

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum tentang PT. Kereta Api Indonesia

PT Kereta Api Indonesia (Persero), selanjutnya disebut sebagai KAI atau 'Perusahaan' adalah Badan Usaha Milik Negara yang menyediakan, mengatur, dan mengurus jasa angkutan kereta api di Indonesia. KAI didirikan sesuai dengan akta tanggal 1 Juni 1999 Nomor 2 yang dibuat dihadapan Imas Fatimah, S.H., Sp.N., Notaris di Jakarta, dan kemudian diperbaiki kembali sesuai dengan akta tanggal 13 September 1999 Nomor 14. Akta pendirian tersebut telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia melalui Surat Keputusan tanggal 1 Oktober 1999 Nomor C-17171 HT.01.01.TH.99 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tanggal 14 Januari 2000 Nomor 4 Tambahan Nomor 240/2000. Riwayat KAI dibagi menjadi tiga periode, yaitu (1) masa kolonial, (2) sebagai lembaga pelayanan publik, dan (3) sebagai perusahaan jasa.

Pada masa kolonial, industri perkeretaapian dimulai pada tahun 1864 ketika *Namlooze Venootschap Nederlanche Indische Spoorweg Maatschappij (NISM)* memprakarsai pembangunan jalan kereta api dari Semarang ke Surakarta, Jawa Tengah. Sejak itu tiga perusahaan lain berinvestasi membangun jalur-jalur kereta api di dalam dan luar Pulau Jawa. Perusahaan yang terlibat dalam industri kereta api zaman kolonial adalah *Staat Spoorwegen*, *Verenigde Spoorwegenbedrijf*, dan *Deli Spoorwegen Maatschappij*.

Periode sebagai lembaga pelayanan publik bermula pada masa awal kemerdekaan Indonesia, yaitu pada tanggal 25 Mei 1963 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1963, pemerintah Republik Indonesia membentuk Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada 15 September 1997 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1971, PNKA diubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Dengan status sebagai Perusahaan Negara dan Perusahaan Jawatan, KAI saat itu beroperasi melayani masyarakat dengan dana subsidi dari pemerintah.

KAI pada awalnya hanya melaksanakan kegiatan usaha layanan jasa perkeretaapian, namun seiring dengan dinamika dunia usaha dan berkembangnya tuntutan pasar, KAI saat ini juga melaksanakan kegiatan usaha penunjang lainnya dengan memanfaatkan sumber daya yang dimilikinya. Yaitu meliputi antara lain pengelolaan properti yang terkait dengan jasa kereta api, pariwisata berbasis kereta api, restoran di kereta api (*on train services*) dan di stasiun, termasuk jasa catering dan distribusi logistik. Dalam menjalankan bisnisnya, KAI terus berupaya menerapkan standar terbaik di bidangnya berdasarkan sistem manajemen yang berlaku.

Dalam rangka meningkatkan pelayanan jasa angkutan, PJKA berubah bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) tahun 1991. Perumka berubah menjadi Perseroan Terbatas, PT. Kereta Api (Persero) tahun 1998. Pada tahun 2011 nama perusahaan PT. Kereta Api (Persero) berubah menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan meluncurkan logo baru. Saat ini, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tujuh anak perusahaan yakni PT Reska Multi Usaha (2003), PT

Railink (2006), PT Kereta Api Indonesia Commuter Jabodetabek (2008), PT Kereta Api Pariwisata (2009), PT Kereta Api Logistik (2009), PT Kereta Api Properti Manajemen (2009), PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (2015).

