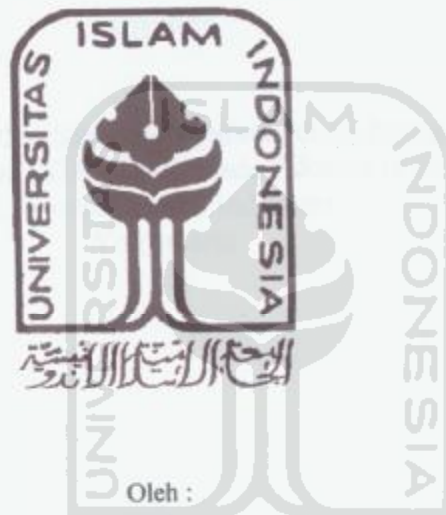


**TANGGUNG JAWAB PT. (Persero) KERETA API INDONESIA  
TERHADAP PENGGUNA JALAN AKIBAT KECELAKAAN PADA  
PINTU PERLINTASAN KERETA API DI WILAYAH DAOP IV  
SEMARANG JAWA TENGAH**

**SKRIPSI**



Oleh :

**FARID MISDAR KHOIRI**

No. Mahasiswa : 02.410.097  
Program Studi : Ilmu Hukum

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA  
FAKULTAS HUKUM  
YOGYAKARTA  
2012**

**TANGGUNG JAWAB PT. (Persero) KERETA API INDONESIA  
TERHADAP PENGGUNA JALAN AKIBAT KECELAKAAN PADA  
PINTU PERLINTASAN KERETA API DI WILAYAH DAOP IV  
SEMARANG JAWA TENGAH**

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Guna Memperoleh  
Gelar Sarjana (STRATA-1) Pada Fakultas Hukum  
Universitas Islam Indonesia  
Yogyakarta

Oleh :

**FARID MISDAR KHOIRI**

No. Mahasiswa : 02.410.097  
Program Studi : Ilmu Hukum

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA  
FAKULTAS HUKUM  
YOGYAKARTA**

**2012**

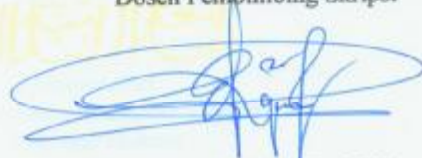
بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

**SKRIPSI**

**TANGGUNG JAWAB PT. (Persero) KERETA API INDONESIA  
TERHADAP PENGGUNA JALAN AKIBAT KECELEKAAN PADA  
PINTU PERLINTASAN KERETA API DI WILAYAH DAOP IV  
SEMARANG JAWA TENGAH**

Telah diperiksa dan disetujui oleh Dosen Pembimbing Skripsi untuk diajukan  
ke muka Tim Penguji dalam Ujian Pendadaran  
pada tanggal **20 Februari 2012**

Yogyakarta, 30 Januari 2012  
Dosen Pembimbing Skripsi



**(Ery Arifudin, SH., MH.)**

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

SKRIPSI

**TANGGUNG JAWAB PT. (Persero) KERETA API INDONESIA  
TERHADAP PENGGUNA JALAN AKIBAT KECELAKAAN PADA  
PINTU PERLINTASAN KERETA API DI WILAYAH DAOP IV  
SEMARANG JAWA TENGAH**

Telah dipertahankan di hadapan Tim Penguji dalam Ujian Pendadaran  
pada tanggal 20 Februari 2012 dan dinyatakan **LULUS**

Yogyakarta, 20 Februari 2012

**Tim Penguji**

**Tanda Tangan**

1. Ketua : Nurjihad, SH., MH.
2. Anggota : Ery Arifudin, SH., MH.
3. Anggota : Abdul Jamil, SH., MH.



Mengetahui:

Universitas Islam Indonesia Yogyakarta  
Fakultas Hukum  
Dekan



**Dr. H. Rusli Muhammad, SH., M.H.**  
NIP. 195406121984031001



## SURAT PERNYATAAN

ORISINALITAS KARYA TULIS ILMIAH BERUPA TUGAS AKHIR MAHASISWA  
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

*Bismillahirrohman nirrohim*

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : FARID MISDAR KHOIRI  
No. Mhs : 02.410.097

adalah benar-benar mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta yang telah melakukan penulisan Karya Tulis Ilmiah (Tugas Akhir) berupa Skripsi/Legal Memorandum/Studi Kasus Hukum dengan judul :

**TANGGUNG JAWAB PT. (Persero) KERETA API INDONESIA TERHADAP PENGGUNA**

**JALAN AKIBAT KECELAKAAN PADA PINTU PERLINTASAN KERETA API DI**

**WILAYAH DAOP IV SEMARANG JAWA TENGAH**

Karya ilmiah ini akan saya ajukan kepada Tim Penguji dalam Ujian Pendadaran yang diselenggarakan oleh Fakultas Hukum UII.

Sehubungan dengan hal tersebut, dengan ini Saya menyatakan:

1. Bahwa karya tulis ilmiah ini adalah benar-benar hasil karya saya sendiri yang dalam penyusunannya tunduk dan patuh terhadap kaidah, etika dan norma-norma penulisan sebuah karya tulis ilmiah sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
2. Bahwa saya menjamin hasil karya ilmiah ini adalah benar-benar Asli (Orisinal), bebas dari unsur-unsur yang dapat dikategorikan sebagai melakukan perbuatan '*penjiplakan karya ilmiah (plagiat)*';
3. Bahwa meskipun secara prinsip hak milik atas karya ilmiah ini ada pada saya, namun demi untuk kepentingan-kepentingan yang bersifat akademik dan pengembangannya, saya memberikan kewenangan kepada Perpustakaan Fakultas Hukum UII dan perpustakaan dilingkungan Universitas Islam Indonesia untuk mempergunakan karya ilmiah saya tersebut.

Selanjutnya berkaitan dengan hal di atas (terutama pernyataan pada butir no 1 dan 2), saya sanggup menerima sanksi baik sanksi administratif, akademik bahkan sanksi pidana, jika saya terbukti secara kuat dan meyakinkan telah melakukan perbuatan yang menyimpang dari pernyataan tersebut. Saya juga akan bersikap kooperatif untuk hadir, menjawab, membuktikan, melakukan pembelaan terhadap hak-hak saya serta menanda-tangani Berita Acara terkait yang menjadi hak dan kewajiban saya, di depan 'Majelis' atau 'Tim' Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang ditunjuk oleh pimpinan fakultas, apabila tanda-tanda plagiat disinyalir ada/terjadi pada karya ilmiah saya ini oleh pihak Fakultas Hukum UII.

Demikian, Surat Pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, dalam kondisi sehat jasmani dan rohani, dengan sadar serta tidak ada tekanan dalam bentuk apapun dan oleh siapapun.

Dibuat di : Yogyakarta  
Pada Tanggal : 20 FEBRUARI 2012  
Yang membuat Pernyataan



FARID MISDAR KHOIRI  
Tangan & Nama Terang Ybs.

## M O T T O

Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan, maka apabila engkau sudah selesai (mengerjakan sesuatu pekerjaan), kerjakanlah pekerjaan lain dan hanya kepada tuhanMu (sajalah) kamu berharap

*(Q.S. AL-INSYIRAH : 6-8)*

Allah tidak membebani seseorang melebihi kemampuan yang diberikan Allah. Sesudah Kesukaran, Allah pasti memberikan kelapangan

*(Q.S. ATHALAAK : 7)*

Dan Bertaqwalah kamu kepada Allah. Sungguh Allah sangat mengetahui segala yang kamu lakukan.....

*(Q.S. AL MAIDAH : 8)*

Bagaimana engkau menginginkan sesuatu yang luar biasa padahal engkau sendiri tak mengubah dirimu dari kebiasaanmu? Kita banyak meminta dan banyak berharap kepada Allah, tetapi sibuknya meminta kadang membuat kita tak sempat menilai diri sendiri. Padahal, kalau kita meminta dan berakibat kita mengubah diri, Allah akan memberikan apa yang kita minta karena sebetulnya doa itu adalah pengiring agar kita bias mengubah diri kita, jika kita tidak pernah mau mengubah diri kita menjadi lebih baik, tentu ada yang salah dalam permintaan kita.

*(IBNU ATHA'ILLAH)*

## PERSEMBAHAN

*Kupersembahkan karya tulis ilmiahku ini kepada*

*Kedua orang tua dan keluargaku tercinta.*



## KATA PENGANTAR



Alhamdulillahirrabil'alamin, Segala puji bagi Allah SWT yang telah memberikan kasih sayang serta kekuatan kepada penulis, yang membuat segala hal menjadi mungkin dan yang membuat sulit menjadi mudah. Sujud syukurku atas nikmat dan rizki-Mu karena berkat rahmat, taufik, hidayah, bimbingan serta kehendak-Nya skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

Penyusunan penulisan hukum adalah tugas wajib untuk diajukan sebagai salah satu syarat ketentuan akademik sebagai tugas akhir guna meraih gelar Sarjana Strata-1 di Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia di Yogyakarta.

Kerja keras tiada henti hingga dapat terwujud skripsi ini sesuai dengan standarisai dan harapan bagi penulis pada khususnya dan fakultas hukum pada umumnya. Dengan penuh kesabaran, keikhlasan, keuletan dan pantang menyerah dalam menghadapi segala hambatan dan rintangan hingga terselesaikan penulisan karya ilmiah ini. Oleh karena itu dengan penuh ketulusan, keikhlasan dan rasa hormat penulis menyatakan penghargaan dan ucapan terima kasih yang tak terhingga kepada berbagai pihak yang telah mengulurkan tangan membantu penulis selama mengikuti pendidikan sampai penyelesaian skripsi ini, untuk itulah penulis mengucapkan terimakasih kepada :

1. Allah SWT karena rahmad dan hidayahNya, hamba dapat menyelesaikan dengan baik.
2. Nabi Muhammad SAW sebagai panutan hamba.
3. Para Nabi dan Malaikat yang selalu berpegang teguh padaNya.



4. Kedua orang tuaku, H. Moch Mustahal dan Hj. Rochmatun atas segala do'a serta dukungan dari setiap keringat yang diteteskan untuk menemani dengan kesabaran dan kasih sayang.
5. Saudaraku terkasih, mba' Ita Miftahun Nadziroh dan mas Isnaini Jauhari serta mba' Yuni Musfirotun Nisa' dan mas Russina serta Nanad, Achima, Hamzah dan Gege yang tak henti hentinya member dukungan baik moril maupun spiritual.
6. Ei dan keluarga yang tak pernah lelah menyemangati, memberi dukungan dan do'a yang tak pernah putus.
7. Bapak Prof. Dr. Drs. Edy Suandi Hamid, M. Ec, selaku Rektor Universitas Islam Indonesia.
8. Bapak Dr. H. Rusli Muhammad, SH. MH, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, atas kesempatan yang diberikan kepada penulis sampai terselesaikannya penulisan skripsi ini dengan baik.
9. Bapak Ery Arifudin, SH. MH, selaku Dosen Pembimbing, yang telah meluangkan waktunya dengan keikhlasan dan kesabaran, untuk membimbing dan mengarahkan penulisan skripsi ini.
10. Bapak Djoahari Santosa, SH. MH, selaku Dosen Pembimbing (yang lalu), yang telah meluangkan waktunya dengan penuh keikhlasan dan kesabaran walaupun dalam keadaan sakit, untuk membimbing dan mengarahkan penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
11. Ibu Karimatul Ummah, SH. M.Hum, selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum.
12. Ibu Dr. Siti Anisah, SH. M Hum, selaku Dosen Pembimbing Akademik.

13. Ibu Ummuhani, selaku kepala sub seksi hukum PT. (Persero) KAI DAOP IV Semarang atas informasi dan bimbingannya.
14. Twenty and two (TNT) bimo, aan, ahmad, damar, budi, adit dan lain lain, yang ikut memberi sumbangsih baik informasi dan do'anya.
15. The last 02, bayu, dona, dika, gesit, nurudin, gabe, agus, citra dan angga, selamat bagi kalian semua...!!!
16. Pati bumi rock and roll, hari, bandel, yudho, riza, mala, ana fana, agnes, yang selalu setia mendoakan, mengupdate statusku, memberi semangat..thanks bro...!!!
17. Korps pengajar FH UII, bagian Akademik, TU, Presensi, terimakasih bantuannya.
18. Serta semua pihak yang tidak mungkin penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu hingga terselesaikanya penulisan skripsi ini.

Dengan kerendahan hati penulis persembahkan skripsi ini semoga dapat bermanfaat untuk menambah pengetahuan bagi penulis sendiri, akademika maupun pihak yang berkepentingan, dan dengan menyadari sepenuhnya bahwa masih banyak kekurangan didalamnya penulis menghargai setiap masukan yang ada.

Yogyakarta, Februari 2012

Penulis

## DAFTAR ISI

|                           |     |
|---------------------------|-----|
| HALAMAN JUDUL .....       | i   |
| HALAMAN PERSETUJUAN ..... | ii  |
| HALAMAN PENGESAHAN .....  | iii |
| MOTTO .....               | iv  |
| PERSEMBAHAN .....         | v   |
| KATA PENGANTAR .....      | vi  |
| DAFTAR ISI .....          | ix  |

### **BAB I      PENDAHULUAN**

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| A. Latar Belakang Masalah ..... | 1  |
| B. Rumusan Masalah .....        | 9  |
| C. Tujuan Penelitian .....      | 9  |
| D. Tinjauan Pustaka .....       | 10 |
| E. Metode Penelitian .....      | 16 |
| F. Sistematika Penulisan .....  | 18 |

### **BAB II      TINJAUAN UMUM TENTANG PENGANGKUTAN**

|   |    |
|---|----|
| A. Pengertian dan Pengaturan Hukum Pengangkutan .....           | 20 |
| B. Prinsip-Prinsip Tanggung jawab dalam Pengangkutan .....      | 24 |
| C. Pihak-Pihak yang Terkait dalam Perjanjian Pengangkutan ..... | 29 |
| D. Macam-Macam Pengangkutan .....                               | 36 |

E. Hak dan Kewajiban Para Pihak .....42

F. Perjanjian Pengangkutan dalam Islam .....44

**BAB III TANGGUNG JAWAB PT. (Persero) KERETA API INDONESIA TERHADAP PENGGUNA JALAN AKIBAT KECELAKAAN PADA PINTU PERLINTASAN KERETA API DI DAOP IV SEMARANG JAWA TENGAH**

A. Tanggung jawab PT. (Persero) Kereta Api Indonesia Terhadap Pengguna Jalan Akibat Kecelakaan Pada Pintu Perlindungan Kereta Api .....47

B. Penyelesaian Hukum atas Tanggung Jawab PT. (Persero) Kereta Api Indonesia Terhadap Pengguna Jalan Akibat Kecelakaan Pada Pintu Perlindungan Kereta Api.....57

**BAB IV PENUTUP**

A. Kesimpulan .....68

B. Saran .....69

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Menuju suatu bangsa yang berkembang dan maju, pembangunan disegala bidang sangat butuh perhatian untuk mewujudkan masyarakat adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan UUD 1945 adalah tujuan nasional bangsa Indonesia. Salah satu sektor yang sangat penting untuk mewujudkan tujuan nasional adalah pengangkutan, pengangkutan memiliki posisi yang penting dan strategis untuk mengadakan hubungan antar wilayah sehingga akan meningkatkan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya. Juga dalam memenuhi kebutuhan mobilitas seluruh sektor kehidupan dan sebagai sarana untuk menghubungkan kepentingan antar daerah-daerah Indonesia. Selain itu pengangkutan dapat dijadikan sebagai sarana untuk memperlancar roda perekonomian, mempererat persatuan dan kesatuan bangsa dalam rangka meningkatkan ketahanan nasional.

Pengangkutan dimaksudkan bahwa pengangkut itu dapat melakukan pengangkutan sendiri /atau dapat dilakukan orang lain atas perintah pihak pengangkut. Sedangkan yang dimaksud sampai ke tempat tujuan tertentu dengan selamat mengandung konsep /atau arti bahwa bila pengangkutan itu berjalan tidak selamat, hal itu menjadi tanggungan pihak pengangkut. Dalam hal ini mempunyai konsep yaitu: barangnya tidak ada, lenyap atau musnah, ketiadaan /atau hilangnya barang itu di sebabkan karena terbakar, tenggelam, dicuri orang, kecelakaan, dan sebab lain.

