



Tanggung Jawab PT. KAI (Persero) Terhadap Kecelakaan Kereta Api Pada Keselamatan Penumpang

Andien Muarifah Primawati

Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret

Email: andienmuarifah@student.uns.ac.id

Arief Suryono

Dosen Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret

Email: ariefsuryono@staff.uns.co.id

Jalan Ir. Sutami 36 Kentingan, Jebres, Surakarta, Jawa Tengah. Indoensia 57126.

Korespondensi penulis: andienmuarifah@student.uns.ac.id

Abstract. *This article aims to examine the transportation of Indonesian Railways on passenger safety. Analyzing the Regulations related to the Railway Law for service users in the event of an accident on the Railway carrier. This research is a normative legal research. The author uses a statutory approach and a case approach. The legal sources used consist of primary legal materials and secondary legal materials. Legal material analysis techniques using (library research), namely with books, journals, articles, literature studies. The result of this research is that PT Kereta Api Indonesia is responsible to service users or passengers if they experience accidents due to operations on rail transportation with the closing of the party that bears the insurance, namely PT Jasa Raharja as the insurer to provide compensation to the insured party due to damage or loss and provide compensation to passengers who suffer losses, injuries, and deaths caused by the operation of this rail transportation transportation, the responsibility is carried out starting with passengers who are transported from the initial station to the next final station as evidenced by the agreement when the user is a passenger.*

Keywords: *Liability, Transportation, Passenger Safety*

Abstrak. Artikel ini bertujuan untuk mengkaji transportasi Perkeretaapian Indonesia terhadap keselamatan penumpang. Menganalisis Peraturan terkait Undang-Undang Perkeretaapian bagi pengguna jasa apabila terjadi kecelakaan pada angkutan Kereta Api. Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif. Penulis menggunakan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan kasus. Sumber hukum yang digunakan terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Teknik analisis bahan hukum menggunakan (library research), yaitu dengan buku-buku, jurnal, artikel, studi kepustakaan. Hasil dari penelitian ini adalah PT Kereta Api Indonesia bertanggung jawab terhadap pengguna jasa atau penumpang apabila mengalami kecelakaan akibat pengoperasian pada angkutan kereta api dengan ditutupnya pihak yang menanggung asuransi yaitu PT Jasa Raharja sebagai penanggung untuk memberikan ganti rugi kepada pihak tertanggung akibat kerusakan atau kehilangan dan memberikan santunan kepada penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, dan meninggal dunia yang diakibatkan dari pengoperasian angkutan transportasi kereta api tersebut, tanggung jawab tersebut dilakukan mulai dari penumpang diangkut dari stasiun awal sampai dengan stasiun akhir selanjutnya yang dibuktikan dengan adanya perjanjian pada saat pengguna jasa menjadi penumpang.

Kata kunci: Tanggung Jawab, Pengangkutan, Keselamatan Penumpang

PENDAHULUAN

Dalam dunia transportasi darat salah satunya pada pengangkutan kereta api kini menjadi suatu sarana transportasi yang penting di masyarakat. Pengangkutan perkeretaapian merupakan rangkaian gerbong yang dirancang khusus untuk pengguna diatas rel kereta. Berbagai jenis kereta api yang tersedia yakni kereta dengan mengangkut penumpang dan kereta dengan pengiriman kargo. Pengangkutan kereta api ini memiliki keunggulan dibanding dengan

transportasi darat lainnya karena tarif yang terjangkau serta efisien waktu untuk menghindari macet jalan raya lalu lintas. Pengangkutan perkeretaapian digunakan untuk berbagai tujuan dalam kota, antar kota dan antar negara serta logistik atau bahan baku industri yang tersedia melalui kereta kargo. Di banyak negara pengangkutan perkeretaapian menjadi infrastruktur transportasi yang mendukung pertumbuhan ekonomi konektivitas antar wilayah.

