

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang dari dan ke seluruh pelosok tanah air bahkan dari dan ke luar negeri. Di samping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang dalam peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Pentingnya jasa transportasi ini dapat dilihat dengan semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air. Menyadari begitu besarnya peran transportasi, maka transportasi perlu untuk ditata dalam suatu sistem transportasi nasional yang terpadu untuk mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang aman, nyaman, cepat, teratur, dan dengan biaya yang dapat dijangkau oleh semua lapisan masyarakat. 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 satu tempat akan lebih besar nilainya bila berada di tempat yang membutuhkan barang dan atau jasa tersebut.<sup>1</sup> Alat transportasi di Indonesia meliputi transportasi darat, laut, dan udara. Ketiga alat transportasi tersebut memang memegang peranan yang sangat penting dan saling mengisi dalam menjalankan fungsi sebagai alat angkut orang maupun barang. Masalah pada masa kini adalah bagaimana cara memajukan transportasi yang dapat menghasilkan produk jasa angkutan yang aman, nyaman, murah, dan dapat memenuhi kebutuhan masyarakat. Dengan adanya hal tersebut peningkatan kemakmuran masyarakat akan dirasa lebih meningkat, karena salah satu kebutuhannya dapat terpenuhi dengan baik. Masyarakat ingin terpenuhi kebutuhan produksi jasa angkutan dengan tarif yang rendah tapi dengan pelayanan bernilai tinggi.<sup>2</sup>

Salah satu alat transportasi darat yang sangat digemari masyarakat Indonesia pada saat ini adalah kereta api. Kereta api adalah salah satu sarana transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut penumpang secara massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang dan tingkat pencemaran yang rendah dibanding dengan sarana transportasi yang lain seperti pesawat terbang, kapal laut, bus, dan lain sebagainya. Kereta api mempunyai karakteristik khusus, yaitu:<sup>3</sup>

1. Melekat pada jalurnya, hanya bisa beralih ke jalur lain jika ada wesel yang

---

<sup>1</sup> HMN. Purwosutjipto. 2003. *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*. Penerbit Djambatan, Jakarta. hlm. 3

<sup>2</sup> Soegino Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, PT Rineka Cipta, Jakarta, hlm.2

<sup>3</sup> Rustian Kamaludin, 2003, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori Dan Kebijakan*. Ghalia Indonesia, Jakarta. hlm. 1

mengalihkannya.

2. Jarak pengeremannya relatif jauh dibandingkan dengan jenis kendaraan lainnya terutama dengan jenis kendaraan jalan raya, sehingga setiap gerakan perjalanan kereta api harus memiliki jarak minimal antara dua kereta api berurutan untuk itu dilengkapi oleh sinyal untuk membatasinya, untuk keamanan perjalanan kereta api mempergunakan sistem blok dimana tiapblok selalu dibatasi oleh suatu sinyal sehingga perjalanannya harus terencana dengan baik.
3. Setiap blok hanya diijinkan dilewati satu kereta api dalam waktu bersamaan
4. Memiliki jadwal yang pasti di tiap-tiap stasiun, stasiun pemberangkatan dan semua stasiun yang akan dilewatinya dan sampai stasiun tujuan akhir melalui diagram waktu ruang atau grafik perjalanan kereta api (GAPEKA)
5. Produk jasa angkutannya bersifat massal
6. Perjalanan kereta api umumnya tidak memerlukan berhenti dan jalan kembali berulang-ulang, kecuali untuk keperluan operasi kereta api (bersilang atau disusul) dan keperluan jasa angkutan

Dalam Pasal 1 Angka (2) Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian menyebutkan:

“Angkutan darat adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan yang dimaksud dengan angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.”

