

TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PENGAWASAN PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) ATAS PENUMPANG DAN BARANG DIHUBUNGKAN DENGAN KETENTUAN UNDANG-UNDANG RI NOMOR 23 TAHUN 2007 TENTANG KERETA API

Sukama

Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Cirebon

Email: sukamauntag1@gmailcom

Diterima:

02 Oktober 2020

Diterima dalam bentuk revisi

23 oktober 2020

Diterima dalam bentuk revisi

28 oktober 2020

Kata kunci:

Pengawasan; Penumpang dan
Barang; Undang-Undang No.23
Th. 2007

Sistem Transportasi atau pengangkutan memiliki fungsi dan peranan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat, dan berpengaruh pada berbagai aspek. Dari aspek hukum dalam pengoprasian dan pemilikan alat angkutan diperlukan ketentuan hukum mengenai hak, kewajiban dan tanggung jawab serta pengasuransian apabila terjadi kecelakaan. Kereta api merupakan moda transportasi darat yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus dan lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi jalan raya untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintas. Maka dari itu, pengangkutan melalui kereta api memegang peranan penting. Meskipun demikian, tak dapat disangkal kemungkinan adanya resiko yang menimbulkan kerugian pada penumpang maupun pengirim barang. Oleh karena itu penulis dapat mengidentifikasi suatu permasalahan yang menyangkut judul yang penulis bahas. Adapun identifikasi masalah penulis kemukakan sebagai suatu bahasan untuk mempersempit suatu permasalahan sehingga penelitian ini sesuai dengan sasaran antara lain: bagaimana bentuk tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap penumpang dan barang, bagaimana bentuk pengawasan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap penyelenggaraan pengangkutan penumpang dan barang melalui kereta api. Dalam penelitian ini metode pendekatan yang digunakan adalah yuridis normatif yaitu suatu penelitian di bidang hukum yang bertujuan mencari kaedah, norma-norma, azas-azas hukum positif serta usaha menemukan hukum yang sesuai untuk diterapkan guna menyelesaikan suatu hukum tertentu. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia terhadap penumpang dalam hal terjadi kecelakaan yang mengakibatkan luka-luka, cacat tetap ataupun meninggal dunia, akan diberi ganti rugi sebesar nilai kerugian yang dibatasi sejumlah maksimum asuransi yang ditutup oleh PT. KAI kepada PT. Jasa Raharja. Jika penumpang mengalami kerugian bukan akibat kecelakaan, melainkan kelalaian penyelenggara kereta api ataupun bencana alam, maka PT. KAI akan memberikan ganti rugi secara langsung ataupun menyediakan moda transportasi lain seperti bus yang dapat mengantarkan penumpang hingga ke tempat tujuan. Berdasarkan aturan Pasal 166 sampai dengan Pasal 171 Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Kereta Api

PENDAHULUAN

Kemajuan ilmu pengetahuan tak dapat dipungkiri, hal ini ditandai dengan berkembangnya teknologi transportasi dan telekomunikasi. Perkembangan tersebut sejalan dengan meningkatnya taraf hidup manusia dan kebutuhannya yang semakin kompleks. Salah satu kebutuhan tersebut yakni sarana transportasi atau pengangkutan yang memadai (Sumolang, 2017).

Seperti yang kita ketahui Indonesia adalah Negara kepulauan yang memiliki lima pulau besar. Yakni Jawa, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, dan Irian. Yang mana, jarak antara satu pulau dengan pulau yang lain tidaklah dekat. Oleh karena itu, dibutuhkan alat transportasi yang memadai. Dengan sarana transportasi yang memadai, jarak antara satu tempat dan tempat lainnya terasa semakin dekat dan tidak dapat dibatasi oleh ruang dan waktu (Orocomna, 2017).