Kereta Api di Indonesia yang dioperasikan oleh PT. KAI (Persero) tentu memiliki kewajiban tanggung jawab terhadap penumpang jika terjadi kecelakaan pada kereta api yang menimbulkan penderitaan. Ketentuan pada KUHPer Pasal 1366 mendefinisikan “tiap orang bertanggungjawab bukan hanya kerugian yang diakibatkan kepada perbuatan melainkan juga untuk kerugian yang dikibatkan pada kuranghati-hatiannya atau kelalain”. Aspek dari hukumnya mengenai pengoprasian ini disertai dengan tanggung jawab perasuransian jika terjadi kecelakaan kereta api oleh PT. Asuransi Jasa Raharja Putera dengan menanggung biaya yang dialami korban.

Diatur melalui Peraturan Undang-undangan Nomor 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransian yakni Pasal 1 angka (1) bahwa “Asuransi atau pertanggungan merupakan perjanjian melalui dua pihak atau lebih dengan mana pihak penanggung mengikat diri oleh tertanggung dengan menerima premi asuransi dengan diberi penggantian kepada tertanggung dikarenakan kerugian, kerusakan atau kehilangan dengan keuntungan yang diharapkan, tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung yang timbul dari suatu peristiwa yang tak pasti, atau hidupnya orang yang dipertanggungkan”. Berlakunya asuransi sejak pengguna jasa ini memasuki wilayah stasiun sampai tiba sesuai tujuannya.

Pemerintah juga Menetapkan UU No. 23 Tahun 2007 yang diatur mengenai kewajiban bertanggung jawab pada pengiriman barang atau penumpang jika mengalami bencana pada korban luka, biaya pengobatan dan diberi santunan bagi korban yang meninggal, dalam hal ini ditentukan pada Pasal 157 ayat 1. Terdapat KUHPer Pasal 1367 juga mendefinisikan seseorang tidak hanya bertanggung jawab, oleh kerugian yang diakibatkan pada perbuatan-perbuatan yang dibawah pengawasannya yang dibagi menjadi 4 bagian yaitu (1) tanggung jawab pada perbuatan yang dilakukan oleh orang yang menjadi tanggungannya. (2) tanggungjawab orang tua wali (3) tanggungjawab majikan dan orang yang mewakilkan urusan terhadap orang yang dipekerjakan (4) tanggungjawab orang guru sekolah, kepala tukang terhadap murid dan tukangnyanya. Jadi makna tukang disini ialah bila seseorang pada tukang dilakukan kesalahan, pihak haruslah bertanggungjawab yakni pada pihak yang memberi pekerjaan atau tugas. Pada Ketentuan Pasal 133 ayat 1 UU No. 23 Tahun 2007 menjelaskan

bahwa keselamatan dan keamanan penumpang sangat penting diprioritaskan Penyelenggara layanan pengangkutan pada kereta api ini wajib mengutamakan keselamatan bagi penumpang atau barang. Pasal 167 UU No. 23 Tahun 2007 juga mempunyai batas ganti rugi yaitu:

1. Tanggungjawab pada penyelenggara sarana perkeretaapian kepada pengguna jasa yang mengalami penderitaan, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoprasian angkutan kereta api.
2. Tanggungjawab sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dimulai sejak pengguna jasa diangkut dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan berikutnya.
3. Tanggungjawab ini sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.
4. Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kompensasi luka pada korban serta meninggal pada penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoprasian pengangkutan ini.