Secara umum dinyatakan bahwa setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba

di tempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi penumpang ataupun barang yang diangkut. Tiba ditempat tujuan artinya proses pemindahan dari satu tempat ke tempat tujuan berlangsung tanpa hambatan dan kemacetan, sesuai dengan waktu yang direncanakan. Dengan selamat artinya penumpang dalam keadaan selamat, tidak mengalami bahaya yang mengakibatkan luka, sakit ataupun meninggal dunia. Jika yang diangkut itu barang, selamat artinya barang yang diangkut tidak mengalami kerusakan, kehilangan, kekurangan, atau kemusnahan. Meningkatkan nilai guna artinya nilai sumber daya manusia dan barang di tempat tujuan menjadi lebih tinggi bagi kepentingan manusia dan pelaksanaan pembangunan.<sup>4</sup>

Berdasarkan keunggulan dan karakteristik perkeretaapian tersebut, peran perkeretaapian perlu lebih ditingkatkan dalam upaya pengembangan sistem transportasi nasional secara terpadu. Untuk itu, penyelenggaraan perkeretaapian yang dimulai dari pengadaan, pengoperasian, perawatan, dan perusahaan perlu diatur dengan sebaik-baiknya sehingga dapat terselenggara angkutan kereta api yang menjamin keselamatan, aman, nyaman, cepat, tepat, tertib, efisien serta terpadu Terhadap semua yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, pengangkut bertanggung jawab sepenuhnya. Baik karena kesengajaan maupun kelalaiannya sebagaimana diatur dalam Pasal 1366 KUH Perdata, yang mengatur setiap orang bertanggung jawab, bukan hanya atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan kelalaian atau

---

<sup>4</sup> Abdul kadir Muhammad, 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 16.

kesembronoannya.<sup>5</sup>

Selanjutnya dalam Pasal 1367 KUH Perdata dinyatakan bahwa seseorang tidak hanya bertanggung jawab, atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada di bawah pengawasannya.

Adapun yang tercantum dalam Pasal 87 Ayat (1) UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, yaitu Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggungjawab kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian sebagai akibat kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian

Kereta api diharapkan menjadi moda transportasi yang paling aman, murah andal dan cepat, anti kemacetan lalu-lintas sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 1 Angka (11) Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007. Namun demikian yang menjadi permasalahan yang dapat mengganggu pengoperasian kereta api saat ini adalah terjadinya kecelakaan. Salah satu indikator dari penyelenggaraan perkeretaapian yang berbasiskan keselamatan dengan memperhatikan jumlah kecelakaan- kecelakaan yang dapat diminimalisasikan dapat diartikan sebagai peningkatan faktor keselamatan pengguna jasa kereta api.

Perkeretaapian sebagai salah satu moda atau sarana transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus, terutama dalam kemampuannya

---

<sup>5</sup> Elfrida Gultom, 2009, *Hukum Pengangkutan Darat*, Literata Lintas Media, Bekasi, hlm. 1

untuk mengangkut, baik orang maupun barang secara massal, menghemat energi, menghemat penggunaan ruang mempunyai faktor keamanan yang tinggi, memiliki tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi jalan untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintasnya, seperti angkutan perkotaan.

.Yang dimaksud didalam Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian pada Pasal 23 menyatakan bahwa:

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

Pengangkutan orang melalui kereta api diatur dalam Bab XI bagian kedua, Pasal 130 sampai dengan Pasal 137 UUKA. Pada Pasal 132 UUKA dinyatakan :

1. Penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengangkut orang yang telah memiliki karcis.
2. Orang yang telah memiliki karcis berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih.
3. Karcis sebagaimana pada Ayat (1) merupakan tanda bukti terjadinya perjanjianangkutan orang.

Selanjutnya, Pasal 133 Ayat (1) UUKA menyatakan bahwa dalam

penyelenggaraan pengangkutan orang dengan kereta api, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib:

1. Mengutamakan keselamatan dan keamanan orang..
2. Mengutamakan pelayanan kepentingan umum.
3. Menjaga kelangsungan pelayanan pada lintas yang ditetapkan
4. Mengutamakan jadwal perjalanan kereta api dan tarif angkutan kepada masyarakat, dan
5. Mematuhi jadwal keberangkatan kereta api

