

TANGGUNG JAWAB KEPERDATAAN PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) ATAS KECELAKAAN YANG TERJADI SAAT MENGANGKUT PENUMPANG

Muhammad Sofyan Rudi Santoso

Email: sofyanrudi@gmail.com

Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta

Moch Najib Imanullah

Email: imanullahnajib@yahoo.com

Dosen Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta

Abstract

Research aims to understand responsibility private law PT Kereta Api Indonesia (Persero) of the accident that occurred in transporting passengers. This research is a research law empirical that is descriptive with a qualitative approach. The kind of data that used is primary data obtained live from the site of research and secondary data obtained from the literature, for the source of the data used is the source of primary data obtained directly from a source first and secondary data obtained from the law primary, secondary, and tertiary. Technique the collection of primary data by interviews and secondary data to the study literature, technique data analysis with a model analysis interactive. The result of research and discussion is that the responsibility of PT Kereta Api Indonesia (Persero) in practice is unclear in legislation and in the scope of agreement with the insurance.

Keywords: *transporting , train , responsibility , accident , insurance*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tanggung jawab keperdataan PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas kecelakaan yang terjadi pada saat mengangkut penumpang. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris yang bersifat deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Jenis data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh langsung dari lokasi penelitian dan data sekunder yang diperoleh dari bahan kepustakaan, untuk sumber data yang digunakan adalah sumber data primer yang diperoleh langsung dari sumber pertama dan sumber data sekunder yang diperoleh dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Teknik pengumpulan data primer dengan wawancara dan data sekunder dengan studi kepustakaan, teknik analisis data dengan model analisis interaktif. Hasil penelitian dan pembahasan adalah bahwa tanggung jawab keperdataan yang dimiliki PT Kereta Api Indonesia dalam prakteknya masih kurang jelas di dalam Peraturan Perundang-Undangannya dan juga ruang lingkup di dalam perjanjian dengan pihak Asuransi.

Kata Kunci: pengangkutan, kereta api, tanggung jawab, kecelakaan, asuransi

A. Pendahuluan

Pengangkutan adalah kegiatan pemuatan penumpang atau barang kedalam alat pengangkut, pemindahan penumpang atau barang ke tempat tujuan dengan alat pengangkut, dan penurunan penumpang atau pembongkaran barang dari alat pengangkut di tempat tujuan yang disepakati (Abdulkadir Muhammad, 2013: 4). Fungsi dan peranan pengangkut sangat penting dalam kehidupan masyarakat dan berpengaruh pada berbagai aspek, baik aspek ekonomi sosial

budaya bahkan aspek hukum. Aspek hukum memiliki peranan dalam bidang pengangkutan mengenai ketentuan hukum didalam hak, kewajiban dan tanggung jawab serta perasuransian apabila ada suatu kecelakaan. Industri pengangkutan memiliki hak dan kewajiban antara pengangkut dan pengirim. Hubungan timbal balik antara pengangkut dengan pengirim terjadi karena adanya perbuatan, kejadian, atau keadaan dalam proses pengangkutan. Selama pelaksanaan pengangkutan, keselamatan penumpang atau

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

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

Penyelenggaraan angkutan kereta api pada dasarnya sama dengan penyelenggaraan angkutan jenis lainnya, diawali dengan ada suatu perjanjian pengangkutan antara penumpang atau pengirim barang dengan pihak PT KAI dengan adanya karcis yang dikeluarkan oleh pihak PT KAI. PT KAI menerbitkan dokumen angkutan berupa karcis penumpang dan surat muatan barang. Karcis penumpang berfungsi sebagai tanda bukti terjadinya perjanjian pengangkutan penumpang, ketentuan ini diatur dalam Pasal 132 ayat (3) UUKA 2007, sedangkan surat muatan berfungsi sebagai tanda bukti terjadinya perjanjian pengangkutan barang. Sebagaimana dalam setiap perjanjian terdapat hak dan kewajiban, serta tanggung jawab dari para pihak yang berjanji, demikian pula halnya dalam perjanjian pengangkutan kereta api terdapat hak dan kewajiban dari pihak penyelenggara angkutan dan pihak penumpang. Menurut Pasal 132 ayat (1)

UUKA 2007, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengangkut orang yang memiliki karcis. Setiap penumpang yang memiliki karcis berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih. Kewajiban pihak pengangkut ini merupakan kontra prestasi atas hak yang dimiliki oleh penumpang yang telah membayar biaya pengangkutan dan memiliki karcis sebagai bukti telah terjadinya perjanjian pengangkutan kereta api. Sebagai pihak penyelenggara sarana perkeretaapian PT KAI mempunyai tanggung jawab untuk menjaga keselamatan penumpang atau pengguna jasa perkeretaapian, dalam hal tanggung jawab ini, terdapat dua bentuk yang dibedakan antara tanggung jawab pihak penyelenggara prasarana perkeretaapian dan pihak penyelenggara sarana perkeretaapian. Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian berupa penyelenggaraan prasarana perkeretaapian dan/atau sarana-sarana perkeretaapian, sedangkan penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum yang saat ini dilaksanakan oleh PT KAI (Aflah, 2009: 148).