Terdapat suatu kasus pada kecelakaan tabrakan KA Turangga dengan Commuter Lokal (CL) Bandung Raya di jalur Stasiun Cicalengka-Haurpugur pada Jumat 5 Januari 2024 kecelakaan ini mengakibatkan 22 korban luka-luka dan 4 korban meninggal dunia, sejumlah perjalanan waktu kereta api juga menjadi tertunda. Kronologi pada kasus kecelakaan ini bermula saat KA CL Bandung Raya berangkat dari Stasiun Rancaekek mengarah Stasiun Haurpugur, terdapat KA Turangga yang sedang melewati langsung Stasiun Nagreg kearah Stasiun Cicalengka, kemudian KA CL Bandung Raya memberangkatkan kembali ke Stasiun Cicalengka. Terjadinya kecelakaan antara KA CL Bandung Raya dengan KA Turangga ini disebabkan oleh sinyal yang dikirim tanpa perintah dari persinyalan blok mekanik (*uncommanded signal*), sinyal ini lalu ditampilkannya pada monitor Stasiun Haurpugur yang sudah memberikan sinyal “blok aman” oleh Stasiun Cicalengka. Hal ini terjadi *complacency* yaitu dari persinyalan sistem dan *confirmation bias* berdampak pada proses keputusan oleh PPKA untuk memberangkatkan Kereta Api dari stasiun, namun dalam kondisi tersebut tidak adanya catatan sebagai gangguan atau terdeteksi lebih awal, sehingga permasalahan potensi bahaya ini tidak teridentifikasi.

Dari kasus kecelakaan tabrakan ini PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam Undang-undang No. 23 Tahun 2007 menegaskan bahwa tanggung jawab yang diberi berupamganti rugi atas biaya obat-obatan bagi korban kecelakaan dan meninggal dunia dengan kerja sama berlakunya santunan asuransi yang diberikan dari PT. Jasa Raharja saat penumpang memasuki wilayah stasiun dengan tujuan atau tiba di stasiun berikutnya. Pasal 157 ayat 1 juga menyebutkan tanggungjawab pada penyelenggara sarana perkeretaapian kepada pengguna

jasa yang mengalami penderitaan luka atau meninggal dunia yang diakibatkan pada pengoprasian pengangkutan transportasi ini. Pasal 132 dan

141 juga mengartikan adanya bukti tiket/karcis sebagai tanda perjanjian yang mengharuskan pengangkut memberikan ganti rugi oleh konsumen yang telah membayarnya.

PT. Jasa Raharja sebagai pihak asuransi, suatu penumpang jika mengalami adanya kejadian bukan akibat kecelakaan, melainkan lalai dalam penyelenggara kereta api ataupun bencana alam, maka PT. KAI (Persero) diberi kompensasi dengan langsung pada ganti rugi. Tanggungan dari PT. Jasa raharja yakni pada Pasal 10 dengan perjanjian antara PT. KAI (Persero) sebagai penanggung para pihak mempunyai hak kewajiban untuk diberikan pembayaran iuran wajib dengan mengumpulkan melalui yang bersangkutan. PT. Jasa Raharja juga wajib dibayar oleh santunan kepada korban penumpang yang mengalami kecelakaan yang menyebabkan penderitaan luka, meninggal dunia. Sedangkan sebagai tertanggung wajib mendapatkan bantuan dari PT. Jasa raharja dan PT

KAI (Persero). Ketentuan dari Pasal 1367 KUHPer ini juga menyebutkan seorang tidak hanya bertanggungjawab, atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi juga pada kerugian yang diakibatkan oleh perbuatan orang yang menjadi tanggungannya atau diakibatkan pada barang yang dibawah pengawasan, makna nya yaitu dalam tuntutan ini menyatakan bahwa pihak menuntut agar tidak dipertanggungjawabkan kepada pihak lain dari sesuatu yang terjadi, dimana hal ini ketentuan pada hukum juga wajib menanggung. Tanggungjawab ini yang menghasilkan biaya dari kecelakaan kereta api merupakan tanggung jawab dari pihak asuransi tetapi jika kompensasi yang diberikan melebihi oleh karena itu PT. KAI (Persero) ditutupnya biaya kerugiain yang melebihi dari santunan pihak asuransi.

