalam pergaulan masyarakat yang baik.

Berdasarkan pasal 1246 KUHPerdara menyatakan "biaya, rugi dan bunga yang oleh si berpiutang boleh dituntut akan penggantiannya, terdirilah pada umumnya atas rugi yang telah dideritanya dan untung yang sedianya harus dapat dinikmatinya, dengan tak mengurangi pengecualian-pengecualian serta perubahan-perubahan yang akan disebut di bawah ini."

Akibat dari perbuatan melawan hukum mengakibatkan orang lain mengalami kerugian, kerugian yang dimaksud mewajibkan kepada orang-orang yang melakukan perbuatan melawan hukum untuk menggantikan kerugian yang ditimbulkan karena perbuatannya.

Pada hakikatnya ditinjau dari segi yuridis ganti kerugian dalam hukum sebabkan karena wanprestasi dan adanya perbuatan melawan hukum. Banyak persamaan antara dan konsep ganti rugi karena wanprestasi kontrak dengan konsep ganti rugi karena perbuatan melawan hukum, akan tetapi perbedaan juga banyak ditemukan dalam wanprestasi dan perbuatan melawan hukum.

Konsep ganti rugi yang dapat diterima dalam sistem ganti rugi karena perbuatan melawan hukum, tetapi terlalu keras. Jika diberlakukan terhadap ganti rugi karena wanprestasi kontrak misalnya ganti rugi yang menghukum (*punitive damages*) yang dapat diterima dengan baik dalam ganti rugi karena perbuatan melawan hukum, tetapi ada prinsipnya sulit diterima dalam ganti rugi karena wanprestasi kontrak.

Ganti rugi dalam bentuk menghukum ini adalah ganti rugi yang harus diberikan kepada korban dalam jumlah yang melebihi dari kerugian yang sebenarnya. ini dimaksudkan untuk menghukum pihak pelaku perbuatan melawan hukum tersebut. Karena jumlahnya melebihi dari kerugian yang nyata diderita, maka untuk ganti rugi menghukum ini sering disebut juga “uangcerdik” (*smart money*).

Bentuk ganti rugi dari perbuatan melawan hukum yang dikenal oleh hukum adalah sebagai berikut :

1. Ganti rugi Nominal

Jika adanya perbuatan melawan hukum serius seperti perbuatan, yang mengandung unsur kesengajaan.

Tetapi tidak menimbulkan kerugian yang nyata bagi korban maka kepada korban dapat diberikan sejumlah uang tertentu sesuai dengan keadilan tanpa menghitung berapa kerugian tersebut inilah yang disebut dengan ganti rugi nominal.

2. Ganti rugi Kompensasi

Ganti rugi Kompensasi (*compensatory damages*) merupakan ganti rugi yang merupakan pembayaran pada korban atas dan sebesar kerugian yang benar-benar yang dialami oleh pihak korban dari suatu perbuatan melawan hukum. Karena itu, ganti rugi seperti ini disebut juga dengan ganti rugi aktual. Misalnya, ganti rugi atas segala biaya yang dikeluarkan oleh korban, kehilangan keuntungan/ gaji, sakit dan penderitaan, termasuk penderitaan mental seperti stres, malu, jatuh nama baik, dan lain-lain.

3. Ganti rugi Penghukuman

Ganti rugi penghukuman (*Punitive damages*) merupakan ganti rugi dalam jumlah besar yang melebihi dari jumlah kerugian yang sebenarnya. Besarnya jumlah ganti rugi tersebut sebagai hukuman bagi si pelaku. Ganti rugi penghukuman ini layak diterapkan terhadap kasus-kasus kesengajaan yang berat atau sadis. Misalnya diterapkan terhadap penganiayaan berat atas seorang tanpa rasa kemanusiaan. Bila ganti rugi karena perbuatan melawan

hukum berlakunya lebih keras. Sedangkan ganti rugi akibat kontrak lebih lembut, itu adalah merupakan salah satu ciri dari hukum di zaman modern.

Akibat perbuatan melawan hukum diatur pada Pasal 1365 sampai dengan 1367 KUHPerdara sebagai berikut:

- 1) Menurut Pasal 1365 KUHPerdara menyatakan “tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu mengganti kerugian.”
- 2) Berdasarkan Pasal 1366 KUHPerdara menyatakan “setiap orang bertanggung-jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena kelalaian atau kurang hati-hatinya.”
- 3) Berdasarkan Pasal 1367 KUHPerdara menyatakan “seorang tidak saja bertanggung-jawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya, atau disebabkan oleh orang-orang yang berada di bawah pengawasannya dan seterusnya.”

Penggantian kerugian sebagai akibat dari adanya perbuatan melawan hukum, sebagaimana telah disinggung diatas, dapat berupa penggantian kerugian materiil dan immateriil. Lazimnya, dalam praktek penggantian kerugian dihitung dengan uang, atau disetarakan dengan uang disamping adanya tuntutan penggantian benda atau barang-barang yang dianggap telah mengalami kerusakan/perampasan sebagai akibat adanya perbuatan melawan hukum pelaku.