Fungsi dan peran pengangkutan sangat penting dalam kehidupan masyarakat dan berpengaruh pada berbagai aspek. Baik sosial, politis, hukum dan ekonomi. Dari aspek hukum, dalam pengoperasian dan pemilikan alat angkutan diperlukan ketentuan hukum mengenai hak, kewajiban dan tanggung jawab serta perasuransian apabila terjadi kecelakaan (Abdulkadir, 1998).

Kemajuan dibidang transportasi mendorong pengembangan ilmu hukum, baik perundang-undangan maupun kebiasaan yang berlaku dibidang pengangkutan. Sesuai atau tidaknya undang-undang maupun kebiasaan yang berlaku sekarang dengan kebutuhan masyarakat. Hal ini tergantung dari penyelenggaraan pengangkutan tersebut. Demikian juga perkembangan hukum kebiasaan, seberapa banyak perilaku yang timbul sebagai kebiasaan dalam pengangkutan tergantung dari penyelenggaraan pengangkutan (Abdulkadir, 1998).

Perkembangan dalam pengangkutan ini diikuti oleh kebijakan pemerintah, terbukti dengan adanya revisi atau perubahan terhadap peraturan perundangundangan yang tidak sesuai lagi dengan kebutuhan Masyarakat (Alhadi, Novera, & Murty, 2020). Salah satu Undang-

undang dalam bidang pengangkutan yang mengalami revisi adalah Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian, Lembaran Negara Republik Inonesia Tahun 1992 Nomor 47 yang direvisi menjadi Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65 (selanjutnya disingkat UUKA) (Irawan, Novera, & Robijanto, 2017).

Tentang pengangkutan, kita mengenal ada tiga jenis pengangkutan yaitu pengangkutan melalui darat, pengangkutan melalui laut, dan pengangkutan melalui udara. Pada pengangkutan melalui darat dapat dikelompokkan lagi menjadi dua jenis pengangkutan yaitu pengangkutan dengan kendaraan bermotor (jalan raya) dan pengangkutan dengan kereta api

Perkeretaapian merupakan moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus, terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut. Baik orang maupun barang secara massal. Adapun sifat dari kereta api yaitu hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, tingkat pencemaran yang rendah, serata lebih efisien dibanding dengan moda transportasi jalan raya untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintasnya, seperti angkutan perkotaan (Orocomna, 2017, p. 82).

Sarana pengangkutan dengan bus untuk penumpang, dan truk untuk barang dinilai kurang memadai. Maka pengangkutan dengan kereta api memegang peran penting. Meskipun demikian, tak dapat disangkal kemungkinan adanya resiko yang menimbulkan kerugian pada penumpang ataupun pengiriman barang Terhadap semua yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, pengangkut bertanggung jawab sepenuhnya. Baik karena kesengajaan maupun kelalaiannya. Seperti yang tercantum dalam pasal 1366 KUH Perdata, yaitu (Irawan et al., 2017):

“Setiap orang bertanggung jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan oleh

perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang sebabkan kelalaian atau kurang hati-hatiannya.”

Selanjutnya dalam Pasal 1367 KUH Perdata dinyatakan bahwa :

“seseorang tidak hanya bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada dibawah pengawasannya.”

Selanjutnya, Pasal 133 ayat (1) UUKA, menyatakan sebagai berikut:

“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.

Dari ketentuan kedua pasal diatas, dapat diketahui bahwa dalam penyelenggaraan pengangkutan orang (penumpang) dan barang melalui kereta api, pengangkut berkewajiban mengangkut orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.

Mengingat pentingnya peranan transportasi melalui kereta api, dan betapa besarnya tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pengangkut (selanjutnya disingkat PT. KAI). Penulis tertarik untuk mengadakan penelitian di PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

METODE

1. Metode Pendekatan

Dalam penelitian ini, agar tujuan lebih terarah dan dapat dipertanggung jawabkan, dipergunakan metode pendekatan yuridis normatif yaitu suatu penelitian di bidang hukum yang bertujuan mencari kaedah, norma-norma, azas-azas hukum positif serta usaha menemukan hukum yang sesuai untuk diterapkan guna menyelesaikan suatu hukum tertentu.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik penelitian yang digunakan dalam mengumpulkan data adalah dengan data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari bahan-bahan pustaka melalui perpustakaan, dokumen-dokumen, peraturan perundang-undangan, yurisprudensi dan karya-karya ilmiah yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.