KAJIAN TEORITIS

Konsep Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

1. Pengertian Tanggung jawab

Tanggung Jawab merupakan kewajiban atau keadaan untuk menanggung akibat segala sesuatu yang berkaitan dengan perbuatan sebagai kesadaran bersifat kodrat atau bentuk kesanggupan seseorang/pihak perusahaan yang timbul memikul resiko tugas serta kewajibannya atas keputusan yang telah diperbuat atau dilakukan oleh pihak masing-masing terhadap apa yang telah dijanjikan. Menurut pendapat Mustari Daryanto menegaskan bahwa tanggungjawab ini merupakan sikap perilaku untuk melakukan hak keharusan serta pekerjaannya yang harus dilakukan. Yakni kepada Negara, Tuhan Yang Maha Esa, lingkungan budaya dan sosial atau masyarakat sekitar maupun diri sendiri.

Tanggung jawab memiliki banyak arti definisi salah satunya berkaitan dengan Perseroan sebagai badan hukum yang diwajibkan untuk memenuhi hak sebagai perusahaan pengangkut khususnya dengan moda transportasi kereta api. Bentuk dari tanggung jawab ini berupa penggantian kompensasi yang timbul akibat kecelakaan yang diderita korban, dan bekerja sama dengan pihak asuransi yang ditutup beban tanggung jawabnya sebagai pelaku usaha. selain melindungi penumpang dari kecelakaan hal ini berkaitan juga permasalahan dari pengangkutan barang dan keterlambatan waktu perjalanan juga menjadi tanggungan bagi PT. KAI terhadap pengguna jasa untuk memperoleh hak nya. Pihak yang mempunyai tanggung jawab kepada pihak lain artinya wajib memenuhi tanggungan yang dideritanya. hal ini didasari dengan Pasal 1366 KUHPer menyatakan “tiap orang bertanggung jawab tidak hanya kerugian yang diakibatkan pada perbuatannya sendiri, melainkan juga kerugian berupa kelalaian atau kurangnya ke hati-hatian”. Oleh sebab itu tanggung jawab juga dimaknai dengan siap menanggung segala resiko atas perbuatan.

2. Pengertian PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) disingkat menjadi KAI atau “Perseroan” merupakan perusahaan milik Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang menyediakan layanan serta mengurus jasa transportasi perangkutan kereta api ini di Indonesia, hingga berkembangnya sampai dititik ini terus mengalami perubahan nama perusahaan. Dalam sejarah nya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sejak tanggal 17 Juni 1864 ketika Mr. L.A.J. Baron Sloet Van den beele yakni selaku Gubernur Jenderal Hindia Belanda melakukan pencangkulan pertama untuk pembangunan sepanjang jalanan rel kereta api di Desa Kemijen. Konstruksi ini dimulai oleh Naamlooze Vennootschap Nederlandsch Indische oleh Ir. JP de Bordes, dengan jarak 26 kilometer hingga Kemijen Desa Tanggung dengan lebar kereta 1435 pada tanggal 10 Agustus 1867 di jalan raya yang rusak ini dibuka untuk umum.

Sejak Pemerintahan Belanda dengan menyerah diri kepada Jepang di Tahun 1942, kemudian diambil alih oleh Jepang lalu diberi nama Rikuyu Sokyoku. Jepang telah menghancurkan rel sepanjang 373 km mengutamakan operasi kereta api untuk kepentingan perang semasa dahulu. Perubahan nama dari PT. KAI ini berawal saat dikeluarkannya UU Pemerintah Nomor 19 Tahun 1960 dibentuk dengan Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) dengan mengalami perubahan yang kedua pada 15 September 1971 menjadi (PJKA) atau Perusahaan Jawatan Kereta Api didasari PP Nomor 57 Tahun 1990. Terus mengubah nama menjadi (PERUMKA) Perusahaan Umum Kereta Api. Perubahan nama menjadi kinerja perkeretaapian terus membaik dan berkembang secara inovasi pada transportasi kereta api indonesia, hingga perubahan nama terakhir yang dibentuk pada Mei 2010 menjadi (PT. KAI)

dengan Instruksi keputusan Direksi Nomor 16./OT.203/KA2010.

Konsep keselamatan Terhadap Penumpang sebagai Pengangkut Jasa Kereta Api.