Keselamatan adalah kegiatan yang perlu diusahakan dengan membuat kondisi sesuai dengan yang sudah dipersyaratkan dan juga komponen dalam pengoperasian perkeretaapian. Hal ini membutuhkan komitmen yang menjadi tujuan pengoperasian oleh stakeholder perkeretaapian di Indonesia, namun meskipun demikian beberapa kecelakaan kereta api tetap terjadi meskipun diusahakan peningkatan keselamatan telah terus dilakukan baik itu oleh regulator maupun penyelenggara dan masyarakat. Kesalahan sekecil apapun dapat menjadi ancaman terhadap keselamatan yang pada akhirnya dapat menimbulkan korban jiwa atau harta benda.<sup>6</sup>

Pemerintah melalui PT Kereta Api Indonesia (KAI), BUMN pengelola transportasi kereta terus melakukan pembenahan. Mulai dari sarana infrastruktur maupun layanan. Tak hanya secara komersial, sebagai bukti komitmen penyediaan transportasi murah, pemerintah menyuntikkan dana subsidi untuk tarif kereta api

---

<sup>6</sup> Hermanto Dwiatmoko, 2013. *Keselamatan Fasilitas Operasi Kereta Api*. Kencana, Jakarta, hlm 3

dalam bentuk *Public Service Obligation* (PSO) ke beberapa rute jarak jauh maupun Kereta Rel Listrik (KRL) sebagai wujud memnuhi kebutuhan masyarakat. Besaran subsidi berubah setiap tahun yang diambil dari anggaran negara. Dalam kegiatan pengangkutan terdapat dua pihak, yaitu pengangkut dalam hal ini adalah perusahaan atau maskapai penyedia jasa dan pihak pengguna jasa atau konsumen. Para pihak tersebut terikat oleh suatu perjanjian, yaitu perjanjian pengangkutan. Sebagaimana layaknya suatu perjanjian yang merupakan manifestasi dari hubungan hukum yang bersifat keperdataan maka di dalamnya terkandung hak dan kewajiban yang harus dilaksanakan dan dipenuhi. Melihat kondisi yang sudah dilakukan oleh pemerintah tidak jauh dari sarana prasarana yang harus dipenuhi ketika melakukan penyediaan jasa kepada masyarakat demi kenyamanan bersama.<sup>7</sup>

Menurut A.Z. Nasution menyatakan bahwa kasus kecelakaan kereta api masuk kategori sengketa konsumen. Nasution mengutip Pasal 19 Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Ayat (2) Pasal tersebut menyatakan bahwa ganti rugi dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang, jasa yang setara jenis atau nilainya, perawatan kesehatan, pemberian dan satuan yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sehingga akan menimbulkan sengketa antara konsumen dengan pelaku usaha, dalam hal ini adalah PT KAI. Dalam kondisi dan keadaan kereta api yang demikian, PT KAI jelas-jelas tidak melaksanakan kewajibannya sebagai pelaku

---

<sup>7</sup> Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), 2020, *Status Laporan Investigasi Kecelakaan Transportasi dan Monitoring Rekomendasi Keselamatan Transportasi* [http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc\\_home/Recommendation/Status\\_Rekomendasi/20201215\\_Rekomendasi/Bahan%20Rapat%20KNKT%20Tanggal%202014%20Desember%202020.pdf](http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_home/Recommendation/Status_Rekomendasi/20201215_Rekomendasi/Bahan%20Rapat%20KNKT%20Tanggal%202014%20Desember%202020.pdf)



usaha, PT KAI bertentangan dengan Pasal 7 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 adapun kewajiban pelaku usaha adalah:<sup>8</sup>

1. Beritikad baik dalam menjalankan usahanya
  2. Memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan;
  3. Memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
  4. Menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku.
  5. Memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan;
  6. Memberi kompensasi, ganti rugi, dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan
  7. Memberi kompensasi, ganti rugi, dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian
- Kecelakaan lalu lintas di perlintasan kereta api di padang pada tahun 2019 yaitu sebanyak 17 kasus, pada tahun 2020 sebanyak 21 kasus dan pada tahun 2021

---

<sup>8</sup> A.Z Nasution. 1995. *Konsumen dan Hukum*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, hlm. 15

sebanyak 27 kasus kecelakaan yang terjadi di Sumatera Barat, mayoritas dialami oleh pejalan kaki dan pengendara yang melintasi jalur kereta.<sup>9</sup>