7

1. Ringkasan Sejarah Perusahaan Perkeretaapian Indonesia

Periode	Perusahaan	Dasar Hukum
1864 – 1864	<i>Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM)</i>	-
1864 – 1864	<i>Staatssporwegen (SS)</i>	-
1864 – 1864	<i>Semarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJS)</i>	-
1864 – 1864	<i>Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS)</i>	-
1864 – 1864	<i>Madoera Stoomtram Maatschappij (Mad.SM)</i>	-
1864 – 1864	<i>Malang Stoomtram Maatschappij (MS)</i>	-

⁷Lihat https://kai.id/corporate/about_kai/, diakses 15 November 2018

Periode	Perusahaan	Dasar Hukum
1864 – 1864	<i>Modjokerto Stoomtram Maatschappij (MSM)</i>	-
1864 – 1864	<i>Probolinggo Stoomtram Maatschappij (Pb.SM)</i>	-
1864 – 1864	<i>Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM)</i>	-
1864 – 1864	<i>Pasoeroean Stoomtram Maatschappij (Ps.SM)</i>	-
1864 – 1864	<i>Oost Java Stoomtram Maatschappij (OJS)</i>	-
1864 – 1864	<i>Serajoedal Stoomtram Maatschappij (SDS)</i>	-
1864 – 1942	<i>Deli Spoorweg Maatschappij (DSM)</i>	-
1942 – 1945	<i>Rikuyu Sokyoku (Dinas Kereta Api)</i>	-
1945 – 1950	Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI)	Maklumat Kementerian Perhubungan No. 1/KA Tahun 1946

Periode	Perusahaan	Dasar Hukum
1950 – 1963	Djawatan Kereta Api (DKA)	Keputusan Menteri Perhubungan Tenaga dan Pekerjaan Umum RI No. 2 Tahun 1950
1963 – 1971	Perusahaan Nasional Kereta Api (PNKA)	Peraturan Pemerintah RI No. 22 Tahun 1963
1971 – 1991	Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA)	Peraturan Pemerintah RI No. 61 Tahun 1971
1991 – 1998	Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA)	Peraturan Pemerintah RI No. 57 Tahun 1990
1998– sekarang	PT Kereta Api Indonesia (Persero)	Peraturan Pemerintah RI No. 19 Tahun 1998

Adapun visi dan misi yang telah ditetapkan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) adalah sebagai berikut:⁸

1. Visi

Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*.

⁸Kereta Api Indonesia, *Profil Perusahaan*, (Online),(https://kai.id/corporate/about_kai/ diakses 21 Agustus 2018)

2. Misi

Menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama : Keselamatan, Ketepatan waktu, Pelayanan dan Kenyamanan.

Dalam pembagian wilayah operasinya, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) membagi dalam beberapa wilayah operasi yaitu Daerah Operasi (Daop) untuk wilayah di Pulau Jawa, dan Divisi Regional (Divre) untuk wilayah di Pulau Sumatera.

2. Wilayah Operasi PT. Kereta Api Indonesia Persero

Di Pulau Jawa

- Daop 1 Jakarta
- Daop 2 Bandung
- Daop 3 Cirebon
- Daop 4 Semarang
- Daop 5 Purwokerto
- Daop 6 Yogyakarta
- Daop 7 Madiun
- Daop 8 Surabaya
- Daop 9 Jember



Di Pulau Sumatera

- Divre 1 Sumatera Utara dan Aceh
- Divre 2 Sumatera Barat
- Divre 3 Palembang
- Divre 4 Tanjungkarang⁹

3. Tarif Kereta Api

Tarif merupakan hal yang penting dalam hal pengangkutan, khususnya dalam pengangkutan kereta api. Dalam hal ini pedoman dalam penentuan tarif adalah sebagai berikut:

- a) Berdasarkan perhitungan modal
- b) Biaya operasi
- c) Biaya perawatan
- d) Keuntungan.