Berkaitan dengan pengangkutan pasti tidak lepas dari kecelakaan yang terjadi saat perjalanan berlangsung, adapun bentuk-bentuk kecelakaan yang umum terjadi antara lain adalah adanya tabrakan kereta api dan tabrakan dengan kendaraan di jalan raya, gerbong kereta yang anjlok atau terguling, serta kecelakaan akibat banjir dan longsor. Tidak dapat dipungkiri suatu kecelakaan kereta api dapat dipandang dari sudut hukum perdata yang melibatkan langsung penumpang yang memiliki perjanjian dengan pengangkut yaitu PT KAI. Hubungan hukum tersebut menimbulkan suatu hak dan kewajiban antara pengangkut dengan penumpang, dengan demikian antara pengangkut dengan penumpang mendapat jaminan kepastian hukum tentang kedudukan hukum serta hak dan kewajibannya apabila dalam suatu pengangkutan karena suatu hal terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kerugian bagi penumpang. Bentuk tanggung jawab PT KAI yang diuraikan dalam UUKA 2007 menyebutkan bahwa bentuk bertanggung jawab adalah pemberian ganti kerugian dan biaya pengobatan bagi pengguna yang luka-luka atau santunan bagi pengguna yang meninggal dunia.

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk membahas mengenai tanggung jawab keperdataan dari pihak PT KAI atas kecelakaan yang terjadi saat mengangkut penumpang melalui kasus-kasus yang pernah terjadi yang akan secara lebih mendalam membahas mengenai prosedur pertanggungjawaban keperdataan PT KAI sebagai penyedia layanan angkutan perkeretaapian untuk korban yang merupakan penumpang yang memiliki perjanjian pengangkutan dan dalam pelaksanaan tanggung jawab tersebut sudah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku atau masih memiliki hambatan yang harus dicari solusi terbaik. Berdasarkan alasan tersebut maka penulis tertarik untuk membahas mengenai tanggung jawab keperdataan PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas kecelakaan yang terjadi saat mengangkut penumpang.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris yang bersifat deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Jenis data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh langsung dari lokasi penelitian di kantor Daop 6 PT Kereta Api Indonesia (Persero) Jalan Lempuyangan Nomor 1 Yogyakarta dan data sekunder yang diperoleh dari bahan kepustakaan, untuk sumber data yang digunakan adalah sumber data primer yang diperoleh langsung dari sumber pertama dan sumber data sekunder yang diperoleh dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Teknik pengumpulan data primer dengan wawancara dan data sekunder dengan studi kepustakaan, teknik analisis data dengan model analisis interaktif.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Sebagai penyelenggara sarana perkeretaapian PT KAI wajib mengangkut penumpang yang telah memiliki karcis (tiket). Karcis (tiket) adalah tanda bukti pembayaran bagi penumpang yang berbentuk lembaran kertas, karton, atau tiket elektronik. Penumpang yang memiliki tiket berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih. Pelayanan pengangkutan penumpang harus memenuhi standar pelayanan umum yang meliputi pelayanan di stasiun keberangkatan, dalam perjalanan dan di stasiun tujuan. Standar pelayanan umum adalah

kondisi pelayanan yang harus dipenuhi oleh perusahaan PT KAI sebagaimana ditetapkan oleh pemerintah (Pasal 132 UUKA).