Timbulnya tanggung jawab pihak pengangkut adalah untuk memindahkan obyek pengangkut ke tempat tujuan, hal ini meliputi tibanya obyek pengangkutan yang

disertailunasnya pembayaran biaya pengangkutan. Obyek perjanjian pengangkutan meliputi muatan barang dan penumpang, biaya pengangkutan dan alat pengangkutan.<sup>1</sup>

Pentingnya sarana pengangkutan tersebut haruslah diimbangi dengan pengawasan dan pembinaan yang baik serta terpadu mengingat semakin meningkatnya kebutuhan jasa pengangkutan bagi mobilitas manusia dan barang di dalam dan luar negeri. Dengan adanya penyelenggaraan pengangkutan yang sesuai, maka berperan sebagai penunjang dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun lambat berkembang.

Penyelenggaraan dan pembinaan pengangkutan yang baik dimaksudkan sebagai suatu sistem kesatuan pengangkutan nasional secara terpadu, sehingga mampu mewujudkan penyediaan jasa pengangkutan yang seimbang dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan pengangkutan yang aman, cepat, lancar, teratur, nyaman, dan efisien dengan biaya yang sesuai dan terjangkau oleh daya beli masyarakat. Di samping itu juga harus memperhatikan faktor keselamatan manusia dan barang.

Pihak pengangkut harus memperhatikan konsep dan prosedur perjanjian pengangkutan, maka pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah pengangkut dan pengirim /atau penumpang, Adapun sifat perjanjian pengangkutan adalah timbal balik, konsepnya kedua belah pihak, baik pengangkut maupun pengirim /atau penumpang masing-masing mempunyai kewajiban sendiri. Di mana kewajiban pihak pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang /atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan kewajiban pihak pengirim /atau penumpang adalah membayar uang pengangkutan sebagai kontra prestasi dari penyelenggaraan

---

<sup>1</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, ctk. Pertama, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hlm.13

pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut.

Macam pengangkutan yang digunakan untuk berhubungan antar wilayah meliputi pengangkutan darat, pengangkutan laut dan pengangkutan udara. Alat pengangkutan tersebut berfungsi untuk memindahkan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain melalui darat, laut /atau udara sesuai dengan alat pengangkutan yang digunakan /atau yang dipilih.

kereta api adalah salah satu contoh alat pengangkutan darat, kereta api sebagai salah satu alat pengangkutan darat yang paling diminati, hal ini terbukti semakin meningkatnya kebutuhan jasa pengangkutan kereta api bagi mobilitas orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain diseluruh wilayah tanah air. Oleh karena itu usaha perkeretaapian perlu dikembangkan baik sarana maupun prasarana untuk mewujudkan pengangkutan darat yang baik, aman, nyaman dan lancar.

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

Salah satu manfaat dan tujuan diadakannya perlintasan adalah untuk mempersingkat waktu tempuh dan memperpendek jarak tempuh berlalu lintas, sehingga dihasilkan biaya operasional akan lebih hemat, itulah salah satu opsi yang dipilih oleh



PT.(Persero) Kereta Api Indonesia dari pada harus membangun *fly over* ataupun *subway*. Walaupun program *fly over* ataupun *subway* sangat mungkin dilakukan di kemudian hari.<sup>2</sup> Kereta api di Indonesia sudah ada sejak 138 tahun yang lalu, jaringan kereta api di Indonesia sebagian besar merupakan peninggalan jaman Belanda meliputi lintasan sepanjang 6.482 km yang tersebar di Jawa dan Sumatera, dimana 70% diantaranya terletak di antaranya terletak di pulau Jawa.

Di Jawa terdapat tiga perlintasan utama, yaitu Jakarta-Bandung, Jakarta-Semarang-Surabaya (disebut lintas utara), dan Jakarta-Yogyakarta-Surabaya (disebut lintas selatan). Sedangkan di Sumatera terdapat tiga sub jaringan yang terpisah satu dan yang lain yakni sub jaringan Sumatera bagian utara, sub jaringan Sumatera bagian barat, dan sub jaringan Sumatera bagian selatan.<sup>3</sup>

Pada kenyataannya banyaknya pintu perlintasan antara jalan kereta api dan jalan umum sarat dengan permasalahan yakni sering terjadi kecelakaan diperlintasan, yaitu berupa benturan antara kereta api dengan pengguna jalan umum yang akibatnya banyak jatuh korban dan timbul kerugian, baik bagi pihak pengguna jalan umum maupun pihak kereta api.

Kecelakaan diberbagai perlintasan pada umumnya disebabkan karena kelalaian para pengguna perlintasan dan/atau minimnya kesadaran hukum masyarakat terhadap hukum berlalu lintas, yang berakibat persengketaan hukum antara pihak PT. (Persero) Kereta Api Indonesia dengan pihak pengguna jalan umum.

Dengan demikian akan timbul masalah dan pertanyaan bagaimanakah pertanggung jawaban badan penyelenggara yaitu PT. (Persero) Kereta Api Indonesia dalam

---

<sup>2</sup> Wawancara dengan Kepala Sub Seksi Hukum PT.(Persero) KAI DAOP IV Semarang, Ibu. Umuhani, Semarang, 13 Juni 2006

<sup>3</sup> <http://pub.bhaktiganesha.or.id/berita/> 20 agustus 2011, 21:19

peristiwa kecelakaan yang terjadi di pintu perlintasan yang melibatkan pihak lain yakni pengguna jalan umum dalam sarana pengangkutan kereta api.

Prinsip pertanggung jawaban dalam pengangkutan, dinyatakan bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka pengangkut dapat dibebaskan dari kewajiban membayar kerugian.<sup>4</sup>

Dikatakan tidak bersalah adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian /atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin untuk dihindari.

Dalam berlalu lintas terdapat seperangkat pranata hukum yang mengaturnya. Lalu lintas kereta api diberikan status keistimewaan dimaksudkan bahwa lalu lintas kereta api diperlakukan berbeda dan apabila perlu menyimpang dari aturan-aturan lalu lintas pada umumnya.<sup>5</sup>

Kereta api mempunyai kepentingan khusus yang harus didahulukan dan pengguna jalan umum tidak dibenarkan dan dilarang berada pada lokasi jalan kereta api pada saat kereta api lewat. Keberadaan dan penugasan penjaga perlintasan bukan untuk mengamankan pengguna jalan umum melainkan khusus mengamankan keselamatan kereta api berikut penumpang dan barang bawaan.<sup>6</sup>

Sepanjang jalur kereta api, pengelola jalan kereta api tidak diwajibkan untuk mengamankan pengguna jalan umum pada kawasan tersebut, sejak berlangsungnya

---

<sup>4</sup> Abdulkadir Muhammad, *op.cit.*, hlm.28

<sup>5</sup> Sukismo, *Pertanggung Jawaban Hukum Terhadap Kelalaian Pengguna dan Pengelolaan Pengoperasian Perlintasan Kereta Api*, Seminar Nasional, DPD VI Serikat Pekerja Kereta Api (SPKA), Yogyakarta, 18 oktober 2003

<sup>6</sup> Wawancara dengan Kepala Sub Seksi Hukum PT.(Persero) KAI DAOP IV Semarang, Ibu. Umuhani, Semarang, 13 juni 2006

pengangkutan kereta api, tanah dan sarana perjalanan kereta api yang dibangun di atasnya dengan hak penguasaan, hak pemanfaatan, hak penggunaan, hak pemilikan ataupun delegasi wewenang tertentu, merupakan sistem yang utuh, menyeluruh dan tidak terhalang oleh hak-hak lain. Sistem pengelolaan jalur perjalanan kereta api bersifat utuh, tidak terpecah-pecah, otonom dan mandiri.<sup>7</sup>

Kereta Api sebagai alat pengangkutan darat merupakan pendorong dan penggerak pembangunan nasional demi meningkatkan kesejahteraan rakyat. Usaha perkeretaapian dikuasai oleh pemerintah dan pelaksanaannya diserahkan kepada badan penyelenggara yang dibentuk untuk itu. Badan penyelenggara usaha perkeretaapian adalah PT. (Persero) Kereta Api Indonesia yang berada di bawah Departemen Perhubungan.

Bentuk Tanggung jawab kepada pengguna jasa pelayanan pengangkutan adalah memberi ganti kerugian, mengenai ganti kerugian berupa pemberian asuransi oleh pihak Jasa Raharja secara tanggung renteng karena PT. (Persero) Kereta Api Indonesia wajib mengasuransikan pengguna jasa pelayanan pengangkutan Kereta Api, apabila memang terbukti bahwa kesalahan berada dipihaknya.

Banyak kasus kecelakaan antara kereta api dengan pengguna jalan yang terjadi, sebagian besar karena kelalaian penjaga pintu perlintasan. Terlepas dari kelalaian /atau tidak penjaga pintu perlintasan, keberadaan palang pintu perlintasan hakekatnya merupakan kebutuhan internal pengelolaan jalur perjalanan kereta api, yang semata-mata sebagai sarana untuk melindungi dan mengamankan perjalanan kereta api dan bukan sebagai pengaman pengguna jalan.

---

<sup>7</sup> *Ibid*

Peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang perkereta apian dalam hal pintu perlintasan terdapat dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkereta Apian, antara lain :

1. Bab X pasal 124 yang berbunyi :

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

2. Bab XV pasal 181 yang berbunyi :

1) Setiap orang dilarang :

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

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

3. Bab XVII pasal 199 yang berbunyi :

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

Disamping diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkereta Api, juga di atur dan ditegaskan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, antara lain :

1. Pasal 114 yang berbunyi :

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

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

2. Dalam pasal 296 yang berbunyi :

”setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor pada perlintasan antara kereta api dan jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain sebagai mana dimaksud dalam pasal 114 huruf (a) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).”

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

Berdasar uraian di atas, maka penulis tertarik untuk menyusun skripsi dengan judul : “TANGGUNG JAWAB PT. (Persero) KERETA API INDONESIA TERHADAP PENGGUNA JALAN AKIBAT KECELAKAAN PADA PERLINTASAN KERETA API”

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan Uraian diatas maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tanggung jawab PT. (Persero) Kereta Api Indonesia terhadap terjadinya kecelakaan dalam kasus kecelakaan pada perlintasan kereta api?
2. Bagaimana penyelesaian hukum berupa ganti kerugian terhadap kecelakaan pada kasus kecelakaan pada perlintasan kereta api?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang masalah dan sesuai dengan permasalahan yang ada, maka penelitian ini bertujuan sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui bagaimana tanggung jawab PT. (Persero) Kereta Api Indonesia terhadap terjadinya kecelakaan yang melibatkan pengguna jalan dalam pengangkutan kereta api.
2. Untuk mengetahui penyelesaian hukum berupa ganti kerugian atas tanggung jawab PT. (Persero) Kereta Api Indonesia sehubungan dengan kecelakaan terhadap pengguna jalan umum pada perlintasan kereta api.

#### D. Tinjauan Pustaka

Pengangkutan dapat di artikan sebagai proses kegiatan memuat orang /atau barang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang /atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang /atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan. Selain itu definisi pengangkutan juga dapat di artikan sebagai perjanjian timbal balik dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang /atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan penumpang mengingatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.

Perjanjian melahirkan /atau menjadi sumber perikatan dan suatu perjanjian bisa melahirkan /atau dari banyak perikatan, dijelaskan bahwa dalam perjanjian pengangkutan terkait dua pihak yaitu pengangkut dan penumpang, sehingga perjanjian tersebut timbul setelah adanya persetujuan dari para pihak, yaitu pengangkut dengan penumpang.<sup>8</sup> Jika tercapai kesepakatan diantara para pihak maka pada saat itu lahirlah perjanjian pengangkutan. Dalam perjanjian tentu ada pelaksanaannya, di mana pelaksanaan perjanjian di sini adalah perbuatan merealisasikan /atau memenuhi hak dan kewajiban yang telah diperjanjikan oleh pihak-pihak, sehingga tercapai tujuan mereka. Para pihak dalam pengangkutan yaitu masing-masing mempunyai hak dan kewajiban. Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedang kewajiban penumpang membayar uang angkutan dari penyelenggaraan yang dilakukan oleh pengangkut, dan hak pengangkut adalah berhak mengatur yang diangkutnya baik itu barang /atau penumpang yang diangkutnya, dan juga berhak melarang penumpangnya selama dalam perjalanan.

---

<sup>8</sup> J. Satrio, *Hukum Perikatan, Perikatan Pada Umumnya*, ctk. Pertama, PT. Alumni, Bandung, 1992, hlm.40



Transportasi darat merupakan salah satu armada yang diselenggarakan oleh pemerintah dalam memberikan jasa pengangkutan kepada masyarakat yang digunakan sebagai alat perhubungan melalui darat, salah satunya Kereta Api. Dengan adanya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, maka tentu saja hal ini mendukung aktifitas armada transportasi darat sebagai sarana pengangkutan darat. Pengangkutan yang banyak dan sering digunakan oleh masyarakat adalah alat angkut melalui darat karena di samping biaya yang relatif terjangkau oleh masyarakat juga karena resiko kecelakaan lebih kecil dibanding dengan alat angkut lainnya. Oleh karena itu pengangkutan sebagai pelaksana penyelenggara pengangkutan harus dapat memberikan jasa pelayanan pengangkutan kepada masyarakat dengan baik, aman, dan lancar.

Moda pengangkutan darat kereta api dalam hukum pengangkutan, ada dua klasifikasi undang-undang yang mengatur pengangkutan, yaitu undang-undang yang bersifat keperdataan dan undang-undang yang bersifat administratif. Yang menjadi pokok pembahasan di sini adalah undang-undang yang bersifat keperdataan saja. Undang-undang yang mengatur pengangkutan ada yang berbentuk kodifikasi, yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdt), dan ada yang berbentuk undang-undang biasa, yaitu yang terdapat di luar KHUD dan KUHPdt. Karena ada tiga jenis pengangkutan yang menjadi pokok kajian, maka ada tiga macam pula undang-undang pengangkutan, dan pembahasannya melalui tiap jenis pengangkutan itu. Buku I Bab V Bagian 2 dan 3 pasal 90 s.d 98 KUHD memuat ketentuan mengenai pengangkutan darat. Ketentuan ini bersifat *lex generalis*, artinya berlaku umum untuk semua jenis pengangkutan darat.

Stb. 1927-262 memuat ketentuan mengenai pengangkutan dengan kereta api, yang lazim disebut dengan singkatan BVS. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memuat ketentuan mengenai lalulintas dan angkutan jalan raya. Kedua undang-undang ini bersifat *lex specialis*, artinya berlaku khusus bagi tiap jenis pengangkutan darat yang bersangkutan.

Buku II Bab V KUHD tentang perjanjian carter kapal, Buku II Bab VA KUHD tentang pengangkutan barang, Buku II Bab V-B KUHD tentang pengangkutan penumpang. Tiga bab ini memuat ketentuan mengenai pengangkutan laut. Apabila diperhatikan, maka undang-undang pengangkutan darat sebagian terkodifikasi dalam KHUD, sedangkan undang-undang pengangkutan laut semuanya terkodifikasi dalam KUHD.

Stb. 1939-100 tentang Ordonansi Pengangkutan Udara memuat ketentuan mengenai pengangkutan udara. Pengaturan udara tidak mendapat pengaturan dalam KUHD. Jadi, tidak terkodifikasi sama sekali. Undang-undang Penerbangan merupakan peraturan penerbangan lebih banyak bersifat publik administratif.<sup>9</sup>

Aspek-aspek dalam pengertian pengangkutan tersebut adalah sebagai berikut :<sup>10</sup>

1. Pelaku, yaitu orang yang melakukan pengangkutan. Pelaku ini ada yang berupa badan usaha, seperti perusahaan pengangkutan, dan ada pula yang berupa manusia pribadi, seperti buruh pengangkutan di pelabuhan.
2. Alat pengangkutan, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Alat ini digerakkan secara mekanik /atau elektrik dan memenuhi syarat undang-undang, seperti kendaraan bermotor, kapal laut, kapal udara, derek (*crane*).

<sup>9</sup> [http://eprints.undip.ac.id/20\\_januari\\_2012](http://eprints.undip.ac.id/20_januari_2012), 22:30

<sup>10</sup> *Ibid*

3. Barang /atau penumpang, yaitu muatan yang diangkut adalah barang-barang dagangan yang sah menurut undang-undang. Dalam pengertian barang termasuk juga hewan.
4. Perbuatan, yaitu kegiatan mengangkut barang atau penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan di tempat tujuan yang ditentukan.
5. Fungsi pengangkutan, yaitu mengikatkan kegunaan dan nilai barang /atau penumpang (tenaga kerja).
6. Tujuan pengangkutan, yaitu sampai /atau tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat, biaya pengangkutan lunas.

