

**KAJIAN YURIDIS TERHADAP PERLINDUNGAN HUKUM BAGI
PENUMPANG KERETA API DAN PENGANGKUTAN BARANG**

Skripsi

Diajukan Sebagai Salah Satu Persyaratan untuk memperoleh

Gelar Sarjana Strata Satu (S-1) Ilmu Hukum

Program kekhususan Hukum Perdata



Disusun oleh :

NURUL AINUNISYA
30301900266

PROGRAM STUDI (S.1) ILMU HUKUM

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG (UNISSULA)

SEMARANG

2023

HALAMAN PERSETUJUAN
KAJIAN YURIDIS TERHADAP PERLINDUNGAN HUKUM
BAGI PENUMPANG KERETA API DAN PENGANGKUTAN BARANG



HALAMAN PENGESAHAN

KAJIAN YURIDIS TERHADAP PERLINDUNGAN HUKUM BAGI
PENUMPANG KERETA API DAN PENGANGKUTAN BARANG

Dipersiapkan dan disusun oleh

Nurul Ainunisya
NIM : 30301900266

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji

Pada tanggal 14 Februari 2023

Dan dinyatakan telah memenuhi syarat dan lulus

Tim penguji

Ketua

H. Winanto, S.H., M.H
NIDN: 0618056502

Anggota

Dr. Denny Suwondo, S.H., M.H
NIDN: 0617106301

Anggota

Dr. H. Umar Ma'ruf, S.H., Sp. N., M.hum
NIDN: 0617026801

UNISSULA

جامعة سلطان ابي سفيان السامانية

Mengetahui
Dekan Fakultas Hukum UNISSULA

Dr. Bambang Tri Bawono, S.H., M.H
NIDN: 0607077601

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Nurul Ainunisyah

NIM : 30301900266

Program studi : S-1 Ilmu Hukum

Fakultas : Hukum

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi saya dengan judul "KAJIAN YURIDIS TERHADAP PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG KERETA API DAN PENGANGKUTAN BARANG" benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri, bebas dari peniruan hasil karya orang lain. Kutipan pendapat dan tulisan orang lain ditunjuk sesuai dengan cara-cara penulisan karya ilmiah yang berlaku.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan dalam skripsi ini terkandung ciri-ciri plagiat dan bentuk-bentuk peniruan lain yang dianggap melanggar aturan, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Semarang, 26 Januari 2023

Yang menyatakan


UNISSULA
جامعة سلطان أبجويج الإسلامية
METERAI
TEMPEL
15AKX266902698
Nurul Ainunisyah

HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Nurul Ainunisyah

NIM : 30301900266

Program Studi : S-1 Ilmu Hukum

Fakultas : Hukum

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa Skripsi dengan judul :

“KAJIAN YURIDIS TERHADAP PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG KERETA API DAN PENGANGKUTAN BARANG”

Dan menyetujuinya menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif untuk disimpan, dialihmediakan, dikelola dengan pangkalan data, dan dipublikasikannya di internet atau media lain untuk kepentingan akademis selama tetap mencantumkan nama penulis sebagai pemilik Hak Cipta.

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila di kemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta/ Plagiarisme dalam karya ilmiah ini, maka segala bentuk tuntutan hukum yang timbul akan saya tanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak Universitas Islam Sultan Agung.

Semarang, 26 Januari 2023



METERAI TEMPEL
015AKX265902698
Nurul Ainunisyah

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

Hai orang-orang yang beriman, mintalah pertolongan kepada Allah dengan sabar dan salat. Sesungguhnya Allah beserta orang-orang yang sabar." (Q.S Al-Baqarah: 153)

Skripsi ini penulis persembahkan untuk :

1. Kepada Ayah dan Ibu selaku Orang tua penulis Bapak Widjayanto dan Ibu Subiyanti yang tercinta;
2. Kakak Dewi Istiqomah yang tersayang;
3. Almamater dan teman-teman akademika Fakultas Hukum UNISSULA Semarang;
4. Civitas Akademisi Unissula.



KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, Puji dan Syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, berkat rahmat dan ridhlo-Nya serta limpahan taufiq serta inayah-Nya. Dzat yang hanya kepada-Nya memohon segala pertolongan, rahmat, dan kasih sayang-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Kajian Yuridis Terhadap Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Kereta Api dan Pengangkutan Barang”**. Skripsi ini ditulis dalam rangka memenuhi syarat untuk mencapai gelar Sarjana Hukum (S-1) pada Program Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung.

Dalam penyelesaian studi dan penulisan skripsi ini, penulis banyak memperoleh bantuan baik pengajaran, bimbingan dan arahan dari berbagai pihak baik secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu, pada kesempatan kali ini penulis ingin mengucapkan dan semoga Allah memberikan balasan terbaik kepada:

1. Prof. Dr. H. Gunarto, S.H, M.Hum., selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
2. Dr. Bambang Tri Bawono, S.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
3. Dr. Widayati. S.H., M.Hum., selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
4. Dr. Arpangi, S.H., M.H., selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.

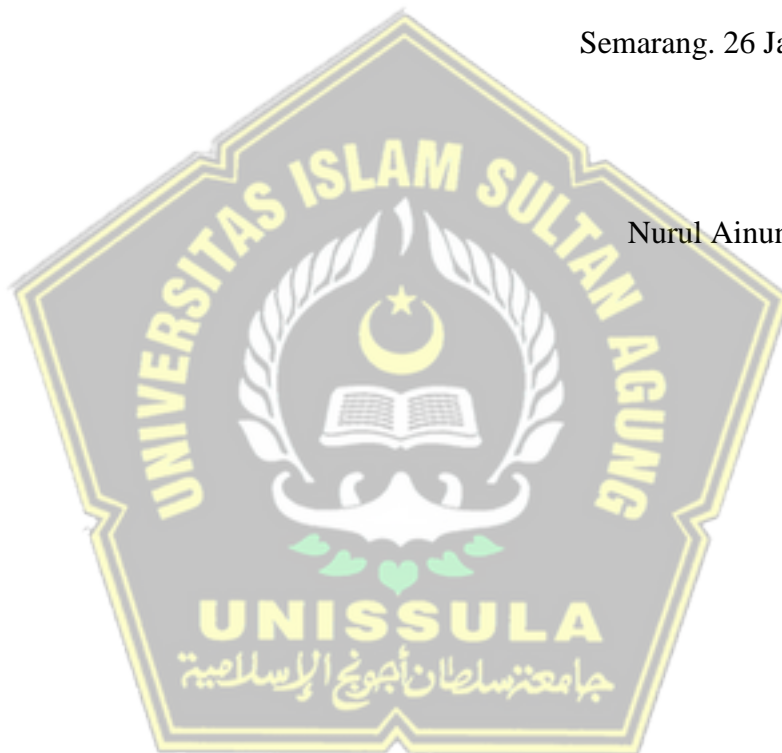
5. Dr. Achmad Arifullah, S.H., M.H., selaku Ka Prodi (S1) Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
6. Dini Amalia Fitri, S.H., M.H., dan Ida Musofiana, S.H., M.H., selaku Sekretaris Prodi (S1) Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
7. Dr. Siti Rodhiyah Dwi Istinah, S.H., M. Hum., selaku Dosen Wali yang telah memberikan bimbingan secara akademik.
8. Dr. H. Umar Ma'ruf, SH., Sp. N., M. Hum., selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktu, pikiran, tenaga untuk memberikan bimbingan dan petunjuk terhadap penyusunan skripsi ini hingga selesai.
9. Bapak ibu Dosen Pengajar yang selalu memberikan ilmu pada masa perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang,
10. Kedua orang tua penulis, Bapak Widjayanto dan Ibu Subiyanti untuk merekalah skripsi ini penulis persembahkan. Terimakasih telah memberikan kasih sayang dan doa yang tulus dalam membesarkan dan membimbing penulis selama ini. Sehingga penulis dapat terus berjuang dalam meraih mimpi dan cita-cita. Segala kesuksesan dan hal baik yang akan penulis dapat kedepannya adalah karena dan untuk kalian berdua.
11. Saudara penulis, Dewi Istiqomah selaku kakak kandung yang selalu mendo'akan, mendukung dan memberikan motivasi dalam menyelesaikan perkuliahan ini.
12. Keluarga dan sahabat tercinta yang selalu mendukung dan mendoakan penulis.

13. Teman-teman Angkatan 19 Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung yang telah menemani dari awal masa perkuliahan hingga akhir masa perkuliahan.
14. Sahabat sekaligus yang sudah penulis anggap seperti keluarga sejak 2016, Valentin Dwi Fitriani di Pemalang, Amelia Larasati di Pemalang dan Kurnia Alfina Riza di Semarang. Terima kasih penulis ucapkan atas dukungan dan ketulusan kalian dalam persahabatan. Semangat untuk masa akhir perkuliahan kalian dan penulis berharap kita bisa bersama sampai nantinya.
15. Sahabat perkuliahan yang selalu bersama dengan penulis selama menjadi mahasiswi di Semarang. Terima kasih atas segala bantuan dan dukungan kalian terutama dalam masa perkuliahan penulis.
16. Semua pihak yang dimana penulis tidak dapat menyebutkan satu persatu yang telah membantu dalam menyelesaikan tugas skripsi ini.
17. Dan yang terakhir, penulis ingin berterima kasih kepada diri penulis sendiri. Karena telah kuat dan berjuang mengerahkan pikiran, tenaga, dan air mata sampai bisa menyelesaikan penulisan skripsi ini dan mendapatkan gelar sarjana.

Akhir kata, Penulis menyadari penyusunan skripsi ini jauh dari kata sempurna karena keterbatasan kemampuan dan ilmu pengetahuan yang dimiliki oleh penulis. Oleh karenanya atas kesalahan dan kekurangan dalam penulisan skripsi ini, penulis memohon maaf dan bersedia menerima kritikan yang membangun. Terakhir, harapan penulis, semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi siapa saja yang membacanya.

Semarang, 26 Januari 2023

Nurul Ainunisya



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	v
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	xi
ABSTRAK	xiv
ABSTRACT	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian	9
D. Kegunaan Penelitian	9
E. Terminologi	10
F. Metode Penelitian	13
G. Sistematika Penulisan	16

BAB II TINJAUAN PUSTAKA	18
A. Tinjauan Umum Tentang Pt. Kereta Api Indonesia.....	18
1. Pengertian Kereta Api	18
2. Sejarah berdirinya PT. Kereta Api Indonesia	19
3. Daerah operasi PT. Kereta Api Indonesia	23
B. Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan Transportasi Kereta Api	24
1. Pengertian Pengangkutan	24
2. Pengertian Pengangkutan Darat Kereta Api	25
3. Subjek Dan Objek Dalam Pengangkutan Darat Kereta Api	27
4. Hak Dan Kewajiban Para Pihak Dalam Pengangkutan Darat Kereta Api	30
C. Tinjauan Umum Tentang Tanggungjawab Pengangkutan Darat Kereta Api	39
1. Pengertian Tanggungjawab	39
2. Bentuk-Bentuk Tanggungjawab	39
3. Bentuk Tanggungjawab Dalam Pengangkutan Darat Kereta Api	41
D. Tinjauan Umum Tentang Perlindungan Hukum Pengangkutan Dalam Perspektif Hukum Islam	44

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	55
A. Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Kereta Api	55
1. Jenis Kereta Api Penumpang	55
2. Fasilitas Kereta Api Penumpang	55
3. Perlindungan Hukum Penumpang Sebagai Konsumen Kereta Api	56
4. Hak Dan Kewajiban Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen	62
5. Prinsip Ganti Rugi Penumpang Kereta Api	73
B. Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Kereta Api Barang	80
1. Jenis Angkutan Barang PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) ...	80
2. Terminal Bongkar Muatan Pengangkutan Barang	83
3. Keunggulan Kereta Api Barang	84
4. Ketentuan Barang yang Diangkut	85
5. Tanggung Jawab dan Ganti Rugi Pengangkutan Barang	89
BAB IV PENUTUP	97
a. Kesimpulan	97
b. Saran	99
DAFTAR PUSTAKA	100

ABSTRAK

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh tingginya mobilitas masyarakat di Indonesia, yang menyebabkan masyarakat membutuhkan pengangkutan untuk berpindah dalam melakukan kegiatan ataupun aktivitas sehari-hari. Dalam pengangkutan Kereta Api terdapat dua belah pihak yang saling mengadakan perjanjian. Hubungan hukum tersebut menimbulkan suatu hak dan kewajiban antara pengangkut dengan penumpang. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui perlindungan hukum bagi penumpang kereta api pengangkutan barang.

Peneliti menggunakan metode normatif, sumber data penelitian ini menggunakan data sekunder dan metode penelitian menggunakan studi pustaka dalam hal ini yaitu menggunakan bahan hukum yang didapat dari buku-buku penelitian, kitab-kitab hukum, jurnal ilmiah maupun karya ilmiah yang berkaitan dengan Perlindungan Hukum bagi Penumpang Kereta Api dan Pengangkutan Barang.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa perlindungan hukum bagi penumpang dan pengangkutan barang berisi hak dan kewajiban yang saling berdampingan. Dengan ini, PT. Kereta Api Indonesia sebagai penyelenggara pengangkutan Kereta Api sudah berjalan dengan baik dalam pemenuhan tanggungjawab misalnya dalam ganti kerugian atau asuransi. Hal ini dapat dilihat dari beberapa sistem pelayanan yang sudah baik seperti tidak adanya calo tiket, minimnya keterlambatan kedatangan atau tibanya kereta, sampai dengan kompensasi sebagai ganti rugi terhadap keluhan dan permasalahan yang dialami penumpang. Perlindungan hukum atas pengangkutan penumpang atau barangpun terjamin karena dengan adanya jaminan berupa perlindungan konsumen seperti UUPK dan Peraturan Menteri. Dalam Peraturan tersebut juga diatur mengenai ketentuan jenis barang, tarif dan juga tanggung jawab apabila mengalami kerugian.

Kata kunci: Perlindungan Hukum, Pengangkutan, Kereta Api.

ABSTRACT

This research is motivated by the high mobility of people in Indonesia, which causes people to need transportation to move around in carrying out activities or daily activities. In the transportation of the train there are two parties who enter into an agreement with each other. This legal relationship gives rise to rights and obligations between the carrier and the passenger. The purpose of this study is to find out the legal protection for railroad passengers transporting goods.

Researchers use normative methods, data sources of this research use secondary data and research methods use library research in this case, namely using legal materials obtained from research books, law books, scientific journals and scientific works related to legal protection for passengers Railway and Freight Transport.

The results of this study indicate that legal protection for passengers and the transportation of goods contains rights and obligations that coexist. With this, PT. Kereta Api Indonesia as the organizer of the transportation of trains has been going well in fulfilling responsibilities, for example in compensation or insurance. This can be seen from several good service systems such as the absence of ticket scalpers, the lack of delays in the arrival or arrival of trains, to compensation as compensation for complaints and problems experienced by passengers. Legal protection for the transportation of passengers or goods is guaranteed due to guarantees in the form of consumer protection such as UUPK and Ministerial Regulations. The Regulation also regulates the provisions on the type of goods, tariffs and also responsibility in the event of a loss.

Keywords: Legal protection, Transportation, Trains.

UNISSULA
جامعة سلطان أبوبوع الإسلامية

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pembangunan di suatu negara seharusnya sejalan dengan meningkatnya kesejahteraan masyarakatnya, terutama pada sektor ekonomi sebagai sektor yang paling berpengaruh.¹ Di Indonesia sendiri pembangunan saat ini memang masih belum merata, namun pemerintah sebagai penyelenggara negara gencar melakukan pembangunan di berbagai daerah demi pemerataan dan kemajuan bagi negara dalam berbagai aspek. Hal ini sejalan dengan bunyi Pancasila pada sila ke 5 yaitu “Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia”. Sesuai dengan bunyi pasal tersebut, pembangunan dilaksanakan sebagai harapan agar seluruh masyarakat Indonesia dapat merasakan kemajuan dalam berbagai kehidupannya.

Sebagaimana yang diketahui bahwa negara Indonesia dianugerahi sumber daya alam yang melimpah dan alam yang begitu luas. Dengan sumber daya yang melimpah tersebut diperlukan pemerataan dan saling melengkapi antara satu daerah dengan daerah lainnya. Namun seperti yang sudah dibahas diatas bahwa kenyataannya masih banyak daerah-daerah yang belum merata baik itu dalam hal pembangunan ataupun kemajuan daerah itu sendiri. Kurang meratanya pembangunan di Indonesia ini

¹Reika Happy Sugiastuti, 2022, Dampak Buruk Pembangunan Tanpa Pemerataan : Kesenjangan Ekonomi Antar Wilayah Di Indonesia, *Jurnal Administrasi Bisnis*, Vol. 16, No. 1, hlm 80.

memang masih menjadi permasalahan yang serius, beberapa penyebab yaitu misalnya kurangnya dukungan baik itu dari pemerintah daerah ataupun masyarakatnya sendiri ataupun karena keadaan geografis suatu daerah tersebut.

Akibat dari kurangnya pemerataan pembangunan memang tidak begitu dirasakan oleh masyarakat yang tinggal di daerah yang mengalami pembangunan cukup pesat atau sebut saja masyarakat yang tinggal di perkotaan. Hal ini karena segala kebutuhan hidup mereka relatif lebih mudah untuk didapatkan, seperti pelayanan kesehatan ataupun sarana pendidikan yang ada di mana-mana. Hal tersebut jauh berbeda apabila dibandingkan dengan daerah yang pembangunannya bisa dikatakan masih lamban, atau masih belum tersentuh oleh pemerintah. Keadaan seperti ini terlihat pada daerah-daerah di Indonesia yang masih terpencil. Mereka harus bersusah payah untuk mendapatkan fasilitas seperti layanan kesehatan, pendidikan atau fasilitas-fasilitas lainnya mengingat jumlahnya yang sangat minim dan tempatnya yang jauh dari pemukiman penduduk terpencil.²

Dalam hal pembangunan, angkutan berperan sangat penting dalam proses pembangunan suatu daerah. Sehingga dibutuhkan transportasi yang baik sebagai alat angkut dan penggerak kehidupan manusia. Misalnya pembangunan jembatan di sebuah wilayah desa, angkutan misalnya truk ataupun motor diperlukan untuk mengangkut material-material bangunan.

²Afrinel Oktiwa, 2016, Wacana Dan Ketidakmeratan Pembangunan Di Indonesia Inequality Of Discourse And Development In Indonesia, *CAHAYA PENDIDIKAN*, 2(2): 229-241, Desember 2016, hlm 230.