Setiap penumpang wajib memiliki karcis (tiket) yaitu dokumen angkutan yang sah berupa karcis (tiket) komputer, karcis (tiket) tercetak, atau bentuk lain yang ditetapkan oleh PT KAI sebagai karcis (tiket). Karcis (tiket) berlaku dan sah apabila nama dalam karcis (tiket) sama dengan nama yang tercetak pada bukti identitas penumpang yang bersangkutan dan nama serta nomor kereta api, tanggal dan jam keberangkatan, kelas dan relasi perjalanan yang tercantum dalam karcis (tiket) telah sesuai dengan kereta api yang dinaiki. Menurut Bapak Dodi Purwantoto selaku Asisten Manager Pemasaran Angkutan Penumpang karcis (tiket) merupakan dokumen angkutan yang sah dan merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian angkutan dimana perusahaan wajib mengangkut dan orang telah memiliki tiket berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih, tiket sendiri dapat berupa tiket komputer tiket cetak atau bentuk lain yang ditetapkan perusahaan sebagai tiket untuk kereta api yang bersangkutan. Pengertian tersebut sesuai dengan asas perjanjian yang menjelaskan bahwa perjanjian pengangkutan dinyatakan berlaku dan mengikat dengan adanya dokumen pengangkutan, hal ini juga sesuai dengan asas pembuktian dengan dokumen yang menyatakan bahwa setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen pengangkutan (Abdulkadir Muhammad, 1998 : 18-19).

Perjanjian pengangkutan adalah sebuah perjanjian timbal balik di mana para pihak saling mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan dan pihak lain yang mengikatkan untuk membayar harga angkutan (Soekardono, 1986: 12). Sedangkan menurut Subekti, perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian di mana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dan pihak yang lain membayar ongkosnya (Subekti, 1985: 221). Perjanjian pengangkutan bersifat timbal balik, artinya kedua belah pihak baik pengangkut maupun penumpang masing-masing mempunyai kewajiban sendiri-sendiri. Kewajiban pengangkut ialah menyelenggarakan pengangkutan orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Jika tidak maka akan menjadi tanggung

jawab dari pihak pengangkut untuk menanggung kerugian dari penumpang. Sedangkan kewajiban penumpang, membayar uang angkutan sebagai kontra prestasi dari penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut (Purwosujipto 2003 : 2).

Undang-Undang pengangkutan Indonesia menggunakan istilah orang untuk pengangkutan penumpang akan tetapi rumusan mengenai orang tidak diatur. Undang-Undang Perkeretaapian Indonesia menentukan bahwa pengguna jasa adalah setiap orang atau badan hukum yang menggunakan jasa pengangkutan kereta api, baik untuk pengangkutan orang maupun barang diatur pada Pasal 1 ayat (12) UUKA. Demikian juga Undang-Undang Lalu lintas dan angkutan jalan menentukan bahwa pengguna jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa perusahaan pengangkutan umum Pasal 1 ayat (22) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Berdasarkan uraian tersebut dapat diartikan orang adalah pengguna jasa, dan pengguna jasa adalah penumpang atau pengirim barang (Abdulkadir Muhammad 2013 : 65).

Pada saat penelitian dilakukan ada satu kecelakaan yang terjadi pada satu tahun terakhir yaitu kecelakaan yang terjadi pada hari Sabtu, tanggal 26 Desember 2015 pukul 19.45 di jalur 5 stasiun Lempuyangan Yogyakarta. Kejadian ini berawal saat Kereta Api Sritanjung tengah berhenti dan saat penumpang turun ada seorang penumpang bernama Ibu Katrining Prasetyani terpeleset saat turun dari kereta api. Kejadian ini mengakibatkan korban kecelakaan terjatuh yang akibatnya korban terluka dan patah tulang pada tangan kanan.

Penyelesaian dari kasus kecelakaan di atas adalah setelah korban diketahui terjatuh saat hendak turun dari kereta, korban dibawa ke pos kesehatan yang ada di stasiun Lempuyangan Yogyakarta untuk diberi pertolongan pertama dan pemeriksaan terhadap kondisi korban. Dibuat laporan singkat kejadian dari Polisi Khusus Kereta Api yang berisi Jenis kejadian, waktu kejadian, tempat kejadian, identitas korban uraian kejadian, dan tindakan yang diambil laporan ini dibuat pada saat itu juga untuk merujuk korban ke Rumah Sakit Bethesda Yogyakarta. PT KAI kemudian membantu korban agar mendapat penggantian biaya dari pihak asuransi dengan menggunakan identitas korban, tiket,

dan laporan singkat kejadian kepada PT Jasa Raharja pada tanggal 27 Desember 2015, diketahui biaya yang timbul lebih dari yang dijamin PT Jasa Raharja, kemudian PT KAI menerbitkan surat pengajuan permohonan jaminan kepada PT Asuransi Jasa Raharja Putera untuk menanggung kelebihan biaya yang dialami korban. Apabila masih ada biaya yang harus ditanggung korban maka PT KAI yang akan menanggung kelebihan tersebut, namun pada kasus ini penggantian biaya yang timbul hanya sampai PT Asuransi Jasa Raharja Putera.