3. Analisis Data

Setelah dikumpulkan kemudian penulis menganalisa data yang telah diperoleh tersebut dengan secara kualitatif terhadap permasalahan yang diteliti dan hasil analisisnya dituangkan dalam bentuk penelitian ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Bentuk Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Penumpang Dan Barang

Pengangkut, dalam hal ini PT. KAI haruslah bertanggung jawab atas barang atau penumpang yang diangkutnya ke tempat tujuan. Dalam pengangkutan penumpang berdasarkan perjanjian pengangkutan yang ada, PT. KAI bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita penumpang sewaktu pelaksanaan dinas kecuali apabila PT. KAI dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut timbul diluar kealpaan pegawai yang bertugas.

Penumpang dapat mengajukan tuntutan ganti rugi, bila selama dalam pelaksanaan pengangkutan dia yang menderita kerugian atau luka-luka, karena akibat langsung atau tidak langsung dari pelaksanaan dinas.

Dalam pengangkutan orang dengan kereta, pengangkut bertanggung jawab terhadap penumpang berdasarkan perjanjian pengangkutan. Pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian penumpang sepanjang kerugian itu merupakan akibat langsung atau tidak langsung dari pelaksanaan dinas (pelaksanaan pengangkut).

Dalam hukum pengangkutan dikenal 3 (tiga) prinsip tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena kesalahan, tanggung jawab karena praduga, dan tanggung jawab mutlak.

Menurut prinsip tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*), setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus

bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahan itu. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Prinsip ini diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum (*general rule*). Sedangkan aturan khusus ditentukan dalam undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan (Syalabi, Turisno, & Supriyadhie, 2017).

Menurut prinsip tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*), pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian itu. Yang dimaksud dengan “tidak bersalah” adalah tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan 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 (Labatjo, 2019).

Menurut prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*), pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tidak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dirumuskan dengan kalimat, pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini (Setiawan, 2018).

KUHD menganut prinsip tanggung jawab karena praduga. Hal ini dapat dibaca dalam Pasal 468 ayat (2) KUHD yang menentukan bahwa “apabila barang yang diangkut tidak diserahkan sebagian atau seluruhnya atau rusak, pengangkut bertanggung jawab mengganti kerugian kepada pengirim, kecuali jika dia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkan sebagian atau seluruh atau

rusaknya barang itu karena peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari terjadinya...”

Dengan demikian, jelas bahwa dalam hukum pengangkutan Indonesia prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga kedua-duanya dianut. Tetapi prinsip tanggung jawab karena kesalahan adalah asas, sedangkan prinsip tanggung jawab karena praduga adalah pengecualian. Artinya pengangkut bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika pengangkut berhasil membuktikan bahwa dia tidak bersalah/lalai, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab.

Sedangkan prinsip tanggung jawab mutlak ternyata tidak diatur dalam perundang-undangan mengenai pengangkutan. Hal ini tidak diatur mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha dibidang jasa angkutan tidak perlu dibebani dengan risiko yang terlalu berat. Namun tidak berarti bahwa pihak-pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Pihak-pihak boleh saja menjanjikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis penyelesaian tanggung jawab, berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan maka di dalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas, misalnya pada dokumen pengangkutan.

Tanggung jawab hukum PT. KAI sebagai penyelenggara perkeretaapian, dibagi menjadi dua yaitu tanggung jawab penyelenggara prasarana perkeretaapian dan penyelenggara sarana perkeretaapian.