Karena setiap daerah mempunyai jenis wilayah dan struktur tanah yang berbeda-beda sehingga dengan adanya angkutan maka kebutuhan suatu daerah atas barang ataupun sumber daya bisa terpenuhi dengan baik.

Sebagai salah satu negara dengan jumlah penduduk terbanyak di dunia, menyebabkan mobilitas penduduk di Indonesia sangat tinggi. Dengan tingginya mobilitas tersebut, maka semakin banyak pula kegiatan ataupun aktivitas yang dilakukan oleh manusia. Untuk melakukan berbagai macam kegiatan sehari-hari, manusia sangat membutuhkan sarana dan prasarana infrastruktur penunjang aktivitas tersebut. Demi kelancaran kegiatan tersebut, maka dibutuhkan pengangkutan yaitu moda transportasi baik untuk penumpang ataupun barang. Sesuai dengan Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pengangkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Sebuah moda transportasi tidak hanya terdiri dari mesin penggerak saja, namun ada berbagai elemen pendukung lainnya misalnya bahan bakar, perawatan mesin dan juga biaya lainnya. Apalagi pada saat ini harga bahan bakar minyak terus mengalami kenaikan. Sehingga untuk mengatasi hal tersebut, kita sebagai pengguna transportasi harus memperhatikan berbagai kondisi. Kondisi ini dimana dilakukan dengan mempertimbangkan pilihan moda transportasi dan juga jarak tempuhnya.

Infrastruktur transportasi akan memberikan peran penting dalam mendukung mobilisasi, aksesibilitas baik orang maupun barang dari suatu tempat ke tempat lain sehingga menimalisir perbedaan dan kesenjangan antar wilayah. Infrastruktur jasa komunikasi dan informatika diperlukan untuk melengkapi transportasi sehingga pertukaran informasi secara cepat menembus batas ruang dan waktu. Infrastruktur transportasi yang baik akan memberikan dampak yang positif berupa aksesibilitas antar wilayah yang baik, meningkatnya produktivitas ekonomi, meningkatkan hubungan dan kondisi sosial budaya dan stabilitas pertahanan keamanan.

Dengan banyaknya kegiatan pengangkutan yang ada, baik itu pengangkutan orang ataupun barang, maka dibutuhkan sebuah moda transportasi yang mendukung banyak hal tersebut. Salah satu mode transportasi yang menjadi pilihan dan banyak disukai masyarakat adalah kereta api. Kereta api adalah sarana transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di rel.

Kereta api merupakan alat transportasi massal yang umumnya terdiri dari lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian kereta atau gerbong (dirangkaikan dengan kendaraan lainnya). Rangkaian kereta atau gerbong tersebut berukuran relatif luas sehingga mampu memuat penumpang maupun barang dalam skala besar.³

³Dewa Ayu Nyoman Sriastuti, 2015, Kereta Api Pilihan Utama Sebagai Moda Alternatif Angkutan Umum Massal, *PADURAKSA*, Vol. 4, No. 1, hlm 28.

Kereta api mempunyai banyak kelebihan dibandingkan moda transportasi lainnya. Kriteria pemilihan transportasi dengan mempertimbangkan faktor ketepatan waktu, keamanan, keteraturan jadwal, kecepatan, kepuasan, kenyamanan, dan kesenangan seperti harga yang terjangkau, fasilitas yang memadai dan tentunya ketepatan waktu.⁴ Karena kereta api mempunyai jalur sendiri berupa rel sehingga bisa mengurangi kepadatan kendaraan di jalan raya dan mengurangi kemacetan.

Sesuai dengan Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, dalam pasal 2 dijelaskan bahwa salah satu asas dasar penyelenggaraan perkeretaapian sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi nasional yaitu 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, intramoda, maupun antarmoda transportasi.

Negara Indonesia sebagai negara hukum sebagaimana tertuang dalam Undang-undang Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yaitu dijelaskan dalam Pasal 1 ayat (3) yang berbunyi: “Negara Indonesia adalah Negara Hukum”. Negara Indonesia yang didirikan atas landasan hukum ini bertujuan untuk mewujudkan kesejahteraan rakyat dan memberi keadilan kepada warga negara. Sehingga dengan adanya peraturan yang mengatur hal

⁴ Ketut Biomantara, 2019, Peran Kereta Api Indonesia (KAI) sebagai Infrastruktur Transportasi Wilayah Perkotaan, *Cakrawala-Jurnal Humaniora*, Vol. 19, No. 1, hlm 4.

tersebut, diharapkan masyarakat dapat dengan mudah melakukan hubungan hukum ataupun perjanjian karena sudah ada perlindungan yang mengatur hal tersebut, salah satunya adalah perjanjian pengangkutan.

Dalam pengangkutan sendiri terdapat dua belah pihak yaitu pengangkut atau perusahaan dan juga orang atau penumpang. 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. Sedangkan penumpang harus membayar ongkos angkutan tersebut sesuai dengan kesepakatan dengan pengangkut. Ketentuan mengenai pengangkutan ini diatur dalam Undang-undang No mor 22 tahun Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

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 atau tiket yang dikeluarkan oleh pihak PT KAI. PT KAI menerbitkan dokumen angkutan berupa tiket 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 hubungan bisnis antara pelanggan dan pelaku usaha maka harus ada perjanjian dalam hubungan tersebut. Begitu pula perjanjian pengangkutan antara pengguna jasa layanan kereta api dengan pihak PT KAI. Sehingga dengan adanya perjanjian maka kedua belah pihak bisa melaksanakan kewajiban dan mendapatkan haknya. Namun sewajarnya dalam hubungan perjanjian pastinya ada permasalahan atau kasus yang terjadi. Dalam hal pengangkutan masalah yang biasanya terjadi yaitu seperti kecelakaan, hilangnya barang, rusaknya barang penumpang, keterlambatan kereta, dan lainnya.

Beberapa masalah yang terjadi tersebut 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.⁵

Berdasarkan uraian diatas maka penulis ingin membahasnya secara ilmiah dalam bentuk skripsi yang berjudul “**KAJIAN YURIDIS TERHADAP PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG KERETA API DAN PENGANGKUTAN BARANG**”.

B. Rumusan masalah

1. Bagaimana perlindungan hukum bagi penumpang kereta api ?
2. Bagaimanakah perlindungan hukum bagi pengguna pengangkutan barang?

C. Tujuan penelitian

1. Untuk mengetahui perlindungan hukum bagi penumpang kereta api.
2. Untuk mengetahui perlindungan hukum bagi pengguna pengangkutan barang pada kereta api barang.

⁵ Muhammad Sofyan Rudi Santoso, 2016, Tanggung Jawab Keperdataan Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Kecelakaan Yang Terjadi Saat Mengangkut Penumpang, *Privat Law*, Vol. IV, No. 2, hlm 37.

D. Kegunaan penelitian

a. Secara teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi ilmu pengetahuan terkait hukum pengangkutan transportasi darat khususnya kereta api. Tulisan ini juga diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam rangka mengembangkan ilmu hukum pada umumnya, dan hukum perdata tentang hukum pengangkutan.

b. Secara praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber bacaan untuk meningkatkan ilmu pengetahuan bagi mahasiswa serta dapat dijadikan sebagai acuan selanjutnya dalam melaksanakan penelitian yang serupa dengan kajian lebih mendalam. Penelitian ini digunakan untuk memenuhi tugas penelitian hukum sebagai syarat dalam menyelesaikan studi Strata I di Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi informasi dan wawasan bagi masyarakat dan pengguna transportasi kereta api dan mengetahui secara mendalam tentang perlindungan hukum bagi pengguna jasa kereta api. Dan apa saja hak dan kewajiban yang harus di berikan kepada penumpang kereta api. Penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi acuan bagi perusahaan untuk semakin meningkatkan mutu dan pelayanan bagi pengguna jasa layanan kereta api.

E. Terminologi

Terkait judul dalam penulisan proposal skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Kajian yuridis

Kajian adalah hasil dari mengkaji sesuatu. Kajian berasal dari kata Kaji yang berarti menyelidikan tentang sesuatu. Apabila seseorang mengkaji sesuatu berarti seseorang tersebut belajar / mempelajari / memeriksa / menyelidiki akan suatu hal yang akan menghasilkan suatu Kajian. Proses yang dilakukan saat mengkaji sesuatu adalah disebut sebagai pengkajian.⁶

Yuridis berdasarkan kamus hukum berarti menurut hukum atau secara hukum. Pengertian yuridis dari para ahli adalah hukum, kata ini banyak digunakan untuk aspek yuridis. Di Indonesia Aspek yuridis adalah aspek hukum Pancasila. Dalam hal penulisan karya ilmiah pengertian yuridis adalah segala hal yang memiliki arti hukum dan disahkan oleh pemerintah. Berdasarkan pengertian di atas kajian yuridis dapat disimpulkan menjadi penyelidikan tentang sesuatu secara hukum.

⁶ Tim Prima Pena, 2008, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Gitamedia Press, Jakarta, , hlm. 382.

2. Perlindungan Hukum

Menurut Mochtar Kusumaatmadja, definisi Perlindungan Konsumen adalah keseluruhan asas-asas serta kaidah-kaidah hukum yang mengatur mengenai hubungan dan masalah antara berbagai pihak satu dengan yang lain, dan berkaitan dengan barang atau jasa konsumen di dalam pergaulan hidup manusia.

Menurut CST Kansil, “perlindungan hukum adalah segala upaya hukum harus diberikan oleh aparat penegak hukum demi memberikan rasa aman, baik secara pikiran maupun fisik dari gangguan dan berbagai ancaman dari pihak manapun”.

3. Penumpang

Menurut Zainal Amsah penumpang adalah orang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut atau semua orang atau badan hukum pengguna jasa angkutan darat, udara, laut dan kereta api. Sedangkan berdasarkan Pasal 1 ayat 25 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang disebut penumpang adalah setiap orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan.

4. Kereta api

Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.⁷

5. Pengangkutan

Pengangkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.⁸

6. Barang

Menurut Fandy Tjiptono Barang adalah produk yang berwujud fisik sehingga dapat bisa dilihat, disentuh, dirasa, dipegang, disimpan, dan perlakuan fisik lainnya.

F. Metode penelitian

1. Metode pendekatan

Penelitian ini berbasis pada penelitian hukum normatif (peraturan perundang-undangan). Tetapi bukan mengkaji mengenai sistem norma dalam peraturan perundang-undangan, namun mengamati reaksi dan interaksi yang terjadi ketika sistem norma itu bekerja di dalam masyarakat. Penelitian ini juga sering disebut sebagai penelitian

⁷ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Republik Indonesia Jakarta.

⁸ Indonesia. 2009. Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.

bekerjanya hukum (*law in action*) yang mendasarkan pada doktrin para realis Amerika seperti Holmes, yaitu bahwa “*law is not just been logic but experience*” atau dari Roscou Pound tentang “*law as a tool of sosial engineering*”.

Penelitian hukum normatif (*legal research*) merupakan studi dokumen, yakni menggunakan sumber bahan hukum yang berupa peraturan perundang-undangan, keputusan atau ketetapan pengadilan, kontrak/perjanjian/akad, teori hukum, dan pendapat para sarjana. Nama lain dari penelitian hukum normatif adalah penelitian hukum doktrinal, juga disebut sebagai penelitian kepustakaan atau studi.⁹

2. Spesifikasi penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif yaitu penelitian bersifat pemaparan, dan bertujuan untuk memperoleh gambaran (deskripsi) lengkap tentang keadaan hukum yang berlaku di tempat tertentu, atau mengenai gejala yuridis yang ada, atau suatu peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat.¹⁰

3. Sumber data penelitian

Sumber data penelitian ini menggunakan data sekunder, data sekunder yaitu sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen.

a. Bahan hukum primer

⁹ Muhaimin, 2020, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram University Press, Mataram, hlm 45.

¹⁰ Ibid, hlm. 26.

Bahan hukum primer yaitu bahan hukum yang terdiri dari:

- 1) Undang – Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI 1945).
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata).
- 3) Undang-undang nomor 34 tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang.
- 4) Undang-undang nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.
- 5) Undang-undang nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
- 6) Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 7) Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.
- 8) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian.
- 9) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 43 tahun 2011 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional.
- 10) Peraturan Menteri Keuangan Nomor 16/PMK.010/2017 tahun 2017 tentang Besar Santunan dan Sambungan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

b. Bahan hukum sekunder.

Bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang didapat dari buku-buku penelitian, kitab-kitab hukum, jurnal ilmiah maupun karya ilmiah yang berkaitan dengan Perlindungan Hukum bagi Penumpang Kereta Api dan Pengangkutan Barang.

4. Metode pengumpulan data

Studi pustaka adalah teknik pengumpulan data dengan mengadakan studi penelaah terhadap buku-buku, literatur-literatur, catatan-catatan, dan laporan-laporan yang memiliki hubungan dengan permasalahan yang akan diselesaikan. Teknik ini digunakan untuk memperoleh dasar-dasar dan pendapat secara tertulis yang dilakukan dengan cara mempelajari berbagai literatur yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

5. Analisis data penelitian

Melalui penelitian kepustakaan, sumber-sumber sekunder terkumpul melalui pengumpulan bahan pustaka seperti Undang-Undang, Rancangan Undang-undang (RUU), Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata), karya ilmiah, artikel atau hasil penelitian dengan melakukan kegiatan membaca, menelaah, mencatat lalu mengutip terkait permasalahan dalam penulisan hukum.

G. Sistematika penulisan.

Sistematika penulisan skripsi ini terdiri dari 4 (empat) bab, dimana dalam setiap bab terdapat sub-sub pembahasan sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini memuat tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, terminologi, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum tentang PT. Kereta Api Indonesia.

Bab ini memuat tentang pengertian kereta api, sejarah berdirinya PT.Kereta Api Indonesia dan daerah operasi PT.Kereta Api Indonesia.

B. Tinjauan Umum tentang Pengangkutan Transportasi Kereta Api.

Bab ini memuat tentang pengertian pengangkutan, pengertian pengangkutan darat kereta api, subjek dan objek dalam pengangkutan darat kereta api serta hak dan kewajiban para pihak dalam pengangkutan darat kereta api.

C. Tinjauan Umum tentang Tanggungjawab Pengangkutan Darat Kereta Api.

Bab ini memuat tentang pengertian tanggung jawab, bentuk – bentuk tanggung jawab, dan bentuk tanggung jawab dalam pengangkutan darat kereta api.

D. Tinjauan Umum tentang Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Kereta Api dan Pengangkutan Barang dalam Perspektif Hukum Islam.

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Perlindungan hukum bagi penumpang Kereta Api dan pengangkutan barang dalam pengangkutan penumpang dan barang pada transportasi kereta api.

BAB IV : PENUTUP

Penutup merupakan bab terakhir dalam penulisan yang meliputi kesimpulan dan saran.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum tentang PT. Kereta Api Indonesia.

1. Pengertian Kereta Api

Menurut ketentuan pasal 1 ayat 2 Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian, Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.

Kereta api adalah salah satu jenis moda transportasi dimana cara kerjanya yaitu menggunakan tenaga gerak dan melintas diatas lintasannya sendiri berupa rel. Moda transportasi ini disebut juga dengan transportasi massal yang terdiri dari lokomotif (tempat keberadaan mesin kereta) dan juga gerbong (rangkaian kereta untuk penumpang dan barang). Rangkaian gerbong ukurannya relatif besar dan luas, sehingga mampu menampung penumpang dan barang dalam jumlah banyak dan besar.¹¹

¹¹ Dewa Ayu Nyoman Sriastuti, Op Cit., hlm 28.

2. Sejarah Berdirinya PT.Kereta Api Indonesia

Sejarah kereta api di Indonesia dimulai dari jaman penjajahan bangsa Belanda pada tahun 1840 sampai dengan 1942. Hal ini dimulai dengan pencangkulan pertama jalur kereta api Semarang-*Vorstenlanden* (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan dilaksanakan oleh perusahaan swasta *Naamlooze Venootschap Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM)* menggunakan lebar sepur 1435 mm. Sementara itu, pemerintah Hindia Belanda membangun jalur kereta api negara melalui *Staatssporwegen (SS)* pada tanggal 8 April 1875. Rute pertama SS meliputi Surabaya-Pasuruan-Malang. Keberhasilan NISM dan SS mendorong investor swasta membangun jalur kereta api seperti Semarang *Joana Stoomtram Maatschappij (SJS)*, Semarang *Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS)*, *Serajoedal Stoomtram Maatschappij (SDS)*, *Oost Java Stoomtram Maatschappij (OJS)*, *Pasoeroean Stoomtram Maatschappij (Ps.SM)*, *Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM)*, *Probolinggo Stoomtram Maatschappij (Pb.SM)*, *Modjokerto Stoomtram Maatschappij (MSM)*, *Malang Stoomtram Maatschappij (MS)*, *Madoera Stoomtram Maatschappij (Mad.SM)*, *Deli Spoorweg Maatschappij (DSM)*.

Selain di Jawa, pembangunan jalur kereta api dilaksanakan di Aceh (1876), Sumatera Utara (1889), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), dan Sulawesi (1922). Sementara itu di Kalimantan, Bali, dan Lombok hanya dilakukan studi mengenai kemungkinan pemasangan jalan rel, belum sampai tahap pembangunan. Sampai akhir tahun 1928, panjang jalan kereta api dan trem di Indonesia mencapai 7.464 km dengan perincian rel milik pemerintah sepanjang 4.089 km dan swasta sepanjang 3.375 km.

Kemudian setelah Pemerintah Hindia Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang, perkeretaapian Indonesia diambil alih Jepang yaitu pada tahun 1942 sampai dengan 1945 dan berubah nama menjadi *Rikuyu Sokyoku* (Dinas Kereta Api). Selama penguasaan Jepang, operasional kereta api hanya diutamakan untuk kepentingan perang. Salah satu pembangunan di era Jepang adalah lintas Saketi-Bayah dan Muaro-Pekanbaru untuk pengangkutan hasil tambang batu bara guna menjalankan mesin-mesin perang mereka. Namun, Jepang juga melakukan pembongkaran rel sepanjang 473 km yang diangkut ke Burma untuk pembangunan kereta api disana.