Kecelakaan di atas rel kereta api tidak semua dapat dikategorikan sebagai kecelakaan kereta api, menurut Ibu Eka Liya Setyaningrum selaku Manager Unit Hukum yang dapat disebut kecelakaan kereta api adalah tabrakan yang terjadi antar moda transportasi kereta api dan kereta api yang anjok artinya sebagian atau seluruh rangkaian kereta api keluar dari rel. hal tersebut dipertegas dengan adanya Penjelasan Atas Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Kereta Api yang selanjutnya dapat disebut PP Nomor 72 Tahun 2009 Pasal 106 ayat (2) huruf b kecelakaan dapat disebabkan tabrakan kereta api dengan kereta api atau dengan moda lain, kereta api sebagian atau seluruhnya keluar dari rel dan kecelakaan lainnya.

Pada pengangkutan dengan kereta api, penyelenggara sarana kereta api bertanggung jawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan kereta api. Tanggung jawab tersebut dimulai sejak pengguna jasa diangkat dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang disepakati. Tanggung jawab dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami. Penyelenggara sarana perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian, luka-luka, atau meninggalnya penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan kereta api (Pasal 157 UUKA). Pernyataan tanggung jawab dalam UUKA diatas dipertegas dan diperjelas melalui Pasal 168 PP Nomor 72 Tahun 2009 yaitu penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggung jawab terhadap penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api. Tanggung jawab diberikan dapat berupa pemberian ganti kerugian dan biaya pengobatan bagi

penumpang yang luka-luka dan santunan bagi penumpang yang meninggal dunia. tanggung jawab dimulai sejak penumpang diangkat dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan.

Tanggung jawab yang timbul dari UUKA dan PP Nomor 72 Tahun 2009 ini merupakan tanggung jawab keperdataan yang diberikan oleh pihak PT KAI kepada penumpang yang mengalami kecelakaan kereta api. Ada dua sebab timbulnya ganti kerugian yaitu ganti kerugian karena wanprestasi yang diatur dalam Pasal 1243 KUHPerdota sampai dengan Pasal 1252 KUHPerdota. Ganti kerugian karena wanprestasi adalah suatu bentuk ganti kerugian yang dibebankan kepada debitor yang tidak memenuhi isi perjanjian yang telah dibuat kreditor dengan debitor. Selanjutnya ganti kerugian yang kedua adalah ganti kerugian karena perbuatan melanggar hukum diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdota. Ganti kerugian karena melawan hukum adalah suatu bentuk ganti kerugian yang dibebankan kepada orang yang telah menimbulkan kesalahan kepada pihak yang dirugikan (Salim, 2002 : 181).

Apabila dilihat dari bunyi Pasal-Pasal UUKA maka kecelakaan yang terjadi ketika seseorang terpeleket merupakan kewajiban dari PT KAI untuk menanggung kerugian yang muncul, namun di satu sisi hal tersebut juga ditanggung oleh pihak asuransi dengan pertimbangan penumpang tersebut memiliki tiket yang telah memiliki asuransi yang ditanggung oleh pihak PT Jasa Raharja dan Jasa Raharja Putera. Seperti yang tertulis dalam tiket yang merupakan peraturan angkutan penumpang kereta api yaitu: Setiap penumpang wajib memiliki tiket; Tarif adalah tarif per orang sekali jalan, sudah termasuk asuransi;

Menurut Puji Widodo selaku Asisten Manager Unit Kesehatan untuk penanganan kecelakaan pada penumpang kereta api Daerah Operasi 6 Yogyakarta memiliki yang namanya pos kesehatan untuk memberikan pertolongan pertama pada kecelakaan kereta api, apabila dimungkinkan untuk dibawa ke pos kesehatan. Pos kesehatan di Daerah Operasi 6 ada 4 tempat yaitu Stasiun Tugu Yogyakarta, Stasiun Lempuyangan Yogyakarta, Stasiun Purwosari Surakarta, Stasiun Solobalapan Surakarta. Untuk penanganan pada kecelakaan yang terjadi pada kereta api pelaksanaan penanganannya ada dua yaitu korban yang luka-luka, dan korban yang meninggal di tempat. Korban yang luka-luka maka penanganannya dengan memberikan per-

olongan pertama di tempat kejadian kemudian dibawa ke pos kesehatan yang terdekat, namun jika tidak memungkinkan maka korban luka-luka akan dibawa ke fasilitas pengobatan terdekat seperti puskesmas, klinik, atau rumah sakit. Intinya dilapangan apabila terjadi kecelakaan maka penanganannya jika itu bisa ditangani di tempat langsung ditangani di tempat kalau tidak maka akan di rujuk ke rumah sakit. Perawatan yang diberikan kepada korban kecelakaan kereta api sampai korban sembuh, cacat, dan meninggal. Korban yang meninggal penanganannya langsung dirujuk ke rumah sakit untuk dilakukan visum.