Dalam mencapai kebutuhan hidupnya manusia memerlukan kerjasama, mereka saling mengikatkan diri untuk memenuhi suatu prestasi. Dalam pemenuhan prestasi tersebut dapat timbul perikatan dan yang menjadi obyek dalam perikatan adalah prestasi, yaitu dalam hal pemenuhan prestasi.

Macam-macam prestasi adalah :

1. Memberikan sesuatu, seperti membayar harga, menyerahkan barang dan sebagainya.
2. Berbuat sesuatu, misalnya memperbaiki barang yang rusak, membongkar bangunan, kesemuanya karena putusan pengadilan dan sebagainya.
3. Tidak berbuat sesuatu, misalnya untuk tidak mendirikan bangunan, untuk tidak menggunakan merk dagang tertentu, kesemuanya ditetapkan oleh putusan pengadilan.<sup>11</sup>

Dalam Hukum Perdata, seseorang bertanggung jawab tidak saja karena kerugian yang diakibatkan oleh perbuatan yang disengaja tetapi juga yang disebabkan karena kelalaiannya. Karena Hukum Perdata lebih mengatur aturan-aturan tentang hak dan

---

<sup>11</sup> C.S.T. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, ctk. Kedelapan, Balai Pustaka, Jakarta, 1989, hlm.247

kewajiban dalam hubungan orang perorang, dan dapat juga antara orang dengan badan hukum. Dalam hal ini seperti gagalnya kewajiban satu pihak yang merugikan orang lain, maksudnya seperti telah melakukan wanprestasi.

Selain ukuran obyektif dan subyektif, orang yang berbuat itu harus dapat di pertanggung jawabkan ( *responsible* ), Artinya orang yang berbuat itu sudah dewasa, sehat akalnya, tidak berada di bawah pengampuan. Dalam pengertian “tanggung jawab” itu juga termasuk akibat hukum dari perbuatan orang yang berada di bawah pengawasannya, kekuasaannya. Hal ini berada di bawah pengawasan Pasal 1365 KUH Perdata dan Pasal 1367 KUH Perdata karena sesuai dengan tanggung jawab /atau ketentuan yang diatur dalam pasal tersebut.

Dilihat dalam peraturan hukum perdata kita seharusnya berpedoman pada Pasal 1365 KUH Perdata, dan Pasal 1367 KUH Perdata di mana dalam pasal tersebut memuat syarat-syarat :

1. Kerugian benar-benar diderita /atau paling tidak dianggap diderita.
2. Kerugian harus bisa dibuktikan.
3. Kerugian harus dapat diduga oleh debitur.
4. Kerugian harus merupakan akibat langsung dari wanprestasi.<sup>12</sup>

Adapun bunyi pasal 1365 Perdata adalah sebagai berikut "Tiap perbuatan melanggar hukum membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang kena salahnya menerbitkan kerugian tersebut", sedangkan bunyi Pasal 1367 Perdata adalah sebagai berikut "Seseorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan oleh barang-

---

<sup>12</sup> J. Satrio, *op.cit.*, hlm.206

barang yang berada di bawah pengawasannya”<sup>13</sup>

Prinsip tanggung jawab pengangkutan dalam hukum pengangkutan yaitu :

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan

Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan di Indonesia mengacu kepada ketentuan yang tercantum dalam Pasal 1365 KUH Perdata penerapan ketentuan Pasal 1365 itu memberikan konsekuensi beban pembuktian kepada pihak yang dirugikan, dalam hal ini penumpang. Untuk membuktikan bahwa kerugian yang dideritanya merupakan akibat dari perbuatan tergugat, dalam hal ini adalah pengangkut.

2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga

Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga adalah juga prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya kesalahan, tetapi dengan pembalikan beban pembuktian kepada pihak yang tergugat.

3. Prinsip tanggung jawab mutlak

Prinsip tanggung jawab mutlak adalah tergugat /atau pengangkut selalu bertanggung jawab tanpa melihat ada /atau tidaknya kesalahan /atau tidak melihat siapa yang bersalah.<sup>14</sup>

Subyek dalam perjanjian pengangkutan meliputi pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan, yaitu terdiri dari pengangkut, pengirim, penumpang, penerima, ekspediter, pengatur muatan, pengusaha pergudangan.<sup>15</sup>

Sedangkan yang menjadi obyek pengangkutan adalah penumpang, barang, biaya pengangkutan dan alat pengangkutan.<sup>16</sup>

<sup>13</sup> *Kitab UU Hukum Perdata*, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 2001

<sup>14</sup> Ridwan Khairandi, Machsun Thabrani, Ery Arifudin, Djohari Santoso, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia I*, ctk. Pertama, Gama Media atas kerjasama PSH FH-UII, Yogyakarta, 1999, hlm.202-209

<sup>15</sup> Abdulkadir Muhammad, *op.cit.*, hlm.4

<sup>16</sup> Hmn.Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum, Hukum Pengangkutan*, ctk. Pertama, Djambatan, Jakarta, 1981,

Proses penyelenggaraan pengangkutan meliputi empat tahap, antara lain adalah :

1. Tahap persiapan pengangkutan, meliputi penyediaan alat pengangkutan dan penyerahan barang /atau penumpang yang diangkut.
2. Tahap penyelenggaraan pengangkutan, meliputi kegiatan pemindahan barang /atau penumpang dengan alat pengangkutan dari tempat pemberangkatan sampai ditempat tujuan yang disepakati.
3. Tahap penyerahan barang /atau penumpang kepada penerima, turunnya penumpang, dan pembayaran biaya pengangkutan, dalam hal tidak terjadi peristiwa selama pengangkutan.
4. Tahap pemberesan /atau penyelesaian persoalan yang timbul /atau terjadi selama pengangkutan /atau sebagai akibat pengangkutan.<sup>17</sup>

Salah satu contoh dalam pengangkutan adalah kereta api, yang wilayah operasionalnya adalah pengangkutan darat. Melihat peranan transportasi sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah, maka sangat dibutuhkan penataan sistem transportasi yang sistematis, efisien dan berdaya guna.

## **E. Metode Penelitian**

### **1. Obyek Penelitian**

Tanggung Jawab PT. (Persero) Kereta Api Indonesia Sehubungan Dengan Kecelakaan Pada Pintu Perlintasan Kereta Api di DAOP IV Semarang Jawa Tengah.

### **2. Subyek Penelitian**

a. Pimpinan PT. (Persero) Kereta Api Indonesia

b. Korban atau ahli waris korban

### 3. Sumber Data

#### a. Sumber Data Primer

Berupa data yang diperoleh dari hasil penelitian lapangan.

#### b. Data Sekunder

Berupa data yang diperoleh dari penelitian kepustakaan yang terdiri atas :

##### i. Bahan Hukum Primer, antara lain terdiri dari:

a) KUH Perdata

b) UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkereta Apian

##### ii. Bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan mengenai bahan hukum primer, yang terdiri dari:

a) Buku yang terkait dan/atau relevan dengan tema skripsi.

b) Pendapat para ahli.

c) Karya tulis ilmiah dan makalah.

d) Liberatur-liberatur lainnya.

### 4. Teknik Pengumpulan Data

Data dikumpulkan dengan dua cara :

#### a) Wawancara

Pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengajukan pertanyaan langsung kepada responden berdasarkan panduan wawancara.

#### b) Studi Pustaka

Dengan mengkaji berbagai peraturan perundang-undangan /atau literatur yang berhubungan dengan permasalahan penelitian.



## 5. Metode Pendekatan

Dalam penulisan ini menggunakan metode pendekatan secara yuridis sosiologis yaitu penelitian untuk mengkaji dan mengetahui aturan hukum yang berlaku dalam terjadinya kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas darat khususnya kereta api. Dalam ini penulis meneliti terjadinya pelanggaran dan kecelakaan pengangkutan kereta api yang terjadi di DAOP IV Semarang Jawa Tengah dengan meneliti dan mengumpulkan data yang sudah ada.

## 6. Analisis data

Tahap analisis data adalah tahap yang penting dalam menentukan suatu penelitian. Analisis data dalam suatu penelitian adalah menguraikan /atau memecahkan suatu masalah yang akan diteliti berdasarkan atas data yang telah diperoleh kemudian diolah kedalam pokok permasalahan.

Analisa data menggunakan analisis secara deskriptif kuantitatif, yaitu data yang diperoleh dan disajikan dalam deskriptif dan analisa secara kualitatif dengan langkah sebagai berikut :

- a. Data penelitian diklasifikasikan sesuai dengan permasalahan penelitian, dengan cara mengumpulkan informasi dari pihak PT. (Persero) Kereta Api Indonesia, korban kecelakaan, dan pihak lain yang dapat memberikan informasi sehubungan dengan kasus kecelakaan tersebut.
- b. Hasil klasifikasi data selanjutnya disistematiskan.
- c. Data yang telah disistematiskan kemudian dianalisis untuk dijadikan dasar dalam mengambil kesimpulan.

## **F. Sistematika Penulisan**

Untuk memudahkan pemahaman dalam pembahasan skripsi ini maka hasil penelitian tersebut penulis uraikan dalam suatu penulisan dengan sistematika sebagai berikut:

**BAB I: PENDAHULUAN** Bab ini membahas mengenai berisi uraian mengenai: Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Tinjauan Pustaka, Metode Penelitian, Sistematika Penulisan.

**BAB II: TINJUAN UMUM TENTANG PENGANGKUTAN** Bab ini membahas mengenai : Pengertian dan Pengaturan Hukum Pengangkutan, Prinsip-prinsip Tanggung Jawab Dalam Pengangkutan, Pihak-pihak Yang Terkait Dalam Perjanjian Pengangkutan, Macam-macam Pengangkutan, Hak dan Kewajiban Para Pihak, Dan Perjanjian Pengangkutan Dalam Islam.

**BAB III: TANGGUNG JAWAB PT. (Persero) KERETA API INDONESIA TERHADAP PENGGUNA JALAN AKIBAT KECELAKAAN PADA PINTU PERLINTASAN KERETA API DI WILAYAH DAOP IV SEMARANG JAWA TENGAH** Bab ini membahas mengenai : Tanggung Jawab PT. (Persero) Kereta Api Indonesia terhadap pengguna jalan akibat kecelakaan pada pintu perlintasan kereta api, Penyelesaian Hukum atas Tanggung Jawab PT. (Persero) Kereta Api Indonesia terhadap pengguna jalan akibat kecelakaan pada pintu perlintasan kereta api.

**BAB IV: PENUTUP** Bab ini memuat tentang : Kesimpulan dan Saran.

## BAB II

### TINJAUAN UMUM TENTANG PENGANGKUTAN

#### A. Pengertian dan Pengaturan Hukum Pengangkutan

Pengangkutan dapat dikatakan sebagai kegiatan-kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan barang (muatan) /atau orang (penumpang) dari suatu tempat (asal) ke tempat tujuan. Dengan kata lain, suatu kegiatan transportasi yang memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari suatu tempat (*origin* atau *port of call*) ke tempat lain (*part of destination*).<sup>1</sup> Pengangkutan pun mempunyai unsur-unsur yang tersendiri dari:

1. Ada muatan yang di angkut
2. Tersedia kendaraan sebagai alat pengangkutannya
3. Ada jalanan, tempat yang dilalui alat pengangkutan tersebut

Hukum pengangkutan adalah suatu perjanjian timbal balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-peneima ; pengirim atau penerima ; penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.

Pengangkutan mempunyai peranan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat untuk menunjang dan memperlancar kehidupan masyarakat pada umumnya. Dengan pengelolaan yang baik dan efisien, dengan sendirinya pengangkutan akan mendatangkan keuntungan yang disebabkan dari pengangkutan tersebut, baik dilakukan dengan pengangkutan darat, pengangkutan laut maupun pengangkutan udara. Adapun keuntungan yang dapat tercipta misalnya :

---

<sup>1</sup> Soegitjatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, ctk pertama, Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm.1

1. Stabilitas ekonomi dapat dipertahankan terutama terhadap harga barang dipasaran.
2. Naiknya nilai tanah, dimana fasilitas angkut tersedia dengan baik.
3. Adanya jasa produksi angkutan, persediaan barang akan lebih merata.
4. Dengan adanya pengangkutan memungkinkan tersebarnya tenaga kerja yang lebih ekonomis.
5. Produksi dengan istilah *large scale production*, dapat dicapai karena adanya transportasi, dapat ditekan pada tingkat yang paling ekonomis.
6. Kedudukan monopoli akan dihapus dengan adanya transportasi, dan dengan tarif yang wajar dapat dicapai kemungkinan memperluas kebutuhan nasional dipasaran dunia yang membutuhkan produk nasional serta mendorong GNP nasional meningkat.<sup>2</sup>

Pengangkutan didefinisikan berbeda-beda oleh banyak ahli, tetapi bermuara pada dasar dan ketentuan yang sama, yaitu kegiatan perpindahan atau pengiriman barang dan/atau penumpang dari satu tempat ketempat lain, berkaitan dengan penulisan ini maka dapat kita lihat beberapa pengertian pengangkutan darat oleh kereta api, yaitu sebagai berikut :

1. Ketentuan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkereta Apian, yaitu :

“Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi dalam sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara masal dan keunggulan tersendiri, yang tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lain, perlu dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah, baik secara nasional maupun internasional, untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat.”

2. Ketentuan pasal 1 PP Nomor 81 Tahun 1998 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api juga tidak menjelaskan secara tegas mengenai pengertian pengangkutan, namun hanya menjelaskan mengenai pengertian angkutan kereta api sebagai berikut :

---

<sup>2</sup> Soegijatna Tjakranegara, *op.cit.*, hlm.2

“Angkutan kereta api adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api”.

Jadi berdasarkan pengertian tersebut diketahui bahwa dengan adanya jasa pengangkutan, akan memberikan manfaat bagi siapa saja /atau pihak-pihak manapun yang menggunakan pengangkutan, sebab dengan adanya pengangkutan maka dapat diadakan perpindahan barang dan/atau orang yang akhirnya barang dan/atau orang itu menjadi bermanfaat. Sehingga sudah sewajarnya apabila di dalam pengangkutan, pengangkut menghendaki adanya imbalan jasa (upah) dari pihak-pihak yang membutuhkan pengangkutan.

Dengan adanya jasa produksi yang diperlukan oleh masyarakat dalam memindahkan atau mengirimkan barang-barang ketempat lain, maka memenuhi kepentingan pokok yang menimbulkan *place utility* dan *time utility*, yaitu :

1. *Place utility* : menimbulkan nilai dari suatu barang tertentu karena dapat dipindahkan itu, dari tempat dimana barang yang berlebihan kurang diperlukan di suatu tempat, dimana barang itu sangat diperlukan ditempat lain karena langka. Dengan kata lain bahwa barang nilainya akan turun jika berlebihan jumlah dibanding di suatu tempat yang barang tersebut sangat sulit didapat. Tetapi dengan dipindahkan atau dikirimkan barang tersebut ke tempat lain maka harga kebutuhan dapat disamaratakan.
2. *Time utility* : menimbulkan sebab karena barang-barang dapat diangkut atau dikirim dari satu tempat ke tempat lain dimana benda /atau barang tersebut sangat dibutuhkan menurut keadaan, waktu dan kebutuhan.<sup>3</sup>

Peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai prasarana dan sarana kereta api di Indonesia adalah Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 1998 Tentang

---

<sup>3</sup> Soegijatna Tjakranegara, *op.cit.*, hlm.1

Prasarana dan Sarana Kereta Api, dan Prasarana Kereta Api menurut ketentuan pasal 1 angka 1 PP Nomor 69 Tahun 1989 diartikan sebagai jalur dan stasiun kereta api, termasuk fasilitas yang diperlukan agar sarana kereta api dapat dioperasikan. Pada dasarnya peraturan pengangkutan di Indonesia tidak diatur dalam suatu kodifikasi tersendiri melainkan diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan. Adapun peraturan-peraturan yang, terdapat di luar kodifikasi juga dipakai sebagai pedoman dalam praktek pengangkutan sehari-hari.

Disamping peraturan-peraturan yang terdapat dalam kodifikasi, terutama yang terdapat dalam KUH Perdata Buku III Pasal 1313 dan Pasal 1365 yang mengatur tentang perjanjian dan perbuatan melawan hukum dan/atau tanggung jawab pada umumnya. Sedangkan dalam KUHD mengatur mengenai beberapa hal yang berhubungan dengan tanggung jawab pengangkut, ekspediter dan sebagainya. Mengingat betapa besarnya kepentingan umum mengenai penyelenggaraan pengangkutan dengan kereta api, maka PT. (Persero) Kereta Api Indonesia dalam menyelenggarakan pengangkutan orang maupun pengangkutan barang.