Baru setelah merdeka pada tahun 1945, Pemerintah Indonesia yang mengambil alih sampai dengan sekarang. Beberapa hari kemudian dilakukan pengambilalihan stasiun dan kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang. Puncaknya adalah pengambil alihan Kantor Pusat Kereta Api Bandung tanggal 28 September 1945 (kini diperingati

sebagai Hari Kereta Api Indonesia). Hal ini sekaligus menandai berdirinya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI).¹²

Pada tanggal 28 September 1945 masih terdapat beberapa perusahaan kereta api swasta yang tergabung dalam SS/VS (*Staatsspoorwagen/Verenigde Spoorwagenbedrijf* atau gabungan perusahaan kereta api pemerintah dan swasta Belanda) yang ada di Pulau Jawa dan DSM (*Deli Spoorweg Maatschappij*) yang ada di Sumatera Utara, masih menghendaki untuk beroperasi di Indonesia. Berdasarkan UUD 1945 pasal 33 ayat (2), angkutan kereta api dikategorikan sebagai cabang produksi penting bagi negara yang menguasai hajat hidup orang banyak, oleh karena itu pengusahaan angkutan kereta api harus dikuasai oleh negara. Dengan ini maka pada tanggal 1 Januari 1950 dibentuklah Djawatan Kereta Api (DKA) yang merupakan gabungan DKARI dan SS/VS.¹³

Pada tanggal 25 Mei terjadi perubahan status DKA menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 1963. Pada tahun 1971 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 1971 terjadi pengadilkan bentuk usaha PNKA menjadi perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Selanjutnya pada tahun 1990, PJKA beralih bentuk menjadi Perusahaan

¹² Sejarah Perkeretaapian, https://www.kai.id/corporate/about_kai/ diakses pada 10 Desember 2022 pukul 09.20.

¹³ Direktorat Jenderal Perkeretaapian-Kementrian Perhubungan, 2011, *Rencana Induk Perkeretaapian Nasional*, Jakarta, hlm 5.

Umum Kereta Api (Perumka), pada tahun 1998 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 12 tahun 1998, Perumka beralih menjadi PT.KA (Persero). Dan yang terakhir yaitu beralih menjadi PT.Kereta Api Indonesia (KAI PERSERO) yang didirikan dengan akta No. 2 yang dibuat dihadapan Imas Fatimah, S.H., Sp.N., Notaris di Jakarta pada tanggal 1 Juni 1999, dan kemudian diperbaiki kembali sesuai dengan akta tanggal 13 September 1999 Nomor 14. Akta pendirian tersebut telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia melalui Surat Keputusan tanggal 1 Oktober 1999 No. C-17171 HT.01.01.TH.99 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tanggal 14 Januari 2000 Nomor 4 Tambahan Nomor 240/2000. Pemegang saham mayoritas Perseroan 100% milik Pemerintah Republik Indonesia.

Dari sejarah transformasi kelembagaan, dapat dirumuskan bahwa penyelenggaraan perkeretaapian dimulai dari swasta (pada jaman Belanda), nasionalisasi *republic*, perusahaan negara (BUMN), dan sekarang dengan regulasi yang mendorong keterlibatan swasta dalam penyelenggaraan infrastruktur (Perpres No.67 Tahun 2005), perkeretaapian diarahkan untuk dapat diselenggarakan oleh swasta. Dari sisi pembina, kronologis terbentuknya kelembagaan regulator perkeretaapian dimulai dengan dikeluarkannya Keputusan Menteri Perhubungan No.58 tahun 1998 tentang perubahan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Dimana salah satu Direktorat yang berada di bawahnya adalah Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Rel. Selanjutnya Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 24 tahun 2001 tentang perubahan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, menetapkan perubahan nama Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Rel menjadi Direktorat Perkeretaapian. Berikutnya menetapkan Direktorat Jenderal Perkeretaapian menjadi salah organisasi eselon satu di bawah Departemen Perhubungan yang akan mengurus pembinaan perkeretaapian di Indonesia.¹⁴

Saat ini, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tujuh anak perusahaan/grup usaha yakni KAI Services (2003), KAI Bandara (2006), KAI Commuter (2008), KAI Wisata (2009), KAI Logistik (2009), KAI Properti (2009), PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (2015).

3. Daerah Operasi PT. Kereta Api Indonesia.

- a. Daop 1 Jakarta
- b. Daop 2 Bandung
- c. Daop 3 Cirebon
- d. Daop 4 Semarang
- e. Daop 5 Purwokerto
- f. Daop 6 Yogyakarta
- g. Daop 7 Madiun

¹⁴ Peraturan Presiden Nomor 15 Tahun 2005 Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2005 Tentang Unit Organisasi dan Tugas Eselon I Kementerian Negara Republik Indonesia

- h. Daop 8 Surabaya
- i. Daop 9 Jember
- j. Divre 1 Sumatera Utara
- k. Divre 2 Sumatera Barat
- l. Divre 3 Palembang
- m. Divre 4 Tanjungkarang

B. Tinjauan Umum tentang Pengangkutan Transportasi Kereta Api.

1. Pengertian Pengangkutan.

Menurut Abdulkadir Muhammad, pengangkutan adalah proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ketempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ketempat yang ditentukan.¹⁵ Menurut pengertian pengangkutan berasal dari kata “angkut” yang artinya mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan. Pengangkutan artinya pengangkatan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut.

¹⁵ Abdulkadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm.19.

Dengan adanya pengangkutan, perpindahan barang ataupun manusia akan jauh lebih mudah dilakukan. Pengangkutan secara umum bisa menggunakan angkutan pribadi maupun angkutan umum. Angkutan pribadi mempunyai beberapa keunggulan seperti lebih fleksibel, lebih bebas, dan minim resiko kejahatan seperti pada angkutan umum. Sedangkan angkutan umum mempunyai peran besar untuk mengurangi kemacetan karena sebuah kendaraan umum bisa mengangkut manusia atau barang dalam jumlah yang banyak.

Pengangkutan dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) jenis 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.

2. Pengertian Pengangkutan Darat Kereta Api.

Pengangkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api. Dimana dalam hal ini penumpang dan pengangkut yaitu perusahaan Kereta Api Indonesia terikat dalam hubungan perjanjian. Pengangkutan kereta api pada dasarnya merupakan perjanjian antara pengangkut dengan penumpang sehingga berlaku Pasal 1235, 1338 KUH Perdata di mana PT Kereta Api Indonesia sebagai pihak

pengangkut wajib memberikan pelayanan, kenyamanan dan keamanan bagi penumpang dan pelanggan kereta api.¹⁶

Sedangkan penumpang atau pelanggan terikat dengan pasal 491 KUH Dagang dimana penumpang diwajibkan membayar ongkos atau biaya kepada pihak penyelenggara sarana pengangkutan sehingga mendapatkan karcis atau tiket yang dianggap sebagai tanda bukti atau surat jalan bahwa telah terjadi kesepakatan diantara kedua belah pihak, penumpang dan pengangkut yang mengadakan perjanjian.

Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim dalam hal mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat sedangkan pengirim adalah mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Objek dari perjanjian pengangkutan adalah barang dan orang. Untuk pengangkutan barang, biasanya ditandai dengan tanda bukti pengiriman barang berupa surat angkutan dan sifatnya adalah wajib ada. Isinya dengan tegas harus mencantumkan tentang muatan yang diangkut serta bagaimana tanggung jawab dari pengangkut.

¹⁶ Subekti, R, dan R. Tjitrosudibio, 2003, *Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata)*, Pradnya Paramita, Jakarta.

Dalam perkembangannya, perjanjian pengangkut dituangkan dalam suatu kontrak standar yang klausula-klausulanya telah ditentukan secara sepihak oleh pihak pengangkut dan seringkali juga membatasi tanggung jawab pengangkut dalam perjanjian tersebut. Untuk perjanjian pengangkutan orang adalah ditandai dengan diterbitkannya tanda bukti berupa tiket atau karcis penumpang.¹⁷

3. Subjek Dan Objek dalam Pengangkutan Darat Kereta Api.

a. Subjek-Subjek dalam Pengangkutan Darat Kereta Api.

Subjek-subjek dalam pengangkutan darat kereta api meliputi pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan. Dalam penelitian ini yang menjadi subjeknya yaitu pihak pengangkut dan juga penumpang atau pelanggan. Status pelaku hukum pengangkutan, khususnya pihak pengangkut merupakan perusahaan badan hukum ataupun bukan badan hukum.

1) Pengangkut.

Pihak pengangkut (penyedia jasa pengangkutan), yaitu pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan, barang dan berhak atas penerimaan pembayaran seperti yang diperjanjikan. Dalam hal ini maka PT. Kereta Api Indonesia sebagai Perusahaan Perseroan (Persero) berperan sebagai perusahaan pengangkutan. Dengan diubahnya nama menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api, disingkat PT

¹⁷ Amalia Nanda . 2013. *Hukum Perikatan*. Unimal Press, hlm 70.

Kereta Api (Persero) atau PT KA. Perusahaan PT. Kereta Api (Persero) beroperasi sebagai lembaga bisnis yang berorientasi laba. Untuk tetap menjalankan sebagian misinya sebagai organisasi pelayanan publik, Pemerintah menyediakan dana *Public Service Obligation* (PSO). Berdasarkan surat persetujuan Menteri Hukum dan HAM RI No. AHU-AH.01-16788 tanggal 5 Oktober 2009, Direksi PT Kereta Api (Persero) mengeluarkan Instruksi Direksi No. 16/ OT.203/ KA-2010 mengenai perubahan nama PT Kereta Api (Persero) menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) atau KAI terhitung tanggal 11 Mei 2010.¹⁸

2) Penumpang.

Sesuai dengan bunyi pada pasal 1 ayat 25 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan. Dijelaskan dalam pasal tersebut bahwa penumpang adalah orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan. Dalam hal ini maka penumpang dapat diartikan sebagai orang yang hanya menumpang pada kendaraan tersebut yang mempunyai tujuan untuk pergi ke suatu daerah. Dan juga penumpang bukan merupakan seseorang yang mengendarai kendaraan dan juga bukan merupakan seseorang yang melayani atau bekerja dalam kendaraan tersebut.

¹⁸ https://www.kai.id/static/company-profile/company_profile_2022 diakses pada 10 Desember 2022 diakses pukul 11.50.

b. Objek-Objek Dalam Pengangkutan Darat Kereta Api.

Objek hukum pengangkutan adalah segala sesuatu yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan. Tujuan hukum pengangkutan adalah terpenuhinya kewajiban dan hak pihak-pihak dalam pengangkutan, maka yang menjadi objek hukum pengangkutan adalah muatan penumpang, muatan barang, alat pengangkutan dan biaya pengangkutan. Selanjutnya objek hukum pengangkutan kereta api yang akan di analisis dalam penelitian ini adalah muatan penumpang dan alat pengangkutan yaitu sebagai berikut:

1) Muatan penumpang.

Muatan penumpang bisa disebut sebagai penumpang saja. Penumpang dapat diartikan sebagai orang yang mempunyai tiket yang diangkut dari suatu tempat ke tempat tujuan. Pada setiap kendaraan pastinya terdapat jumlah maksimum dan minimum penumpang yang bisa diangkut. Menurut data Badan Pusat Statistik, pada tahun 2022 tercatat jumlah penumpang Kereta Api per Oktober 2022 yaitu sebanyak 220.367 orang.¹⁹

¹⁹“Jumlah Penumpang Kereta Api (Ribu Orang)”, 2022, <https://www.bps.go.id/indicator/17/72/1/jumlah-penumpang-kereta-api.html> diakses pada 24 Desember 2022 pukul 17.40.

2) Alat pengangkutan.

Alat angkut adalah peralatan yang digunakan untuk memindahkan muatan yang berat dari satu tempat ke tempat lain dalam jarak yang tidak jauh. Pada pasal 1 ayat 2 Undang-Undang Republik Indonesia nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian menyatakan bahwa : “Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api”. Sistem angkutan kereta api (rel atau baja) meliputi atas alat angkut (*vehicle*) yang terdiri atas lokomotif, kereta penumpang, gerbong barang dan gerbong peti kemas, jalan (*ways*)/rel, bantalan/*track*, jembatan, *signals*, navigasi, telekomunikasi, ruang kontrol dan palang pintu, terminal/stasiun, gudang, dan depo (bengkel).²⁰

4. Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Pengangkutan Darat Kereta Api.

Perkembangan moda transportasi darat membuat aktivitas manusia menjadi lebih mudah, tidak dapat dipungkiri semakin meningkatnya perkembangan transportasi darat terdapat pula risiko dalam sebuah pengangkutan. Dalam perjanjian pengangkutan terdapat dua pihak yaitu pihak pengangkut atau perusahaan dan juga pihak penumpang atau

²⁰ Nasution M.N, 2008, *Manajemen Transportasi*, Edisi ketiga. Jakarta: Ghalia Indonesia

pengguna jasa layanan pengangkutan. Hak dalam hal ini berarti suatu hal yang harus diterima dari suatu pihak, sedangkan kewajiban berarti suatu hal yang harus dan mesti dilakukan oleh suatu pihak lainnya.

a. Hak dan kewajiban pengangkut.

1) Hak pengangkut.

Hak pengangkut adalah mendapatkan uang atau pembayaran dari perjanjian pengangkutan tersebut berupa pembayaran tiket atau karcis dari penumpang atau pelanggan pengguna jasa layanan kereta api. Keterangan lebih lanjut mengenai hak pengangkut sebagai perusahaan angkutan mengenai pengangkutan barang yaitu tertuang pada Pasal 195 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang isinya bahwa perusahaan angkutan umum berhak untuk menahan barang yang diangkut, berhak memungut biaya tambahan atas barang yang disimpan dan juga berhak menjual barang yang diangkut secara lelang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Hal-hal tersebut dilakukan apabila pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban sesuai dengan kesepakatan dalam perjanjian pengangkutan. Sedangkan dalam pasal 196 dijelaskan bahwa jika barang angkutan tidak diambil oleh pengirim maka perusahaan angkutan umum berhak memusnahkan barang yang

sifatnya berbahaya atau mengganggu dalam penyimpanannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

2) Kewajiban pengangkut.

Kewajiban utama pengangkut ialah menyelenggarakan pengangkutan benda dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan kewajiban pengirim atau penerima ialah membayar uang atau ongkos angkutan.

Istilah “menyelenggarakan pengangkutan” berarti bahwa pengangkutan itu dapat dilakukan sendiri oleh pengangkut atau dilakukan oleh orang lain atas perintahnya. Istilah “dengan selamat” mengandung arti, bila pengangkutan berjalan dengan “tidak selamat” itu menjadi tanggung jawab pengangkut.²¹

Namun hal ini dijelaskan secara lebih rinci dalam ketentuan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Pada pasal 131 dijelaskan kewajiban penyelenggara memberikan fasilitas bagi orang-orang yang mempunyai beberapa kriteria khusus yaitu seperti penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah lima tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia. Pemberian fasilitas-fasilitas tersebut pun tidak dipungut biaya tambahan. Sehingga diharapkan dengan peraturan tersebut, semua orang tanpa terkecuali dapat ikut

²¹ Nadhif Farkhan dan Aryani Witasari, 2021, *Tanggung Jawab Perusahaan Pengiriman Barang Terhadap Kerugian Konsumen Akibat Hilang, Rusak dan Tertukarnya Barang Di PT. Pos Indonesia Kota Tegal*, Konstelasi Ilmiah Mahasiswa Unissula (Kimu) 5, hlm 17.

merasakan semua keamanan dan kenyamanan yang ada. Pemberian karcis adalah sebagai tanda bukti bahwa penumpang telah melakukan pembayaran dan juga sebagai tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan orang. Penyelenggara pengangkutan wajib mengangkut penumpang yang sudah memiliki karcis dan wajib memberikan pelayanan yang sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih kepada penumpang.

Kewajiban penyelenggara pengangkutan mengenai keutamaan kepuasan pelanggan diatur dalam pasal 133 yaitu bahwa penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib untuk mengutamakan keselamatan dan keamanan orang, mengutamakan pelayanan kepentingan umum, menjaga kelangsungan pelayanan pada lintas yang ditetapkan, mengumumkan jadwal perjalanan kereta api dan tarif angkutan kepada masyarakat dan mematuhi jadwal keberangkatan kereta api.

Penyelenggara Sarana Perkeretaapian juga wajib mengumumkan kepada pengguna jasa apabila terjadi pembatalan dan penundaan keberangkatan, keterlambatan kedatangan, atau pengalihan pelayanan lintas kereta api disertai dengan alasan yang jelas.

Mengenai keberangkatan kereta api diatur dalam Pasal 134 yaitu apabila terjadi pembatalan keberangkatan perjalanan kereta api,

Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengganti biaya yaitu dengan mendapatkan pengembalian sebesar 75% (tujuh puluh lima perseratus) dari harga karcis yang telah dibayar oleh orang yang telah membeli karcis. Namun jika penumpang yang telah membeli karcis membatalkan keberangkatan dan sampai dengan batas waktu keberangkatan sebagaimana dijadwalkan tidak melapor kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, maka orang tersebut tidak mendapat penggantian biaya karcis. Bila terjadi hambatan atau gangguan yang mengakibatkan kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanan sampai stasiun tujuan yang disepakati, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib menyediakan angkutan dengan kereta api lain atau moda transportasi lain sampai stasiun tujuan; atau memberikan ganti kerugian senilai harga karcis.

b. Hak dan kewajiban penumpang

1) Hak penumpang

Dalam setiap transaksi atau penggunaan suatu produk barang dan jasa tertentu, pelaku usaha harus menjamin semua hak

konsumen terpenuhi.²² Penumpang sebagai konsumen mempunyai beberapa hak yang harus didapatkan sebagai pengguna jasa layanan kereta api. Beberapa hak tersebut tertuang dalam Pasal 4 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, hak-hak konsumen yaitu hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa, hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan, hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa, hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan, hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen, hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen, hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif, hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.

²²Sukarni, Perlindungan Hukum Konsumen Dalam Transaksi Secara Online, *Jurnal Hukum Unissula*, Vol. 35 No.1, 2019, hlm 81.

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.²³ Beberapa hak penumpang kereta api terutama mengenai pelayanan yaitu contohnya seperti:

a) Nomor pengaduan.

Nomor pengaduan adalah salah satu fasilitas yang diberikan perusahaan untuk penumpang yang ingin meminta bantuan ataupun mengetahui informasi. Pada kereta api, setiap gerbong terdapat nomor pengaduan yang tercantum dan akan terhubung terhadap kondektur kereta api tersebut.

b) CCTV.