Marketing researchers have for a long time, recognized the importance of service quality as well as consumer satisfaction. Significant investigation has been conducted in both fields, particularly in services” (Filipa Foncesca, 2010: 125). Para peneliti dibidang pemasaran melalui waktu yang lama, mengakui pentingnya kualitas layanan serta kepuasan konsumen. Penyelidikan yang signifikan telah dilakukan di kedua bidang, khususnya dibidang jasa.

Tanggung jawab biaya yang timbul dari kecelakaan kereta api merupakan tanggung jawab dari pihak asuransi namun apabila melebihi santunan yang diberikan maka PT KAI akan menutup biaya kekurangan yang melebihi santunan dari pihak asuransi. Pengertian Asuransi menurut Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 yaitu: Asuransi adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk:

- a. Memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti; atau
- b. Memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana.

Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan tanggung jawabnya ter-

hadap pengguna jasa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 157 dan Pasal 158. Besarnya nilai pertanggung jawaban paling sedikit harus sama dengan nilai ganti kerugian yang diberikan kepada pengguna jasa yang menderita kerugian sebagai akibat pengoperasian kereta api (Pasal 167 UUKA). Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 167 ayat (1), dikenai sanksi administratif berupa pembekuan izin operasi atau pencabutan izin operasi (Pasal 168 UUKA). Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan awak sarana perkeretaapian. Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan sarana perkeretaapian. Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan kerugian yang diderita oleh pihak ketiga sebagai akibat pengoperasian angkutan kereta api (Pasal 169 UUKA).

Pihak asuransi yang bekerja sama dengan PT KAI adalah PT Jasa Raharja (persero) yang selanjutnya disebut PT Jasa Raharja dan PT Asuransi Jasa Raharja Putra Putera. Korban luka luka maka yang menjamin biaya adalah PT Jasa Raharja sampai dengan Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah) apabila melebihi biaya maksimum maka akan dijamin oleh pihak PT Jasa Raharja Putra sebesar Rp. 30.000.000,00 (tiga puluh juta rupiah) dan untuk biaya yang melebihi dari yang diberikan kedua pihak asuransi maka akan ditutup oleh PT KAI dengan prosedur yang ditetapkan.

Pelaksanaan pertanggung jawaban penumpang didasarkan pada Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang dana pertanggung jawaban kecelakaan penumpang dan pelaksanaannya berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965. PT Jasa Raharja sebagai pelaksana dari dana pertanggung jawaban kecelakaan penumpang, memikul tanggung jawab terhadap penumpang umum, dalam hal terjadinya evenemen (peristiwa tidak pasti) terhadap penumpang yang menjadi korban kecelakaan yang menimbulkan kerugian non materiil. Kerugian yang dimaksud yakni kematian, luka-luka dan/atau cacat tetap (Khairil dan Endang Sutrisna, 2014: 278).

Pasal 2 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang bahwa hubungan hukum pertanggung jawaban kecelakaan penumpang

diciptakan antara iuran dana dan penguasa dana. Dan berdasarkan ketentuan yang termuat dalam Pasal 1 huruf (e) Peraturan Pemerintah Nomor 17 tahun 1965 yakni pertanggung jawaban adalah hubungan hukum antara penanggung dan tertanggung, dalam hal peraturan pemerintah ini: antara perusahaan Negara sebagai yang dimaksud dalam Pasal 8 dan penumpang alat angkutan penumpang umum yang sah. Ketentuan di atas, dapat dipahami bahwa dari segi hukum asuransi, penguasa dana berkedudukan sebagai penanggung, sedangkan pembayar iuran berkedudukan sebagai tertanggung. Penguasa dana sebagai penanggung memikul risiko kecelakaan yang mungkin dialami oleh pembayar iuran sebagai tertanggung. Uraian dari ketentuan Pasal 2 dan 3 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 di atas, disimpulkan bahwa terdapat hubungan hukum yang menyebabkan pertanggung jawaban yaitu

1. Hubungan penguasa dana dan iuran dana, di mana penguasa dana yakni PT. Jasa Raharja, sedangkan iuran dana dibayar oleh setiap penumpang yang sah melalui pengusaha yang bersangkutan.
2. Iuran wajib yang dikumpulkan melalui pengusaha, digunakan untuk mengganti kerugian penumpang akibat dari kecelakaan penumpang yang menyebabkan kematian dan/atau cacat tetap.