Adapun peraturan mengenai pengangkutan darat diatur dalam KUHD Buku I. Bab V, Bagian 2 dan 3, mulai Pasal 90 sampai dengan Pasal 98. Dalam bagian ini diatur sekaligus mengenai pengangkutan darat dan pengangkutan perairan darat, tetapi hanya khusus mengenai pengangkutan barang, sedangkan di dalam KUHD sama sekali tidak ada peraturan mengenai orang-orang di darat dan perairan darat, hal tersebut diatur dalam peraturan-peraturan yang ada di luar kodifikasi yaitu dalam peraturan tentang “Pengangkutan dengan kereta api S. 1927-262 (*Bepalingen Vervoer Spoorwegen*)” Peraturan tersebut telah diperbaharui dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkereta Apian.

## B. Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab dalam Pengangkutan

Tanggung jawab mempunyai arti sebagai keadaan wajib menanggung segala sesuatunya, ini berarti kalau ada sesuatu hal, boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya.<sup>4</sup> Tanggung jawab merupakan sesuatu yang diharuskan, yang selalu dibarengi dengan sanksi.

Tanggung jawab dalam bahasa Belanda adalah *verantwoording*, dapat dijelaskan lebih lanjut bahwa dalam suatu hal membuat perhitungan dan pertanggung jawaban tidak sekedar menunjukkan bahwa semua penerimaan yang diharapkan telah diterima dan pengeluaran yang mana dan untuk apa kebenaran formal dalam perhitungan, tetapi juga mempertahankan kebijaksanaan yang telah dilaksanakan untuk kebenaran materiil dan pengeluaran tersebut.<sup>5</sup>

Dengan demikian tanggung jawab /atau *verantwoording* dapat berarti : a) sebagai perhitungan, b) sebagai pertanggung jawaban sebagaimana dikenal dalam hukum perbendaharaan negara guna sahnya perhitungan secara formal, dan c) sebagai kebijaksanaan yang juga harus diperhitungkan.

Dalam kepustakaan Belanda pengertian tanggung jawab digunakan dalam dua istilah yakni *aansprakelijkheid* dan *verantwoordelijkheid*, masing-masing hampir mempunyai arti yang sama meskipun tidak sama persis. Sedangkan dalam kepustakaan Indonesia tidak membedakan makna tanggung gugat atau *aansprakelijkheid* dan tanggung jawab atau *verantwoordelijkheid*.

---

<sup>4</sup> Sukismo, *Pertanggung Jawaban Hukum Terhadap Kelalaian Pengguna dan Pengelola Pengoperasian Perlintasan Kereta Api*, makalah, Seminar Nasional DPD VI Serikat Pekerja Kereta Api (SPKA), Yogyakarta, 18 oktober 2003, hlm.2

<sup>5</sup> *Ibid*

Tanggung gugat berarti sebagai keadaan atau fakta, bahwa setiap seseorang terhadap orang lain adalah sedemikian rupa bahwa orang lain itu terhadapnya dapat mengajukan hukum, gugatan atau tuntutan yang mana dapat menjerumus kearah tuntutan sebagai pihak tergugat.<sup>6</sup>

Pertanggung jawaban dapat diartikan bahwa meskipun seseorang mempunyai kebebasan dalam melaksanakan sesuatu tugas yang dibebankan kepadanya, namun ia tidak dapat membebaskan diri dari hasil atau akibat kebebasan perbuatannya, dan ia dapat dituntut untuk melaksanakan secara layak terhadap apa yang ditugaskan kepadanya.

Penggunaan suatu prinsip tanggung jawab tertentu bergantung kepada keadaan tertentu pula, baik ditinjau secara makro /atau sesuai dengan perkembangan dunia angkutan yang bersangkutan, baik pengangkutan di darat, laut maupun udara. Adapun menurut Dr. E. Saefullah Wiradipradja, bahwa setidaknya-tidaknya ada tiga prinsip tanggung jawab pengangkut dalam hukum pengangkutan yaitu :

1. Prinsip Tanggung jawab Berdasarkan Kesalahan
2. Prinsip Tanggung jawab Berdasarkan Praduga
3. Prinsip Tanggung jawab Mutlak.<sup>7</sup>

Dari ketiga prinsip tanggung jawab dalam pengangkutan tersebut di atas dapat diuraikan sebagai berikut :

Ad. 1. Prinsip Tanggung jawab Berdasarkan Kesalahan

Menurut prinsip ini setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan maka harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahan itu. Adapun yang

---

<sup>6</sup> J.C.M. Sweens, *Aansprakelijkheid Bij Het Beeheer Van Gemeente Gelden*, Nijmegen, 1932, hlm.2

<sup>7</sup> E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkutan dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional*, ctk Pertama, Liberty, Yogyakarta, 1989, hlm.11



termasuk dalam pengertian kesalahan disini adalah suatu perbuatan baik yang disengaja maupun perbuatan yang merupakan suatu kelalaian. Menurut sejarahnya, prinsip tanggung jawab yang didasarkan adanya unsur kesalahan pada mulanya dikenal dalam kebudayaan kuno di Babylonia. Dalam bentuknya yang lebih modern, prinsip ini dikenal dalam tahap awal dari hukum Romawi yaitu pada Abad ke dua sebelum Masehi, termasuk didalamnya, doktrin mengenal *culpa* dalam *Lee Aquilia* menentukan, bahwa kerugian sebagai kesalahan seseorang yang disengaja atau tidak, secara hukum harus di berikan santunan. Adapun pihak yang menderita kerugian harus membuktikan tentang kerugian yang dideritanya. Prinsip ini adalah yang umum berlaku seperti yang diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata tentang perbuatan melawan hukum yang berbunyi :

“Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”.

Dari Pasal 1365 KUH Perdata tersebut di atas terdapat unsur-unsur yang harus dipenuhi dalam suatu gugatan. Adapun unsur-unsur yang harus dipilih dalam suatu gugatan yaitu:<sup>8</sup>

1. Adanya perbuatan melawan hukum dari pihak tergugat,
2. Adanya perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya,
3. Adanya kerugian yang diderita penggugat sebagai akibat dari kesalahan tersebut, pengertian kesalahan, disini adalah dalam pengertian umum, baik, karena kesengajaan maupun karena kelalaian. Adapun yang menjadi ukuran

---

<sup>8</sup> Ridwan Khairandy, Machsun Thabrani, Ery Ariffudin, Djohari Santoso, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia I*, ctk. Pertama, Gama Media atas kerjasama PSH FH-UIL, Yogyakarta, 1999, hlm.202-209

perbuatan pelaku adalah perbuatan manusia normal yang dapat membedakan kapan dia harus melakukan sesuatu dan kapan dia tidak boleh melakukan sesuatu.

Dalam konsep modern tentang tanggung jawab keperdataan (*civil liability*) mengatakan secara umum bahwa unsur kesalahan pada seseorang yang menyebabkan timbulnya kerugian pada orang lain merupakan syarat mutlak bagi adanya perbuatan melawan hukum. Mengenai apa prinsip kesalahan itu dimaksud adalah bahwa secara tradisional prinsip ini mengandung dua aspek yaitu pertama bahwa adil bila seseorang yang menyebabkan kerugian atau kerusakan pada orang lain karena kesalahannya diwajibkan untuk memberikan santunan atas kerugian tersebut kepada korban. Kedua adalah adil bila seseorang yang menyebabkan kerugian atau kerusakan pada orang lain tanpa kesalahannya tidak usah memberikan santunan kepada korban. Prinsip kesalahan lebih memusatkan perhatiannya pada hubungan yang pertama, yaitu jika penyebab kerugian terbukti bersalah, pihak korban berhak untuk memperoleh santunan, dan bila tidak terbukti ada unsur kesalahan maka santunan tidak diberikan.

Di dalam sistem hukum kontinental, pengangkutan umum untuk barang dan untuk penumpang didasarkan pada adanya perjanjian pengangkutan yang menyebabkan secara mutlak kepada pengangkut untuk menjamin keselamatan barang atau penumpang sampai di tempat tujuan. Dengan kata lain, pengangkut bertanggung jawab secara mutlak bilamana terjadi kecelakaan atau kerugian yang menimpa barang /atau penumpang yang diangkutnya.

#### Ad. 2. Prinsip Tanggung jawab Berdasarkan Praduga

Menurut prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka ia dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Yang dimaksud "tidak bersalah" adalah tidak melakukan kclalaian, dan telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

#### Ad. 3. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak

Menurut prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan yang diakibatkan oleh pengangkut. Pengangkut tidak dimungkinkan membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian tentang kesalahan karena unsur kesalahan tidak relevan.

Prinsip ini didasarkan pada suatu pemikiran bahwa penumpang dan/atau pengirim barang telah dengan itikad baik memberikan kepercayaan kepada pengangkut sehingga secara mutlak pengangkut menjadi bertanggungjawab terhadap terjadinya kerugian, baik pada diri penumpang maupun pada barang kiriman.

Apabila prinsip-prinsip ini dihubungkan dengan undang-undang yang mengatur pengangkutan darat, laut, dan udara di Indonesia, ternyata undang-undang pengangkutan yang mengatur tiga jenis pengangkutan tersebut menganut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga.

Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan mulai dari tempat pengangkutan sampai dengan tujuan dengan selamat, kalau barang bawaan musnah atau rusak, pengangkut harus membayar ganti rugi terhadap barang yang musnah atau rusak tersebut, kecuali kerugian tersebut timbul dari 4 (empat) hal, sebagai berikut :

1. Keadaan memaksa atau *force majeure*,
2. Cacat pada barang itu sendiri,
3. Kesalahan atau kelalaian pengirim atau ekspediter,
4. Keterlambatan datangnya barang ditempat tujuan, yang disebabkan karena keadaan memaksa atau *force majeure*, dalam hal ini barang tidak rusak atau musnah.

### C. Pihak-Pihak Yang Terkait dalam Perjanjian Pengangkutan

Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan dibedakan menjadi dua macam, yaitu pihak-pihak yang secara langsung terkait dalam perjanjian pengangkutan yaitu pengangkut, penumpang, pengirim dan pihak-pihak yang secara tidak langsung terkait dalam perjanjian pengangkutan, karena mereka bertindak atas nama /atau untuk kepentingan pihak lain yakni ekspediter dan penerima.

Dari segi hukum, khususnya hukum perjanjian, pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim barang dan/atau penumpang dimana pihak pengangkut mengaitkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan

barang dan/atau orang kesuatu tempat tujuan tertentu, dan pihak pihak pengirim barang dan/atau penumpang mengikatkan dirinya pula untuk membayar ongkos angkutannya.<sup>9</sup>

Pihak-pihak yang terkait dalam perjanjian pengangkutan dapat dijelaskan sebagai berikut :

### 1. Pengangkutan (*currier*)

Pada umumnya pengangkut diartikan sebagai orang yang mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan, tertentu dengan selamat.

Pengangkut juga dapat diartikan sebagai pembawa, pengirim atau penyelenggara, pengangkut bertanggung jawab terhadap pengirim atas semua barang barang yang dikirimnya.

### 2. Penumpang

Ditinjau dari segi perjanjian pengangkutan dalam kedudukannya penumpang sebagai obyek dari perjanjian tersebut, maka penumpang adalah setiap orang yang berada dalam alat pengangkut yang memiliki tiket penumpang, yang diangkut dari satu tempat ke tempat tujuan. Tugas pengangkut hanya sebatas membawa atau mengangkut orang-orang itu dengan selamat sampai di tempat tujuan mereka, dalam pelayanan penumpang wajib membayarkan sejumlah uang kepada pengangkut sebagai upah atau hak yang harus didapat oleh pengangkut karena telah menggunakan jasa pengangkutan.

### 3. Pengirim

Sama halnya dengan pengangkut, pengirim adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam KUHD juga tidak diatur definisi pengirim secara umum.

---

<sup>9</sup> Ridwan Khairandy, *Pengantar Hukum Dagang*, ctk. Pertama, FH UII PRESS, Yogyakarta, 2006, hlm.183

Pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan dan dimaksudkan juga untuk memberikan muatan. Pengirim adalah pemilik barang, atau penjual /atau majikan penumpang dalam perjanjian pengangkutan serombongan penumpang. Pemilik barang dapat berupa manusia pribadi, atau perusahaan perseorangan /atau perusahaan persekutuan badan hukum, dan bukan badan hukum, atau perusahaan umum.

Pengangkut mengikatkan diri untuk mengangkut barang yang diserahkan kepadanya, selanjutnya menyerahkan kepada orang yang ditunjuk sebagai penerima dan menjaga keselamatan barang muatan itu.

#### 4. Ekspediter

Ekspediter disebut sebagai orang yang bersedia sebagai perantara untuk mencari pengangkut yang baik bagi pengirim. Ekspediter diatur dalam KUHD, Buku 1, Bab V, Bagian II, Pasal 86 sampai dengan Pasal 90.

Pasal 86 ayat (1) KUHD berbunyi :

"Ekspediter adalah seseorang yang pekerjaannya menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lain di darat /atau perairan."

Di sini jelas, bahwa ekspediter menurut undang-undang hanya seorang perantara yang bersedia mencari pengangkut bagi pengirim dan tidak mengangkut sendiri barang-barang yang telah diserahkan kepadanya itu. Kenyataannya ekspediter hanya mencari pengangkut bagi pengirim dengan kata lain ekspediter bukan pengangkut. Apabila membuat perjanjian pengangkutan dengan pengangkut, ia bertindak atas nama pengirim. Ekspediter adalah pengusaha yang menjalankan perusahaan persekutuan badan hukum dalam bidang usaha ekspedisi muatan barang,

ekspedisi muatan kereta api (EMKA), ekspedisi muatan kapal laut (EMKL), ekspedisi muatan kapal udara (EMKU). Sebagai wakil pengirim dan atau penerima, ekspediteur mengurus berbagai macam dokumen dan formalitas yang diperlukan guna memasukan dan/atau mengeluarkan barang dari alat pengangkutan /atau gudang pelabuhan.

Perjanjian yang dibuat antara ekspediteur dan pengirim disebut “Perjanjian Ekspedisi”, sedangkan perjanjian antara ekspediteur atas nama pengirim dengan pengangkut disebut “Perjanjian Pengangkutan”.

Perjanjian ekspedisi adalah perjanjian timbal balik antara ekspediteur dengan pengirim, dimana ekspediteur mengikatkan diri untuk mencari pengangkut yang baik bagi si pengirim, sedangkan si pengirim mengikatkan diri untuk membayar provisi kepada ekspediteur. Perjanjian ekspedisi ini mempunyai sifat hukum rangkap, yaitu “Pelayanan berkala” (Pasal 1601 KUH Perdata) dan “Pemberian Kuasa” (Pasal 1792 dsl KUH Perdata). Sifat hukum “Pelayanan berkala” ada, karena hubungan hukum antara ekspediteur dan si pengirim tidak tetap, hanya kadang kala yakni bila si pengirim membutuhkan seorang pengangkut untuk mengirim barangnya. Sedangkan sifat hukum “Pemberian Kuasa” ada karena si pengirim telah memberikan kuasa si ekspediteur untuk mencari seorang pengangkut yang baik baginya. Kedudukan kedua belah pihak dalam perjanjian ekspedisi ini sama tinggi, yakni kedudukan yang koordinatif (*geoordineerd*), dan itu kontraprestasi diberikan kepada ekspediteur bukan upah atau gaji tetapi provisi.

Sifat hukum perjanjian ekspedisi “Pemberian kuasa” ini jelas ada, bila si ekspediteur mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pengangkut atas nama pengirim, tetapi kalau ekspediteur menutup perjanjian pengangkutan itu atas nama

sendiri untuk tanggungan pengirim, maka perjanjian ekspedisi itu mempunyai sifat “Hubungan komisi” (Pasal 76 KUHD). Kemungkinan juga ada, bahwa ekspediter harus menyimpan barang-barang yang diserahkan oleh pengirim dalam gudang ekspediter, maka sifat perjanjian ekspediter itu bertambah dengan unsur “Penyimpanan” (*bewaargeving*). Menurut pembentuk undang-undang seperti yang tercantum dalam Pasal 86 ayat (1) KUHD tugas ekspediter adalah terpisah dengan tugas pengangkut. Tugas ekspediter hanya mencari pengangkut yang baik bagi si pengirim, dan tidak menyelenggarakan pengangkutan itu sendiri. Sedangkan menyelenggarakan pengangkutan adalah tugas pengangkut.