Tanggung jawab penyelenggara prasarana perkeretaapian diatur dalam Pasal 87 UUKA. Antara lain sebagai berikut (Tumarintis, 2014):

1. Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian sebagai akibat kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian.
2. Tanggung jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasarkan perjanjian kerja sama antara Penyelenggara Prasarana

Perkeretaapian dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian.

3. Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab kepada pihak ketiga atas kerugian harta benda, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh penyelenggaraan prasarana perkeretaapian.
4. Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggungjawab terhadap Petugas Prasarana Perkeretaapian yang mengalami luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian prasarana perkeretaapian.
5. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.

Tanggung jawab penyelenggara sarana perkeretaapian terhadap penumpang diatur dalam Pasal 157 UUKA. Antara lain sebagai berikut :

Ayat 1

Penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggung jawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.

Ayat 2

Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak pengguna jasa diangkat dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang disepakati.

Ayat 3

Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.

Ayat 4

Penyelenggara sarana perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian, luka-luka, atau meninggalnya penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.

Dalam keadaan tertentu, PT. KAI dapat dibebaskan dari tanggung jawab penyelenggaraan pengangkutan, yaitu dalam hal pengangkutan itu terhalang karena *force majeure*. *Force majeure* dimaksudkan bahwa meskipun pengangkut telah menjalankan segala usaha yang sepatutnya dapat diharapkan daripadanya untuk mencegah atau menghindari kerugian, tetapi kerugian itu tetap terjadi.

Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab terhadap kerugian

yang diderita oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan/atau pihak ketiga yang disebabkan oleh pengoperasian prasarana perkeretaapian apabila pihak yang berwenang menyatakan bahwa kerugian bukan disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian dan/atau terjadi keadaan memaksa (Pasal 88 UUKA).

Penyelenggara sarana perkeretaapian tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh kesalahan penyelenggara sarana perkeretaapian. Hak untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian dari pihak ketiga kepada penyelenggara sarana perkeretaapian disampaikan selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari dihitung mulai tanggal terjadinya kerugian (Pasal 159 UUKA).

Dalam melaksanakan tanggung jawabnya, untuk memberikan perlindungan kepada penumpang terhadap risiko kecelakaan yang mungkin timbul selama dalam perjalanan kereta api, pemerintah mewajibkan PT. KAI mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut, sebagaimana diatur dalam Pasal 166 sampai dengan Pasal 171 UUKA.

Pasal 166 UUKA mewajibkan penyelenggara prasarana perkeretaapian mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penyelenggara sarana perkeretaapian dan pihak ketiga. Pasal 167 UUKA mewajibkan penyelenggara sarana perkeretaapian mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa. Besarnya nilai pertanggungan paling sedikit harus sama dengan nilai ganti kerugian yang diberikan kepada pengguna jasa yang menderita kerugian akibat pengoperasian kereta api.

Penyelenggara sarana perkeretaapian yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya dikenai sanksi administratif berupa pembekuan izin operasi atau pencabutan izin operasi. Penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengasuransikan sarana perkeretaapian dan awak sarana perkeretaapian juga kerugian yang diderita oleh pihak ketiga sebagai akibat pengoperasian angkutan kereta api. Penyelenggara prasarana dan sarana perkeretaapian berhak menuntut ganti kerugian

kepada pihak yang menimbulkan kerugian terhadap prasarana perkeretaapian, sarana perkeretaapian dan orang yang dipekerjakan (Pasal 168 sampai dengan Pasal 170 UUKA).

Penyelenggara prasarana perkeretaapian yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penyelenggara sarana perkeretaapian, petugas prasarana perkeretaapian, dan pihak ketiga, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah), sebagaimana diatur dalam Pasal 209 UUKA (Tohara, 2020).

Penyelenggara sarana perkeretaapian yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa, awak sarana perkeretaapian, dan pihak ketiga, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah), sebagaimana diatur dalam Pasal 211 UUKA (Tumarintis, 2014).