Akibat dari hubungan hukum tersebut, maka para pihak memiliki hak dan kewajiban. Dimana pihak PT. Jasa Raharja sebagai penanggung, berhak untuk menerima pembayaran iuran wajib dari penumpang yang dikumpulkan melalui pengusaha yang bersangkutan dan PT Jasa Raharja berkewajiban membayar santunan kepada setiap penumpang yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian yang berupa kematian, cacat tetap, dan/atau luka-luka. Sedangkan pihak penumpang sebagai tertanggung berhak untuk memperoleh santunan dari pihak PT. Jasa Raharja akibat dari kecelakaan yang mengakibatkan kerugian dan berkewajiban membayar iuran wajib yang dikumpulkan oleh pengusaha melalui pembelian tiket oleh penumpang (Ari Purnomo, 2015: 3) .

Besar Jaminan Pertanggung jawaban yang diberikan dari PT Jasa Raharja ada di dalam perjanjian pada Pasal 4 ayat (1) yaitu: Jaminan Pertanggung jawaban bagi korban/ ahli waris korban penumpang Kereta Api diberikan berdasar-

kan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 37/PMK.010/2008 tanggal 26 Februari 2008 yang merupakan tanggung jawab Pihak Kedua (PT Jasa Raharja) yang berlaku untuk semua penumpang kereta api dengan perincian berikut:

No	Keterangan	Nilai Pertanggungan
a.	Meninggal Dunia	Rp. 25.000.000,-
b.	Cacat tetap (Maksimum)	Rp. 25.000.000,-
c.	Biaya Perawatan (Maksimum)	Rp. 10.000.000,-
d.	Biaya Penguburan *)	Rp. 25.000.000,-

*) diberikan dalam hal korban meninggal dunia tidak memiliki suami/istri yang sah, anak yang sah atau orang tua yang sah.

**Gambar 1. Tabel Jaminan Pertanggungan PT Jasa Raharja
(Perjanjian Kerjasama PT KAI dengan PT Jasa Raharja)**

Besar Jaminan Pertanggungan yang diberikan dari PT Asuransi Jasa Raharja Putera ada di dalam perjanjian di dalam Lampiran Perhitungan Manfaat Asuransi Penumpang KA, yaitu sebagai berikut:

No	Keterangan	Nilai Pertanggungan
1.	Meninggal Dunia	Rp. 40.000.000,00
2.	Cacat Tetap (Maksimum)	Rp. 30.000.000,00
3.	Biaya Perawatan Maksimum	Rp. 30.000.000,00
4.	Biaya Penguburan	Rp. 2.500.000,00

Catatan: biaya penguburan hanya diberikan kepada pihak yang menyelenggarakan penguburan bagi korban yang tidak memiliki ahli waris.

**Gambar 2. Jaminan Pertanggungan PT Asuransi Jasa Raharja Putera
(Perjanjian Kerjasama PT KAI dengan PT Asuransi Jasa Raharja Putera)**

(1) Berlakunya asuransi dari pihak PT Jasa Raharja untuk penumpang kereta api adalah sejak dari penumpang naik kereta api dari stasiun keberangkatan sampai dengan turunnya dari kereta api ditempat tujuan atau stasiun tujuan yang tertera didalam tiket yang

berlaku untuk perjalanan yang bersangkutan lingkup jaminan pertanggungan dari PT Jasa Raharja diatur pada Pasal 3 perjanjian PT KAI dengan PT JasaRaharja. Berlakunya asuransi dari PT Asuransi Jasa Raharja Putera sejak penumpang masuk area stasiun sampai dengan tiba di area stasiun tujuan lingkup pertanggungan dari PT Asuransi Jasa Raharja Putera di atur dalam Pasal 10 dalam perjanjian antara PT KAI dengan PT Asuransi Jasa Raharja Putera. Kemudian di dalam Pasal 10 ayat (2) PT Jasa Raharja Putera dilepaskan dari tanggung jawab pertanggungan resiko, sebagai berikut: Kerugian yang diakibatkan oleh perang, penyerbuan, musuh dari luar pertempuran (baik diumumkan atau tidak), perang saudara, pemberontakan, revolusi, perebutan kekuasaan, pengambilalihan, penyitaan, dan perusakan barang-barang atas perintah yang berwajib, yang terjadi di luar kereta api; Ionisasi, radiasi atau kontaminasi radio aktif, dan pengaruh getaran elektromagnetik yang berakibat langsung atau tidak langsung.