Berhubung dalam perjanjian ekspedisi itu mempunyai banyak sifat hukum maka ekspediter mempunyai kewajiban dan hak sebagai berikut :<sup>10</sup>

a. Sebagai pemegang kuasa

Ekspediter melakukan perbuatan hukum atas nama pengirim, dengan ini maka ekspediter tunduk pada ketentuan-ketentuan mengenai pemberian kuasa (Pasal 1792 sampai dengan Pasal 1819 KUH Perdata).

b. Sebagai komisioner

Kalau ekspediter berbuat atas namanya sendiri, maka berlakulah ketentuan-ketentuan mengenai komisioner (Pasal 76 KUHD).

c. Sebagai penyimpan barang

Sebelum ekspediter mendapatkan /atau menemukan pengangkut yang memenuhi syarat, maka sering juga ekspediter terpaksa harus menyimpan dulu barang-barang pengirim di gudangnya. Untuk itu berlakulah ketentuan-ketentuan mengenai penyimpanan barang (*bewaargeving*), Pasal 1694 KUH Perdata.

---

<sup>10</sup> H.M.N Purwosucipto, *op.cit.*, hlm.14



d. Sebagai penyelenggara urusan (*Zaakwaarnemer*)

Untuk melaksanakan amanat pengirim, ekspediter banyak sekali harus berurusan dengan pihak ketiga untuk kepentingan barang-barang tersebut, misalnya melaksanakan ketentuan-ketentuan tentang pengeluaran dan pemasukan barang-barang di pelabuhan, bea-cukai dan lain-lain. Di sini ada unsur “Penyelenggaraan urusan” (*zaakwaarneming*) dan untuk ini berlakulah Pasal 1354 KUH Perdata.

e. Register dan surat muatan

Sebagai pengusaha, seorang ekspediter harus memelihara register harian tentang macam dan jumlah barang-barang dagangan dan barang lainnya yang harus diangkut, begitu pula harganya (Pasal 86 ayat (2) KUHD) hal ini erat hubungannya dengan Pasal 6 KUHD. Kecuali register harian tersebut di atas, dia harus membuat surat muatan (Pasal 90 KUHD) pada tiap-tiap barang yang akan diangkut.

f. Hak retensi

Berdasarkan fungsi-fungsi atau perjanjian ekspedisi tersebut di atas, maka ekspediter juga mempunyai hak retensi seperti yang dimiliki oleh pemegang kuasa, komisioner, penyimpan barang dan penyelenggara urusan.<sup>11</sup>

Menurut Pasal 87 KUHD tanggung jawab ekspediter terhadap barang-barang yang diserahkan pengirim yaitu:

- a. Penyelenggarakan pengiriman selekas-lekasnya dengan rapi pada barang-barang yang telah diterimanya dari pengirim,
- b. Mengindahkan segala upaya untuk menjamin keselamatan barang-barang tersebut,

---

<sup>11</sup> *Ibid*

- c. Pengambilan barang-barang dari gudang pengirim,
- d. Bila perlu penyimpanan digudang ekspeditur,
- e. Pengambilan barang-barang dari muatan tempat (pelabuhan) tujuan untuk diserahkan kepada penerima yang berhak atau kepada pengangkut selanjutnya

Dalam huruf *c*, *d* dan *e* hanya dilakukan bila telah ditetapkan secara tegas dalam perjanjian ekstradisi yang bersangkutan.

## 5. Penerima

Penerima adalah pihak dalam pengangkutan yang mendapatkan haknya yang harus diterima, baik berupa barang /atau yang dapat dinilai dalam jumlah nominal uang.

Dalam perjanjian pengangkutan, penerima mungkin pengirim sendiri /atau mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan. Dalam hal penerima adalah pengirim, maka penerima adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Tetapi apabila penerima adalah pihak ketiga yang berkepentingan, penerima bukan sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan, tetapi tergolong sebagai subyek hukum pengangkutan. Kenyataannya, penerima adalah pengirim yang dapat diketahui dari dokumen pengangkutan. Selain itu juga dari dokumen dapat diketahui bahwa penerima adalah pembeli jadi sebagai pihak ketiga yang berkepentingan. Penerima juga adalah pihak yang memperoleh kuasa untuk menerima barang yang dikirimkan kepadanya. Jadi, penerima berposisi atas nama pengirim. Penerima yang berposisi sebagai pembeli selaku pengusaha yang menjalankan perusahaan badan hukum /atau bukan badan hukum.

Ada beberapa pendapat mengenai kedudukan penerima :

- a. Penerima sebagai pihak ketiga yang berkepentingan seperti dimaksud dalam pasal 1317 KUH Perdata.
- b. Penerima sebagai *cessionaries* (orang yang menerima *cessie*) diam-diam mengenai hak menagih pengirim terhadap pengangkut.
- c. Penerima sebagai pemegang kuasa /atau penyelenggara urusan (*zaakwaarnemer*) si pengirim.<sup>12</sup>

#### D. Macam-Macam Pengangkutan

penggolongan pengangkutan dapat dilihat dari beberapa jenis pengangkutan yaitu :

- a. Pengangkutan Darat
- b. Pengangkutan Laut
- c. Pengangkutan Udara

Pengertian serta peraturan-peraturan dari jenis-jenis pengangkutan di atas yaitu sebagai berikut :

- a. Pengangkutan Darat

Diatur dalam KUHD Buku 1 Bab V, Bagian 2 dan mulai Pasal 90 sampai dengan Pasal 98. Dalam bagian ini di atur sekaligus pengangkutan darat dan pengangkutan perairan darat, tetapi hanya khusus 1 orang.

Sedangkan dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 1 angka 3 menentukan pengertian angkutan sebagai pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Pada bagian penjelasan dari pasal 1 angka 3 UU Nomor 22

---

<sup>12</sup> *Ibid*; hlm.5

Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikatakan bahwa termasuk pada pengertian barang meliputi barang yang bersifat gas, cair, padat termasuk tumbuh-tumbuhan dan hewan.

Yang termasuk pengangkutan darat yaitu : Pengangkutan orang atau barang di jalan raya dengan kendaraan bermotor ataupun pengangkutan bukan kendaraan bermotor. Pengangkutan melalui jalan raya adalah semua dengan jalan yang bukan jalan kereta api.

Adapun peraturan pengangkutan darat yang menggunakan kereta api di atur khusus dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Sehingga dengan demikian semakin jelaslah bahwa pengangkutan barang dan/atau orang yang dilakukan dengan menggunakan jasa Kereta Api juga merupakan salah satu jenis pengangkutan darat.

Pengangkutan darat dalam hal ini adalah kereta api dapat kita uraikan secara singkat sebagai berikut :<sup>13</sup>

#### 1) Sejarah kereta api

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan KA di desa kemijen, jumat tanggal 17 juni 1864 oleh gubernur jendral hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet Van Den Beele, setelah kemerdekaan Indonesia karyawan KA yang bergabung dalam “Angkatan Moda Kereta Api” (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkereta apian dari pihak Jepang pada tanggal 28 september 1945, dan ditetapkan sebagai hari Kereta Api di Indonesia, serta dibentuknya “Djawatan Kereta Api Republik Indonesia” atau dikenal DKARI.

---

<sup>13</sup> [http://www.kereta-api.co.id/22 januari 2012, 09:45](http://www.kereta-api.co.id/22%20januari%202012,%2009:45)

## 2) Visi dan Misi

Visi kereta api adalah menjadi penyedia jasa perkereta apian terbaik yang fokus pada pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*.

Misi kereta api adalah menyelenggarakan bisnis perkereta apian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 (empat) pilar utama (keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan dan kenyamanan).

## 3) Prasarana

Untuk menjamin keselamatan perjalanan kereta api, selama tahun 2010 PT (Persero) Kereta Api Indonesia telah merealisasikan perawatan prasarana jalan rel, jembatan, perawatan prasarana sinyal, telekomunikasi dan aliran listrik atas (ALA) dengan berbagai item kegiatan, sehingga dihasilkan kondisi prasarana yang mampu mendukung operasi kereta api secara prima.

## 4) Sarana

Sarana Kereta Api merupakan alat produksi untuk menghasilkan jasa angkutan kereta api yang terdiri dari Lokomotif, Kereta Rel Listrik (KRL), Kereta Rel Diesel (KRD), kereta penumpang dan gerbong barang.

## 5) Aset potensial

Diluar sumberdaya pemasok pendapatan berupa prasarana dan sarana yang telah disebutkan diatas, PT (Persero) Kereta Api Indonesia juga memiliki sumber daya *asset property* berupa :

- a) Tanah Pemerintah, yaitu tanah yang di atasnya berdiri prasarana pokok milik pemerintah.
  - b) Tanah PT (persero) Kereta Api Indonesia, yaitu tanah yang di atasnya berdiri bangunan-bangunan milik PT (Persero) Kereta Api Indonesia.
  - c) Tanah Potensial, yaitu tanah PT (Persero) Kereta Api Indonesia yang mempunyai prospek dikembangkan dan memberikan pendapatan kepada perusahaan.
  - d) Tanah Terkelola, yaitu tanah yang saat ini telah memberikan kontribusi pendapatan pada perusahaan.
- 6) Produk bisnis inti
- a) Angkutan Penumpang  
Realisasi pendapatan angkutan penumpang yang meliputi : KA Eksekutif, kelas bisnis, lokal bisnis, jabotabek komersial, kelas ekonomi, lokal ekonomi, jabotabek ekonomi dan jabotabek ekonomi AC, tahun 2010 sebesar Rp. 2.730.751.668.000,- atau 93% dari program sebesar Rp. 2.910.260.585.000,- sementara realisasi volume angkutan penumpang sebesar 203.115.863 orang atau 89,10% dari program sebesar 227.953.087 orang.
  - b) Angkutan Barang  
Realisasi pendapatan angkutan barang yang meliputi angkutan barang negosiasi dan non negosiasi, tahun 2010 sebesar Rp. 1.715.310.928.000,- atau 77,17% dari program sebesar Rp. 2.222.849.501.000,-, sementara

realisasi volume angkutan barang sebesar 18.950.467 ton atau 80,67% dari program sebesar 23.492.188 ton.

#### b. Pengangkutan Laut

Pengangkutan melalui laut dibagi menjadi pengangkutan barang-barang diatur dalam KUHD Buku II Bab V-A dan pengangkutan orang diatur KUHD Buku II Bab V-B. Pada umumnya pengangkutan barang dan orang, ini banyak persamaannya, sedangkan perbedaannya dapat dilihat dari obyek pengangkutan tersebut yaitu satu obyek pengangkutannya barang sedangkan yang lain obyek pengangkutannya orang.

Pengangkutan melalui laut dapat dibagi atas :

- 1) Pengangkutan antar pulau
- 2) Pengangkutan ke luar negeri

Dalam UU Nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran, pada pasal 1 angka dicantumkan pengertian pelayaran yang diartikan sebagai segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, ke pelabuhan, serta keamanan dan keselamatannya. Sedangkan pada bagian penjelasan dan undang-undang tentang Pelayaran tersebut dikatakan bahwa pengertian tentang angkutan di perairan meliputi angkutan laut, angkutan sungai dan danau, dan angkutan penyeberangan. Angkutan laut meliputi angkutan laut dalam negeri termasuk pelayaran rakyat dan angkutan laut dan ke luar negeri. Angkutan sungai dan danau meliputi angkutan di waduk, rawa, anjir, kanal dan terusan. Angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan /atau jaringan jalur kereta api yang terputus karena adanya perairan. Dalam pengertian angkutan di perairan terdapat juga angkutan yang bersifat perintis.

### c. Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara adalah suatu usaha untuk mengangkut barang dan orang, dari suatu tempat ke tempat lain dengan alat pengangkut yang dinamakan pesawat udara.

Pengangkutan udara mempunyai sifat khusus yaitu sifat internasional karena itu ketentuan-ketentuan yang berlaku bagi pengangkutan udara di luar negeri juga berlaku bagi pengangkutan udara di Indonesia. Ketentuan-ketentuan internasional ini sangat penting sekali demi menjaga keseragaman /atau unifikasi dalam peraturan-peraturan pengangkutan udara. Akan tetapi tidak semua ketentuan-ketentuan internasional itu berlaku di Indonesia.

Peraturan perundang-undangannya pengangkutan udara diantaranya adalah Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan, dimana pada pasal 1 angka 1 undang-undang tersebut mencantumkan pengertian penerbangan sebagai segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kegiatan dan fasilitas penunjang lain yang terkait.

Dalam pengangkutan udara terdapat perjanjian internasional khusus pengangkutan yang dinamakan dengan *International Air Transport Association (IATA)*, ini digunakan sebagai suatu organisasi internasional, yang didalamnya tergabung sebagian besar pengangkut-pengangkut udara di seluruh dunia, dan mempunyai kekuasaan terhadap para anggota.

*International Air Transport Assosiation (IATA)* terdapat persetujuan "*General Condition of Carriage*" atau syarat-syarat umum pengangkutan, baik untuk penumpang,



bagasi maupun barang, syarat-syarat umum pengangkutan ini tidak lain hanya untuk keseragaman dan syarat-syarat pengangkutan bagi para anggotanya.

## **E. Hak dan Kewajiban Para Pihak**

Para pihak dalam pengangkutan kereta api adalah pengangkut dan penumpang, keduanya memiliki hak dan kewajiban yang melekat dalam perjanjian pengangkutan. Adapun hak dan kewajiban tersebut adalah sebagai berikut :

### **1. Hak dan kewajiban Pengangkut**

#### **A. Hak pengangkut**

- 1) Menerima pembayaran uang angkutan.
- 2) Meminta tambahan biaya diluar ongkos kiriman terhadap pengiriman barang yang tidak diambil pemiliknya dalam jangka waktu yang ditentukan.
- 3) Melaksanakan pemeriksaan terhadap pemenuhan syarat-syarat umum angkutan penumpang /atau barang.
- 4) Melaksanakan pemindahan atas pelanggaran terhadap, syarat-syarat umum angkutan penumpang /atau barang.
- 5) Pembatalan perjanjian kereta api apabila dianggap dapat membahayakan ketertiban umum dan kepentingan umum.
- 6) Penahanan sampai adanya pelunasan terhadap ongkos angkutan.

Hak pengangkut, yaitu apabila ada tuntutan ganti rugi maka pengangkut berhak menolak ketentuan dari pihak lawan apabila :

- a. Tidak dilaksanakannya perikatan.
- b. Tidak sempurna dilaksanakannya perikatan, dan/atau

- c. Tidak tepat waktu pelaksanaan perikatan itu disebabkan karena suatu peristiwa yang tidak dapat diduga lebih dahulu dan tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya, kecuali pihak penggugat dapat membuktikan.<sup>14</sup>

#### B. Kewajiban pengangkut

- 1) Mengembalikan Ongkos kiriman dalam hal pembatalan menyelenggarakan pengangkutan dengan baik dan selamat.
- 2) Menyerahkan pengiriman barang /atau penumpang dalam keadaan utuh.
- 3) Memberikan ganti kerugian karena kelalaian orang-orang yang berbuat untuk dan atas namanya.
- 4) Mengembalikan pengangkutan.

## 2 Hak dan Kewajiban Penumpang

### A. Hak Penumpang

- 1) Mendapat pengangkutan yang baik yang akan mengangkut penumpang ke tempat tujuan yang sudah disepakatinya dengan pengangkut.
- 2) Menerima surat angkutan /atau karcis yang sudah dibayar.
- 3) Mendapatkan ganti kerugian bila terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian dalam penyelenggaraan pengangkutan.

### B. Kewajiban Penumpang

- 1) Membayar uang angkutan pembayaran pengangkutan.
- 2) Memberitahukan kepada pengangkut tentang jumlah penumpang yang akan diangkut.
- 3) Memberitahukan tempat tujuan penumpang yang diangkut.

<sup>14</sup> H.M.N Purwosucipto, *op.cit.*, hlm.35

- 4) Membawa surat angkutan /atau karcis sebagai tanda bukti telah terjadinya perjanjian pengangkutan dan pembayaran biaya angkutan.

## F. Perjanjian Pengangkutan Dalam Islam

Fikih islam mengenal sistem persekutuan yang antara lain berupa persekutuan antara dua orang atau lebih. Pada dasarnya perjanjian pengangkutan dalam islam dilandasi dengan *akad*, *akad* adalah suatu perikatan antara ijab dan kabul dengan cara yang dibenarkan *syarak* (hukum agama) yang menetapkan adanya akibat-akibat hukum pada obyeknya. *Ijab* adalah pernyataan pihak pertama mengenai isi perikatan yang diinginkan, sedangkan  *kabul* adalah pernyataan pihak kedua untuk menerimanya.<sup>15</sup>

Dalam hukum islam tata cara *akad* terdapat aturan yang harus dipenuhi yang merupakan rukun-rukun akad yang dapat kita sebut sebagai *sighat akad*.