Kereta api sebagai kendaraan umum juga sangat menjaga keamanan penumpang dengan keberadaan CCTV sebagai wujud untuk menciptakan perjalanan yang aman dan nyaman bagi penumpang. di stasiun dan kereta-kereta api terbaru, PT. Kereta Api Indonesia sudah memasang CCTV untuk keamanan penumpang dan pelanggan.

c) Bagasi penumpang.

²³ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 63 tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api

Sesuai dengan ketentuannya, penumpang juga berhak untuk mendapatkan bagasi gratis sampai 20 kg atau bervolume 70x48x30cm. Serta sebanyak-banyaknya terdiri dari 4 koli (item bagasi) tanpa biaya tambahan. Namun jika barang bawaan lebih dari ketentuan diatas maka akan dikenai biaya tambahan sesuai dengan kelas yang ditumpangi. Adapun tarif atas kelebihan berat bagasi sebagai berikut:

- (1) Kereta api kelas eksekutif Rp10.000,-/kg
- (2) Kereta api kelas bisnis Rp6.000,-/kg
- (3) Kereta api kelas ekonomi Rp2.000,-/kg

Barang yang dibawa penumpang tidak semua diperbolehkan untuk dibawa. Barang-barang yang tidak diperbolehkan dibawa sebagai bagasi seperti binatang, narkotika psikotropika/zat adiktif lainnya, senjata api dan tajam, papan selancar, barang yang mudah terbakar/meledak, dan barang yang berbau busuk/amis karena sifatnya dapat mengganggu kenyamanan pelanggan lainnya. Kemudian barang-barang yang menurut pertimbangan petugas keadaan dan besarnya tidak pantas diangkut sebagai bagasi serta barang yang dilarang oleh peraturan perundang-undangan.²⁴

²⁴https://www.kai.id/information/full_news/5475-ingat-bawa-barang-secukupnya-saat-naik-kereta-api diakses pada 24 Desember 2022 pukul 18.00.

2) Kewajiban penumpang

Setiap penumpang wajib membayar uang angkutan sebagai kontra prestasi dari penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut. Dan setelah pembayaran tersebut 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.

Pengguna jasa angkutan sebagai konsumen juga mempunyai beberapa kewajiban sebagaimana tertuang pada pasal 4 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, kewajiban konsumen yaitu membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, bertikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa, membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati, mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

C. Tinjauan Umum tentang Tanggungjawab Pengangkutan Darat Kereta Api

1. Pengertian Tanggungjawab.

Dalam kamus besar Bahasa Indonesia tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dsb). Sikap tanggungjawab sangat diperlukan dalam diri masyarakat, karena dengan adanya sikap tanggungjawab maka diharapkan bisa menumbuhkan rasa keadilan dalam kehidupan bermasyarakat. Dengan sikap tanggungjawab maka berbagai permasalahan yang terjadi dapat dicari solusinya dan disikapi dengan lebih baik.

2. Bentuk-Bentuk Tanggungjawab.

Munir Fuady menyatakan bahwa ilmu hukum mengenal tiga kategori dari perbuatan melawan hukum sebagai berikut:²⁵

- a. Perbuatan melawan hukum karena kesengajaan;
- b. Perbuatan melawan hukum tanpa kesalahan (tanpa unsur kesengajaan ataupun kelalaian);
- c. Perbuatan melawan hukum karena kelalaian.

Atas tiga kategori perbuatan melawan hukum diatas kemudian timbul model pertanggungjawaban hukum yaitu :

²⁵ Munir Fuady, 2005, *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Kontemporer*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hal. 3.

a. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan (kesengajaan dan kelalaian) sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1365 KUHPerdata. Menurut Pasal 1365 KUHPerdata, setiap orang yang melakukan perbuatan melanggar hukum diwajibkan untuk mengganti kerugian yang timbul dari kesalahannya tersebut.²⁶ Ada tidaknya unsur kesalahan memang penting dalam menentukan suatu perbuatan melawan hukum. Pasal 1365 KUH Perdata sendiri tidak membedakan kesalahan dalam bentuk kesengajaan (opzet-dolus) dan kesalahan dalam bentuk kurang hati-hati (culpa), dengan demikian hakim harus dapat menilai dan mempertimbangkan berat ringannya kesalahan yang dilakukan seseorang dalam hubungannya dengan perbuatan melawan hukum ini, sehingga dapat ditentukan ganti kerugian yang seadil-adilnya.

b. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan khususnya kelalaian Hal ini sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 1366 KUH Perdata yang menegaskan bahwa: Setiap orang bertanggung jawab, bukan hanya

²⁶ Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata).

atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan kelalaian atau kesembronannya.

c. Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan)

Berdasarkan Pasal 1367 KUHPerdata, seseorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan atas perbuatan melawan hukum yang dilakukannya, melainkan juga atas orang yang berada di bawah tanggungannya.

3. Bentuk Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan Darat Kereta Api.

Aspek hukum dalam pengangkutan sangat penting karena memuat hak, kewajiban, tanggungjawab, dan akibat bila terjadi penmasalahan seperti kecelakaan ataupun asuransi. 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.²⁷

Tanggungjawab pengangkut yaitu PT.Kereta Api Indonesia tertulis pada Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian yaitu Penyelenggara Sarana Perkeretaapian bertanggung jawab terhadap

²⁷ Muhammad Sofyan Rudi Santoso, Op Cit., hlm 37

pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api yang dimulai sejak pengguna jasa diangkat dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang disepakati. Penyelenggara Sarana Perkeretaapian bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang hilang, rusak, atau musnah yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api. Tanggungjawab berupa kerugian tersebut dihitung berdasarkan jumlah kerugian yang nyata dialami.

Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh kesalahan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian. Penumpang atau pengguna jasa layanan kereta api mempunyai hak untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian dari pihak ketiga kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian disampaikan selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari terhitung mulai tanggal terjadinya kerugian.

(1) Sedangkan pertanggungjawaban PT.Kereta Api Indonesia sebagai pengangkut terhadap prasarana perkeretaapian diatur dalam Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian pada pasal 87 dan 88 yaitu Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian sebagai akibat kecelakaan yang

disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian. Penyelenggara prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab kepada pihak ketiga atas kerugian harta benda, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh penyelenggaraan prasarana perkeretaapian. Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab terhadap Petugas Prasarana Perkeretaapian yang mengalami luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian prasarana perkeretaapian. Semua tanggung jawab tersebut dilakukan berdasarkan perjanjian kerja sama antara Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan kerugian dihitung berdasarkan hal yang nyata dialami. Terdapat beberapa hal yang bukan menjadi tanggung jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian yaitu apabila pihak yang berwenang menyatakan bahwa kerugian bukan disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian ataupun terjadi keadaan memaksa.²⁸

D. Tinjauan Umum tentang Perlindungan Hukum Pengangkutan dalam Perspektif Hukum Islam.

Negara Indonesia adalah salah satu negara dengan muslim terbanyak di dunia. Dengan ini maka berlaku hukum Islam sebagai salah satu landasan

²⁸ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

hidup dalam segala bentuk aktifitas. Segala bentuk aktifitas dan hubungan manusia itu tidak dapat dipisahkan dengan adanya perjanjian atau kontrak. Dalam bahasa Arab perjanjian diartikan sebagai akad, iltizam, sedangkan dalam bahasa Indonesia dikenal sebagai kontrak, perikatan atau perjanjian. Dengan ini perjanjian menurut islam dapat diartikan sebagai perbuatan dimana seseorang mengikatkan diri dengan orang lain dalam bentuk kontrak tertulis dari ketentuan-ketentuan hukum islam dibidang perikatan. Ketentuan ini diatur dalam hukum perikatan islam yang mengatur segala perilaku manusia dalam melakukan hubungan perjanjian.

Dalam Islam terdapat asas-asas dasar perjanjian yang menjadi acuan dasar bagi umat muslim sebelum memulai perjanjian yaitu sebagai berikut.²⁹

1. Asas ibahah (Mabda' al-Ibahah).

Dalam asas ini pada prinsipnya yaitu segala sesuatu itu boleh dilakukan apabila tidak ada dalil yang melarangnya. Sehingga dari hal ini dapat disimpulkan bahwa segala bentuk perjanjian sah dan boleh dilakukan selama hal ini tidak dilarang dalam dalil.

2. Asas kebebasan berakad (Mabda' Hurriyah at-Ta'aqud)

Hukum islam mengatur bahwa setiap orang yang melakukan perjanjian mempunyai kebebasan dalam membuat perjanjian dan bebas memasukkan ketentuan-ketentuan apa saja yang

²⁹ Muhammad Ardi, 2016, Asas-Asas Perjanjian (Akad), Hukum Kontrak Syariah Dalam Penerapan Salam Dan Istina, *Jurnal Hukum Diktum*, Vol. 14, No. 2, hlm 267

dikehendaknya. Dengan syarat bahwa perjanjian yang dibuat tersebut sesuai dengan kepentingan para pihak, dan perjanjian tersebut tidak bertujuan buruk.

3. Asas konsensualisme (Mab'da ar-Radha'iyah).

Asas konsensualisme menjelaskan bahwa perjanjian sah hanya cukup dengan kesepakatan para pihak saja tanpa melakukan syarat-syarat lainnya. Dengan ini maka dibutuhkan itikad baik dan sikap saling percaya antara para pihak sehingga menimbulkan hubungan yang erat. Sesuai dengan asas konsensualisme, setelah tercapainya suatu kesepakatan antara kedua belah pihak mengenai hal-hal pokok yang berkaitan dengan objek perjanjian maka detik itu juga suatu perjanjian lahir.

4. Asas janji itu mengikat.

Dalam Alquran dan Hadis terdapat banyak perintah agar memenuhi janji. Dalam kaidah usul fikih, “perintah itu pada dasarnya menunjukkan wajib”. Ini berarti bahwa janji itu mengikat dan wajib dipenuhi sebagaimana Firman Allah dalam Al-quran Al-Isra ayat 34 yaitu sebagai berikut:³⁰

كَانَ هَدًى إِنْ بِالْعَهْدِ وَأَوْفُوا أَشَدَّهُ بَلْعًا يَحْتَى أَحْسَنُ هِيَ بِأَلْتِي إِلَّا الْبَيْنِيمَ مَال تَقْرُبُوا وَلَا مَسْئُولًا

Artinya : Dan janganlah kamu mendekati harta anak yatim, kecuali dengan cara yang lebih baik (bermanfaat) sampai dia dewasa, dan

³⁰ Q.S Al-Isra ayat 34

penuhilah janji, karena janji itu pasti diminta pertanggungjawabannya.

5. Asas keseimbangan (Mabda' at-Tawazun fi al-Mu'awdhah).

Hukum islam mengatur prinsip keseimbangan yang berarti bahwa harus ada keadilan dan keseimbangan antara apa yang diberikan dan apa yang diterima para pihak. Perjanjian yang dibuat memuat larangan terhadap transaksi riba, karena dalam konsep riba, hanya debitur lah yang menanggung risiko atas kerugian sementara pihak kreditur sama sekali tidak menanggung kerugian apapun.

6. Asas kemaslahatan (tidak memberatkan).

Asas kemaslahatan yaitu perjanjian yang dibuat haruslah bertujuan untuk mendapatkan kemaslahatan atau kebaikan bagi para pihak. Sehingga janganlah suatu perjanjian tersebut menimbulkan kerugian dan memberatkan para pihak. Namun justru perjanjian dibuat untuk mewujudkan kemaslahatan bagi umat manusia, yang dimaksud kemaslahatan tersebut adalah untuk memelihara agama, akal, harta, jiwa, dan kehormatan.³¹ Jika suatu perjanjian yang dibuat menimbulkan kerugian yang fatal, maka seharusnya perjanjian tersebut diubah dan disesuaikan.

7. Asas Amanah

³¹ Ahmad Munif Suratmaputra, 2017, Kemaslahatan Sebagai Tujuan Pensyari'atan Hukum Islam, Vol. 2, No 2, hlm 6.

Asas Amanah berarti bahwa harus ada itikad baik para pihak dalam perjanjian dan dan tidak dibenarkan salah satu pihak mengeksploitasi ketidaktahuan pihak lainnya. Karena dengan itikad baik maka timbul rasa saling percaya antara para pihak sehingga dengan ini perjanjian yang dibuat tidak hanya saling menguntungkan tetapi juga timbul hubungan baik antara para pihak.

8. Asas keadilan

Keadilan adalah salah satu tujuan dari suatu peraturan atau Undang-undang. Hal ini sejalan pula dengan bunyi pasal 5 Pancasila yaitu “Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia”. Dengan hal ini maka suatu perjanjian hendaklah bersifat adil dan bijaksana agar para pihak yang terikat merasakan manfaat dan keuntungan dari perjanjian tersebut.

Rukun dan syarat akad yang harus dipenuhi dalam melakukan akad, menurut madzhab hanafi rukun akad hanya satu yaitu sighat akad yang berupa ijab dan qabul, atau perbuatan yang menunjukkan adanya keridoan

untuk melakukan pertukaran baik berupa ucapan maupun perbuatan.

Rukun-rukun akad meliputi:³²

1. Aqid ialah orang yang berakad.
2. Ma'qud Alaih ialah benda-benda yang diakadkan.
3. Maudhu al-akad ialah tujuan atau maksud pokok mengadakan akad.
4. Shighat al-Akad ialah ijab dan kabul, ijab ialah permulaan penjelasan yang keluar dari salah seorang yang berakad sebagai gambaran kehendaknya dalam mengadakan akad, sedangkan kabul ialah perkataan yang keluar dari pihak yang berakad pula, yang diucapkan setelah adanya ijab.

Menurut jumhur (mayoritas) fuqoha, rukun akad terdiri dari:

1. Pernyataan untuk mengikatkan diri (sighoh al-Akad).
2. Pihak-pihak yang berakad.
3. Obyek akad.

Kedua belah pihak yang melakukan perjanjian pengangkutan kereta api ini yaitu pihak perusahaan yaitu PT.Kereta Api Indonesia dan pihak lainnya yaitu penumpang atau pelanggan memiliki suatu hubungan hukum akibat perjanjian tersebut. dan dengan adanya perjanjian itu maka timbul

³² Muhammad Romli, 2021, Konsep Syarat Sah Akad Dalam Hukum Islam Dan Syarat Sah Perjanjian Dalam Pasal 1320 Kuh Perdata, Vol. XVII, No. 2, Desember 2021, hlm 178

tanggungjawab bagi kedua belah pihak. Prinsip tanggung jawab dalam hukum islam yaitu berarti jika seseorang melakukan kesalahan yang terjadi akibat kelalaiannya sendiri maka ia wajib bertanggung jawab mengganti rugi atas kelalaiannya tersebut.

Dalam hukum Islam, sikap tanggung jawab merupakan masalah yang penting dan telah terikat pada diri setiap manusia. Tanggung jawab adalah sesuatu yang timbul karena adanya wewenang. Lebih luasnya adalah kewajiban seseorang dalam menanggung segala sesuatu atas pembebanan tanggung jawab. Manusia yang bertanggung jawab adalah manusia yang dapat menyatakan diri sendiri bahwa tindakannya itu baik dalam arti menurut norma umum bukan atas penilaian subjektif.³³

Sikap tanggung jawab juga ada dalam al-Qur'an, yaitu dalam surat al-Mukminun ayat 115 dijelaskan bahwa manusia adalah makhluk fungsional dan bertanggungjawab atau dengan kata lain penciptaan manusia bukanlah sebuah kesia-siaan. Tanggung jawab manusia tersebut meliputi tanggung jawab terhadap Allah Sang Pencipta, diri pribadi, keluarga, masyarakat, bangsa dan Negara, serta tanggung jawab terhadap alam.

PT.Kereta Api Indonesia sebagai pengangkut mengemban tanggungjawab yang besar sebagai perusahaan karena tidak hanya menyelenggarakan pengangkutan namun juga harus menjaga keselamatan

³³ Randha Fernando, 2021, "Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Penumpang dan Barang Pada Pt. Fatir Jarum Aluih Ditinjau dari Fiqh Muamalah dan Hukum Positif", *Skripsi Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Batusangkar*, Tanah Datar, hlm 28.

penumpang dan barang yang diangkut dari tempat asal sampai ke tempat tujuan. Penumpang atau pengguna jasa layanan kereta api disebut juga dengan konsumen, dalam Islam prinsip bisnis yang diajarkan oleh Rasulullah SAW mengandung nilai-nilai perlindungan terhadap hak-hak konsumen, sekalipun pada saat itu belum mengenal terminologi konsumen. Karena itu, kejujuran, keadilan dan transparansi merupakan pondasi ajaran Islam dalam berbisnis. Dalam Islam, kerugian atau bahaya fisik yang diderita oleh konsumen karena cacat produk atau penipuan adalah perbuatan yang tidak dibenarkan, oleh karena itu pelaku usaha/produsen harus bertanggung jawab atas perbuatannya itu. Manfaat dari aspek penegakan hukum perlindungan konsumen adalah untuk memberikan kenyamanan terhadap masyarakat (konsumen), karena dengan dilaksanakannya penegakan hukum perlindungan konsumen maka dampak hukum bagi korporasi (pelaku usaha) sebagai produsen akan berhati-hati akan resiko hukum, secara tidak langsung korporasi-korporasi akan berusaha untuk meningkatkan kualitas mutu produksinya.³⁴

Tanggung jawab jika dihubungkan dengan penyebab adanya ganti rugi (dhaman) dapat dibedakan menjadi lima, yaitu :

1. Ganti Rugi Karena Perusakan (Dha man Itlaf)

³⁴ Ali Mansyur Dan Irsan Rahman, 2015, Penegakan Hukum Perlindungan Konsumen Sebagai Upaya Peningkatan Mutu Produksi Nasional, *Jurnal Pembaharuan Hukum*, Volume II, No. 1, hlm. 3.

Dhaman Itlaf adalah ganti rugi akibat dari perusakan barang. Ganti rugi itlaf tidak hanya berhubungan dengan kerusakan harta benda saja, tetapi juga menyangkut jiwa dan anggota tubuh manusia.

2. Ganti Rugi Karena Transaksi (Dhaman 'Aqdin)

Dhaman 'aqdin adalah terjadinya suatu akad atau transaksi sebagai penyebab adanya ganti rugi atau tanggung jawab.

3. Ganti Rugi Karena Perbuatan (Dhaman Wadh'u Yadin)

Ganti rugi wadh'u yadin adalah ganti rugi akibat dari kerusakan barang yang masih berada di tangan penjual apabila barang belum diserahkan dalam sebuah akad yang sah dan ganti rugi karena perbuatan mengambil harta orang lain tanpa izin.