Berdasarkan PP Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, tarif angkutan terdiri atas sebagai berikut :

1. Tarif Angkutan Orang

Didasarkan kepada biaya per-penumpang per-kilometer. dan tarif ditetapkan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian, dalam hal ini di indonesia ditentukan oleh PT. Kereta api Indonesia yang kemudian

⁹ Lihat <http://www.bumn.go.id/keretaapi/halaman/41> di akses 21 Januari 2018

melaporkan tarif yang ditetapkan kepada menteri, gubernur atau bupati/walikota untuk izin operasi. Jadi pejabat mempunyai wewenang melakukan evaluasi penetapan dan pelaksanaan tarif, apabila tidak sesuai dengan pedoman pokok penentuan tarif, maka penyelenggara dapat dikenai sanksi administratif berupa teguran tertulis, pembekuan izin operasi dan bahkan bisa pada pencabutan izin operasi.

2. Tarif Angkutan Barang

Tarif barang didasarkan pada biaya per-ton per-kilometer. Dalam hal pengangkutan barang mengenai barang yang akan diangkut memiliki sifat dan karakteristik tertentu, besaran biaya ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyelenggara sarana perkeretaapian sesuai dengan pedoman penetapan tarif yang ditetapkan oleh menteri.

3. Tarif denda

Khusus pada penumpang, apabila tidak memiliki karcis maka tarif dendanya sebagai berikut:

- a. 500% dari harga karcis untuk angkutan kereta api perkotaan.
- b. 200% dari harga karcis untuk angkutan kereta api antar kota.

Dari jenis tarif tersebut, penumpang diwajibkan membayar tarif angkutan orang guna mendapatkan pelayanan atau memenuhi kewajibannya agar mendapatkan hak-hak nya dalam pengangkutan menggunakan kereta api maupun untuk mendapatkan asuransi jika terjadi kecelakaan.

B. Tinjauan Umum tentang Pengangkutan Kereta Api

1. Pengertian Pengangkutan

Pengangkutan dalam kehidupan sehari-hari sangatlah berperan penting. Karena dari pengangkutan merupakan bagian dari mobilitas atau pergerakan, baik benda/barang ataupun manusia. Pengangkutan adalah kegiatan pemuatan penumpang atau barang kedalam alat pengangkut, pemindahan penumpang atau barang ketempat tujuan dengan alat pengangkut, dan penurunan penumpang atau pembongkaran barang dari alat pengangkut ketempat tujuan yang disepakati.¹⁰

Menurut H. M. M Purwosutjipto, S.H., Pengangkutan orang yang mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Sedangkan pengirim adalah orang yang mengikatkan dirinya untuk membayar upah angkutan¹¹

Dari pengertian pengangkutan tersebut dapat disimpulkan bahwa pengangkutan merupakan kegiatan pemuatan orang dan/atau barang ke suatu tempat/tempat tujuan dengan menggunakan suatu alat pengangkut atau moda transportasi.

Pengangkutan merupakan salah satu sarana pendukung pembangunan yang sedang dilaksanakan oleh bangsa Indonesia. Dengan adanya pengangkutan berarti memberikan nilai lebih pada suatu barang dan atau jasa. Barang dan atau jasa dari

¹⁰Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti 2008). halaman 4.

¹¹H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*, (Jakarta: Djambatan, 1995), halaman 1

suatu tempatkan lebih besar nilainya apabila berada di tempat yang membutuhkan barang dan atau jasa tersebut.¹²

Dalam perjanjian pengangkutan, timbul suatu sifat yakni sifat timbal balik yang artinya kedua belah pihak sama-sama memiliki hak dan kewajibannya masing-masing.¹³ Sebagai contoh adalah antara Penumpang Kereta Api dengan Penyedia layanan angkutan kereta api, dalam hal ini adalah PT. Kereta Api Indonesia (persero). Penumpang kereta api berkewajiban membayar sejumlah uang guna membayar jasa angkutan kereta api dan berhak atas pelayanan yang didapatkan di atas kereta, sedangkan pihak penyelenggara layanan angkutan kereta api berkewajiban untuk memberikan pelayanan di atas kereta dan berhak atas kompensasi terhadap pelayanan yang telah diberikan yaitu uang atas pembayaran jasa angkutan kereta api.