Sighat akad dapat dilakukan dengan cara :

- 1) *Lisan*, Sighat akad dengan lisan merupakan cara alami untuk menyatakan keinginan bagi seseorang adalah dengan kata-kata.
- 2) *Tulisan*, sighat akad dengan tulisan merupakan cara alami kedua untuk menyatakan keinginan bagi seseorang jika dua pihak yang akan melakukan akad tidak disatu tempat, akad itu dapat dilakukan dengan tulisan atau surat yang dibawa atau dikirim dengan pos.
- 3) *Isyarat*, sighat ini dilakukan apabila seseorang tidak mungkin menyatakan ijab dan kabul dengan perkataan karena bisu.

---

<sup>15</sup> Ahmad Azhar Basyir, *Asas-Asas Hukum Muamalat (Hukum Perdata Islam)*, Ed Revisi, UII PRESS, Yogyakarta, 2000, hlm.65

4) *Perbuatan*, sighthat ini merupakan cara lain selain lesan, tulisan, dan isyarat. Cara ini adalah akad yang dilakukan secara perbuatan /atau otomatis terjadi setelah kedua belah pihak saling ikhlas menyerahkan dan menerima barang atau yang lain.<sup>16</sup>

Dalam pengangkutan pasti terjadi kerjasama antara dua belah pihak atau lebih, para ulama' fiqih menyebutnya dengan *syirkah* artinya adalah ikatan kerjasama antara orang-orang yang berserikat dalam hal modal dan keuntungan.<sup>17</sup>

*Syirkah* mempunyai syarat umum yaitu :<sup>18</sup>

- 1) Perserikatan itu merupakan transaksi yang boleh diwakilkan, artinya salah satu pihak jika bertindak hukum terdapat obyek perserikatan itu, dengan izin pihak lain, dianggap sebagai wakil seluruh pihak yang berserikat.
- 2) Presentase pembagian keuntungan untuk masing-masing pihak yang berserikat dijelaskan ketika berlangsung *akad*.
- 3) Keuntungan yang diambil dari hasil laba perserikatan bukan dari harta lain.

*Akad syirkah* diperbolehkan menurut ulama fiqih, berdasarkan *Al-Qur'an* dan *hadist*, berikut ini beberapa dasar diperbolehkannya *syirkah*, antara lain :

*Al-Qur'an surat shaad ayat 24 :*

"Daud menjawab, 'memang ia telah menganiayamu dengan meminta dombamu untuk dipindahkan menjadi miliknya', kebanyakan mereka yang berserikat tidak jujur pada kawannya kecuali mereka yang beriman dan berbuat baik, yang demikian itu sangat sedikit. Daud menyadari bahwa Kami mengujinya, ia pun meminta ampun kepada Tuhannya dan ia tunduk rukuk bertobat kepadaNya".

<sup>16</sup> *Ibid*; hlm.68-70

<sup>17</sup> Gemal Dewi, Wirnyaningsih, Yeni Salma Barlinti, *Hukum Perikatan Islam Di Indonesia*, Edisi Pertama, ctk ke-3, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2007, hlm.115

<sup>18</sup> *Ibid*; hlm.117

Dalam *hadist*, Imam Ad-Daruquthni meriwayatkan dari Abu Hurairah dari Nabi Muhammad SAW yang bersabda : Allah SWT berfirman : ”Aku adalah pihak ketiga (Yang Maha Melindungi) bagi dua orang yang melakukan syirkah, selama salah seorang diantara mereka tidak berkhianat kepada perseronyanya. Apabila di antara mereka ada yang berkhianat, maka Aku akan keluar dari mereka (tidak melindungi)”.<sup>19</sup>

Perjanjian atau perikatan dalam islam sangat menitik beratkan pada syarat dan rukun dalam perjanjian itu sendiri, dan dalam uraian di atas *Al-Qur'an* dan *Hadist* telah mengatur sedemikian detil dan Allah SWT merupakan pelindung bagi para pihak yang melakukan perikatan.



---

<sup>19</sup> *Ibid*; hlm.116

### **BAB III**

## **TANGGUNG JAWAB PT. (PERSERO) KERETA API INDONESIA TERHADAP PENGGUNA JALAN AKIBAT KECELAKAAN PADA PINTU PERLINTASAN KERETA API DI DAOP IV SEMARANG JAWA TENGAH**

### **A. Tanggung Jawab PT. (Persero) Kereta Api Indonesia Terhadap Pengguna Jalan Akibat Kecelakaan Pada Pintu Perlintasan Kereta Api**

PT. (Persero) Kereta Api Indonesia sebagai pengangkut /atau salah satu pihak yang menyediakan alat transportasi darat mempunyai kewajiban utama yaitu menyelenggarakan pengangkutan dari tempat asal ke tempat tujuan dengan sarana dan prasarana yang terkait. Kewajiban itu dibarengi dengan menjaga keselamatan dan kelancaran transportasi terhadap penumpang baik berupa orang /atau barang yang diangkutnya dari tempat pemberangkatan hingga sampai di tempat tujuan yang diperjanjikan. Sebaliknya pengangkut dalam hal ini adalah PT. (Persero) Kereta Api Indonesia juga berhak atas ongkos angkutan yang telah ia selenggarakan.

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas jalan di Indonesia merupakan masalah serius dalam dunia transportasi darat di negara kita. Hal ini tentu saja bertentangan dengan salah satu tujuan utama penyelenggaraan transportasi jalan, yaitu mewujudkan lalu lintas dan pengangkutan jalan dengan selamat dan aman. Dalam perlintasan kereta api banyak sekali menimbulkan kecelakaan, baik itu disebabkan pada pihak kereta api maupun dari pihak pengguna jalan itu sendiri yang sama-sama kurang akan kesadaran hukum berlalu lintas, hal tersebut menimbulkan sengketa hukum antara pihak PT. (persero) Kereta Api Indonesia dengan pengguna jalan umum.

Tanggung jawab PT. (Persero) Kereta Api Indonesia sebagai Badan Hukum yang bergerak dalam bidang jasa pelayanan pengangkutan dan transportasi darat adalah salah satu isu besar di negeri ini. Terlebih jauh lagi kita dihadapkan terhadap tanggung jawab PT. (Persero) Kereta Api Indonesia dalam perjanjian pengangkutan, khususnya apabila perjalanan /atau transportasi kereta api mengalami kendala /atau kecelakaan lalu lintas darat yang melibatkan pengguna jalan umum.

Dalam perjanjian pengangkutan disebutkan bahwa pihak pengangkut memberikan kewajiban kepada penanggung untuk memberikan ganti kerugian kepada pihak penumpang apabila terjadi kerugian yang disebabkan oleh pihak pengangkut dalam hal ini adalah PT. (Persero) Kereta Api Indonesia. Dalam pelaksanaan penyediaan pelayanan jasa pengangkutan oleh PT. (Persero) Kereta Api Indonesia, pihak Kereta Api sendiri bekerjasama dengan PT. (Persero) Jasa Raharja dan PT. (Persero) Jasa Raharja Putera yang termuat dalam ADDENDUM III terhadap Surat Perjanjian No. : 87/HK/OP/2001, No. : P/01/SPP/V/2001, No. : P/06/KS/V/2001 antara PT. (Persero) Kereta Api Indonesia dengan PT. (Persero) Jasa Raharja dan PT. (Persero) Jasa Raharja Putera tentang Asuransi Kecelakaan Penumpang dan Crew Kereta Api. Tertanggal 5 Oktober 2004 ditetapkan di Bandung.<sup>1</sup>

Kerjasama tersebut bertujuan apabila terjadi kecelakaan /atau terjadi hal-hal tidak terduga di luar rencana pengangkutan, dalam arti hambatan dalam perjalanan pengangkutan melalui kereta api. PT. (Persero) Kereta Api Indonesia berusaha bertanggung jawab untuk memberikan rasa nyaman dan penjaminan bagi pengguna jasa kereta api.

---

<sup>1</sup> Surat Perjanjian antara PT. (Persero) KAI dengan PT. Jasa Raharja (Persero) dan PT. Jasa Raharja Putra, 2004

Beberapa isi perjanjian kerjasama antara PT. (Persero) Kereta Api Indonesia dengan PT. Jasa Raharja (Persero), dan PT. Jasa Raharja Putera dalam petunjuk mekanisme asuransi angkutan barang, kecelakaan penumpang dan crew /atau awak kereta api menyebutkan pengertian para pihak, antara lain:<sup>2</sup>

1. *Pihak Pertama* adalah PT. (Persero) Kereta Api Indonesia sebagai pemegang polis /atau perjanjian asuransi PT. Jasa Raharja Putra untuk angkutan barang dan sebagai pemegang polis /atau perjanjian asuransi dengan konsorsium PT. Jasa Raharja (Persero) untuk angkutan penumpang dan crew /atau awak kereta api.
2. *Pihak Kedua* adalah konsorsium PT. Jasa Raharja (Persero) dan PT. Jasa Raharja Putra sebagai penanggung pihak pertama selaku pengelola angkutan penumpang dan crew /atau awak kereta api dan PT. Jasa Raharja Putra sebagai penanggung terhadap pihak pertama selaku pengelola angkutan barang.
3. *Pihak Ketiga* adalah pemilik /atau pengirim barang yang menyerahkan barangnya kepada pihak pertama untuk diangkut dengan kereta api.
4. *Penumpang Kereta Api* adalah setiap penumpang kereta api yang mempunyai tanda tempat yang sah berupa tiket, Kartu Angkutan Dinas, Surat Angkutan Dinas, Surat Angkutan Percuma dan Kartu Khusus, termasuk petugas restorasi, cleaning service serta petugas lainnya yang ada ikatan perjanjian dengan PT. (Persero) Kereta Api Indonesia.
5. *Kereta Api* adalah kendaraan bergerak dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan atau sedang bergerak pada jalan rel.

---

<sup>2</sup> Pelaksanaan perjanjian kerjasama PT. (Persero) KAI dengan PT. Jasa Raharja (Persero) dan PT. Jasa Raharja Putra, *Petunjuk pelaksanaan mekanisme asuransi angkutan barang, kecelakaan penumpang dan crew/awak kereta api*, 2004, hlm. 2-3



6. *Crew atau Awak Kereta Api* adalah masinis dan/atau asisten masinis, kondektur dan/atau kondektur pembantu, manajer kereta api, pelayan kereta api, petugas restorasi, petugas keamanan dan petugas lainnya yang sedang bertugas diatas kereta api.
7. *Kepala Eksploitasi atau Kepala Daerah Operasi* adalah wakil PIHAK PERTAMA pada eksploitasi di sumatera dan pada daerah operasi di jawa, sebagai pejabat, struktural tertinggi di daerah yang bertanggung jawab dalam operasional angkutan penumpang dan barang yang diberi wewenang untuk menyelesaikan tuntutan ganti rugi /atau klaim PIHAK PERTAMA /atau dari PIHAK KETIGA langsung kepada PIHAK KEDUA diwilayah kejadian yang telah dinilai kewajaran harganya bersama PIHAK KEDUA.
8. *Konsorsium* adalah kerjasama antara PT. Jasa Raharja (Persero) dan PT. Jasa Raharja Putra baik pusat maupun di daerah yang bertindak sebagai penanggung.
9. *Ganti Rugi* adalah pembayaran yang diterima PIHAK PERTAMA akibat suatu kejadian kereta api keluar rel, terguling, tabrakan dengan angkutan moda transportasi yang lainnya, tabrakan antar kereta api, kebakaran /atau pencurian, sehingga barang-barang baik yang ada di dalam gerbong atau peti kemas menjadi rusak atau hilang atau musnah.
10. *Kecelakaan Kereta Api* adalah kecelakaan diri yang menimpa penumpang dan/atau crew atau awak kereta api diatas kereta api.
11. *Deductible atau Resiko Sendiri* adalah nilai kerugian pada setiap kejadian sampai jumlah tertentu sebagaimana disebut dalam perjanjian yang menjadi beban PIHAK PERTAMA.

Dalam hal obyek pertanggung jawaban dalam perjanjian kerjasama dibagi menjadi 2 (dua) antara lain adalah :<sup>3</sup>

1. Angkutan Barang, obyek pengangkutan dalam hal pengangkutan barang mencakup :
  - a) Barang yang diangkut dalam peti kemas.
  - b) Peti kemas /atau kontainer.
  - c) Barang-barang yang diangkut bukan dengan peti kemas.
  - d) Bahan bakar minyak dalam ketel atau tangki.
2. Angkutan Penumpang dan Crew atau Awak Kereta Api, obyek pengangkutan dalam hal pengangkutan penumpang dan crew /atau awak kereta api adalah penumpang dan crew /atau awak kereta api.

Di luar dari perjanjian antara PT. (Persero) Kereta Api Indonesia dengan PT. Jasa Raharja (Persero) dan PT. Jasa Raharja Putera ada beberapa tanggung jawab utama PT. (Persero) Kereta Api Indonesia dalam pengangkutan dan dalam menyelenggarakan jasa angkutan penumpang meliputi :

1. PT. (Persero) Kereta Api Indonesia menyediakan sarana angkutan berupa kereta api /atau pada kereta api.
2. PT. (Persero) Kereta Api Indonesia memberitahukan penumpang secara dini sebelum keberangkatan kereta api apabila terjadi perubahan keberangkatan karena kepentingan operasi /atau tidak bersedia, dan kecuali kerusakan yang mendadak.
3. PT. (Persero) Kereta Api Indonesia memberi ganti rugi terhadap penumpang yang disebabkan /atau apabila terjadi kecelakaan kereta api dan/atau sebab lain yang dapat dibuktikan karena kelalaian sebesar maksimum asuransi yang ditutup oleh PT. (Persero) Kereta Api Indonesia.

---

<sup>3</sup> *Ibit*; hlm. 4

Jika dilihat dari sumber peraturan kedinasan pihak pengelola jalan kereta mempunyai hak otonom dalam menata dan mengurus lalu lintas kereta api pada jalur jalan kereta api yang dikuasai dan atau dimilikinya sendiri, jalan kereta api juga dinyatakan lebih dahulu dari pada jalan umum, ini dapat diartikan jalan umumlah yang melintasi jalan kereta api bukan sebaliknya, oleh karena itu tidak ada kewajiban bagi pengelola jalan kereta api mengamankan pengguna jalan umum pada perlintasan, karena tugas dari penjaga perlintasan adalah mengamankan keselamatan kereta api berikut penumpang.<sup>4</sup>

Secara teknis jalur kereta api harus dilakukan diatas rel permanen pada kawasan tanah yang permanen dan bebas hambatan. Kereta api tidak dapat secara mendadak dan sembarangan dalam melakukan pengereman, karena kalau terjadi demikian akan berakibat fatal, baik bagi kereta api maupun crew dan penumpang yang ada didalamnya, tidak seperti alat transportasi lainnya.

Sangatlah masuk akal bahwa sistem perjalanan kereta api menguasai, memiliki, memanfaatkan, menggunakan fasilitas khusus dan tersendiri, terpisah dengan system transportasi lainnya karena sifat kekhususannya itu sendiri.

Pengelolaan perlintasan kereta api pada hakekatnya bukan merupakan kewajiban PT. (Persero) Kereta Api Indonesia termasuk di dalamnya petugas pintu perlintasan kereta api dalam hal mengamankan dan menyelamatkan pengguna jalan, karena kewajiban tersebut tidak ada maka pihak PT. (Persero) Kereta Api Indonesia termasuk didalamnya petugas penjaga pintu perlintasan tidak dikenakan pula pertanggung jawaban dan pertanggung jawaban berkaitan dengan kecelakaan dipintu perlintasan yang melibatkan pihak ketiga /atau pengguna jalan umum yang melintasi pada jalur kereta api.

---

<sup>4</sup> Wawancara dengan kepala sub seksi hukum PT.(persero) KAI DAOP IV Semarang, ibu. Umuhani, semarang, 13 juni 2006

Pihak lain yang akan timbul pada peristiwa kecelakaan dipintu perlintasan kereta api adalah pengelola jalan umum dan pengguna jalan, dua pihak inilah yang seharusnya di nilai masyarakat terhadap bagaimana pertanggung jawaban jika terjadi permasalahan pada kecelakaan di pintu perlintasan kereta api. Pengelola jalan umumlah yang seharusnya bertanggung jawab terhadap keselamatan pengguna jalan umum dan transportasi darat. Seperti halnya dijelaskan diatas bahwa jika terdapat perpotongan dengan jalur kereta api maka jalan umumlah yang melintas pada jalur kereta api, jadi seharusnya yang bertanggung jawab adalah pengelola jalan umum.