Sebagai penyelenggara perkeretaapian PT.KAI (Persero) tanggungjawab ini kepada pengguna layanan jasa jika mengalami bencana berupa meninggal dunia, cacat dan luka karna kecelakaan dunia yang diakibatkan oleh pelaksanaan kegiatan kereta api. Mengenai perjanjian yang dimana dapat dibuktikan dengan pembelian karcis/tiket dalam hal ini telah diatur oleh undang undang Pasal 132 dan 141 UU No.23 Tahun 2007 mengenai perkeretaapian yang adanya bukti karcis/tiket sebagai tanda yang mengharuskan PT.KAI (Persero) memberikan layanan jasa yang dipilih oleh pelanggan atau konsumen yang sudah membayarnya. Menurut Pasal 23 Tahun 2007 mengenai penyelenggara sarana perkeretaapian diwajibkan untuk diasuransikan sebagai bentuk tanggung jawab terhadap pengguna jasa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 157 dan Pasal 158.

- 1) Nilai pertanggung jawaban paling sedikit setidaknya harus sama dengan nilai ganti rugi diberikan terhadap penumpang yang menderita kerugian akibat pengoperasian kereta api.
- 2) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian bertanggung jawab pada kerugian yang ditanggung oleh pengirim barang karena barang rusak, musnah yang diakibatkan oleh pengoperasian angkutan ini.

Peraturan Pasal 168 PP No. 72 Tahun 2009 UUKA Penyelenggara Sarana Perkeretaapian di Indonesia memiliki tanggungjawab pada kerugian kepada pengguna jasa jika mengalami kecelakaan sampai meninggal akibat dari pengoperasian angkutan kereta api. Adapun Ketentuan mengenai Pasal 169 bahwa pengoperasian pada angkutan kereta api hal ini wajib dengan memberitahu kepada penyelenggara sarana perkeretaapian terhitung waktu terpanjang 12 jam setelah keadaan yang terjadi, artinya hal ini menyampaikan kepada penyelenggara sarana melalui PPKA yang mengatur pada perjalanan kereta api bisa menunjukkan bukti adanya tiker/karcis pada penumpang. Penyelenggara (PT. Kereta api) wajib memberi ganti kompensasi berupa biaya perawatan obat-obatan, dan santunan kepada korban yang mengalami luka kegiatan dimulai saat pengguna jasa diangkut dari awal stasiun ke stasiun berikutnya. PT. KAI (Persero) memiliki tanggungjawab atas pengguna jasa yang diangkut ke stasiun tujuan yang dituju, berdasarkan perjanjian pengangkut adanya penumpang sewaktu pelaksanaan perjalanan dinas kecuali PT. KAI (Persero), seperti yang dilakukan oleh kesalahan pegawai yang bertanggung jawab.

Selama pengangkutan kereta api, penumpang juga dapat mengajukan ganti rugi terhadap penyelenggara perkeretaapian ini berupa biaya pengobatan luka-luka, perawatan biaya rumah sakit serta santunan kepada korban meninggal dunia dengan ditutup beban tanggungan dari pihak asuransi oleh PT. Jasa raharja Putera. Menurut Pasal 166 sampai dengan Pasal 171 mengenai Undang undang No. 23 Tahun 2007 mengenai Perkeretaapian, PT. KAI (Persero) bertanggung jawab terhadap penumpang jika terjadi kecelakaan dapat menyebabkan korban luka, cacat tetap, hingga kematian. Pada dasarnya tanggung jawab PT. KAI (Persero) diatur pada Undang undang Pasal 133 ayat 1 butir a UU No. 23 Tahun 2007 sebagai penyelenggara pengangkut penumpang pada transportasi kereta api harus mengutamakan keselamatan dan keamanan penumpang.