Perjanjian pengangkutan tersebut ada dua, yakni Perjanjian Pengangkutan Barang dan Perjanjian Pengangkutan Penumpang. Objek dari kedua perjanjian tersebut memiliki perbedaan. Jika perjanjian pengangkutan barang itu adalah benda atau binatang, sedangkan perjanjian pengangkutan penumpang itu adalah orang/penumpang itu sendiri. Perjanjian pengangkutan barang dimulai pada saat diserahkan barang kepada pengangkut, maka penguasaan dan pengawasan atas benda/binatang itu ada di tangan pengangkut. Sedangkan dalam perjanjian pengangkutan penumpang, tidak ada penyerahan kepada pengangkut. Tugas dari

¹²*Ibid.*, halaman 1.

¹³*Ibid.*, halaman 3.

pengangkut adalah membawa atau mengangkut orang atau penumpang tersebut sampai di tempat tujuan dengan selamat.¹⁴

2. Pengangkutan Melalui Kereta Api

Pengangkutan menggunakan Kereta Api diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dalam BAB XI mengenai Angkutan.

Dalam Pasal 127 ayat (1) Undang Undang Nomor 23 Tahun 2007, Angkutan kereta api dilaksanakan dalam lintas-lintaspelayanan keretaapi yang membentuk satu kesatuandalam jaringan pelayanan perkeretaapian.

Dalam hal ini penulis fokus kepada pengangkutan orang menggunakan Kereta Api. Selain itu pengangkutan orang melalui kereta api juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang PerkeretaapianBAB XI bagian kedua, Pasal 130 sampai dengan Pasal 138. Pada Pasal132tertulis :

- 1) “Penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengangkut orang yangtelah memiliki karcis.
- 2)Orang yang telah memiliki karcis berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih.
- 3)Karcis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian angkutan orang.”

Pasal 133 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007tertulis:

- 1) “Dalam penyelenggaraan pengangkutan orang dengan kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib:
 - a) mengutamakan keselamatan dan keamanan orang;
 - b) mengutamakan pelayanan kepentingan umum;

¹⁴*Ibid.*, halaman 51.

- c) menjaga kelangsungan pelayanan pada lintas yang ditetapkan;
- d) mengumumkan jadwal perjalanan kereta api dan tarif angkutan kepada masyarakat; dan
- e) mematuhi jadwal keberangkatan kereta api.”

Dari ketentuan kedua Pasal di tersebut, dapat diketahui bahwa dalam penyelenggaraan pengangkutan orang melalui moda transportasi kereta api, Pengangkut memiliki kewajiban serta bertanggung jawab mengangkut orang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tertentu dengan selamat sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 157 ayat (2) Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

3. Jenis Angkutan pada Transportasi Kereta Api

Dalam Pasal 1 ayat (14) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian tertulis bahwa Angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api. Ada dua jenis angkutan pada kereta api yaitu angkutan penumpang/orang dan angkutan barang :

A. Angkutan Penumpang (Orang)

Sesuai dengan Pasal 130 ayat (1), Pengangkutan orang dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan kereta. Di Kereta Api Indonesia (Persero) terdapat beberapa kelas pelayanan dalam Angkutan Penumpang, yakni Kereta Kelas Eksekutif dengan kode kereta K1, Kereta Kelas Bisnis dengan Kode kereta K2, Kereta Kelas Ekonomi dengan kode kereta K3. Tahun 2017 dan 2018 muncul kelas ekonomi baru, yaitu Ekonomi *New Image* dan Kelas Premium. Keduanya

sama-sama menggunakan kode kereta K3. Dalam keadaan tertentu penyelenggara sarana Perkeretaapian dapat melakukan pengangkutan orang dengan menggunakan gerbong atas persetujuan pemerintah atau pemerintah daerah, serta wajib memperhatikan keselamatan dan fasilitas minimal atau Standar Pelayanan Minimum (SPM).

Bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah lima tahun, orang sakit, dan lansia dari pihak penyelenggara Perkeretaapian wajib memberikan fasilitas Khusus dan kemudahan serta tidak dipungut biaya tambahan.

B. Angkutan Barang

Pengangkutan barang dalam hal ini adalah barang, benda dan/atau hewan yang diangkut dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan gerbong. Berdasarkan Pasal 139 ayat (2) Undang-Undang Perkeretaapian, Angkutan barang terdiri dari:

- a) Barang Umum
- b) Barang Khusus
- c) Barang Berbahaya dan Beracun; dan
- d) Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun

4. Risiko dalam Penyelenggaraan Pengangkutan dengan Kereta Api

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Risiko merupakan kemungkinan terjadinya peristiwa yang dapat merugikan perusahaan. Sedangkan pengertian Risiko (*Resicoleer*) yaitu seseorang berkewajiban untuk memikul kerugian jika ada suatu kejadian di luar kesalahan salah satu pihak. Atau dengan

bahasa yang sederhana risiko adalah kerugian yang ditimbulkan di luar salah satu pihak yang menimpa benda yang objek perjanjian. Menurut Subekti risiko yaitu kewajiban untuk memikul kerugian yang disebabkan oleh suatu peristiwa yang terjadi di luar kesalahan salah satu pihak, yang menimpa barang yang menjadi objek perjanjian. Dalam transportasi masalah risiko (*risk*) sering terjadi baik yang menyangkut jiwa manusia maupun barang-barang muatan serta alat angkutnya (*means of transport*). Risiko adalah ketidaktentuan (*uncertainty*) yang bisa menyebabkan kerugian. Unsur ketidaktentuan dapat dibagi atas :¹⁵

1. Ketidaktentuan ekonomi (*economic uncertainty*), yaitu kejadian yang timbul sebagai akibat dari perubahan sikap konsumen, umpama perubahan selera konsumen terhadap permintaan jasa angkutan dikarenakan perubahan teknologi.
2. Ketidaktentuan yang disebabkan oleh alam (*uncertainty of nature*) misal : gempa bumi, badai, topan.
3. Ketidaktentuan yang disebabkan oleh perilaku manusia (*human uncertainty*).

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

¹⁵Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, (Jakarta: PTRajagrafindo Persada, 1998), halaman 201.

suatu kejadian yang tak disengaja dan tak dapat diduga. Risiko atau kerugian dalam pengangkutan dapat menimpa penumpang, barang/*freight*.

Menurut Subekti, risiko ialah kewajiban memikul kerugian yang disebabkan oleh suatu kejadian (peristiwa) diluar kesalahan salah satu pihak.¹⁶ Kerugian yang berhubungan dengan jiwa seseorang sehingga meninggal dunia, disebut *total loss*. Bila yang bersangkutan masih hidup, dan hanya menderita cacat disebut kerugian sebagian (*partial loss*).

Dalam penyelenggaraan pengangkutan dengan moda transportasi kereta api, terdapat beberapa risiko yang kemungkinan terjadi antara lain:¹⁷

1. Pelemparan (disebabkan oleh perilaku manusia).

Dalam perjalanan kereta api, sering terjadi pelemparan yang dilakukan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab. Risiko ini dapat menyebabkan penumpang mengalami luka-luka, baik berat maupun ringan.

2. Anjlok.

Perkeretaapian di Indonesia merupakan institusi yang sudah sangat tua. Armada lokomotif yang sudah tua, tingkat kerusakan sarana dan prasarana yang tinggi, merupakan faktor penyebab terjadinya kereta api anjlok. Selain itu, adanya pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab seperti pencurian penjepit rel dengan bantalan (*Pandroll*), yang menghubungkan rel dengan bantalan rel juga berperan terhadap anjloknya kereta api.