Jika kita menengok posisi pihak pengguna jalan, harus dipahami bahwa bagi semua pengguna jalan umum yang melintas di atas jalur kereta api untuk mentaati ketentuan pranata hukum berlalu lintas berikut tanda-tanda, rambu-rambu, peringatan-peringatan, simbol-simbol lalu lintas yang ada.

Palang pintu pada kawasan perlintasan bukan merupakan rambu-rambu lalu lintas, ada /atau tidaknya palang pintu tersebut tidak ada pengaruhnya terhadap pranata hukum berlalu lintas, bahkan palang pintu dalam keadaan tertutup maupun terbuka tidak ada kaitannya dengan taat dan tidaknya pengguna jalan umum dikawasan perlintasan, tolak ukur taat dan tidaknya pengguna jalan umum diukur dengan pranata hukum berlalu lintas termasuk di dalamnya simbol-simbol, rambu-rambu jalan, marka-marka jalan dan tanda-tanda lalu lintas.

Tanggung jawab pengangkut, dalam hal ini adalah PT. (Persero) Kereta Api Indonesia sebatas pada apa yang menjadi angkutannya yaitu penumpang dan barang selama perjalanan dari tempat asal sampai ke tempat tujuan, keselamatan dan kelancaran transportasi menjadi tujuan pokok yang harus dipenuhi dalam pengangkutan kereta api.

Dalam Undang-Undang Nomer 23 Tahun 2007 Tentang Perkereta Apian dijelaskan bahwa bentuk tanggung jawab adalah pemberian ganti kerugian dan biaya pengobatan bagi pengguna jasa yang luka-luka /atau santunan bagi pengguna jasa yang meninggal dunia, batas waktu tanggung jawab penyelenggara sarana perkereta apian adalah dipenuhinya kewajiban penyelenggara sarana perkereta apian memberikan ganti kerugian, biaya pengobatan, dan santunan paling lama 1 (satu) bulan sejak kejadian, pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, dan keluarga pengguna jasa yang meninggal dunia harus memberitahukan kepada penyelenggara sarana perkereta apian paling lama 12 (dua belas) jam terhitung sejak kejadian.

Peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang perkereta apian dalam hal pintu perlintasan terdapat dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkereta Apian, antara lain :

1. Bab X pasal 124 yang berbunyi :

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

2. Bab XV pasal 181 yang berbunyi :

1) Setiap orang dilarang :

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

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

3. Bab XVII pasal 199 yang berbunyi :

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

Disamping diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 Tentang Perkereta Apian, juga di atur dan ditegaskan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, antara lain :

1. Pasal 114 yang berbunyi :

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

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

2. dalam pasal 296 yang berbunyi :

”setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor pada perlintasan antara kereta api dan jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu

kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain sebagai mana dimaksud dalam pasal 114 huruf (a) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).”

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkereta Apian dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sangatlah jelas bahwa pengguna jalan wajib mendahulukan kereta api dan jalan kereta api bersifat khusus /atau eksklusif, artinya jalan kereta api diperuntukkan hanya untuk kereta api baik itu kereta penumpang maupun kereta barang bersama muatannya tanpa adanya gangguan maupun halangan dari pengguna jalan /ataupun pihak lain.

Kecelakaan yang terjadi di pintu perlintasan kereta api di perempatan jalan diponegoro dan jalan RSUD Cepu, kelurahan Cepu kabupaten Cepu antara Kereta Pengangkut Bahan Bakar Minyak dengan Nomor Lokomotif No. Seri BB 200.26 tahun 1957 dengan kendaraan bermotor Merk Isuzu Panther pick up warna kuning bernomor polisi H-9581-CG tahun 1981, yang mengakibatkan kebakaran 2 (dua) lokomotif, 1 (satu) mobil, rumah penduduk, apotek, toko, kantor Bank Mandiri, sekolah STM Migas. Sebagai bentuk tanggung jawab PT. (Persero) Kereta Api Indonesia memberikan santunan ganti kerugian pada korban kecelakaan tersebut, yaitu memberikan ganti kerugian berupa pembayaran klaim asuransi kepada pihak korban.

Tanggung jawab PT. (Persero) Kereta Api Indonesia terhadap kasus yang terjadi dipandang masih sangat rawan disisi hukum, karena peraturan mengenai ganti kerugian tidak jelas /atau tidak detail mengatur untuk semua korban, disamping itu perjanjian ganti kerugian tidak ada secara jelas mengenai jumlah ganti rugi yang akan dibayarkan,

penggantian ganti rugi akan dibayarkan sesuai dan sekehendak dari pihak PT. (Persero) Kereta Api Indonesia, yang seharusnya pembayaran ganti rugi harus dibayarkan sesuai dengan kerugian yang di derita oleh para korban, dalam kasus ini PT. (Persero) Kereta Api Indonesia sudah membayar ganti rugi namun jumlah dari santunan yang diberikan tidak sesuai dengan kerugian yang diderita oleh para korban.

#### **B. Penyelesaian Hukum Atas Tanggung Jawab PT.(Persero) Kereta Api Indonesia Terhadap Pengguna Jalan Akibat Kecelakaan Pada Pintu Perlintasan Kereta Api**

Perkeretaapian merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut baik penumpang maupun barang secara massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, dan tingkat pencemaran yang rendah dan lebih efisien dibanding dengan moda transportasi jalan raya untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintas, seperti angkutan kota.

Dalam banyak kasus kecelakaan lalu lintas darat yang melibatkan kereta api khususnya kecelakaan pada pintu perlintasan, sering pihak PT. (Persero) Kereta Api Indonesia dalam hal ini penjaga pintu perlintasan dipersalahkan pada peristiwa kecelakaan yang terjadi. Jumlah perlintasan yang terdaftar di Indonesia terdapat kurang lebih 8.385 perlintasan dengan 1.145 perlintasan terjaga dan 7.240 perlintasan tidak terjaga, jumlah ini tersebar di pulau jawa sebanyak 7.545 perlintasan, 943 perlintasan terjaga 6.602 perlintasan tidak terjaga dan dipulau sumatera terdapat 840 perlintasan dengan 202 perlintasan terjaga dan 638 perlintasan tidak dijaga, jumlah itulah yang terdaftar dan masih ada kurang lebih



17.000 perlintasan yang belum terdaftar.<sup>5</sup>

Banyaknya perlintasan di Indonesia sebenarnya bukan persoalan bagi PT. (Persero) Kereta Api Indonesia, karena kereta api banyak memiliki kekhususan baik berupa sarana dan prasarana, banyaknya perlintasan pada dasarnya pekerjaan dari dinas pekerjaan umum, yang harus melindungi pengguna jalan umum dari kereta api.<sup>6</sup>

Hal inilah yang menjadi *legal issue* atau permasalahan hukum perihal penyelesaian hukum terhadap kecelakaan dipintu perlintasan kereta api, penyelesaian hukum ini tentu tidak lepas dari tuntutan dan/atau gugatan terhadap tanggung jawab dari badan penyelenggara pengangkutan yaitu PT. (Persero) Kereta Api Indonesia, permasalahan ini muncul karena kesimpang-siuran /atau adanya kesenjangan antara dasar yuridis /atau *das sollen* dengan fakta /atau *das sein* yang terjadi.

Pada salah satu kasus kecelakaan yang terjadi di pintu perlintasan tepatnya diperempatan antara jalan Diponegoro dan jalan RSUD Cepu, pada tanggal 23 september 2005 jam 18.30 WIB di kelurahan Cepu kecamatan Cepu kabupaten Blora, terjadi kecelakaan antara Kereta Api Pengangkut Bahan Bakar Minyak bernomor lokomotif No. Seri BB 200.26 tahun 1957 dengan 9 gerbong yang berisikan bahan bakar minyak dengan kendaraan bermotor Merk Isuzu Panther pick up berwarna kuning dengan plat merah ber No.pol H-9581-CG tahun 1981.

Awal kejadiannya ketika Kereta Api Pengangkut Bahan Bakar Minyak melaju dari stasiun cepu menuju depo Pertamina yang melewati 3 (tiga) perlintasan besar dan 2 (dua) perlintasan kecil, karena ada perlintasan yang tidak ada palang pintu perlintasan maka kereta api dikawal oleh Sujitno bin Samsir sebagai masinis, Rochmad bin Ali Atmo sebagai

---

<sup>5</sup> <http://pub.bhaktiganesha.or.id/berita/> 20 Agustus 2011, 21:19

<sup>6</sup> Wawancara dengan kepala sub seksi hukum PT.(persero) KAI DAOP IV Semarang, Ibu. Umuhani, Semarang, 13 Juni 2006

asisten masinis, suratman bin joyorejo sadikin sebagai juru langsir rangkaian (JLR) dan paring sadono bin ramijan sebagai petugas jalan lintasan (PJJ) bertabrakan dengan kendaraan bermotor Merk Isuzu Panther pick up berwarna kuning dengan plat merah ber No.Pol H-9581-CG yang dikendarai oleh soeripno bin samsuri bersama jari bin partoji (istrinya) dan lia (keponakannya), soeripno bin samsuri bermaksud pulang dari Senori Tuban menuju Blora dan melewati perempata jalan Diponegoro dan jalan RSUD Cepu, dimana terdapat perlintasan kereta api tanpa pintu palang perlintasan, seharusnya soeripno bin samsuri berhati-hati dengan memperhatikan sekitar, apalagi soeripno bin samsuri melihat petugas paring sadono bin ramijan yang telah memberi tanda akan ada kereta api yang akan melewati perlintasan tersebut.

Kejadian tabrakan tidak dapat dihindari lagi karena soeripno bin samsuri tidak menghiraukan rambu-rambu dan tanda yang di berikan oleh petugas, dan hasilnya kendaraan merk Isuzu Panther menabrak gerbong ke 9 (sembilan) dan ke 8 (delapan) dari lokomotif, dalam hal ini kereta api membawa 9 (sembilan) gerbong dan lokomotif berada di belakang gerbong dengan cara mendorong 9 (sembilan) gerbong, karena terjadi kecelakaan dan kebakaran pada gerbong ke 9 (sembilan) dan ke 8 (delapan) maka penyelamatan dilakukan oleh petugas jalan lintasan dan juru langsir berusaha melepas gerbong ke 7 (tujuh) tapi tidak berhasil, dan diteruskan melepas gerbong ke 6 (enam) tetapi tidak berhasil juga akhirnya pada gerbong ke 5 (lima) dapat di lepaskan dari kebakaran, proses selanjutnya juru langsir memberikan kode kepada asisten masinis yang diteruskan kepada masinis untuk menarik kereta agar 5 (lima) gerbong berisi bahan bakar minyak dapat diselamatkan dan menjauh dari ancaman kebakaran yang lebih besar.

Kecelakaan dalam kasus tersebut tidak menelan korban jiwa tetapi menimbulkan kerugian yang amat besar karena kebakaran terjadi, kejadian tersebut membakar 1 (satu) mobil Merk Isuzu Panther, 4 (empat) gerbong tangki bahan bakar minyak, kantor Bank Mandiri, Apotek, Toko, Kios, Warung dan Sekolah STM Migas yang terletak disekitar tempat kejadian perkara, kerugian yang ditaksir kurang lebih Rp 3.832.951.500,- (tiga milyar delapan ratus tiga puluh dua juta sembilan ratus lima puluh satu ribu lima ratus rupiah).

Dalam kasus ini penuntut umum mengajukan 30 (tigapuluh) orang saksi, 22 (duapuluh dua) orang masing-masing memberi keterangan dibawah sumpah, dan 8 (delapan) orang saksi dibacakan keterangannya di depan penyidik, dari hasil penyelidikan maka soeripno bin samsuri lahir di blora, berusia 54 tahun, berjenis kelamin laki-laki, beragama islam, bekerja sebagai pensiunan PNS (Pegawai Negeri Sipil), berkewarganegaraan Indonesia, bertempat tinggal di desa beran RT 03/II kecamatan Blora kabupaten Blora ditetapkan sebagai Terdakwa.

Menurut nomer surat dakwaan No. Reg Perkara pdm-139/Blora/Epk/12/2005 tertanggal 20 desember 2005 dan surat tuntutan No. Reg Perkara PDS-39/Blora/Epk/03/2006 yang pada pokoknya berpendapat dan berkeyakinan bahwa terdakwa soeripno bin samsuri berdasarkan alat bukti yang syah telah bersalah melakukan tindak pidana "karena kealpaannya atau kelalaiannya menyebabkan kebakaran dan menimbulkan bahaya umum" sebagaimana diatur dan diancam pidana pasal 188 KUHP.

Setelah menilai keterangan saksi maka dapat diambil beberapa unsur-unsur tindak pidana, yang karenanya dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan untuk menjatuhkan hukuman, diantaranya :

### 1) Unsur Barang Siapa

Pengertian unsur barang siapa adalah berkaitan dengan siapa saja yang merupakan subyek hukum dan mempunyai hak dan kewajiban tanpa didasarkan pada kedudukan atau kualitas tertentu, yaitu siapa saja yang merupakan subyek hukum sebagai pendukung hak dan kewajiban yang perbuatannya dapat dipertanggung jawabkan menurut hukum.

Dari hasil pemeriksaan dipersidangan, benar identitas terdakwa dan terdakwa adalah orang yang sehat rohaninya, sehingga perbuatan terdakwa dapat dipertanggung jawabkan menurut hukum, dan dengan demikian unsur "barang siapa" telah terpenuhi.

### 2) Unsur karena kesalahan atau kealpaan mengakibatkan kebakaran

Bahwa dari fakta-fakta hukum yang terungkap dalam persidangan, unsur kealpaan jelas terbukti jelas dan meyakinkan, fakta-fakta tersebut diambil dari keterangan para saksi dan bukti yang telah diajukan di persidangan menyatakan bahwa terdakwa karena kealpaannya menyebabkan kebakaran dan mengakibatkan terbakarnya 1 (satu) mobil Merk Isuzu Panther, 4 (empat) gerbong tangki bahan bakar minyak, kantor Bank Mandiri, Apotek, Toko, Kios, Warung dan Sekolah STM Migas, dengan demikian unsur karena kesalahan dan kealpaan mengakibatkan kebakaran telah terbukti.

Data dan fakta persidangan dari kejadian kecelakaan yang terjadi memutuskan bahwa soeripno bin samsuri lahir di blora, berusia 54 tahun, berjenis kelamin laki-laki, beragama islam, bekerja sebagai pensiunan PNS (Pegawai Negeri Sipil), berkewarganegaraan Indonesia, bertempat tinggal di desa beran RT 03/II kecamatan Blora kabupaten Blora, Menurut nomer surat dakwaan No. Reg Perkara pdm-139/Blora/Epk/12/2005 tertanggal 20 desember 2005 dan surat tuntutan No. Reg Perkara

PDS-39/Blora/Epk/03/2006 di putuslah oleh pengadilan negeri Blora dalam putusan Nomer Reg. No. 198/PID.B/2005/PN.BLA terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana karena kesalahannya menyebabkan kebakaran.

Pengadilan Negeri Blora memutuskan bersalah karena sudah terpenuhinya unsur-unsur tindak pidana, dan Pengadilan Negeri Blora mengadili :<sup>7</sup>

1. Menyatakan terdakwa Soeripno bin Samsuri terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana karena kesalahannya menyebabkan kebakaran.
2. Menjatuhkan pidana terhadap terdakwa Soeripno bin Samsuri dengan pidana penjara selama 10 (sepuluh) bulan.
3. Menetapkan masa penahanan yang dijalani terdakwa dikurangkan seluruhnya dari pidana yang dijatuhkan.
4. Memerintahkan barang bukti berupa :
  - a) 1 (satu) unit kendaraan bermotor Isuzu Panther Pick Up warna kuning nomer polisi H-9581-CG,
  - b) 1 (satu) unit Lokomotif No. Seri BB 200.26 Tahun 1957,
  - c) 4 (empat) gerbong tangki yang terbakar,
  - d) 1 (satu) lampu kedip warna merah,
  - e) 1 (satu) buah peluit,
  - f) Benda-benda lain bekas kebakaran,Dikembalikan kepada yang berhak.
5. Membebaskan supaya terdakwa membayar biaya perkara sebesar Rp. 2.500,- (dua ribu lima ratus rupiah).

---

<sup>7</sup> Putusan Pengadilan No. 198/PID.B/2005/PN.B. hlm. 66

Dalam kasus kecelakaan tersebut dapat kita lihat secara konkrit gambaran sesungguhnya betapa buruknya keselamatan transportasi atau angkutan jalan di negara kita. Rendahnya kesadaran hukum tentang kedisiplinan dalam berlalu lintas di jalan raya dari para pengguna jalan pada umumnya dan para pengemudi kendaraan bermotor pada khususnya. Hal ini merupakan permasalahan yang menjadi penyebab utama mengapa kecelakaan lalu lintas masih saja sering terjadi baik memakan korban jiwa maupun luka-luka dan harta benda.