Apa bila terjadi seperti yang di sebutkan dalam Pasal 10 ayat (2) dalam perjanjian antara PT KAI dengan PT Asuransi Jasa Raharja Putera Subekti mengartikan debitor menunjukkan bahwa tidak terlaksananya apa yang dijanjikan itu disebabkan oleh hal-hal yang sama sekali tidak dapat diduga, dan di mana ia tidak dapat berbuat apa-apa terhadap keadaan atau peristiwa yang timbul di luar dugaan tadi. Dengan perkataan lain, hal tidak terlaksananya perjanjian atau kelambatan dalam pelaksanaan itu, bukanlah disebabkan karena kelalaiannya (Subekti, 1992: 55). Ia tidak dapat dikatakan salah atau *alpa*, dan orang yang tidak salah tidak boleh dijatuhi sanksi-sanksi yang diancamkan atas kelalaian. Untuk dapat dikatakan satu "keadaan memaksa" (*overmacht*), selain keadaan itu "di luar kekuasaannya" si debitor dan "memaksa", keadaan yang telah timbul itu juga harus berupa keadaan yang tidak dapat diketahui pada waktu perjanjian itu dibuat, setidaknya-tidaknya tidak dipikul risikonya oleh si debitor (Subekti, 2001: 150). Sri Soedewi Masjchoen Sofwan yang menyitir H.F.A. Vollmar, *Overmacht* mengartikan keadaan di mana debitor sama sekali tidak mungkin memenuhi perutusan (*absolute overmacht*)

atau masih memungkinkan memenuhi tuntutan, tetapi memerlukan pengorbanan besar yang tidak seimbang atau kekuatan jiwa di luar kemampuan manusia atau dan menimbulkan kerugian yang sangat besar (*relative overmacht*) (Sri Soedewi Masjchoen, 1980 : 20). Purwahid Patrick mengartikan *overmacht* atau keadaan memaksa adalah debitor tidak melaksanakan prestasi karena tidak ada kesalahan maka akan berhadapan dengan keadaan memaksa yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya (Purwahid Patrick, 1994: 18).

Tata cara pelaksanaan pembayaran dana santunan disebutkan dalam Pasal 7 perjanjian antara PT KAI dengan PT jasa Raharja adalah sebagai berikut:

- (1) Dalam hal kecelakaan, maka melalui Pihak Pertama dan atau langsung dari korban/ahli warisnya mengajukan santunan kepada Pihak Kedua dengan melengkapi data-data antara lain:
 - a. Laporan kecelakaan KA dari Pihak Pertama;
 - b. Surat Keterangan Kesehatan dari Rumah Sakit/Puskesmas?Dokter yang merawat korban;
 - c. Kwitansi Asli biaya pengobatan dan perawatan dari Rumah sakit/Puskesmas/Dokter yang merawat;
 - d. Surat keterangan kematian dari Rumah Sakit/Puskesmas/Kelurahan (dalam hal korban meninggal dunia);
 - e. Surat Keterangan Ahli waris dari kelurahan atau Kepala Desa sesuai alamat KTP ahli waris;

Formulir pengajuan santunan yang telah disediakan oleh Pihak Kedua (PT Jasa Raharja) diisi dan ditandatangani oleh pejabat Pihak Pertama (PT KAI) bersama-sama dengan pejabat Pihak Kedua (PT Jasa Raharja) yang berwenang.

Prosedur penggantian biaya perawatan diatur dalam perjanjian antara PT KAI dengan PT Asuransi Jasa Raharja Putera pada Pasal 11 ayat (1), yaitu

- (1) Penggantian biaya atas pertolongan pertama harus dilakukan Pihak Kedua paling lambat 14 (empatbelas) hari kalender sejak diterimanya surat penagihan pembayaran peng-

gantian dari Pihak Pertama yang dilengkapi dokumen sebagai berikut:

- a. Salinan/foto copy surat pemberitahuan kecelakaan dari pihak pertama (PT KAI) atau aparat yang berwenang di lokasi terjadinya kecelakaan;
- b. Salinan/foto copy surat keterangan kecelakaan yang dikeluarkan oleh instansi/kepolisian yang bertugas di lokasi terjadinya kecelakaan;
- c. Salinan/ foto copy surat keterangan perawatan dan bukti pembayaran dari rumah sakit.