¹⁶10 *Pengertian Risiko Menurut Para Ahli*, (Online) (<http://www.dosenpendidikan.com/10-pengertian-resiko-menurut-para-ahli-lengkap/>)

¹⁷Triyono, Manajer Unit Kesehatan PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang, Wawancara (Semarang, 21 Januari 2019)

Dalam Pasal 180 Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian bahwa “Setiap orang dilarang menghilangkan, merusak, atau melakukan perbuatan yang mengakibatkan rusak dan/atau tidak berfungsinya prasarana dan sarana perkeretaapian”.

3. Risiko yang disebabkan oleh alam, seperti banjir, tanah longsor.

Terhadap risiko yang disebabkan oleh alam, kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanannya. Dalam hal ini, penyelenggaraan sarana perkeretaapian akan memindahkan para penumpang ke kereta api lain atau moda transportasi lain seperti bus. Atau mengganti sejumlah uang yang dapat digunakan penumpang untuk melanjutkan perjalanan hingga ke tempat tujuan dengan moda transportasi lain (*refund ticket*).

4. Tabrakan pada lintasan liar

Dibeberapa tempat banyak terdapat jalan yang melintasi rel kereta api jalan/lintasan tersebut sering disebut lintasan liar. Umumnya lintasan tersebut tidak memiliki pengaman, seperti palang ataupun alat persinyalan atau sirine lainnya. Sehingga pada lintasan ini sering terjadi tabrakan yang mengakibatkan kecelakaan antara kereta api dan kendaraan lain yang kebetulan lewat. Bagi pengguna jalan umum yang melewati lintasan liar wajib mendahulukan perjalanan kereta api.

Pasal 173 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yaitu “Masyarakat wajib ikut serta menjaga ketertiban, keamanan dan keselamatan penyelenggaraan perkeretaapian”

5. Peran Asuransi terhadap Risiko dalam Perjanjian Pengangkutan

Risiko dalam perjanjian pengangkutan dapat terjadi sewaktu-waktu. Persoalan yang selalu muncul adalah siapakah yang bertanggung jawab atas segala risiko yang terjadi. Objek asuransi angkutan darat adalah kendaraan pengangkut bersama barang dan/ penumpang yang diangkut, yaitu¹⁸:

a. Jaminan atas keselamatan penumpang

Jaminan atas keselamatan penumpang ditutup asuransinya oleh pengangkut kepada perusahaan asuransi kerugian dengan membayar premi, kemudian premi dipungut dari penumpang (ditambahkan pada harga karcis penumpang).

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

- a. Biaya pengobatan dan perawatan hingga sembuh bagi penumpang yang menderita luka-luka (tidak sampai cacat permanen)

¹⁸Radiks Purba, *Mengenal Asuransi Angkutan Darat dan Udara*, (Jakarta: Djambatan, 1997), halaman 57

- b. Biaya pengobatan dan perawatan hingga sembuh serta sejumlah uang santunan bagi penumpang yang menjadi cacat permanen.
- c. Santunan dengan sejumlah uang diberikan kepada ahli waris (isteri/anak-anak/orang tua) dari penumpang yang meninggal dunia.

Maka dalam jaminan atas keselamatan penumpang , penanggung berhubungan dengan :

- a) Pengangkut untuk memungut premi dari para penumpang
- b) Penumpang untuk memberikan santunan bila dialami musibah

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

b. Jaminan atas barang yang diangkut

Jaminan atas barang yang diangkut oleh kendaraan ditutup asuransinya oleh pemilik barang kepada penanggung dengan membayar premi. Jadi pemilik barang berhubungan langsung dengan penanggung dalam penutupan asuransi pengangkutan barang, demikian juga bila dialami musibah, pemilik barang mengajukan langsung tuntutan ganti rugi kepada penanggung.

c. Jaminan atas kendaraan pengangkut

Jaminan atas kendaraan pengangkut ditutup asuransinya oleh pengangkut atau pemilik kendaraan darat kepada penanggung dengan membayar premi. Penutupan asuransi dapat dilakukan untuk satu kali perjalanan

dengan menggunakan polis perjalanan atau selama jangka waktu tertentu dengan menggunakan polis waktu.