Jika ditengok dan diperhatikan dengan jelas pada KUH Perdata pasal 1365 tentang tanggung jawab berbunyi :

”Tiap Perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut ”

Dari Pasal 1365 KUH Perdata tersebut di atas terdapat unsur-unsur yang harus dipenuhi dalam suatu gugatan. Adapun unsur-unsur yang harus dipilih dalam suatu gugatan yaitu :

1. Adanya perbuatan melawan hukum dari pihak tergugat
2. Perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepadanya
3. Adanya kerugian yang diderita sebagai akibat dari kesalahan tersebut, pengertian kesalahan disini adalah dalam pengertian umum baik karena kesengajaan atau kelalaian

Dalam kasus kecelakaan yang terjadi di atas sudah semestinya pimpinan PT. (Persero) Kereta Api Indonesia ikut bertanggung jawab dan menanggung semua kerugian dari pihak pertama sebagai pengguna jasa pengangkutan, seperti dijelaskan pada Pasal 1367 KUH Perdata, 1367 KUH Perdata tentang tanggung jawab berbunyi :

”Seorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya /atau disebabkan oleh barang-barang yang berada dibawah pengawasannya.”

Penyelesaian hukum seperti kasus diatas termasuk dalam penyelesaian jalur litigasi /atau jalur hukum, baik dilakukan melalui tuntutan pidana maupun gugatan perdata, dalam gugatan perdata PT. (Persero) Kereta Api Indonesia sebagai penyelenggara pengangkutan diharuskan membayar ganti rugi sesuai dengan kerugian yang ditimbulkan.

Jalur kedua yang dipakai PT. (Persero) Kereta Api Indonesia adalah penyelesaian hukum melalui jalur non litigasi, atau dapat diartikan sebagai jalur musyawarah atau kekeluargaan dalam kasus kecelakaan diatas PT. (Persero) Kereta Api Indonesia membayar ganti rugi akibat terbakarnya 4 (empat) gerbong tangki bahan bakar minyak /atau sama dengan 147.000 Liter, dan diganti sebesar RP. 800.000.000,- (delapan ratus juta rupiah), di bayarkan melalui PT. Jasaraharja Putra, disamping itu PT. (Persero) Kereta Api Indonesia mengganti mobil Merk Isuzu Panther Pick Up kepada instansi DPU Bina marga Blora.<sup>8</sup> PT. (Persero) Kereta Api Indonesia juga memberi sumbangan Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah) kepada para korban lain yang dibagikan untuk 25 (dua puluh lima) orang.<sup>9</sup>

Kasus yang terjadi di atas dari pihak PT.(Persero) Kereta Api Indonesia telah berusaha bertanggung jawab secara jalur non litigasi dengan memberikan ganti kerugian dalam bentuk pembayaran polis asuransi kepada pihak korban sesuai dengan perjanjian dan klausa-klausa utama antara PT. (Persero) Kereta Api dengan PT. Jasa Raharja (Persero), dan PT. Jasaraharja Putera aturan dalam penghitungan ganti kerugian dalam nominal

---

<sup>8</sup> Wawancara dengan kepala sub seksi hukum PT.(persero) KAI DAOP IV Semarang, ibu. Umuhani, semarang, 3 juli 2006

<sup>9</sup> Putusan Pengadilan No. 198/PID.B/2005/PN.B. hlm. 33

tuntutan sesuai klasifikasi keadaan korban, sesuai perjanjian dan klausa-klausa aturan Hukum tentang Perkeretaapian dan Aturan-aturan dari pihak asuransi.

Jika kita mengacu pada salah satu asas hukum yang berbunyi "*lex specialis derogat legi generali*" artinya hukum khusus membatalkan hukum umum atau dapat dijabarkan norma hukum yang khusus mengalahkan norma hukum yang umum, maka dalam hal pengangkutan kereta api aturan hukum yang diterapkan adalah Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkereta Apian dan aturan kedinasan lainnya yang mendukung, sehingga segala hal yang berkaitan mengenai pengangkutan kereta api baik sarana, prasarana, dan kerugian yang ditimbulkan setidaknya mengacu pada peraturan perundang-undangan kedinasan yang berlaku.

Pengangkutan perkereta apian mempunyai aturan khusus yang bersifat menyimpang dari norma atau peraturan lalu lintas jalan raya, terutama pada :

1. Pengamanan landasan rel kereta api.
2. Pengamanan jalan kereta api di persilangan dari gangguan pemakai jalan yang lainnya seperti pejalan kaki dan kendaraan bermotor.

Penyimpangan norma hukum khusus peraturan perkereta apian membawa konsekuensi dapat membuat aturan tersendiri yang dikeluarkan pemerintah, dan diberlakukan sebagai hukum eksepsional yang tidak tunduk pada hukum umum mengenai lalu lintas jalan darat, atas dasar ini maka diperlukan penegakan hukum dalam arti kesadaran masyarakat dan tertib hukum rambu-rambu lalu lintas terhadap hukum prioritas kereta apin melintas di jalan perlintasan kereta api.

Peran aktif pemakai jalan umum baik pejalan kaki maupun pengendara kendaraan bermotor merupakan kewajiban hukum di persimpangan jalan kereta api untuk



memperhatikan tanda gambar peringatan /atau larangan agar tidak dilanggar dan berhenti sesaat ketika kereta api sedang melintas.

Petugas perkereta apian oleh penjaga perlintasan kereta api menjalankan tugas yang ditetapkan oleh aturan hukum khusus yaitu tugas untuk pengamanan landasan rel kereta api dan pengamanan jalan kereta api di perlintasan dari pelanggaran pemakai jalan umum yang dapat mengakibatkan kecelakaan dengan membawa korban meninggal, luka-luka atau kerusakan lainnya, ataupun kemacetan pemakai jalan yang saling berebut untuk melintasi jalan.

Norma aturan hukum khusus perkereta apian dimaksudkan untuk memberi perlindungan hukum bagi petugas penjaga perlintasan kereta api dalam status hukum sebagai tugas yang dibenarkan oleh hukum khusus eksepsional. Perlindungan hukum dengan aturan khusus ini dalam ilmu hukum dikenal dengan sebutan "alasan penghapus penuntutan", sebagai dasar menjadi pihak yang tidak dapat dilibatkan penuntutan hukum terhadap terjadinya kecelakaan.

Dalam peraturan kedinasan pengangkutan perkereta apian disimpulkan bahwa keamanan dan keselamatan pengguna jalan umum bukanlah menjadi tanggung jawab badan penyelenggara pengangkutan, dalam hal ini adalah PT. (Persero) Kereta Api Indonesia, badan penyelenggara pengangkutan bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan hanya terletak pada pengangkutan.

Disisi lain yang sering tidak kita pahami adalah bahwa palang pintu perlintasan bukan untuk pengamanan pengguna jalan umum, melainkan untuk mengamankan dan memperlancar perjalanan kereta api semata, faktor pendukung yang utama dalam peningkatan kualitas pelayanan PT. (Persero) Kereta Api Indonesia adalah sarana dan

prasarana sistem kerja mulai dari struktur organisasi PT. (Persero) Kereta Api Indonesia sendiri, juga sarana dan prasarananya dalam hal operasional, sesuai visi dan misi PT. (Persero) Kereta Api Indonesia yaitu menjadi penyedia jasa perkereta apian terbaik yang fokus pada pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*, dan menyelenggarakan bisnis perkereta apian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 (empat) pilar utama yaitu keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan dan kenyamanan.



## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan dan diuraikan sebagaimana dikemukakan pada penulisan hukum ini, maka dapat ditarik suatu kesimpulan sebagai berikut :

1. Tanggung jawab PT. (Persero) Kereta Api Indonesia terhadap kasus yang terjadi dipandang masih sangat rawan disisi hukum, karena peraturan mengenai ganti kerugian tidak jelas dan/atau tidak detail mengatur ganti kerugian baik kerugian yang diderita pengguna jalan maupun bagi korban lain yang dirugikan akibat kecelakaan yang terjadi antara kereta api dengan pengguna jalan. Seharusnya pembayaran ganti rugi dibayarkan sesuai dengan kerugian yang di derita oleh para korban, baik pengguna jalan yang dapat membuktikan dirinya tidak bersalah maupun korban lain yang terkena dampak akibat kecelakaan tersebut. Akan tetapi besarnya ganti kerugian dan santunan yang diberikan tidak/atau belum sesuai dengan kerugian yang diderita oleh para korban.
2. Penyelesaian hukum atas kecelakaan kereta yang terjadi di pintu perlintasan kereta api tepatnya diperempatan antara jalan Diponegoro dan jalan RSUD Cepu, pada tanggal 23 september 2005 jam 18.30 WIB di kelurahan Cepu kecamatan Cepu kabupaten Blora yang diselesaikan melalui dua jalur yaitu jalur Non ligitasi, PT. (Persero) Kereta Api Indonesia membayar ganti rugi akibat terbakarnya 4 (empat) gerbong tangki bahan bakar minyak atau sama dengan 147.000 Liter, dan diganti sebesar RP. 800.000.000,- (delapan ratus juta rupiah), di bayarkan melalui PT. Jasaraharja Putra, disamping itu

PT. (Persero) KAI mengganti mobil Merk Isuzu Panther Pick Up kepada instansi DPU Bina marga Blora, dan PT. (Persero) KAI juga memberi sumbangan Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah) kepada para korban lain yang dibagikan untuk 25 (dua puluh lima) orang. Sedangkan melalui jalur litigasi dinyatakan bahwa Soeripno bin Samsuri sebagai pengendara kendaraan bermotor bersalah melakukan tindak pidana karena kesalahannya menyebabkan kebakaran dan diberikan sanksi pidana penjara selama 10 (sepuluh) bulan dan karena korban merasa ganti kerugian tidak sesuai dengan kerugian maka korban mendaftarkan gugatan ganti kerugian yang ditujukan kepada PT. (Persero) Kereta Api Indonesia di pengadilan.

## **B. Saran**

Dengan melihat kesimpulan tersebut di atas maka penulis dapat mengajukan beberapa saran dalam rangka memenuhi tujuan dari penulisan hukum ini, yaitu :

1. Peningkatan sistem pengoperasian jalur perhubungan, melalui penyusunan peraturan hukum yang jelas untuk mengatasi masalah jalan perlintasan kereta api yang melibatkan Ditjen Perhubungan Darat dan Direktorat Perkereta Apian bersama daerah otonom, dalam wujud komitmen bersama untuk menyikapi permasalahan yang sering timbul.
2. Sosialisasi peraturan tentang perkereta apian perlu ditingkatkan, baik itu undang-undang tentang perkereta apian, peraturan pemerintah tentang, peraturan kedinasan perkereta apian dan peraturan lainnya yang terkait dalam peraturan perkereta apian.
3. Optimalisasi peran komite keselamatan lalu lintas kereta api dan pengamanan operasi kereta api dalam penyelidikan dan penelitian terjadinya sebab kecelakaan yang dapat

menghasilkan solusi yang bersifat pencegahan.

4. Evaluasi para pegawai PT. (Persero) Kereta Api Indonesia agar lebih efektif, efisien dan fokus dalam bekerja, dengan mengadakan pelatihan rutin agar faktor *human error* dapat ditekan sampai ketitik nol.
5. Mewujudkan program pembuatan *fly over* dan *sub way* secepatnya dibarengi sarana dan prasarana yang baik, guna peningkatan kualitas pelayanan pengangkutan.
6. Bagi pengguna jalan raya pada umumnya hendaklah mentaati Rambu-rambu Lalu Lintas terutama pada titik-titik Pintu Perlintasan Kereta Api, baik yang berpalang pintu maupun tanpa palang pintu, agar tercipta kultur sadar hukum.
7. PT. (Persero) Kereta Api Indonesia haruslah membentuk unit organisasi yang khusus untuk mengelola masalah keselamatan.
8. Perencanaan keselamatan mulai dari level *corporate plan*, *business plan*, dan *safety plan*.
9. Harus disamakan persepsi atas standar keselamatan mulai dari top management sampai tingkat operasional, dan pada semua level manajemen harus tegas dalam menangani tindakan atau sikap yang dapat membahayakan keselamatan.
10. Di bidang sarana dan prasarana PT. (Persero) Kereta Api Indonesia harus melonggarkan dana pemeliharaan sarana dan prasarana, agar keselamatan dapat terjamin serta menciptakan standar dan metode untuk mendeteksi kondisi sarana dan prasarana yang bisa menimbulkan potensi rawan kecelakaan.
11. Faktor keselamatan kereta api pada prioritas tertinggi, dengan menetapkan program peningkatan keselamatan melalui tiga strategi sebagai berikut:

- a) Mengurangi frekwensi kecelakaan kereta api dengan mempertahankan kualitas sarana dan prasarana, serta kualitas sumber daya manusia (SDM) terkait.
- b) Penertiban penumpang di atas atap kereta api melalui *law enforcement* dan *sterilisasi* stasiun.
- c) Sosialisasi budaya keselamatan.



## DAFTAR PUSTAKA

### Literatur

- Abdulkadir Muhammad. 1991. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, ctk. Pertama, PT. Citra Aditya Bakti, Jakarta
- Ahmad Azhar Basyir. 2004. *Asas-Asas Hukum Muamalat (Hukum Perdata Islam)*, ctk. Kedua, UII Press, Yogyakarta
- Chidir Ali. 1991. *Badan Hukum*, ctk. Pertama, Bandung
- CST. Kansil. 1989. *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, ctk. Kdelapan, Balai Pustaka, Jakarta
- E. Saefullah Wirapraja. 1989. *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional*, ctk. Pertama, Liberty, Yogyakarta
- E. Suherman, 1978. *Hukum udara indonesia dan internasional*, ctk. Pertama, Alumni, Bandung
- Hartono Hadisuprpto. 1984. *Pokok-Pokok Hukum Perikatan Dan Hukum Jaminan*, ctk. Pertama, Liberty, Yogyakarta
- HMN. Purwosutjipto. 1981. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan*, ctk. Pertama, Djambatan, Jakarta
- \_\_\_\_\_, 1987. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3*, ctk. Ketiga, Djambatan, Jakarta
- JCM. Sweens. 1932. *Aansprakelijkheid Bij Het Beheer Van Gemeente Gelden*, Nijmegen
- J. Satrio. 1992. *Hukum Perikatan, Perikatan Pada Umumnya*, ctk. Pertama, PT. Alumni, Bandung
- Ridwan Khaerandy, Maksun Thabrani, Ery Ariffudin, Djohari Santoso. 1999. *Pengantar Hukum Dagang Indonesia I*, ctk. Pertama, PSH FH UII, Yogyakarta
- Ridwan Khaerandy. 2006. *Pengantar Hukum Dagang*, ctk. Pertama, FH UII PRESS, Yogyakarta
- Soegijatna Tjakranegara, 1985. *Hukum Pengantar Barang dan Penumpang*, ctk. Pertama, Rineka Cipta, Jakarta
- Sution Usman Aji, Djoko Prakoso, Hari Prabowo. 1990. *Hukum Pengangkutan Di*

Indonesia, ctk. Pertama, Rineka Cipta, Jakarta

### **Jurnal dan makalah**

Sukismo. 2003. "Pertanggung Jawaban Terhadap Kelalaian Pengguna Dan Pengelola Pengoperasian Perlintasan Kereta Api" makalah disampaikan pada *Seminar Nasional Upaya Identifikasi Aspek Hukum Perlintasan Sebidang*, DPD VI Serikat Pekerja Kereta Api (SPKA), Yogyakarta

### **Peraturan Perundang-Undangan**

Niniek Suparni. 1990. *KUHD dan Kepailitan*, ctk. Pertama, Rineka Cipta, Jakarta

R. Subekti dan R Tjitrosudibio. 2002. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, ctk. Ketigapuluh dua, PT. Pradnya Paramita, Jakarta

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkereta Apian

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 53 Tahun 2000 Tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api dengan Jalan Lain

Peraturan Pemerintah Nomor 69 tahun 1998 tentang Prasarana dan Sarana Kereta Api

### **Putusan Pengadilan**

"putusan" Pengadilan Negeri Blora REG NO.198/PID.B/2005/PN.BLA

### **Data Elektronik**

<http://pub.bhaktiganesha.or.id/20> agustus 2011, 21:19

<http://eprints.undip.ac.id/20> januari 2012, 22:30

<http://www.kereta-api.co.id/22> januari 2012, 09:45