Dari pelaksanaan pengangkutan kereta api terdapat factor penghambat pelaksanaan tanggung jawab PT. KAI (Persero), karena walaupun sudah dijadwalkan keberangkatan kereta api dan tibanya di tempat tujuan masih sering terlambat.

Berdasarkan observasi terhadap penyelenggaraan angkutan kereta api, kelambatan tersebut terjadi karena berbagai alasan teknis, antara lain :

- 1) Kepadatan arus lalu lintas kereta api sehingga perlu menunggu berlintasan dengan kereta api lain;
- 2) Kerusakan rel kereta api di tempat tertentu;
- 3) Tabrakan dengan kendaraan umum pada lintasan rel dan jalan raya yang tidak ada palangnya.

Hambatan lainnya adalah kepadatan penumpang yang melebihi batas maksimum muatan penumpang tiap gerbong kereta api. Muatan yang melebihi batas maksimum sebenarnya merupakan pelanggaran daya tampung yang ditetapkan berdasarkan pengujian kereta api. Dengan demikian, akibat pelanggaran yang dilakukan sendiri oleh pengangkut, kenyamanan penumpang sudah tidak diindahkan lagi, kemungkinan terjadi kecelakaan lebih besar, suatu hal yang bertentangan dengan asas hukum pengangkutan

yang diatur dalam undang-undang perkeretaapian.

Tidak kalah pentingnya adalah tidak amannya angkutan kereta api karena sering terjadi gangguan pelemparan dari luar terhadap kereta api yang sedang lewat di tempat tertentu yang sangat membahayakan penumpang. Sedangkan gangguan dari dalam kereta api adalah sering terjadi pencurian atau pencopetan, baik ketika kereta api berhenti ataupun sedang berjalan, waktu siang ataupun waktu malam hari.

B. Bentuk Pengawasan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Penyelenggaraan Pengangkutan Penumpang Dan Barang Pengguna Jasa Kereta Api

Pengangkutan Kereta api memberi andil yang cukup besar untuk pertumbuhan arus lalu lintas darat serta merangsang pertumbuhan perekonomian di Indonesia. Stasiun kereta api pada dasarnya tidak ada suatu lembaga khusus yang memberikan pengawasan terhadap penumpang dan barang namun pihak PT Kereta Api Indonesia langsung memberikan pengawasan tersebut. Lain halnya dengan pengangkutan udara yang ada suatu lembaga khusus yang mengatur mengenai pengawasan penumpang yaitu yang bertugas untuk itu adalah administrator bandara.

Tugas PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah sebagai berikut (Nasrul, 2019):

- 1) Mengawasi keamanan dan keselamatan penyelenggaraan stasiun kereta dalam melaksanakan pemeriksaan terhadap penumpang, barang, jinjingan tas, pegawai yang akan melakukan aktifitas didaerah tertentu dan tempat-tempat khusus.
- 2) Melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap fasilitas dan peralatan stasiun kereta.
- 3) Melakukan pengendalian dan pengawasan terhadap personil.

Bentuk Pengawasan Yang Dilakukan PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada umumnya meliputi (Riyadi, Njatrijani, & Mahmudah, 2016):

1. Memberikan pemahaman atau sosialisasi kepada operator yang mana dimaksudkan agar operator paham terhadap bidang pekerjaan

yang melakukannya dan patuh terhadap peraturan.