4. Ganti Rugi Karena Penahanan (Dhaman al-Hailulah)

Dhaman al-hailulah adalah ganti rugi pada jasa penitipan barang (alwadi) jika terjadi kerusakan atau hilang, baik kerusakan atau hilangnya itu disebabkan karena kelalaian atau kesengajaan orang yang dititipi.

5. Ganti Rugi Karena Tipu daya (Dhaman al-Maghrur)

Dhaman al-maghrur adalah ganti rugi akibat tipu daya. Dhaman al-maghrur sangat efektif diterapkan dalam perlindungan konsumen,

karena segala bentuk perbuatan yang dapat merugikan orang lain pelakunya harus membayar ganti rugi sebagai akibat dari perbuatannya itu.

Undang-Undang Perlindungan Konsumen menegaskan pengertian “perlindungan konsumen” itu sendiri sebagai segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberikan perlindungan kepada konsumen. Kepastian hukum untuk memberikan perlindungan kepada konsumen itu antara lain adalah dengan meningkatkan harkat dan martabat konsumen yang membuka akses informasi tentang barang dan/atau jasa baginya, dan menumbuhkembangkan sikap pelaku usaha yang jujur dan bertanggung jawab. Kepastian hukum itu meliputi segala upaya berdasarkan hukum untuk memberdayakan konsumen memperoleh atau menentukan pilihannya atas barang dan/atau jasa kebutuhannya serta mempertahankan atau membela hak-haknya apabila dirugikan oleh perilaku pelaku usaha penyedia kebutuhan konsumen tersebut.³⁵

Dalam hukum Islam kewajiban-kewajiban konsumen tidak dijelaskan secara spesifik, namun demikian sebagai bentuk keseimbangan dan keadilan penulis dapat menjelaskannya sebagai berikut:

1. Beritikad baik dalam melakukan transaksi barang dan/atau jasa;
2. Mencari informasi dalam berbagai aspek dari suatu barang dan/atau jasa yang akan dibeli atau digunakan;

³⁵ Rusnaldi Salim, 2020, Perlindungan Konsumen Dalam Kepailitan, *Jurnal Hukum Unissula*, Volume 36, No. 1, Juni 2020, hlm 28.

3. Membayar sesuai dengan harga atau nilai yang telah disepakati dan dilandasi rasa saling rela merelakan (*taradhin*), yang terealisasi dengan adanya *ijab* dan *qabul* (*sighah*);
4. Mengikuti prosedur penyelesaian sengketa yang terkait dengan perlindungan konsumen. UUPK selain memberikan hak kepada konsumen, konsumen juga dibebani dengan kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi sebagaimana diatur pada Pasal 5, yaitu :
 - a) Membaca dan mengikuti informasi dan prosedur pemakaian atau pemeliharaan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan,
 - b) Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa,
 - c) Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati.
 - d) Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.³⁶

Hukum Islam dan UUPK sama-sama mengatur masalah perlindungan konsumen untuk menciptakan kemaslahatan, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan serta menjamin kepastian hukum dalam lalu lintas perdagangan. Perbedaannya, hukum Islam lebih menampakkan nilai-nilai religiusitas dengan tidak mengesampingkan nilai-nilai sosial dan

³⁶ Nurhalis, 2015, *Perlindungan Konsumen dalam Perspektif Hukum Islam dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999*, *Jurnal Ius*, Vol III, No.9, hlm 530.

kemanusiaan (hubungan vertikal dan horizontal/hablum minallah wa hablum minannas), sedangkan UUPK lebih menampakkan nilai-nilai sosial dan kemanusiaan (hubungan horizontal/hablum minannas). Menurut ulama Madzhan Az-Zahiri semua syarat yang telah disepakati oleh para pihak yang melakukan akad apabila tidak sesuai dengan Al-Quran dan Sunnah Rasulullah SAW adalah batal. Sedangkan menurut jumhur (mayoritas) ulama fiqih, selain madzhan Az-Zahiri, pada dasarnya para pihak yang melakukan akad mempunyai kebebasan untuk menentukan syarat-syarat tersendiri dalam suatu akad.



BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Kereta Api.

1. Jenis Kereta Api Penumpang.³⁷

Sebagai perusahaan yang mengelola perkeretaapian di Indonesia, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) telah banyak mengoperasikan KA penumpangnya, baik KA Utama (Komersil dan Non Komersil), maupun Kereta Api Lokal di Jawa dan Sumatera, yang terdiri dari :

³⁷ “Info Produk”, https://www.kai.id/corporate/passenger_services/0 diakses pada 20 Desember 2022 pukul 13.50.

- a. Kereta Api Eksekutif
- b. Kereta Api Bisnis
- c. Kereta Api Campuran (Eksekutif, Bisnis dan Ekonomi)
- d. Kereta Api Ekonomi
- e. Kereta Api Lokal
- f. KRL (Kereta Api Listrik)

2. Fasilitas Kereta Api Penumpang

- a. Restorasi

Setiap Rangkaian Kereta Api kami lengkapi dengan Kereta Makan yang berguna sebagai Restorasi. Restorasi melayani makan dan minum selama perjalanan anda. Terdapat menu-menu khas Kereta Api yang dapat dinikmati pelanggan. Kru Restorasi terdiri dari Koki, Prama dan Prami yang siap melayani pelanggan kami di dalam perjalanan.

- b. Kru Kereta Api

Kru Kereta Api adalah petugas Kereta Api yang bertanggung jawab selama dalam perjalanan. Kru Kereta Api terdiri dari: Masinis, Assisten Masinis, Kondektur, Teknisi Kereta Api dan Runner AC. Mereka secara profesional terlatih untuk melayani pelanggan Kereta Api.

- c. *Customer Service On Train*

Seorang *Customer Service On Train* sebagai *Customer Service* kami yang menemani perjalanan penumpang Kereta Api. Siap menerima

kritik, saran, komplain guna memenuhi kebutuhan pelanggan akan pelayanan yang prima.

d. On Train Cleaning

Petugas *On Train Cleaning* (OTC) bertugas menjaga kebersihan Kereta Api selama dalam perjalanan. Terdapat dua petugas OTC di setiap Kereta yang siap melayani pelanggan kami.

3. Perlindungan Hukum Penumpang Sebagai Konsumen Kereta Api.

Menurut Satjipto Rahardjo, perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.³⁸ Dengan perlindungan hukum maka masyarakat bisa mendapatkan hak-haknya dengan baik. Jika hak itu dilanggar maka ada perlindungan sehingga kehidupan bermasyarakat menjadi aman dan damai. Sesuai dengan pengertian diatas maka perlindungan hukum memberikan pengayoman hak-hak manusia. Dalam hal ini maka penumpang yang disebut juga konsumen yang sesuai dengan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 pada Pasal 1 ayat 2 tentang Perlindungan Konsumen bahwa konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan. Dengan adanya Undang-undang tersebut penumpang sebagai konsumen dilindungi oleh

³⁸ Satjipto Rahardjo, 2000, *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 54

payung hukum untuk mendapatkan hak-haknya sebagai seorang penumpang atau konsumen. Pada umumnya, perlindungan hukum dibagi menjadi dua yaitu upaya hukum preventif dan upaya hukum represif.

a. Upaya preventif diartikan sebagai pencegahan sebelum kejadian.

Upaya preventif biasanya yaitu dengan adanya sosialisasi, norma ataupun dengan Undang-undang. Dalam pengangkutan, maka upaya preventif yaitu dengan adanya sosialisasi tentang pentingnya keselamatan ketika berkendara dan dengan adanya Undang-undang sebagai acuan bagaimana untuk menyelenggarakan transportasi dengan baik.

b. Sedangkan upaya represif yaitu untuk penyelesaian sengketa terhadap suatu kejadian. Perlindungan hukum represif dalam kereta api dapat diselesaikan oleh Polsuska (Polisi Khusus Kereta Api) atau penegak hukum lain yang berkaitan seperti polisi sektor, polisi resort dan/atau pengadilan negeri. Pada hakikatnya, tanggung jawab perusahaan pengangkutan terhadap konsumen adalah suatu tanggung jawab perusahaan yang fungsinya untuk mendapatkan kepercayaan konsumen itu sendiri. Segala peraturan ataupun Undang-undang yang ada bukan untuk melemahkan perusahaan, namun justru sebaliknya, karena dengan adanya peraturan itu maka bisa menumbuhkan persaingan usaha yang sehat. Oleh karena itu,

diharapkan dengan ini suatu perusahaan dapat semakin meningkatkan kualitasnya demi kepuasan pelanggan.³⁹

Penumpang sebagai konsumen tentunya mempunyai pilihan untuk memilih moda transportasi apa yang akan dipilih untuk melakukan proses pengangkutan. Ada empat hal yang bisa dijadikan tolok ukur dalam melakukan evaluasi kondisi transportasi, termasuk kereta api yaitu keselamatan, keamanan, keterjangkauan, dan kenyamanan.

a. Keselamatan

Dalam pengangkutan baik itu penumpang atau barang, keselamatan menjadi hal yang paling penting karena selaras dengan tujuan dari pengangkutan itu sendiri, yaitu dimana seseorang yang disebut penumpang atau barang dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya tanpa kurang suatu apapun. Keselamatan menjadi faktor yang sangat penting karena dengan mengutamakan faktor ini maka itu juga sebagai salah satu upaya pencegahan sebelum kejadian yang tidak diinginkan terjadi. Dalam pengangkutan penumpang dengan kereta api, faktor yang menimbulkan bahaya bagi perjalanan kereta api bukan hanya disebabkan oleh faktor sarana, prasarana, dan *human error* saja. Ada beberapa faktor eksternal yang berkontribusi terhadap kecelakaan seperti ketidakdisiplinan masyarakat yang melintasi pelintasan sebidang, pencurian aset di jalur kereta api, bangunan liar di sekitar rel, dan pelemparan kaca kereta menjadi

³⁹ Zulham, 2013, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Kharisma Putra Utama, Jakarta hlm 4

penyebab eksternal kecelakaan. Selain itu juga terdapat faktor alam yang dapat mengganggu perjalanan kereta api seperti gempa bumi, longsor, dan banjir.⁴⁰

b. Keamanan,

Dalam transportasi terutama moda transportasi umum, keamanan juga menjadi hal yang penting karena dengan itu maka seluruh orang yang menaiki kendaraan terutama penumpang menjadi nyaman. Dengan ini maka diperlukan peran perusahaan dalam memberikan keamanan bagi penumpang misalnya dengan pemasangan cctv, memperbanyak petugas keamanan ataupun penerapan peraturan dalam hal keamanan. Faktor keamanan juga menjadi salah satu faktor seseorang memilih sebuah moda transportasi. Pada kenyataannya, transportasi umum seperti angkot ataupun bus masih kurang dalam hal keamanan seperti masih banyaknya copet, pencurian ataupun kejahatan seksual misalnya. Karena baik transportasi umum maupun kendaraan pribadi, menjadi tulang punggung pergerakan mayoritas warga terutama masyarakat perkotaan dalam melakukan aktivitasnya baik di bidang perekonomian, pendidikan, serta pemerintahan.⁴¹ Sehingga tidak

⁴⁰Komitmen KAI Wujudkan Keselamatan Perjalanan KA https://www.kai.id/information/full_news/5050-komitmen-kai-wujudkan-keselamatan-perjalanan-ka diakses pada 10 Januari 2023 pukul 22.40.

⁴¹ Resanda Hendrawanto Bintara Putra, 2015, Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum di Surabaya, *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTransLog)*, Vol. 02 No. 02, Juli 2015 hlm 178.

hanya dibutuhkan peran perusahaan pengangkutan saja, namun juga kesadaran masyarakat untuk saling menghormati dan saling menjaga demi kenyamanan bersama. Jika hal ini terwujud maka akan menumbuhkan tradisi dan kebiasaan yang baik dan aman dalam berkendara.

c. Keterjangkauan

Keterjangkauan dipengaruhi oleh jenis tarif yang berlaku dan panjang perjalanan rata-rata yang dilakukan oleh penumpang angkutan umum. Pemerintah dan perusahaan telah terlibat dalam penentuan tarif sebuah moda transportasi yang dikaitkan dengan jarak tempuh, fasilitas dan kenyamanan. Rasio tarif penumpang-km adalah biaya rata-rata yang dikeluarkan oleh penumpang per kilometer untuk dilayani oleh angkutan kota atau rata-rata pendapatan/kilometer yang diterima oleh angkutan kota dalam melayani penumpang.

d. Kenyamanan

Aspek kenyamanan ini mungkin tidak menjadi faktor yang terlalu utama bagi beberapa masyarakat apalagi mereka yang dalam kategori ekonomi menengah atau pas-pasan. Orang-orang biasanya akan mengabaikan faktor ini karena lebih memilih transportasi yang

murah dan mengesampingkan faktor kenyamanan, misalnya berdesak-desakan menaiki bus atau kereta.⁴²

4. Hak Dan Kewajiban Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dijelaskan pada pasal 4 bahwa konsumen mempunyai beberapa hak yaitu sebagai berikut :

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

Dalam pengangkutan kereta api maka penumpang juga berhak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dengan menikmati fasilitas yang telah diberikan. Kenyamanan dalam kereta api misalnya mengenai pilihan tempat duduk yaitu terdapat kereta Sleeper yang bisa menjadi pilihan. Sedangkan untuk hak keamanan dan keselamatan, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki petugas khusus yang melaksanakan fungsi kepolisian di bidang perkeretaapian yang biasanya disebut dengan polisi khusus kereta api atau Polsuska. Seorang petugas Polsuska memiliki tanggung jawab yang besar, diantaranya menjaga keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja baik di kereta api, stasiun, objek-objek vital milik

⁴² Lusi Widhiyanti, 2012, "Upaya Yang Dilakukan Oleh PT Kereta Api Indonesia dalam Memberikan Hak Konsumen untuk Berkendara dengan Aman dan Nyaman bagi Penumpang Kereta Api", *Skripsi Universitas Negeri Yogyakarta*, Yogyakarta hlm 4

KAI, jalur KA dan juga aset-aset KAI. Dalam melaksanakan tugas pelayanan di kereta api, Polsuska mempunyai kewajiban menjaga keamanan selama perjalanan di kereta api. Setiap 30 (tiga puluh) menit sekali, Polsuska melakukan patroli memastikan kondisi di dalam KA terkendali dan kondusif. Sebagai salah satu garda depan pelayanan, mereka juga membantu memberikan informasi atau petunjuk kepada penumpang kereta api.⁴³ Langkah solutif KAI di tahun 2021 yang akan diterapkan salah satunya di bidang keamanan dan keselamatan. Di tahun ini KAI mulai menerapkan Sistem Manajemen Pengamanan sesuai dengan Peraturan Kapolri nomor 24 tahun 2007 dan Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2019.⁴⁴ Dalam rangka meningkatkan keselamatan perjalanan Kereta api, KAI akan mengembangkan alat berbasis sensor inersial untuk mendeteksi kerusakan rel secara real time. Akan dilakukan pemasangan sensor pada kereta untuk mendeteksi getaran dari kondisi jalur yang dilalui sehingga potensi-potensi kerusakan jalur KA dapat diketahui lebih awal.

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

⁴³ Teti puwanti, “Kenalkan Polsuska, Penjaga Keamanan & Ketertiban di Kereta”, <https://www.cnbcindonesia.com/news/20211113185633-4-291311/kenalkan-polsuska-penjaga-keamanan-ketertiban-di-kereta> diakses pada 20 Januari 2023 pukul 10.15.

⁴⁴ Peraturan Kepolisian Negara Nomor 3 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2017 tentang Pemberian Bantuan Pengamanan pada Objek Vital Nasional dan Objek Tertentu.

Penumpang berhak untuk memilih terkait dengan jenis kereta, tujuan, waktu sesuai dengan pilihannya. Dengan pilihan tersebut maka penumpang juga akan mendapatkan fasilitas yang sesuai dengan perjanjian. Penumpang yang memilih kereta jenis ekonomi maka akan mendapatkan fasilitas yang sesuai dengan harga dan jaminan yang diberikan.

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

Penumpang kereta api berhak untuk mendapatkan informasi sejelas-jelasnya mengenai kondisi kereta ataupun informasi lainnya. biasanya informasi ini tersaji di website ataupun media sosial resmi PT Kereta Api Indonesia (Persero). Namun ada pula beberapa informasi yang disampaikan secara langsung baik itu di stasiun tempat keberangkatan kereta ataupun didalam kereta saat kereta belum atau sedang berjalan. Informasi tersebut disampaikan oleh petugas announcer atau penyiar dengan menyampaikan informasi dengan jelas dan jujur. Informasi tersebut misalnya saja mengenai keterlambatan kereta, maka harus disertai alasan yang jelas dan logis sehingga penumpang sebagai konsumen mendapatkan informasi tersebut dengan sejelas-jelasnya.

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

PT. Kereta Api Indonesia sebagai perusahaan jasa harus selalu meningkatkan pelayanan dan kualitasnya. Salah satu upaya yaitu dengan memberikan hak kepada penumpang ataupun masyarakat untuk memberikan saran dan kritik kepada PT. Kereta Api Indonesia terkait keluhan yang dialami. Keluhan dapat disampaikan melalui petugas secara langsung di stasiun ataupun melalui *WhatsApp Contact Center*. Penumpang atau masyarakat dapat menghubungi *WhatsApp Contact Center* 121 di nomor 08111-2111-121 untuk mendapatkan informasi, menyampaikan kritik dan saran, hingga melakukan pemesanan tiket kereta api. Saran dan kritik dari konsumen tersebut sebagai bentuk peningkatan pelayanan terhadap jasa kereta api.⁴⁵

5. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut.

Sesuai dengan bunyi pasal 38D ayat 1 Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia dijelaskan bahwa setiap orang berhak diakui serta mendapatkan jaminan perlindungan hukum yang sama di mata hukum. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen telah memberikan perlindungan hukum terhadap penumpang kereta api. Tidak hanya itu upaya hukum ini

⁴⁵ Diast Saifullah Fiddin, 2015, Tanggung Jawab Pt. Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Konsumen Pengguna Jasa Kereta Api Berkaitan dengan Keterlambatan Kedatangan Kereta Api (Studi di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasional VIII Surabaya), *Skripsi*, hlm 15

juga dilakukan oleh penumpang jika terjadi keterlambatan, kehilangan dan kerusakan dalam pengiriman barang pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) adalah melalui non litigasi yaitu penyelesaian sengketa diluar pengadilan, penyelesaian sengketa konsumen melalui jalur non litigasi digunakan untuk mengatasi proses pengadilan, penyelesaian sengketa melalui jalur non litigasi dapat ditempuh melalui Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI), Direktorat Perlindungan Konsumen Disperindag dan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK).