Kerangka Teori dan Konseptual

a. Pelindungan Hukum

Menurut bukunya Satjipto Rahardjo tentang perlindungan hukum merupakan pengamanan diluar hak asasi manusia yang membahayakan kepada yang lainnya dari proteksi ini ditujukan untuk masyarakat guna memperoleh hak yang diberikan oleh undang-undang dan hukum. Menurut Philipus M. Hadjon juga mendefinisikan bahwa perlindungan hukum adalah adanya aksi dengan memberi pertolongan dan melindungi kepada subjek undang-undang atau hukum dengan menggunakan peralatan yuridis hukum. Kemudian C.S.T. Kansil memberi penegasan yakni perlindungan hukum diberikan kepada aparat penegak hukum dengan memberikan pikiran rasa yang baik dan aman pada gangguan fisik berupa ancaman dengan pihak manapun.

b. Teori Utilitarianisme (*Utilitarianisme*)

Menurut gagasan Jeremy Bentham dan John Stuart Mill dan Rudolf Van Jhering berprinsip bahwa seseorang melakukan tindakan guna mendapatkan kebahagiaan yang besar dan aliran utilitarianisme ini bertujuan memberikan kemanfaatan kepada masyarakat sekitarnya, kemudian Rudolf Van Jhering juga berpendapat bahwa sesungguhnya yang diutamakan bukan dari unsur ini, akan tetapi pada sistematis pengelolahan rasionalnya guna memberlakukan hukum yang baik.

c. Teori keadilan Hukum John Rawls

Teori keadilan ini diambil menurut John Rawls menyatakan bahwa pada keadilan merupakan utama dari kebajikan dengan hadirnya pada institusi sosial hal ini adanya kebenaran oleh sistem pemikirannya, keadilan menurut John Rawls merupakan *Pure Procedural justice* bahwa pentingnya prosedural yang adil dengann tidak berpihak pada keputusan yang mengaitkan kepentingan semua orang, didasari pada (konstitusi, hukum, peraturan-peraturan) prinsip

keadilan ini harus menjadi distribusi atas nilai-nilai sosial yang adil (*primary social goods*) semua orang hendak memilih hak kebebasan yang setara dan (*the original position*) yaitu kebebasan (*freedom*) dan kesamaan hak (*equality*) pada prinsip ini didasari pada sikap semua pihak terkait keadilan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan penelitian hukum normatif. Melalui pendekatan yang digunakan dalam penulisan artikel ini menggunakan pendekatan yuridis normatif, dan pendekatan Perundang-undang. Sumber bahan hukum yang digunakan terdiri bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Teknik analisis bahan hukum menggunakan (*library research*) yaitu dengan buku, jurnal, artikel, Studi Pustaka.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tanggung Jawab Ganti Rugi Jika Terjadi Kecelakaan Pada Penyelenggara Prasarana Kereta Api Indonesia

Mengenai adanya tanggungjawab pada PT. KAI ini dapat dilihat dari ketentuan Undang-undang No. 23 Tahun 2007 dengan hal ini ditentukan Pasal 170 terkait kerugian yang dialami penumpang pada Prasarana Perkeretaapian ganti kerugian ini berupa biaya perawatan luka-luka, meninggalnya seseorang, santunan yang harus dipenuhi hak nya pada prasarana dan sarana perkeretaapian ini. Tanggung jawab dalam penyelenggara pengangkutan kereta api ini saat penumpang memasuki area keberangkatan awal di stasiun yang ia naiki sampai pada stasiun akhir yang disepakatinya, oleh sebab itu terdapat ayat 1 dibuktikan dengan adanya perjanjian saat pengguna jasa melalui pembelian tiket, hal ini penumpang berhak memperoleh layanan tanggung jawab dari pihak PT. KAI (Persero). Pengajuan dalam tuntutan ganti rugi ini berdasarkan perjanjian apabila pengguna jasa pada pengangkutan kereta api selama perjalanan akibat langsung atau tidak langsung, pengangkut berhak bertanggung jawab terhadap penderitaan penumpang dari pelaksanaan dinas. Pasal 28 Undang-undang RI No 23 Tahun 1992 juga menegaskan :