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk mengambil judul **“PELAKSANAAN GANTI RUGI KECELAKAAN KERETA API (KAI) DI SUMATERA BARAT”**

### **B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimanakah Pelaksanaan Ganti Rugi Terhadap Kecelakaan, Kereta Api Indonesia (KAI) menyebabkan Pengendara Meninggal Dunia yang diberikan oleh PT Jasaraharja?
2. Apakah Kendala Yang Dihadapi Oleh PT KAI dalam Memberikan Pertanggungjawaban Atas Kecelakaan yang Mengakibatkan Pengendara yang Meninggal Dunia?
3. Bagaimanakah Upaya yang dilakukan oleh PT KAI Dalam Memberikan Pertanggungjawaban Atas Kecelakaan yang Mengakibatkan Pengendara yang Meninggal Dunia?

### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk Mengetahui dan Mengalisis Pelaksanaan Ganti Rugi Terhadap Kecelakaan, Kereta Api Indonesia (KAI) menyebabkan Pengendara Meninggal Dunia yang diberikan oleh PT Jasaraharja

---

<sup>9</sup> <https://langgam.id/pt-kai-divre-ii-sumbar-catat-ada-27-kecelakaan-kereta-api-selama-2021/>  
Diakses Pada Senin, 4 Oktober 2021, Pukul 20.32 WIB

2. Untuk Mengetahui dan Mengalisis Kendala Yang Dihadapi Oleh PT KAI dalam Memberikan Pertanggungjawaban Atas Kecelakaan yang Mengakibatkan Pengendara yang Meninggal Dunia
3. Untuk Mengetahui dan Menganalisis Upaya yang dilakukan oleh PT KAI Dalam Memberikan Pertanggungjawaban Atas Kecelakaan yang Mengakibatkan Pengendara yang Meninggal Dunia

#### **D. Metode Penelitian**

##### 1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian yuridis sosiologis yang dapat disebut pula dengan penelitian lapangan, yaitu untuk menjawab masalah di atas penulis melakukan penelitian ke lapangan untuk mendapatkan data primer. Di samping itu juga dilakukan penelitian kepustakaan untuk mendapatkan data sekunder

##### 2. Sumber Data

Penelitian ini menggunakan dua sumber data, yaitu data primer dan data sekunder<sup>10</sup>

###### a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari subyek penelitian dengan melakukan wawancara dengan 1 (satu) orang Petugas KAI Bapak Danto Trimadi selaku Kepala Bagian Human Capital, dan Bapak Dwi Aprianto selaku Kepala Sub Bagian Pelayanan Jasa Raharja Data Sekunder

---

<sup>10</sup> Zainuddin Ali, 2009, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm.106

Data yang bersumber dari penelitian kepustakaan terdiri dari:

1) Bahan Hukum Primer

- a) Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian
- b) Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

2) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder, yaitu bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti hasil penelitian, buku-buku, karya ilmiah, data yang ada pada PT. KAI

3) Bahan Hukum Tersier

Yaitu bahan-bahan penelitian yang diperoleh dari ensiklopedia dan sejenisnya seperti kamus besar Indonesia dan internet

3. Teknik Pengumpulan Data

a. Wawancara

Wawancara merupakan proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab, sambil bertatap muka antara si penanya atau pewawancara dengan si penjawab atau responden dengan menggunakan alat yang dinamakan *Interview Guide*.<sup>11</sup>

b. Studi Dokumen

Studi dokumen merupakan teknik pengumpulan data yakni dengan mempelajari peraturan perUndang-undangan, buku-buku, atau literature

---

<sup>11</sup> Moh Nazir, 2005, *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia, Bogor, hlm. 53.

dan artikel ataupun dokumen-dokumen yang mendukung permasalahan yang akan dibahas oleh penulis

#### 4. Analisi Data

Analisis data dari penelitian ini menggunakan metode analisis kualitatif, yaitu dengan mengelompokkan data-data sesuai dengan aspek yang akan diteliti, diolah dan didapat kesimpulan yang akan diurai dalam bentuk kalimat yang sesuai dengan permasalahan.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Bambang Sugono, 2006, *Metode Penelitian Hukum*, PT.Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm.72.