Bila digunakan polis perjalanan, maka jaminan dari penanggung hanya berlaku untuk satu kali perjalanan dimulai dari tempat pemberangkatan hingga sampai ke tempat tujuan. Yang umum digunakan adalah polis waktu, yaitu jaminan berlaku selama jangka waktu tertentu (misal 1 tahun, 3 bulan atau 1 bulan), tidak menjadi soal apakah kendaraan dijalankan atau tidak.

6. Hak Hak Penumpang Kereta Api

Pada dasarnya setiap manusia memiliki hak masing-masing. Hak tersebut melekat pada diri manusia sejak lahir, seperti hak untuk hidup ataupun Hak Asasi Manusia yang lain.

Dalam Pasal 28G ayat (1) Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dengan perubahannya, setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi.¹⁹

Penumpang pun tentunya juga memiliki haknya masing-masing yang diperoleh dari pemenuhan kewajiban yaitu membeli tiket atau karcis. Hak penumpang kereta api diatur dalam Undang-Undang dan beberapa Peraturan Pemerintah. Salah satunya dalam Pasal 2 Permenhub Nomor 47 Tahun 2014 tentang Hak atau Standar Pelayanan Minimum (SPM) yang diperoleh

¹⁹Undang-Undang Dasar Negara RI tahun 1945 halaman 13

penumpang Kereta Api standar pelayanan minimum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi:

- a) standar pelayanan minimum di stasiun kereta api dan
- b) standar pelayanan minimum dalam perjalanan²⁰

Selain hak tersebut, penyelenggara prasarana perkeretaapian wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penyelenggara sarana perkeretaapian dan pihak ketiga sesuai dengan Pasal 166 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Sedangkan dalam Pasal 167 Ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007:

- “(1) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 157 dan Pasal 158.
- (2) Besarnya nilai pertanggungjawaban paling sedikit harus sama dengan nilai ganti kerugian yang diberikan kepada pengguna jasa yang menderita kerugian sebagai akibat pengoperasian kereta api.”²¹

C. Perjanjian Kerjasama PT. Kereta Api Indonesia dengan PT. Jasa Raharja

Dalam perjanjian mengenai kerjasama antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan PT. Jasa Raharja ada dua pihak yang saling mengikatkan diri yaitu pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT. Jasa Raharja, dimana kedua pihak sepakat untuk mengikatkan diri, dengan ketentuan dan syarat-syarat sesuai dengan perjanjian yang telah ditentukan oleh para pihak. Persyaratan perjanjian PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT. Jasa Raharja, dalam

²⁰ Permenhub Nomor 47 Tahun 2014 halaman 3

²¹ Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian halaman 55

persyaratan pelaksanaan asuransi Pihak Kedua dalam hal iniyaitu PT. Jasa Raharja harus beraedia mematuhi peraturan yang ada di dalam perjanjian apabila kereta api mengalami kecelakaan. Oleh karena itu Pihak Kedua wajib untuk selalu berusaha menghindari terjadinya kecelakaan serta membebaskan pihak pertama akan segala akibat dan resiko yang timbul daripadanya.

Perjanjian kerjasama antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan PT. Jasa Raharja tersebut didasarkan atas suatu perjanjian tertulis yang harus dipenuhi oleh para pihak terkait untuk memberi perlindungan hukum. Dengan adanya perjanjian tersebut maka antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan PT. Jasa Raharja akan saling terkait untuk melaksanakan berbagai prestasi yang telah disepakati bersama. Prestasi tersebut bersifat timbal balik, sehingga akan menimbulkan hak-hak dan kewajiban pada kedua belah pihak. Perjanjian tersebut berisi pengaturan mengenai:

1. Bahwa dengan adanya perjanjian antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan PT. Jasa Raharja (Persero) tentang perjanjian kerjasama asuransi kecelakaan penumpang kereta api berdasarkan dasar perjanjian pada Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Pasal 1 (a) yang berbunyi:

“Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang (Lembaran Negara Republik Indonesia 1964 Nomor 137. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2720) Pasal 1(c) : Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1965 Nomor 28).”