2. Pengujian sertifikasi dan kelaikan sarana dan prasarana, hal ini dimaksudkan untuk mengetahui apakah kondisi sarana dan prasarana telah sesuai dengan standar teknis
3. Audit khusus sarana dan prasarana
4. Pemantauan batas kecepatan daerah operasi, ini dimaksudkan agar pengoprasian KA tidak melewati batas kecepatan yang diizinkan
5. Pengujian petugas operasi
6. Penutupan perlintasan liar, ini dimaksudkan untuk mengurangi resiko berkurangnya kecelakaan diperlintasan
7. Pembongkaran bangunan liar, ini agar terciptanya lingkungan jalur kereta api yang sesuai dengan standar
8. Sertifikasi tenaga penguji, operasi, serta perawatan saran dan prasarana, ini dimaksudkan agar terciptanya tenaga SDM yang memenuhi kompetensi dan kecakapan
9. Penelitian dan pemeriksaan kecelakaan kereta api, ini dilakukan agar tersedianya analisa penyebab dari kecelakaan kereta api

Penertiban Penumpang, Barang Yang Diangkut Kereta Api

1. Sebelum penumpang memasuki kereta api terlebih dahulu penumpang diharuskan membeli karcis ditempat yang telah disediakan oleh pihak kereta api untuk dapat memasuki kereta
2. Setelah membeli karcis, penumpang dapat menaiki kereta dengan terlebih dahulu menunjukkan karcis kepada fortir (petugas penjaga pintu peron) selanjutnya petugas fortir memberikan potongan karcis dan setelah petugas fortir mengizinkan masuk barulah penumpang dapat memasuki kereta.
3. Hanya penumpang yang memiliki karcis dan para pemegang izin yang sah yang diizinkan masuk kereta
4. Barang yang ingin diangkut harus dibagikan terlebih dahulu
5. Barang yang dibawa harus dilengkapi identitas pemilik
6. Pada saat melakukan perjalanan kereta maka ada pemeriksaan karcis kembali yang dilakukan petugas pelayan kereta api (PPKA)
7. Penumpang yang berada didalam kereta diharapkan dapat menunjukkan potongan

karcis yang diberikan petugas fortir kepada PPKA

8. Hanya petugas PPKA yang berhak melakukan pemeriksaan
9. Senjata api, senjata tajam serta benda lain yang dapat dipakai sebagai alat untuk mengancam atau memaksakan kehendak dilarang dimasukkan atau ditempatkan.
10. Pihak kereta api dapat menolak mengangkut penumpang atau barang yang dapat membahayakan keselamatan pengangkutan
11. Orang gila yang ingin ikut dalam perjalanan kereta harus dikawal
12. Orang sakit yang tidak dapat berjalan sendiri harus disertai surat dokter dan pengantar
13. Penumpang harus turun distasiun sesuai dengan karcis yang dibeli penumpang tersebut

Apabila penumpang tidak turun dirute yang telah ditentukan di karcis tersebut, maka penumpang dapat dikenakan sanksi yang telah ditetapkan pihak kereta api

KESIMPULAN

Berdasarkan uraian-uraian terdahulu, penulis mencoba untuk mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengangkut, dalam hal ini PT. KAI haruslah bertanggung jawab atas barang atau penumpang yang diangkutnya ke tempat tujuan. Dalam pengangkutan penumpang berdasarkan perjanjian pengangkutan yang ada, PT. KAI bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita penumpang sewaktu pelaksanaan dinas kecuali apabila PT. KAI dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut timbul diluar kealpaan pegawai yang bertugas. Penumpang dapat mengajukan tuntutan ganti rugi, bila selama dalam pelaksanaan pengangkutan dia yang menderita kerugian atau luka-luka, karena akibat langsung atau tidak langsung dari pelaksanaan dinas. Dalam pengangkutan orang dengan kereta, pengangkut bertanggung jawab terhadap penumpang berdasarkan perjanjian pengangkutan. Pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian penumpang sepanjang kerugian itu merupakan akibat langsung atau tidak

langsung dari pelaksanaan dinas (pelaksanaan pengangkutan).