Jaminan Pertanggungjawaban Kecelakaan Diri Bagi Penumpang Kereta Api diatur dalam Surat Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang Kereta Api di dalam Pasal 3, yaitu sebagai berikut: Atas permintaan tertulis penumpang kecelakaan kereta api melalui VP kesehatan, VP kesehatan mengajukan permintaan tertulis atas jaminan kecelakaan diri bagi penumpang kereta api; VP Kesehatan mengajukan permintaan tertulis atas jaminan Pertanggungjawaban Kecelakaan Diri bagi Penumpang Kereta Api kepada Direktur Personalia, Umum dan Teknologi Informasi yang diteruskan kepada Direktur Utama; Setelah mendapatkan persetujuan dari Direktur Utama, maka Jaminan Pertanggungjawaban Kecelakaan diri Bagi Penumpang Kereta Api dapat dilaksanakan.

D. Simpulan

PT KAI bertanggung jawab terhadap penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api, tanggung jawab ini dimulai sejak penumpang diangkut dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian, luka-luka, atau meninggalnya penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api. Pertanggungjawaban di dalam UUKA belum dapat dikatakan jelas pengaturannya sehingga cenderung dialihkan pada Pasal 1365 KUH-Perdata, Artinya Penumpang atau korban harus membuktikan kelalaian atau kesalahan PT KAI untuk mendapatkan ganti kerugian dalam suatu kasus kecelakaan. Kenyataannya di lap-

gan apabila terjadi kecelakaan kereta pihak PT KAI bertanggung jawab sepenuhnya atas kecelakaan dengan adanya asuransi dari PT Jasa Raharja, PT Jasa Raharja Putera dan apabila dari kedua asuransi masih belum mencukupi dalam masalah biaya, maka biaya menjadi tanggung jawab PT KAI melalui Keputusan Direksi tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Kereta Api. Kemudian ruang lingkup pertanggung jawaban UUKA dengan pihak asuransi berbeda-beda yang dapat memberikan penafsiran yang berbeda baik kepada pihak PT KAI dan penumpang ataupun korban kecelakaan yang akan melakukan klaim.

E. Saran

Tanggung jawab keperdataan PT KAI terhadap penumpang yang merupakan korban masih dinilai kurang memberikan kepastian hukum, dimana kedudukan korban dinilai lemah dengan pengaturan UUKA yang membebankan pembuktian kepada penumpang ditambah ruang lingkup yang belum secara pasti antara pihak PT KAI dan asuransi. Sebaiknya ditegaskan dalam Undang-Undang mengenai kecelakaan seperti apa yang tidak menjadi tanggung jawab PT KAI dan dalam membuat perjanjian dengan pihak asuransi menggunakan satu pedoman ruang lingkup agar jelas batas tanggung jawab dari PT KAI.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Abdulkadir Muhammad . 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- _____. 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Purwahid Patrik. 1994. *Dasar-Dasar Hukum Perikatan*; Bandung: Mandir Maju
- Purwosutjipto. 2003. *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*; Jakarta: Djambatan.
- Sri Soedewi Masjchoen Sofwan. 1980. Hukum perdata, Hukum Perutangan, Bagian A. Yogyakarta: Seksi Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada.
- Soekardono. 1986. *Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Rajawali.
- Subekti. 1985. *Aneka Perjanjian*; Bandung: Alumnus.
- _____. 1992. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: PT Intermasa.
- _____. 2001. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*: Jakarta: PT Intermasa.

Jurnal atau Artikel:

- Aflah. 2009. "Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian". *Jurnal Ilmiah Abdi Ilmu*. Vol. 2 No. 1.
- Ari Purnomo. 2015." Tanggung Jawab PT Jasa Raharja dan Perusahaan Pengangkutan PO Sumber sejahtera Terhadap Penumpang Korban Kecelakaan". *Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion*. Vol 3 No. 1.
- Filipa Fonseca, Sofia Pinto, Carlos Brito. 2010. "Service Quality And Customer Satisfaction In Public Transports". *International Journal for Quality research* Vol.4, No. 2
- Khairil dan Endang Sutrisna. "Pelayanan Prima Santunan Kecelakaan". *Jurnal Administrasi Pembangunan*, Vol. 2, No. 3

Peraturan Perundang-undangan:

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1765 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang

Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian

Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 37/PMK.010/2008 tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Ferry/ Penyeberangan, Laut dan Udara