2. Bahwa berdasarkan Pasal 3 ayat (1) tentang lingkup jaminan pertanggungjawaban sebagaimana dimaksud dalam perjanjian kerjasama ini disebutkan bahwa:

“Lingkup Jaminan Pertanggung jawaban sebagaimana diatur dalam perjanjian ini adalah sesuai dengan UU Nomor 33 Tahun 1964 Jo. PP Nomor 17 Tahun 1965, yaitu jaminan pertanggung jawaban kecelakaan diri bagi tiap penumpang sah dari kereta api, selama penumpang itu berada di dalam kereta api untuk jangka waktu sejak naik kereta api di stasiun keberangkatan sampai dengan saat turunnya dari kereta api di tempat tujuan menurut karcis yang berlaku untuk perjalanan yang bersangkutan.”

Adapun yang menjadi dasar dari perjanjian tersebut antara lain :

1. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 1964 Nomor 137, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2720)
2. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian (Lembaran Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 47) jo Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007
3. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas
4. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 70 tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4297)
5. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tanggal 10 April 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 1965 Nomor 28) dan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 15/PMK.010/2017

tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggung Jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum Di darat, Sungai/Danau, Feri/Penyebrangan, Laut, Dan Udara.

6. Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998 tentang Perusahaan Perseroan (Lembaran Negara Nomor 15 tahun 1998, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3731)
7. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan (Perum) Kereta Api menjadi Perseroan (Persero) (Lembaran Negara Nomor 31 tahun 1998)
8. Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 2005 tentang Pendirian, Pengurusan, Pengawasan dan Pembubaran Badan Usaha Milik Negara
9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 8 Tahun 2001 tanggal 17 April 2001 tentang Angkutan Kereta Api.
10. Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 415/KMK.06/2001 tanggal 17 Juli 2001 tentang Penetapan Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Ferry/Penyebrangan Laut dan Udara.
11. Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia KM 35 Tahun 2002 tanggal 21 Juni 2002 tentang Tarif Angkutan Penumpang Kereta Api Kelas Ekonomi.

12. Polis Asuransi Tanggung Gugat Penumpang Nomor JRP.0093.007

Adapun lingkup jaminan pertanggungungan antara lain :

1. Lingkup jaminan pertanggungungan UU Nomor 33 tahun 1964 Jo PP Nomor 17 Tahun 1965 adalah saat naikalat angkutan kereta api di stasiun tempat keberangkatan, selama dalam perjalanan, sampai saat turundari alat angkutan kereta api distasiun tujuan sesuai karcis yang berlaku untuk perjalanan yangbersangkutan.

2.Lingkup pertanggungungan Asuransi Tanggung Gugat Penumpang Kereta Api untuk :

a. Penumpang adalah saat masuk stasiun kereta api ditempat keberangkatan, saat naik alatangkutan kereta api ditempat keberangkatan, selama dalam perjalanan, saat turunnya dari alat angkutan kereta api, sampai saat keluarnya dari stasiun kereta api ditempat tujuan sesuai karcis yang berlaku untuk perjalanan yang bersangkutan.

b. Awak Kereta Api adalah sejak menaiki alat angkutan Kereta Api distasiun atau Depo pemberangkatan, selama melaksanakan tugas sampai dengan selesai melaksanakan tugas distasiun atau Depo tujuan.

3.Lingkup pertanggungungan juga termasuk penumpang kereta api *overstafen*.