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

Pihak perusahaan pengangkut harus berlaku adil, jujur dan tidak membedakan konsumen, serta tidak melakukan perilaku diskriminatif dalam memberikan pelayanan jasa. Dijelaskan pula pada Undang-undang Republik Indonesia Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia yaitu pada pasal 1 ayat 3 bahwa Diskriminasi adalah setiap pembatasan, pelecehan, atau pengucilan yang langsung ataupun tak langsung didasarkan pada perbedaan manusia atas dasar agama, suku, ras, etnik, kelompok, golongan, status sosial, status ekonomi, jenis kelamin, bahasa, keyakinan politik, yang berakibat pengurangan, penyimpangan atau penghapusan pengakuan, pelaksanaan atau penggunaan hak asasi manusia dan kebebasan dasar dalam kehidupan baik individu

maupun kolektif dalam bidang politik, ekonomi, hukum, sosial, budaya, dan aspek kehidupan lainnya.⁴⁶ Maka dari itu penumpang sebagai konsumen dan sebagai manusia juga dilindungi oleh hak asasi manusia, jika perilaku tidak adil atau diskriminasi terjadi di lingkungan pelayanan jasa angkutan. Maka harus ada pendampingan terkait diskriminasi dan membantu pihak yang mengalami diskriminasi untuk mendapatkan pendampingan hukum dalam menghadapi pelanggaran hak konstitusional.⁴⁷

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

Dijelaskan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal Pasal 188 yaitu bahwa perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

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

Penumpang sebagai konsumen pengguna jasa kereta api memiliki hak-hak lain yang diatur dalam peraturan perundang-undangan lain

⁴⁶ Undang-undang Republik Indonesia Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia

⁴⁷ Ikhsan Yosarie, et al., 2019, *Dampak Produk Hukum Daerah Diskriminatif Terhadap Pelayanan Publik*, Pustaka Masyarakat Setara, Jakarta, hlm 75.

selain Undang-undang perlindungan konsumen seperti Undang-undang Dasar dan undang-undang lainnya.

Konsumen selain mempunyai hak, juga tentunya mempunyai kewajiban yang harus dilakukan sehubungan dengan perjanjian pengangkutan. Kewajiban ini berlaku dari dimulainya perjanjian pengangkutan yaitu saat pembelian tiket sampai berakhirnya pengangkutan yaitu saat penumpang sampai ke tempat tujuan. Kewajiban penumpang sebagai konsumen yaitu tertuang dalam pasal 5 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dijelaskan bahwa kewajiban konsumen adalah :

- a. Membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan.

Penumpang sebagai konsumen wajib untuk mengetahui dan mengikuti segala aturan atau petunjuk dalam perjanjian pengangkutan ini. Penumpang sebagai salah satu subjek perjanjian pengangkutan kereta api mempunyai beberapa ketentuan yang harus diperhatikan. Ketentuan-ketentuan tersebut yaitu sebagai acuan agar pelaksanaan perjanjian pengangkutan dapat berjalan dengan baik dan lancar. Setiap ketentuan yang ada berisi tentang petunjuk bagi penumpang mulai dari pemesanan tiket, syarat-syarat, larangan, keberangkatan dan hal-hal pokok lainnya. ketentuan-ketentuan tersebut yaitu sebagai berikut:

- 1) Setiap penumpang yang telah melaksanakan pembayaran dan memiliki tiket, wajib untuk melakukan *Check In* dengan tiket yang sesuai yaitu nama & nomor Kereta Api, kelas & nomor tempat duduk, relasi perjalanan, hari, tanggal, jam keberangkatan & tiba telah sesuai dengan Kereta Api yang dinaiki.
 - 2) Penumpang tidak diperkenankan merokok, vaping, mabuk, berjudi, melakukan perbuatan asusila, membawa barang berbahaya atau terlarang, berperilaku yang dapat membahayakan keselamatan dan/atau mengganggu penumpang lain, duduk atau tidur di bordes atau lantai dan membahayakan perjalanan Kereta Api.
 - 3) Orang yang terjangkit penyakit menular atau orang yang menurut undang - undang dapat dikenakan peraturan pengasingan untuk kesehatan dilarang naik Kereta Api.
 - 4) Ibu hamil yang diperbolehkan naik Kereta Api jarak jauh :
 - a) usia kehamilan 14 minggu s/d 28 minggu.
 - b) Ibu hamil dalam kondisi sehat.
 - c) Kandungan sehat dan tidak ada kelainan.
 - d) Wajib didampingi oleh minimal 1 penumpang dewasa.
- b. Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa.

Dalam pasal 1388 ayat 3 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, bahwa Semua persetujuan yang dibuat sesuai dengan undang-undang berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Persetujuan itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan kesepakatan kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang ditentukan oleh undang-undang. Persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik.⁴⁸ Dalam hal ini maka pada saat melakukan transaksi pembelian, calon penumpang harus bersikap baik dan patuh terhadap ketentuan yaitu pemesanan atau reservasi pengangkutan penumpang kereta api dilakukan Reservasi dapat dilakukan mulai H-90 di loket stasiun, *vending machine*, *minimarket*, *Contact Center* 121 atau secara online melalui *website* dan *mobile application*. Reservasi selain di loket stasiun akan mendapatkan bukti transaksi berupa struk, email notifikasi, sms notifikasi atau bentuk lainnya. Berisi kode *booking*, data diri dan data perjalanan penumpang. Bukti transaksi tersebut, selanjutnya ditukarkan menjadi *Boarding Pass* melalui proses *Check In* yang dapat dilakukan mulai 7 x 24 jam sebelum jadwal keberangkatan Kereta Api di stasiun keberangkatan penumpang. Dalam transaksi pengangkutan penumpang Kereta Api, penumpang sebagai konsumen harus beritikad baik dalam proses transaksi atau

⁴⁸ Subekti, R, dan R. Tjitrosudibio, 2003, *Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata)*, Pradnya Paramita, Jakarta.

pemesanan tiket Kereta Api yaitu harus melakukan beberapa tindakan sebagai berikut :⁴⁹

- 1) Penulisan nama dan nomor identitas harus sesuai dengan yang tertera pada bukti identitas yang dimiliki, khusus penumpang berusia di bawah 17 tahun, jika belum memiliki bukti identitas. Maka identitas yang dicantumkan menggunakan tanggal lahir dengan format ddmmYYYY.
 - 2) Calon penumpang dengan usia 18 tahun ke atas wajib telah mendapatkan vaksin dosis ketiga (*booster*). Sedangkan calon penumpang yang berstatus WNA (warga negara asing), berasal dari perjalanan luar negeri dengan usia 18 tahun ke atas wajib telah mendapatkan vaksin kedua.
 - 3) Calon penumpang dengan usia 6-12 tahun yang belum mendapatkan vaksinasi harus memiliki surat keterangan belum mendapatkan vaksinasi dari puskesmas/fasilitas pelayanan kesehatan atau harus didampingi oleh orang tua/orang dewasa yang telah mendapatkan vaksinasi lengkap.
 - 4) Wajib menerapkan dan mematuhi protokol kesehatan, yaitu memakai masker, menjaga jarak dan mencuci tangan (3m).
- c. Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati.

⁴⁹ “Ketentuan Umum Perjalanan”, https://www.kai.id/corporate/passenger_services/0 diakses pada 19 Januari 2023 pukul 09.20.

Kewajiban pembeli dalam jual beli adalah membayar harga barang atau jasa yang dibeli. Pembeli wajib menyelesaikan pelunasan harga barang atau jasa yang dibeli bersamaan dengan penyerahan barang atau jasa. Dalam pengangkutan orang dengan Kereta Api, maka pembayaran jasa yang diperoleh konsumen yaitu berupa tiket sebagai bukti suatu pembelian atau perjanjian, sedangkan harga tiket disebut juga dengan tarif. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2018 tentang Pedoman Tata Cara Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api yaitu pada pasal 1 dijelaskan bahwa tarif Angkutan orang adalah harga satuan jasa pada suatu lintas pelayanan tertentu atas pelayanan angkutan orang dengan kereta api.⁵⁰ Tarif yang berlaku, berada pada rentang tarif batas atas (TBA) dan tarif batas bawah (TBB) yang ditetapkan oleh Direksi berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia dan dapat berubah sewaktu - waktu dalam rentang TBB-TBA dimaksud. Khusus Kereta Api jarak jauh dan menengah yang merupakan penugasan pemerintah (Kereta Api Non Komersial/PSO), tarif ditetapkan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. KAI memberikan tarif reduksi kepada Lansia, Veteran, TNI/POLRI dan pihak lainnya yang ditetapkan oleh KAI.

⁵⁰ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2018 tentang Pedoman Tata Cara Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api.

Pembelian tiket dengan tarif reduksi hanya dapat dilakukan di loket stasiun.

- d. Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

Konsumen jika mengalami kerugian atau merasa dirugikan haknya oleh pihak perusahaan, maka bisa mengajukan gugatan atau menuntut ganti rugi. Sesuai dengan itu, maka penumpang sebagai konsumen wajib untuk mengikuti segala proses yang harus dihadapi.

5. Prinsip Ganti Rugi Penumpang Kereta Api.

Dalam pasal 1365 KuhPerdata dijelaskan bahwa Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut. Ganti rugi dalam hukum perdata timbul karena wanprestasi akibat dari suatu perjanjian atau timbul akibat perbuatan melawan hukum. Ganti rugi yang muncul akibat dari wanprestasi adalah jika ada pihak dalam perjanjian yang tidak melaksanakan komitmen yang sudah dituangkan dalam perjanjian, maka menurut hukum ia dapat dimintakan pertanggungjawaban jika pihak lain dalam perjanjian tersebut menderita kerugian. Wanprestasi membawa akibat hukum, yaitu keharusan bagi debitor untuk membayar ganti kerugian atau dengan adanya wanprestasi oleh salah satu pihak,

pihak yang lainnya dapat menuntut pembatalan perjanjian.⁵¹ 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 perkeretaapian. prasarana kereta api meliputi : stasiun, rel, dan sarana penunjang yang bersifat menunjang jalanya perkeretaapian. Sedangkan Sarana kereta api adalah : kereta api/lokomotif itu sendiri. Penyelenggara Sarana Perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum yang saat ini dilaksanakan oleh PT KAI. Dalam perjanjian pengangkutan setiap pengangkut atau penyedia jasa angkutan yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab atas segala kerugian akibat kesalahan yang disebabkan oleh pengangkut, serta dapat dibuktikan bahwa pihak pengangkut benar melakukan kesalahan.

⁵¹ Sri Redjeki Slamet, 2013, Tuntutan Ganti Rugi Dalam Perbuatan Melawan Hukum: Suatu Perbandingan Dengan Wanprestasi, *Lex Jurnalica*, Vol. 10 No. 2, hlm 112.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 63 tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api pada pasal 8 dijelaskan tentang bentuk ganti rugi Perusahaan Kereta Api yaitu sebagai berikut :

- a. Dalam hal terjadi keterlambatan perjalanan Kereta Api antarkota, penyelenggara sarana harus mengumumkan alasan keterlambatan kepada calon penumpang secara langsung atau melalui media pengumuman paling lambat 45 (empat puluh lima) menit sebelum jadwal keberangkatan atau sejak pertama kali diketahui adanya keterlambatan.
- b. Pengumuman tersebut dilakukan pada setiap stasiun Kereta Api keberangkatan. Pengumuman penundaan terhadap perjalanan Kereta Api antarkota dengan waktu yang dianggap cukup bagi calon penumpang untuk menunda kedatangannya di stasiun Kereta Api keberangkatan, dapat dilakukan secara langsung, melalui telepon, atau pesan layanan singkat.
- c. Dalam hal terjadi keterlambatan keberangkatan perjalanan terjadwal Kereta Api antarkota, setiap penumpang mendapatkan kompensasi atau ganti rugi yaitu jika keterlambatan lebih dari 1 (satu) jam, penumpang dapat membatalkan tiket dan mendapat kompensasi pengembalian seluruh biaya karcis. Namun jika penumpang tidak membatalkan tiket, perhitungan kompensasi dilakukan sebagai berikut:

- 1) Keterlambatan lebih dari 1 (satu) jam wajib diberikan minuman ringan
 - 2) Keterlambatan lebih dari 3 (tiga) jam wajib diberikan minuman dan makanan ringan berat.
- d. Dalam hal terdapat hambatan atau gangguan dalam perjalanan Kereta Api yang mengakibatkan keterlambatan datang di stasiun Kereta Api tujuan pada perjalanan Kereta Api antarkota, setiap penumpang mendapatkan kompensasi berikut:
- 1) Pihak perusahaan wajib memberikan minuman dan makanan ringan pada jam ketiga keterlambatan;
 - 2) Pihak perusahaan wajib memberikan minuman dan makanan berat pada jam kelima keterlambatan; atau
 - 3) penumpang dapat memilih melanjutkan perjalanan atau beralih ke moda lain dan penumpang mendapat penggantian uang karcis.
- c. Dalam hal terdapat hambatan atau gangguan dalam perjalanan Kereta Api antarkota yang mengakibatkan Kereta Api tidak dapat melanjutkan perjalanan sampai stasiun Kereta Api tujuan, penyelenggara sarana Perkeretaapian wajib:⁵²

⁵² Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 63 tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api

- 1) Perusahaan wajib menyediakan angkutan dengan Kereta Api lain atau moda transportasi lain sampai stasiun Kereta Api tujuan; atau
- 2) Memberi ganti kerugian senilai harga karcis yang dibeli.

Konsep tanggung jawab dibagi menjadi tiga yaitu sebagai berikut :

1. Tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*).

Apabila salah satu pihak dalam perjanjian tidak melaksanakan prestasinya maka dikatakan wanprestasi. Perbuatan wanprestasi ini dapat terjadi karena kesengajaan ataupun kelalaian. Sebagai konsekuensinya maka pihak yang dirugikan dapat menuntut pihak yang melakukan wanprestasi untuk bertanggung jawab berupa penggantian kerugian dengan perhitungan-perhitungan tertentu berupa biaya, rugi dan bunga dan/atau pengakhiran perjanjian.

Beban pembuktian berada pada penumpang yang mana diharuskan untuk membuktikan bahwa kesalahan dilakukan oleh pengangkut dan barulah pengangkut bila terbukti akan bertanggungjawab. Sesuai dengan pasal 159 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian bahwa penyelenggara sarana perkeretaapian tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh kesalahan penyelenggara sarana perkeretaapian.

2. Tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*).

Menurut prinsip ini, beban pembuktian berada pada pengangkut yang mana pengangkut dianggap selalu bertanggungjawab atas kerugian dari segala penyelenggaraan pengangkutan. Terkecuali jika pengangkut dapat membuktikan lain yaitu, ia tidak bersalah maka pengangkut akan bebas dari beban pertanggungjawaban.⁵³

3. Tanggung jawab mutlak (*absolute liability*).

Pengangkut harus bertanggungjawab atas segala kerugian yang dialami angkutan tanpa adanya keharusan pembuktian kesalahan oleh pengangkut maupun angkutan.

Pada pasal 159 ayat 2 dijelaskan bahwa hak penumpang untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian dari pihak ketiga kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yaitu disampaikan selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari terhitung mulai tanggal terjadinya kerugian.

Dalam kasus kecelakaan kereta Api penumpang, sesuai pasal 4 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan. Setiap orang

⁵³ Oktaviana Surya Putri, Tanggung Jawab Pt Kai Terhadap Barang Bawaan Penumpang Berdasarkan Undang-Undang No.08 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, hlm 7.

yang menjadi korban mati atau cacat tetap akibat kecelakaan yang disebabkan oleh alat angkutan lalu-lintas jalan, dana akan memberi kerugian kepadanya atau kepada ahliwarisnya sebesar jumlah yang ditentukan berdasarkan Peraturan Pemerintah.

Penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa.⁵⁴ Dengan ini PT. Kereta Api Indonesia bekerjasama dengan Jasa Raharja dengan penandatanganan MOU Jasa Raharja dengan Kereta Api Indonesia yang dilakukan antara Direktur Utama Jasa Raharja, Budi Setyarso, dengan Direktur Keuangan PT KAI, Didiek Hartantyo. Adapun perjanjian tersebut adalah MOU perjanjian Asuransi Wajib Kecelakaan Penumpang Kereta Api”. Tujuan dengan adanya MOU antara Jasa Raharja dengan Kereta Api Indonesia adalah memberikan jaminan perlindungan asuransi kepada masyarakat selama menggunakan media transportasi Kereta Api, sehingga bila terjadi kecelakaan, otomatis masyarakat tersebut terlindung, selama dalam perawatan maupun yang telah meninggal dunia sekalipun.⁵⁵

Berdasarkan hasil penelitian di atas menurut penulis perlindungan hukum terhadap penumpang Kereta Api sudah terlaksana dengan baik. Hal ini dapat dilihat dari beberapa sistem pelayanan yang sudah baik

⁵⁴ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

⁵⁵MOU Antara PT. Jasa Raharja (Persero) dengan PT. KAI, 2017, <https://jasaraharja.co.id/news/detail/mou-antara-jasa-raharja-dengan-kereta-api-indonesia> diakses pada 11 Januari 2023

seperti tidak adanya calo tiket, minimnya keterlambatan kedatangan atau tibanya kereta, sampai dengan kompensasi sebagai ganti rugi terhadap keluhan dan permasalahan yang dialami penumpang. Hal ini penting mengingat PT. Kereta Api Indonesia dan penumpang sebagai konsumen terikat suatu perjanjian pengangkutan. Sehingga dengan hal ini maka PT. Kereta Api Indonesia sebagai pihak penyelenggara harus memenuhi hak dan memprioritaskan kepuasan penumpang.

Namun dengan tingginya mobilitas masyarakat dan semakin banyaknya pengguna jasa angkutan kereta api, tidak menutup kemungkinan terdapat masalah dan keluhan yang dialami oleh penumpang. Salah satu keluhan yang baru-baru ini terjadi yaitu dimana pelanggan dan calon penumpang yang mengeluhkan tarif tiket yang naik dan semakin mahal disaat masa liburan Natal dan Tahun baru. Dengan adanya keluhan tersebut, seharusnya menjadikan penyelenggara pengangkutan kereta api yaitu PT. Kereta Api Indonesia menjadi lebih baik lagi dalam melayani pelanggan dan menjadikan keluhan atau permasalahan tersebut menjadi kritik dan saran yang membangun bagi perusahaan.

B. Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Kereta Api Barang.

Angkutan barang merupakan salah satu bagian utama dari bisnis yang dijalankan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero). Seiring perkembangan wilayah dan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor telah berpengaruh

pada penurunan tingkat kecepatan, tingginya kecelakaan dan kemacetan jalan raya. Angkutan barang untuk distribusi atau pengiriman luar kota atau jarak menengah dan jarak jauh sangat efisien, bila diangkut dengan kereta api. Menurut data Badan Pusat Statistik, jumlah barang yang diangkut melalui transportasi Kereta Api per November 2022 yaitu mencapai 56.066 ton yaitu yang diangkut di Pulau Jawa dan Sumatera.⁵⁶

1. Jenis-Jenis Angkutan Barang PT.Kereta Api Indonesia (PERSERO).

a. Kereta bagasi.

Kereta bagasi juga dikenal dengan sebutan kereta api barang yang dikhususkan untuk mengangkut berbagai barang. Rail Express yang merupakan layanan PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk jasa angkutan barang retail station to station dengan harga terjangkau. Layanan Rail Express mencakup hampir semua jenis barang retail di antaranya paket, motor, produk UMKM, e-commerce, bahan pangan, dan lainnya. Pelanggan cukup menyerahkan barang ke loket Rail Express di stasiun dan mengambilnya di loket Rail Express stasiun tujuan. Layanan Rail Express tersedia di 60 stasiun di Pulau Jawa. Khusus untuk bahan pangan, Rail Express melayani

⁵⁶ Badan Pusat Statistik, “Jumlah Barang Melalui Transportasi Kereta Api Menurut Pulau (Ribuan Ton), 2022” <https://www.bps.go.id/indicator/17/73/1/jumlah-barang-melalui-transportasi-kereta-api-menurut-pulau.html> diakses pada 22 Januari 2023 pukul 20.35.

pengiriman bahan pokok, biji-bijian, buah, hewani, makanan olahan, rempah-rempah, sayur, susu, dan telur.⁵⁷

b. Kereta gerbong datar

Kereta jenis ini merupakan jenis kereta gerbong yang tersusun atas dek berlantai datar yang dipasang pada bogie, dan di tiap ujungnya memiliki empat hingga enam roda. Biasanya, lantai gerbong pada kereta ini pun agak sedikit berbeda dengan jenis kereta-kereta pada umumnya. Pada kereta gerbong datar, lantai gerbong ini terbuat dari kayu ataupun baja dan dapat memiliki lekukan untuk mengamankan beban yang dibawa pada gerbongnya tersebut. Pada kereta gerbong datar, kereta ini biasanya digunakan untuk mengangkut beban yang cukup besar dan dalam kuantiti yang berat pada barang logistiknya. Maka tak heran jika kalog jenis ini sering digunakan untuk mengangkut peti kemas atau kontainer dalam arus pengiriman logistik. Beragam barang yang sudah dimuat dalam petikemas juga mudah karena tidak lagi untuk dipindahkan ke truk maupun ke kapal laut. Barang-barang ekspor impor maupun barang-barang untuk distribusi antar pulau atau antarkota yang diangkut dalam gerbong petikemas lebih terjamin keamanan dan susunan barangnya karena setiap kali perpindahan dari kereta api ke truk dan ke kapal sudah tidak perlu lagi dibongkar satu persatu.

⁵⁷Angkutan Barang Murah, Cepat, dan Aman Menggunakan Rail Express, 2020, https://www.kai.id/information/full_news/3724-angkutan-barang-murah-cepat-dan-aman-menggunakan-rail-express diakses pada 17 Januari 2023 pukul 11.25.

c. Angkutan BHP

Angkutan BHP atau singkatan dari Barang Hantaran Paket yaitu angkutan dengan muatan cargo dengan muatan 20 ton per Kereta. Bagasi dimana Kereta Bagasi tersebut dapat dirangkaikan ke rangkaian KA Penumpang Eksekutif / Bisnis / Ekonomi. Keunggulan angkutan ini dapat menyesuaikan waktu dengan perjalanan angkutan penumpang.

2. Terminal Bongkar Muatan Pengangkutan Barang.

Angkutan barang dapat dilayani dengan menggunakan kereta api barang berjadwal dan tidak berjadwal dan dilakukan dengan menggunakan gerbong barang berbahaya atau kereta api bagasi. Kegiatan bongkar muat barang umum dan khusus pada angkutan kereta api wajib memenuhi persyaratan yang meliputi pemuatan, penyusunan, dan pembakaran barang pada tempat-tempat yang telah ditetapkan sesuai dengan klasifikasinya.⁵⁸ Beberapa Kawasan bongkar muatan pengangkutan barang yaitu sebagai berikut :

1) *Multi operator terminal*

⁵⁸ Purwoko, 2013, Kajian Sistem Prosedur Bongkar Muat Barang Pada Angkutan Kereta Api, Vol. 25, No. 1, hlm 52.

Salah satu jenis kawasan tempat muat bongkar angkutan barang menggunakan Kereta Api yang dapat dikelola oleh lebih dari satu Perusahaan dan masih dapat dikerjasamakan dengan pihak lain.

2) *Single operator terminal*

Salah satu jenis kawasan tempat muat bongkar angkutan barang menggunakan Kereta Api yang sudah berjalan saat ini dan hanya diperuntukkan oleh satu perusahaan saja. Salah satu jenis kawasan tempat muat bongkar angkutan barang menggunakan Kereta Api yang sudah berjalan saat ini dan hanya diperuntukkan oleh satu perusahaan saja. Salah satu jenis kawasan tempat muat bongkar angkutan barang menggunakan Kereta Api yang sudah berjalan saat ini dan hanya diperuntukkan oleh satu perusahaan saja.

3) Terminal berpotensi

Salah satu jenis kawasan tempat muat bongkar angkutan barang menggunakan Kereta Api yang memerlukan investasi pembangunan prasarana (lahan bongkar muat, alat bongkar muat, dan lain lain) dikarenakan belum dikelola oleh pihak manapun dan masih dapat dikerjasamakan.

3. Keunggulan Kereta Api Barang.

Keunggulan kereta api barang yaitu sebagai berikut :

- a. Daya angkut besar;
- b. Relasi Jakarta ke Surabaya dapat mengangkut 1.620 ton per perjalanan;

- c. Cepat dan bebas kemacetan;
- d. Relasi Jakarta ke Surabaya dapat ditempuh dalam waktu 14 jam;
- e. Aman dan *Safety*;
- f. Pengawasan dan pengawalan selama dalam perjalanan dengan tempat perhentian tertentu. Standar teknis untuk pemuatan dilakukan oleh Tim *Safety* dan teknis;
- g. Bebas pungutan liar;
- h. Tidak ada tambahan biaya lainnya diluar ketentuan yang berlaku;
- i. Fasilitas pendukung yang memadai;
- j. PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki wilayah / kawasan yang strategis guna mendukung proses bisnis angkutan barang menggunakan Kereta Api.⁵⁹

4. Ketentuan Barang yang Diangkut.

Dalam pengangkutan barang dengan kereta api dijelaskan mengenai beberapa jenis barang yang bisa diangkut, beberapa barang tersebut yaitu diklasifikasikan sebagai berikut :

- a. Barang umum;

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Nomor 48 Tahun 2014 tentang Tata Cara Pemuatan, Penyusunan, Pengangkutan, Dan Pembongkaran Barang Dengan Kereta Api pada pasal 3 dijelaskan bahwa barang umum diklasifikasikan atas:

- 1) Barang Aneka

⁵⁹ <https://cargo.kai.id/faq> diakses pada 20 Januari 2023 pukul 10.40.

2) Kiriman Pos

3) Jenazah.

b. Barang khusus;

Dalam Angkutan barang khusus sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Nomor 48 Tahun 2014 tentang Tata Cara Pemuatan, Penyusunan, Pengangkutan, Dan Pembongkaran Barang Dengan Kereta Api yaitu pada pasal 4 diklasifikasikan atas :

1) Barang curah

2) Barang cair

3) Muatan yang diletakkan di atas palet

4) Kaca lembaran

5) Barang yang memerlukan fasilitas pendingin

6) Tumbuhan dan hewan hidup

7) Kendaraan

8) Alat berat

9) Barang dengan berat tertentu

10) Peti kemas.

c. Bahan berbahaya dan beracun

Bahan berbahaya dan beracun mempunyai beberapa jenis atau klasifikasi, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Nomor 48 Tahun 2014 tentang Tata Cara Pemuatan, Penyusunan, Pengangkutan, Dan Pembongkaran Barang Dengan Kereta Api yaitu pada pasal 5 yaitu :

- 1) Mudah Meledak
 - 2) Gas Mampat, Gas Cair, Gas Terlarut Pada Tekanan
 - 3) Pendinginan Tertentu
 - 4) Cairan Mudah Terbakar
 - 5) Padatan Mudah Terbakar
 - 6) Oksidator, Peroksida Organic
 - 7) Racun Dan Bahan Yang Mudah Menular
 - 8) Radio Aktif
 - 9) Korosif
 - 10) Berbahaya Dan Beracun Lainnya.
- d. Limbah bahan berbahaya dan beracun.

Dalam pasal 6 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Nomor 48 Tahun 2014 tentang Tata Cara Pemuatan, Penyusunan, Pengangkutan, Dan Pembongkaran Barang Dengan Kereta Api dijelaskan klasifikasi limbah bahan berbahaya dan beracun yaitu meliputi :

- 1) Mudah meledak
- 2) Mudah terbakar
- 3) Bersifat reaktif
- 4) Beracun
- 5) Menyebabkan infeksi
- 6) Bersifat korosif.

Sedangkan ada pula barang-barang yang dilarang diangkut menggunakan pengangkutan barang kereta api yaitu : ⁶⁰

a. Kategori Paket Yang Dilarang

- 1) Makhluk hidup (hewan dan tumbuhan), uang, surat berharga (cek, giro, obligasi, saham, sertifikat, KTP, kartu keluarga, BPKB, SIM, akte lahir, dll), barang yang mudah meledak, senjata dan bagian-bagiannya, peralatan perjudian dan tiket lotere, narkoba dan obat – obatan atau barang terlarang lainnya;
- 2) Barang yang bertentangan dengan hukum, nilai kesusilaan dan dapat mengganggu stabilitas keamanan dan ketertiban umum, barang yang dikategorikan dalam pengawasan pemerintah.
- 3) Barang dalam kategori berbahaya, beracun dan barang-barang kimia yang mudah meledak atau terbakar.

b. Kategori Paket bernilai tinggi :

- 1) Barang seni, termasuk hasil karya dari keahlian, bakat atau talenta untuk diperjualbelikan, dipamerkan atau pun untuk dikoleksi, seperti lukisan, gambar, jambangan, hiasan dinding dari permadani;
- 2) Barang antik, segala jenis komoditi yang memperlihatkan ciri-ciri masa lampau dan memiliki nilai tersendiri karena sejarah, usia dan kelangkaannya, seperti furnitur, peralatan makan,

⁶⁰ Syarat Dan Ketentuan Pengiriman Barang, <https://kalogistics.co.id/tnc> diakses pada 22 Januari 2023 pukul 20.20.

barang pecah belah dan barang-barang koleksi seperti koin dan peranko.

- 3) Perhiasan, termasuk diantaranya adalah barang perhiasan dari permata yang tidak asli, jam tangan dan bagian-bagian dari jam tangan tersebut, permata asli atau batu permata (batu mulia atau semi mulia), berlian hasil kerajinan (sudah diasah dan dibentuk) dan perhiasan terbuat dari logam mulia;
- 4) Logam mulia, termasuk diantaranya, emas dan perak, platina (kecuali sebagai bagian tak terpisahkan dari peralatan elektronik);
- 5) Peranko, materai cukai minuman keras, materai pajak dan Voucher

5. Tanggung Jawab Dan Ganti Rugi Pengangkutan Barang.

Tanggung jawab pengangkut pada perjanjian pengangkutan barang dengan kereta api dimulai sejak barang diterima oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sampai dengan diserahkannya barang kepada penerima. Penerimaan dan penyerahan barang ini tentunya telah sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan, sudah terpenuhinya izin dan juga barang dalam keadaan utuh dan lengkap.⁶¹

Beberapa jenis barang diatas diklasifikasikan menurut jenis dan sifatnya sehingga dengan adanya mengklasifikasi tersebut, maka dapat ditentukan angkutan dan kereta jenis apa yang bisa mengangkut.

⁶¹ Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Ketentuan diatas tentunya harus diperhatikan dan dipatuhi agar pengangkutan barang dengan kereta api dapat berjalan dengan baik dan lancar. Selain memperhatikan hal tersebut, pelanggan juga harus mematuhi beberapa syarat dan ketentuan yang berkaitan dengan izin untuk melakukan perjanjian pengangkutan barang dengan Kereta Api, syarat dan ketentuannya yaitu sebagai berikut:

- a. Pengesahan Akta Pendirian Perseroan Terbatas oleh Menteri Hukum dan HAM RI
- b. Pengesahan Akta Anggaran Dasar Perseroan Terbatas oleh Menteri Hukum dan HAM RI
- c. Akta Anggaran Dasar Perusahaan Terbaru
- d. Akta Perubahan Susunan Kepengurusan Terbaru
- e. Pengesahan Akta Perubahan Susunan Kepengurusan Perseroan Terbatas oleh Menteri Hukum dan HAM RI
- f. SIUP (Surat Ijin Pengusahaan)
- g. Akta Pendirian Perusahaan
- h. TDP (Tanda Daftar Perusahaan) Surat Keterangan Domisili Perusahaan (SKDP)
- i. NPWP Perusahaan
- j. Copy KTP

Khusus komoditi hasil tambang diperlukan tambahan data yaitu:

- a. IUP (Ijin Usaha Pertambangan)
- b. Kuasa Tambang & Lokasi Tambang

Apabila terjadi permasalahan dimana pengangkutan barang dengan kereta api menimbulkan adanya kerugian bagi pengirim ataupun pihak ketiga, maka PT. Kereta Api Indonesia dengan ini wajib bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang timbul. Pertanggungjawaban tersebut sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang dilaksanakan oleh pihak pengangkut yaitu PT. Kereta Api Indonesia dengan pihak lainnya. Perjanjian pengangkutan barang dibuktikan dengan adanya surat angkutan barang.⁶²

Penyelenggaraan pelayanan angkutan barang dengan kereta api dilakukan setelah dipenuhinya syarat yang telah ditetapkan oleh penyelenggara. Persyaratan yang paling umum yaitu pembayaran biaya angkutan, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan yaitu pada pasal 61 dijelaskan bahwa tarif angkutan barang memuat harga pemakaian jasa angkutan barang berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan perusahaan angkutan umum. Tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud ditentukan oleh berat/volume muatan yang diangkut, jenis muatan yang diangkut dan waktu dan/atau jarak pengiriman muatan yang diangkut. Jika pihak penyelenggara sudah menerima uang pembayaran, maka pengangkut wajib menyerahkan dokumen angkutan yaitu surat angkutan barang, setelah itu maka PT. Kereta Api Indonesia

⁶² Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

wajib mengangkut barang sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati.

Dalam perjanjian pengangkutan barang dengan Kereta Api maka dibutuhkan tanggung jawab penuh pihak penyelenggara untuk menjaga barang muatan pelanggan. Namun ada kalanya dalam suatu pengangkutan barang terjadi hal tidak diinginkan seperti barang rusak, hilang, hancur dan lain sebagainya. Sehingga PT. Kereta Api Indonesia yang bertanggungjawab maka harus melaksanakan ganti kerugian kepada pelanggan. Dalam pasal 1246 Kitab Undang-undang Hukum Perdata dijelaskan bahwa ganti kerugian terdiri dari tiga unsur, yaitu :

- a. Ongkos-ongkos atau biaya-biaya yang telah dikeluarkan.
- b. Kerugian karena kerusakan, kehilangan atas barang kepunyaan kreditur akibat kelalaian debitur.
- c. Bunga atau keuntungan yang diharapkan.

Pasal 87 KUH Dagang menjelaskan bahwa penyelenggara harus menjamin pengiriman dengan rapi dan secepatnya atas barang-barang dagangan dan barang-barang yang telah diterimanya untuk itu, dengan mengindahkan segala sarana yang dapat diambilnya untuk menjamin pengiriman yang baik. Tanggung jawab tersebut yaitu :

- a. Menyelenggarakan pengiriman secepatnya dengan rapi pada barang yang telah diterimanya dari pengirim;

- b. Menghindakan segala upaya untuk menjamin keselamatan barang-barang tersebut;
- c. Pengambilan barang-barang dari gudang pengirim
- d. Melakukan penyimpanan di gudang miliknya
- e. Pengambilan barang muatan dari pelabuhan tujuan untuk diserahkan kepada penerima yang berhak atau kepada pengangkut selanjutnya.⁶³

Sedangkan beberapa alasan dibawah ini bukan merupakan tanggung jawab penyelenggara yaitu PT. Kereta Api Indonesia dalam pengangkutan barang dengan Kereta Api yaitu :

- a. Kehilangan kegunaan pada paket yang tidak rusak secara fisik, tidak rusak secara fisik berarti yaitu berarti tidak menunjukkan tanda-tanda paket atau barang dibuka oleh petugas atau penyelenggara.
- b. Keterlambatan, kehilangan atau kerusakan Paket karena keadaan memaksa (*force majeure*) seperti bencana alam, aksi huru-hara, pemberontakan, dan keadaan-keadaan di luar kemampuan penyelenggara lainnya.
- c. Semua kerusakan dan resiko teknis dari Paket berupa mesin dan barang elektronik yang terjadi selama proses pengiriman oleh penyelenggara yang menyebabkan tidak berfungsinya paket tersebut.

⁶³ Fatahillah, 2015, Pengaturan Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Transportasi di Darat atas Kehilangan dan Kerusakan Barang Kiriman, *Jurnal Ilmu Hukum REUSAM*, Vol. IV, No. 1, hlm 93.