- 1) Tanggungjawab dari badan penyelenggara oleh penderitaan yang diderita bagi pengguna jasa yang timbul pada pihak ketiga dalam layanan transportasi angkutan kereta api.
- 2) Tanggung Jawab diartikan pada ayat (1) dengan ketentuan:
 - a. Kerugian dan pelayanan wajib dibuktikan adanya kelalaian dari operasi petugas atau pihak lain yang dipekerjakan oleh badan penyelenggara

- b. Besarnya pada penggantian mempunyai jumlah maksimum pada asuransi yang menutup yakni badan penyelenggara dalam hal penyelenggara atau bisa disebut PT. Jasa Raharja Putera.

Dalam Undang-undang pada ketentuan ayat (2) menegaskan bahwa tanggungjawab ini diartikan sebagai konsekuensi yuridis dengan terjadinya perjanjian pengangkutan, berharap dengan tanggung jawab ini selain kepada korban tetapi juga melakukan evakuasi jalur assessment serta material agar bisa dibenarkan kembali jalan rel untuk digunakan perjalanan kereta api selanjutnya untuk menghindari keterlambatan panjang pada jadwal kereta api. Bentuk dari penyelesaian ganti rugi pada kasus kecelakaan tabrakan kereta api ini yang menimbulkan penderitaan bagi korban yaitu PT. KAI (Persero) telah memberikan santunan kepada keluarga korban yang meninggal yaitu anak dari masinis tersebut diberikan pendidikan sekolah sampai lulus kuliah dan ada juga beberapa anak yang diberikan kesempatan oleh PT. KAI (Persero) untuk bergabung menjadi pegawai atau bekerja di PT. KAI (Persero). Rincian besaran santunan uang yang diberikan untuk korban yaitu Masinis sebesar Rp. 87.000.000, kemudian Asisten masinis Rp. 96.000.000, lalu KAI Service Rp. 13.000.000 perusahaan asuransi dari PT. Jasa Raharja juga memberikan santunan berupa uang yang akan dibayarkan ke Rumah Sakit untuk perawatan pengobatan bagi pengguna yang meninggal dunia yaitu Rp. 50.000.000, pengguna luka-luka dengan berupa biaya perawatan Rp. 20.000.000 hal ini sudah disampaikan pada pihak keluarga korban pada janji tersebut oleh Bapak Didiek Hartyanto selaku Direktur Utama KAI. kerja sama sebagai pihak asuransi ini sebagai PT. Jasa raharja ini ditentukan pada Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungangan Wajib Kecelakaan Penumpang yakni ketentuan Pasal 67 (1) pada Undang-undang Perkeretaapian ini menyebutkan bahwa secara teknis pada kondisi prasarana siap dioperasikan secara aman atau “memenuhi persyaratan kelaikan” hal ini terkait pada kasus kecelakaan tabrakan kereta api ini disebabkan karena persinyalan yang dikirim tanpa perintah (*Uncommanded* signal) terdeteksi seolah-olah dalam keadaan aman, karena ini berpengaruh pada proses pengoperasian oleh PPKA untuk memberangkatkan kereta api. Karena itu permasalahan tersebut tidak terindikasi lebih awal untuk menghindari terjadinya bahaya gangguan sinyal, untuk selanjutnya tanggungjawab kepada teknis agar melakukan perbaikan evaluasi jalur rel kereta api untuk perjalanan selanjutnya tidak terkena dampak waktu keterlambatan panjang.