2. Bentuk Pengawasan Yang Dilakukan PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada umumnya meliputi:
 - a) Memberikan pemahaman atau sosialisasi kepada operator yang mana dimaksudkan agar operator paham terhadap bidang pekerjaan yang lakukannya dan patuh terhadap peraturan.
 - b) Pengujian sertifikasi dan kelaikan sarana dan prasarana, hal ini dimaksudkan untuk mengetahui apakah kondisi sarana dan prasarana telah sesuai dengan standar teknis
 - c) Audit khusus sarana dan prasarana
 - d) Pemantauan batas kecepatan daerah operasi, ini dimaksudkan agar pengoperasian KA tidak melewati batas kecepatan yang diizinkan
 - e) Pengujian petugas operasi
 - f) Penutupan perlintasan liar, ini dimaksudkan untuk mengurangi resiko berkurangnya kecelakaan diperlintasan
 - g) Pembongkaran bangunan liar, ini agar terciptanya lingkungan jalur kereta api yang sesuai dengan standar
 - h) Sertifikasi tenaga penguji, operasi, serta perawatan sarana dan prasarana, ini dimaksudkan agar terciptanya tenaga SDM yang memenuhi kompetensi dan kecakapan

Penelitian dan pemeriksaan kecelakaan kereta api, ini dilakukan agar tersedianya analisa penyebab dari kecelakaan kereta api.

REFERENSI

Abdulkadir, M. (1998). Hukum Pengangkutan Niaga. In *PT. Citra. Bandung*.

ALHADI, M. A., Novera, A., & Murty, T. (2020). *Tanggung Jawab Perdata PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Akibat Kecelakaan Terhadap Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 Tentang Perkeretaapian*. Sriwijaya University.

IRAWAN, I., Novera, A., & Robijanto, A. S. A. (2017). *Tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Kerugian*

Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 (Studi Pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Sumatera Selatan). Sriwijaya University.

Labatjo, R. (2019). Analisis Yuridis Tentang Kedudukan Prinsip Tanggung Jawab Mutlak (Absolut Of Liability) Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Dengan Kapal Laut Di Indonesia. *Jurnal Yustisiabel*, 3(1), 1–15.

Nasrul, O. (2019). Pemanfaatan Tanah Aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat Oleh Pihak Ketiga. *Soumatera Law Review*, 2(1), 150–171.

Orocomna, E. (2017). Implementasi Pembangunan Infrastruktur Transportasi Udara Di Distrik Moskona Utara Kabupaten Teluk Bintuni Provinsi Papua Barat. *Jurnal Renaissance*, 2(2), 209–223.

Riyadi, A., Njatrijani, R., & Mahmudah, S. (2016). Tanggung Jawab PT Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Perusahaan Jasa Pengangkutan Terhadap Keselamatan Penumpang Kereta di Perlintasan Sebidang. *Diponegoro Law Journal*, 5(2), 1–16.

Setiawan, R. (2018). Tinjauan Hukum Terhadap Prinsip Tanggung Jawab (Liability Principle) Atas Kerusakan Barang Dalam Angkutan Menurut Konsepsi Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009. *Jurnal Yustisiabel*, 2(2), 202–229.

Sumolang, I. K. (2017). Kajian Yuridis Terhadap Bisnis Transportasi Jalan Online Ditinjau Dari Berbagai Aspek Hukum di Indonesia. *LEX ADMINISTRATUM*, 5(1).

Syalabi, M. S., Turisno, B. E., & Supriyadhie, K. (2017). Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Udara Dan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Penumpang Yang Dirugikan Akibat Kecelakaan Pesawat. *Diponegoro Law Journal*, 6(1), 1–13.

Tohara, W. (2020). *Tinjauan Hukum Perlindungan Konsumen Terhadap Pengguna Jasa Transportasi Kereta api di Daop 4 Semarang PT. Kereta Api Indonesia (Persero)*. Universitas Pancasakti Tegal.

Tumarintis, R. (2014). *Pertanggungjawaban Perdata PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Keselamatan Penumpang Menurut UU Nomor 23 tahun 2007 Tentang Perkeretaapian (Studi Daerah Operasi VIII Surabaya)*. Untag Surabaya.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007
Tentang Perkeretaapian