Jika mencermati perumusan ketentuan Pasal 1365 KUHPdata, secara limitatif menganut asas hukum bahwa penggantian kerugian dalam hal terjadinya suatu perbuatan melawan hukum bersifat wajib.

Bahkan, dalam berbagai kasus yang mengemuka di pengadilan, hakim seringkali secara *ex-officio* menetapkan penggantian kerugian meskipun pihak korban tidak menuntut kerugian yang dimaksudkan.

Secara teoritis penggantian kerugian sebagai akibat dari suatu perbuatan melawan hukum diklasifikasikan ke dalam dua bagian, yaitu : kerugian yang bersifat actual (*actual loss*) dan kerugian yang akan datang. Dikatakan kerugian yang bersifat actual adalah kerugian yang mudah dilihat secara nyata atau fisik, baik yang bersifat materiil dan immateriil. Kerugian ini didasarkan pada hal-hal kongkrit yang timbul sebagai akibat adanya perbuatan melawan hukum dari pelaku. Sedangkan kerugian yang bersifat dimasa mendatang adalah kerugian-kerugian yang dapat diperkirakan akan timbul dimasa mendatang akibat adanya perbuatan melawan hukum dari pihak pelaku.

Kerugian ini seperti pengajuan tuntutan pemulihan nama baik melalui pengumuman di media cetak dan atau elektronik terhadap pelaku. Ganti kerugian dimasa mendatang ini haruslah didasarkan pula pada kerugian yang sejatinya dapat dibayangkan dimasa mendatang dan akan terjadi secara nyata.

Kembali lagi dalam masalah tanggung jawab, disini yang berhak bertanggung jawab secara legal terhadap palang pintu perlintasan kereta api yang dijaga oleh pihak yang berwenang adalah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) karena sudah jelas dan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang

berlaku. Sedangkan pertanggungjawaban secara ilegal terhadap palang pintu perlintasan kereta api yang tidak dijaga oleh pihak yang tidak berwenang adalah seharusnya perseorangan yaitu petugas yang tidak berwenang menjaga palang pintu perlintasan tersebut. Dalam istilah perdata yaitu *Naturrelijke Persoon* (*natural person*) manusia pribadi yang tertuang dalam Pasal 1329 KUHPerdata.

Pada kasus kecelakaan palang pintu perlintasan kereta api, tidak hanya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) saja yang bertanggung jawab mengganti kerugian pada korban tersebut, tetapi Jasa Raharja bisa juga beritikad baik dalam memberi santunan kepada korban. Seperti halnya pada kejadian korban kecelakaan kereta api tanpa palang pintu di Pasinan, Beji, Bangil pada tanggal 02 bulan Oktober Tahun 2009, ahli waris dari korban mendapat santunan dari PT. Jasa Raharja sebesar Rp. 25.000.000,- (dua puluh lima juta rupiah) per-orang, sehingga tiga anggota keluarga korban mendapat santunan dari PT. Jasa Raharja sebesar Rp. 75.000.000,- (tujuh puluh lima juta rupiah). Penyerahan santunan ini diberikan langsung oleh Bapak Handana selaku penanggung jawab PT. Jasa Raharja Pasuruan. Santunan tersebut diberikan langsung kepada istri sah almarhum yang bernama Mulyoto, lalu Anik Urbawati sebagai ibu kandung almarhumah Jihan kusumawati dan Kustiah istri almarhum Bayu Ronggo Seto. Santunan tersebut diberikan tanpa ada potongan sedikit pun. Proses yang dilakukan PT. Jasa Raharja tersebut terbilang cepat, karena kecelakaan yang terjadi di perlintasan kereta api tanpa palang pintu di Dusun Pasinan, Desa Beji, Pasuruan. Sehari setelah kecelakaan tersebut, PT. Jasa Raharja langsung menemui keluarga korban di rumah masing-masing.

Oleh sebab itu hemat saya mengemukakan bahwa mekanisme perawatan dan pemeliharaan kereta api merupakan salah satu inti persoalan yang harus dicarikan solusinya, selain peningkatan pelayanan dan operasional. Tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap penjaga perlintasan kereta api yang tidak mempunyai kewenangan adalah mengadakan pendidikan dan pelatihan terhadap penjaga perlintasan yang tidak mempunyai kewenangan tersebut agar dapat memenuhi kualifikasi kecakapan tersebut. Untuk sementara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) harus menutup perlintasan kereta api yang tidak resmi tersebut untuk menekan angka kecelakaan hingga penyelenggara perkeretaapian yaitu PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dapat memenuhi awak sarana perkeretaapian yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi kecakapan.

Kedisiplinan dalam memilih sumber daya manusia untuk melakukan penjagaan palang pintu harus lebih selektif dan sesuai prosedur yang berlaku. Dalam hal mengenai ganti kerugian terhadap korban kecelakaan palang pintu perlintasan kereta api yang tidak mempunyai kewenangan seharusnya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) selaku penyelenggara perkeretaapian harus bertanggung jawab terhadap kecelakaan tersebut.