- d. Kehilangan kesempatan memperoleh keuntungan akibat dari kehilangan, kerusakan, dan keterlambatan pengiriman Paket;
- e. Penahanan, penyitaan atau pemusnahan Paket oleh pihak yang berwenang yang termasuk namun tidak terbatas pada: Bea Cukai, Karantina, Polisi, Kejaksaan, dan instansi-instansi berwenang lainnya;
- f. Paket dikategorikan dalam paket yang dilarang atau paket bernilai tinggi

Pada umumnya untuk memberikan kenyamanan dan rasa aman dalam proses pengangkutan, penyelenggara pengangkutan menawarkan asuransi atau mengasuransikan barang muatan terlebih dahulu sebelum dikirim.⁶⁴ Tujuannya adalah apabila barang tersebut mengalami kerusakan atau hilang, maka kerugian yang dialami dapat meminimalisir sebab ada pihak yang bertanggung jawab sebagai penanggung. Untuk asuransi yang berupa barang umumnya disebut asuransi kerugian, yaitu ganti rugi dititik beratkan pada wujud berupa barang. Bila pelanggan atau pengirim mengalami kerugian terhadap barang yang diangkut dengan Kereta Api, maka PT. Kereta Api Indonesia wajib memberikan ganti rugi atau yaitu berupa :

- a. Batasan tanggungjawab penyelenggara apabila terjadi kehilangan atau kerusakan atas Paket yang disebabkan oleh penyelenggara atau PT.

⁶⁴ Ketut Arie Jaya, 2020, Tanggungjawab Perusahaan Ekspedisi Terhadap Kerusakan Dan Kehilangan Barang Muatan dalam Pengangkutan Darat 2020, *Jurnal Interpretasi Hukum*, Vol. 1, No. 1, hlm 69.

Kereta Api Indonesia, penggantian yang diberikan sesuai dengan deskripsi barang yang dicantumkan dan senilai paket yang dinyatakan oleh pengirim (dengan menyediakan bukti transaksi berupa invoice asli dan bukti pembayaran/bukti transfer) atau sebesar 10 kali biaya pengiriman, mana yang lebih rendah, dengan maksimal penggantian sebesar Rp.1.000.000,- (satu juta rupiah)/kejadian/Resi untuk Paket selain dokumen dan sebesar Rp100.000,- (seratus ribu rupiah)/kejadian/Resi untuk Paket berupa dokumen.

- b. Klaim pengajuan kehilangan hanya dapat diajukan oleh pihak pengirim.
- c. Ganti rugi untuk barang yang di asuransikan adalah sesuai dengan ketentuan asuransi yang berlaku.
- d. Pengajuan penggantian dapat melalui aplikasi dengan mengisi dan melampirkan bukti – bukti pendukung.
- e. Pengirim bertanggung jawab untuk melindungi Paket dengan asuransi yang memadai dan menanggung biaya premi yang berlaku. Batas waktu permohonan penggantian paling lambat 3x24 jam setelah tanggal Paket tersebut seharusnya telah diterima di tujuan untuk kehilangan total atau pada hari yang sama pada tanggal penerimaan Paket untuk kerusakan / kehilangan sebagian.

Segala perselisihan yang timbul akibat syarat dan ketentuan serta layanan yang disediakan oleh penyelenggara dengan pengirim akan diselesaikan secara musyawarah dan kekeluargaan, kecuali jika ada hal – hal lainnya

yang dianggap perlu untuk dilanjutkan pada proses selanjutnya melalui jalur hukum dan perundang – undangan yang berlaku diwilayah Indonesia.

Berdasarkan hasil penelitian di atas menurut penulis perlindungan hukum terhadap pengangkutan barang Kereta Api sudah terlaksana dengan baik. Hal ini karena pengangkutan barang kereta api dengan tidak adanya pungutan liar, proses yang lebih cepat karena kereta api mempunyai jalur sendiri sehingga bebas kemacetan dan juga pelayanan pengangkutan barang dengan kereta api sudah banyak tersebar di Indonesia. Perlindungan hukum atas pengangkutan barangpun terjamin karena dengan adanya jaminan berupa perlindungan konsumen seperti UUPK dan Peraturan Menteri. Dalam Peraturan tersebut juga diatur mengenai ketentuan jenis barang, tarif dan juga tanggung jawab apabila mengalami kerugian. Barang yang bisa diangkut oleh kereta api pun beragam, mulai dari barang dengan kuantitas ringan sampai berat. Sehingga dengan pengangkutan barang menggunakan kereta api maka diharapkan pendistribusian barang dapat berjalan dengan aman dan cepat sehingga pertumbuhan ekonomi berjalan secara optimal.



BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Upaya perlindungan hukum bagi penumpang kereta api dimulai sejak adanya suatu perjanjian pengangkutan antara penumpang dengan pihak PT. Kereta Api Indonesia yaitu dengan dikeluarkannya dokumen berupa tiket sebagai tanda bukti terjadinya perjanjian pengangkutan penumpang. Dengan itu, maka timbul hak dan kewajiban penumpang sebagai konsumen yang salah satunya diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Salah satu hak yang tercantum yaitu penumpang wajib untuk mengikuti petunjuk informasi dan prosedur dalam segala proses pengangkutan. Sedangkan hak penumpang yaitu salah satunya mendapatkan keamanan dan kenyamanan selama proses pengangkutan berlangsung.

Dengan adanya perjanjian pengangkutan itu, timbul pula adanya tanggungjawab pengangkut sebagai penyelenggara perjanjian pengangkutan. Tanggungjawab erat kaitannya dengan ganti rugi, ganti rugi bagi penumpang salah satunya dijelaskan pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 63 tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api. Salah satu bentuk ganti rugi tersebut yaitu dalam hal keterlambatan kereta maka penumpang mendapatkan pengembalian seluruh biaya karcis. Sedangkan bila ada ganti kerugian akibat masalah kecelakaan, PT. Kereta Api Indonesia juga bertanggungjawab dalam pemberian jasa asuransi melalui Jasa Raharja.

2. Perlindungan hukum bagi pengangkutan barang kereta api dimulai saat dimulainya perjanjian dimana dimulai sejak barang diterima oleh penyelenggara Sarana Perkeretaapian sampai dengan diserahkannya barang kepada penerima. Dalam pengangkutan barang dengan kereta api, perlu diperhatikan mengenai jenis dan sifat barang yang diangkut karena dengan itu maka dapat ditentukan dengan kereta jenis apa barang tersebut diangkut. Pengguna atau pengirim harus memenuhi kewajiban mereka yaitu berkaitan dengan izin untuk melakukan perjanjian pengangkutan yaitu berupa surat, akta, ataupun surat izin pengiriman barang. dengan dipenuhinya kewajiban pengirim mengenai ketentuan tersebut, maka penyelenggara pengangkutan barang yaitu PT. Kereta Api Indonesia bertanggung jawab penuh untuk

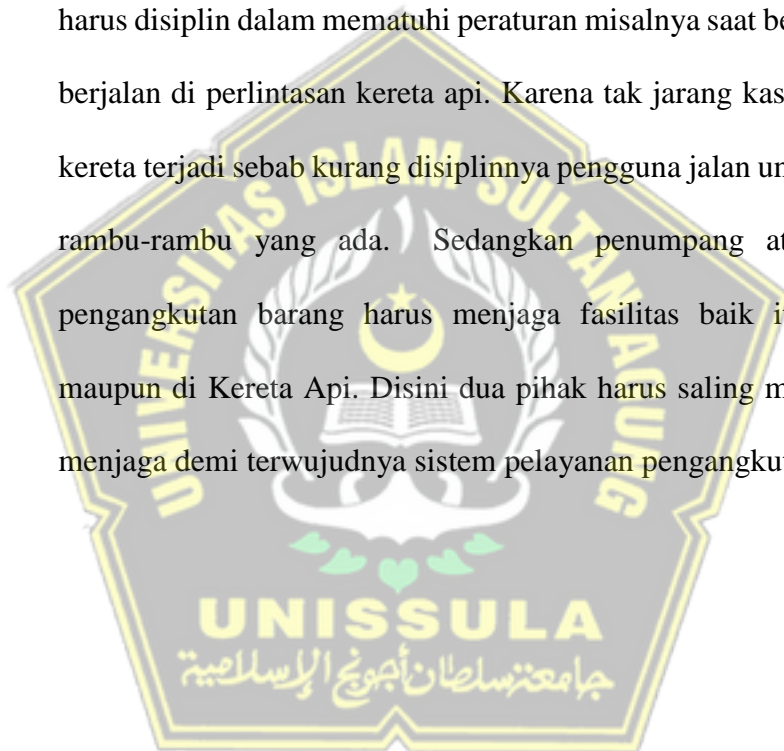
menjaga barang muatan yang tertuang dalam Pasal 87 Kuh Dagang. Terkait tanggung jawab ganti rugi penyelenggara terhadap barang, pengirim dapat klaim kerugian dan asuransi paling lambat 3x24 jam setelah paket diterima dengan melampirkan bukti-bukti seperti surat muatan, resi pembelian atau dokumen pendukung lainnya.

B. Saran.

1. Dalam penyelenggaraan pengangkutan, PT. Kereta Api Indonesia sebagai penyelenggara perkeretaapian harus selalu meningkatkan kualitas dan pelayanannya. Karena dalam pengangkutan penumpang ataupun barang, tidak hanya menimbulkan suatu kerugian yang kecil namun juga besar apalagi dalam kasus kecelakaan. Kebanyakan kecelakaan yang terjadi pun karena faktor *human error* atau kesalahan atau kelalaian manusia. Dalam hal ini maka teknisi, karyawan, petugas harus saling berkoordinir dengan baik dan bijaksana demi terlaksananya pengangkutan barang atau penumpang dengan baik dan aman. Dalam hal pelayanan pun hal yang perlu dilakukan yaitu mengenai hak dan kewajiban penumpang kereta api. Karena seperti yang diketahui hak dan kewajiban penumpang hanya tertulis pada syarat dan ketentuan saat pemesanan tiket kereta saja, sedangkan hal ini perlu menjadi perhatian dan agar penumpang tahu dan paham hak dan

kewajiban tersebut harusnya dipasang pada papan pengumuman baik itu di kereta ataupun stasiun.

2. Penyelenggara yaitu PT. Kereta Api Indonesia memiliki kewajiban untuk menyediakan sarana, prasarana dan fasilitas-fasilitas yang lain untuk mendorong terwujudnya suatu pelayanan yang baik dan berkualitas sesuai peraturan-perundangan yang berlaku. Masyarakat harus disiplin dalam mematuhi peraturan misalnya saat berkendara atau berjalan di perlintasan kereta api. Karena tak jarang kasus kecelakaan kereta terjadi sebab kurang disiplinnya pengguna jalan untuk mematuhi rambu-rambu yang ada. Sedangkan penumpang atau pengguna pengangkutan barang harus menjaga fasilitas baik itu di Stasiun maupun di Kereta Api. Disini dua pihak harus saling mengawasi dan menjaga demi terwujudnya sistem pelayanan pengangkutan yang baik.



DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT.

Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hlm.19

Amalia Nanda . 2013. *Hukum Perikatan*. Unimal Press hlm 70

Direktorat Jenderal Perkeretaapian-Kementrian Perhubungan, *Rencana*

Induk Perkeretaapian Nasional. Jakarta, Maret 2011. hlm 5

Ikhsan Yosarie, et al., 2019, *Dampak Produk Hukum Daerah Diskriminatid*

Terhadap Pelayanan Publik, Pustaka Masyarakat Setara, Jakarta,

hlm 75

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (*Wetboek van Koophandel voor*

Indonesie).

Muhaimin, 2020, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram University Press,

Mataram, hlm 45, Ibid, hlm. 26

Munir Fuady, 2005, *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Kontemporer*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hal.3

Nasution, M.N, 2008, *Manajemen Transportasi*, Edisi ketiga. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Satjipto Rahardjo, 2000, *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 54

Subekti, R, dan R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata)*, Pradnya Paramita, Jakarta, 2003.

Tim Prima Pena, 2008, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Gitamedia Press, Jakarta, hlm. 382.

Zulham, 2013, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Kharisma Putra Utama, Jakarta hlm 4

B. Jurnal

Afrinel Oktiwa, 2016, Wacana Dan Ketidakmeratan Pembangunan Di Indonesia Inequality Of Discourse And Development In Indonesia, *CAHAYA PENDIDIKAN*, 2(2): 229-241, Desember 2016, hlm 230

Ahmad Munif Suratmaputra, 2017, Kemaslahatan Sebagai Tujuan Pensyari'atan Hukum Islam, Vol. 2, No 2, Desember 2017, hlm 6

Ali Mansyur dan Irsan Rahman, Penegakan Hukum Perlindungan Konsumen Sebagai Upaya Peningkatan Mutu Produksi Nasional, *Jurnal Pembaharuan Hukum*, Volume II, No. 1, Januari - April 2015, hlm 3

- Dewa Ayu Nyoman Sriastuti, 2015, Kereta Api Pilihan Utama Sebagai Moda Alternatif Angkutan Umum Massal, *PADURAKSA*, Vol. 4, No. 1, hlm 28
- Ketut Arie Jaya, 2020, Tanggungjawab Perusahaan Ekspedisi Terhadap Kerusakan Dan Kehilangan Barang Muatan dalam Pengangkutan Darat 2020, *Jurnal Interpretasi Hukum*, Vol. 1, No. 1, hlm 69
- Ketut Biomantara, 2019, Peran Kereta Api Indonesia (KAI) sebagai Infrastruktur Transportasi Wilayah Perkotaan, *Cakrawala-Jurnal Humaniora*, Vol. 19, No. 1, hlm 4
- Muhammad Ardi, 2016, Asas-Asas Perjanjian (Akad), Hukum Kontrak Syariah Dalam Penerapan Salam Dan Istina, *Jurnal Hukum Diktum*, Vol. 14, No. 2, hlm 267
- Muhammad Sofyan Rudi Santoso, 2016, Tanggung Jawab Keperdataan Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Kecelakaan Yang Terjadi Saat Mengangkut Penumpang, *Privat Law*, Vol. IV, No. 2, hlm 37
- Nadhif Farkhan dan Aryani Witasari, 2021, Tanggung Jawab Perusahaan Pengiriman Barang Terhadap Kerugian Konsumen Akibat Hilang, Rusak dan Tertukarnya Barang Di PT. Pos Indonesia Kota Tegal, *Konstelasi Ilmiah Mahasiswa Unissula (Kimu)* 5, hlm 17
- Nurhalis, 2015, Perlindungan Konsumen dalam Perspektif Hukum Islam dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999, *Jurnal Ius*, Vol III, No.9, hlm 530

Oktaviana Surya Putri, Tanggung Jawab Pt Kai Terhadap Barang Bawaan Penumpang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, hlm 7

Purwoko, 2013, Kajian Sistem Prosedur Bongkar Muat Barang Pada Angkutan Kereta Api, Vol. 25, No. 1, hlm 52

Reika Happy Sugiastuti, 2022, Dampak Buruk Pembangunan Tanpa Pemerataan : Kesenjangan Ekonomi Antar Wilayah Di Indonesia, *Jurnal Administrasi Bisnis*, Vol. 16, No. 1, hlm 80

Resanda Hendrawanto Bintara Putra, 2015, Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum di Surabaya, *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTransLog)*, Vol. 02 No. 2, Juli 2015 hlm 178

Rusnaldi Salim, 2020, Perlindungan Konsumen Dalam Kepailitan, *Jurnal Hukum Unissula*, Volume 36, No. 1, Juni 2020, hlm 28

Sri Redjeki Slamet, 2013, Tuntutan Ganti Rugi Dalam Perbuatan Melawan Hukum: Suatu Perbandingan Dengan Wanprestasi, *Lex Journalica*, Vol. 10 No. 2, hlm 112

Sukarni, Perlindungan Hukum Konsumen Dalam Transaksi Secara Online, *Jurnal Hukum Unissula*, Vol. 35 No.1, 2019, hlm 81

C. Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia.

Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Republik Indonesia Jakarta.

Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jakarta.

Peraturan Presiden Nomor 15 Tahun 2005 Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2005 Tentang Unit Organisasi dan Tugas Eselon I Kementerian Negara Republik Indonesia.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Nomor 48 Tahun 2014 tentang Tata Cara Pemuatan, Penyusunan, Pengangkutan, Dan Pembongkaran Barang Dengan Kereta Api.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2018 tentang Pedoman Tata Cara Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 63 tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api.

D. Lain-lain

1. Skripsi

Diast Saifullah Fiddin, 2015, Tanggung Jawab Pt. Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Konsumen Pengguna Jasa Kereta Api Berkaitan dengan Keterlambatan Kedatangan Kereta Api (Studi di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasional VIII Surabaya), *Skripsi*, hlm 15

Lusi Widhiyanti, 2012, “Upaya Yang Dilakukan Oleh PT Kereta Api Indonesia dalam Memberikan Hak Konsumen untuk Berkendara dengan Aman dan Nyaman bagi Penumpang Kereta Api”, *Skripsi Universitas Negeri Yogyakarta, Yogyakarta* hlm 4

Randha Fernando, 2021, “Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Penumpang dan Barang Pada Pt. Fatir Jarum Aluih Ditinjau dari Fiqh Muamalah dan Hukum Positif”, *Skripsi Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Batusangkar, Tanah Datar*, hlm 28

2. Internet

https://www.kai.id/corporate/about_kai/ diakses pada 10 Desember 2022 pukul 09.20

https://www.kai.id/static/company-profile/company_profile_2022

diakses pada 10 Desember 2022 diakses pukul 11.50.

<https://www.bps.go.id/indicator/17/72/1/jumlah-penumpang-kereta-api.html> diakses pada 24 Desember 2022 pukul 17.40

https://www.kai.id/information/full_news/5475-ingat-bawa-barang-secukupnya-saat-naik-kereta-api diakses pada 24 Desember 2022 pukul 18.00

https://www.kai.id/corporate/passenger_services/0 diakses pada 20 Desember 2022 pukul 13.50

https://www.kai.id/information/full_news/5050-komitmen-kai-wujudkan-keselamatan-perjalanan-ka diakses pada 10 Januari 2023 pukul 22.40

<https://www.cnbcindonesia.com/news/20211113185633-4-291311/kenalkan-polsuska-penjaga-keamanan-ketertiban-di-kereta> diakses pada 20 Januari 2023 pukul 10.15

<https://www.bps.go.id/indicator/17/73/1/jumlah-barang-melalui-transportasi-kereta-api-menurut-pulau.html> diakses pada 22 Januari 2023 pukul 20.35

https://www.kai.id/information/full_news/3724-angkutan-barang-murah-cepat-dan-aman-menggunakan-rail-express diakses pada 17 Januari 2023 pukul 11.25