Secara yuridis dari pertanggungjawaban ini pengangkutan kereta api memberikan keadilan bagi pengguna jasa dengan administrasi guna tercapainya asas keadilan bagi korban kecelakaan atau dalam prinsip pada ketentuan UU No. 23 Tahun 2007 bila dikaitkan teori utilitarianisme pada prinsip keadilan dan kemanfaatan, prinsip pada keadilan ini penyelenggara

dengan memberikan santunan ganti rugi sebagai tanggungjawab terhadap korban pengangkut kereta api. Demikian pengangkutan kereta api memiliki peran penting untuk mengutamakan keselamatan keamanan penumpang dalam pengoperasian perjalanan didasari Undang-undang No. 23 Tahun 2007 dengan mengatur tanggungjawab yang mengalami kecelakaan atau potensi dari bahaya dan dalam Pasal 1365 KUH-Perdata pengguna jasa harus membuktikan adanya kesalahan atau kelalaian pada Penyelenggara PT. KAI untuk memperoleh kompensasi dalam kecelakaan. Ketentuan ini disimpulkan melalui Pasal 67 ayat 1 ini menjelaskan pada memenuhi adanya kelayakan persyaratan dalam teknis yang aman pada pengoprasian sebagaimana dalam kasus kecelakaan tabrakan kereta api ini. Dijelaskan Pasal 28 ayat 2 dalam Undang-undang RI Nomor 13 Tahun 1992 menyatakan adanya tanggungjawab juga merupakan terjadinya perjanjian pengangkutan dengan konsekuensi yuridis.

KESIMPULAN

Penyelenggara Sarana Perkeretaapian diatur mengenai UU Perkeretaapian yakni Undang- undang No 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian yaitu PT. KAI (Persero) memiliki hak tanggung jawab terhadap pengguna jasa yang mengalami bencana kecelakaan akibat pengoperasian pada angkutan kereta api dengan ditutupnya pihak yang menanggung asuransi yaitu PT. Jasa Raharja sebagai tertanggung guna memberi penggantian karena kerusakan barang, kompensasi terhadap korban atau kehilangan dan memberi santunan kepada pengguna yang mengalami luka dan meninggal dunia bagi keluarga korban, akibat dari pengoprasian pada pengangkut kereta api ini, tanggung jawab ini dilakukan berawal dari penumpang berangkat dari awal hingga stasiun tujuan akhir. dibuktikan dengan adanya perjanjian saat pengguna jasa pembelian melalui tiket. Mengenai Undang-undang perkeretaapian ini sebagai penyelenggara pengangkutan orang dengan kereta api harus mengutamakan keselamatan dan keamanan penumpang.

SARAN

Sebaiknya untuk menghindari bahaya dari kasus kecelakaan tersebut, prosedur dari pelaksanaan sinyal yang terkait pada gangguan yang tidak terindikasi sejak awal, selaku Direktorat Jenderal Perkeretaapian agar memastikan pada pihak operasional PPKA dalam kendala sistem atau Sistem Manajemen Keselamatan (SMK), guna meningkatkan keamanan keselamatan pada penumpang selama pengangkutan kereta api.

DAFTAR REFERENSI

- C.S.T. Kansil, 1989, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta
- John Rawls, 1999 *A Theory of Justice*, cet. Ke-23, massachusetts: Harvard university Press,
- Dwi Agata, A. (n.d.). *PERLINDUNGAN PENUMPANG KECELAKAAN KERETA API DI DAERAH OPERASI 4 SEMARANG*.
- <https://knkt.go.id/news/read/hasil-akhir-investigasi-kasus-kecelakaan-ka-350-cl-bandung-rayaka-65a-turangga-> diakses pada 16 Februari 2024
- <https://knkt.go.id/news/read/knkt-turunkan-tim-investigasi-kecelakaan-kereta-api-turangga-%E2%80%93-commuter-line-bandung-raya> diakses pada 6 Januari 2024
- Philipus M. Hadjon, 2011, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, Gajak Mada University Press, Yogyakarta
- Satjipto Raharjo, 2000, *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Sofyan Rudi Santoso, M., & Najib Imanullah, M. (2016). *TANGGUNG JAWAB KEPERDATAAN PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) ATAS KECELAKAAN YANG TERJADI SAAT MENGANGKUT PENUMPANG: Vol. IV* (Issue 2).
- Suwardi. (2019). *PUBLIC POLICY ON SAFETY AND SECURITY RAILROAD SYSTEM IN Indonesia*