

NASKAH PUBLIKASI

**TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) ATAS
KERUGIAN PENUMPANG SEBAGAI AKIBAT DARI KECELAKAAN KERETA
API**



Oleh:

MUHAMAD FADILLAH ARRAFI

2000024110

**Skripsi ini Disusun untuk Melengkapi Persyaratan
dalam Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS AHMAD DAHLAN

YOGYAKARTA

2024

JOURNAL
RESPONSIBILITY OF INDONESIA TRAIN LTD. FOR PASSENGER LOSSES AS
A RESULT OF TRAIN ACCIDENTS



Written by:

MUHAMAD FADILLAH ARRAFI

2000024110

This Thesis is Submitted as a Fulfillment of the Requirements
to Attain the Bachelor of Law

FACULTY OF LAW
UNIVERSITAS AHMAD DAHLAN
YOGYAKARTA

2024

**TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) ATAS
KERUGIAN PENUMPANG SEBAGAI AKIBAT DARI KECELAKAAN KERETA
API**

ABSTRAK

Indonesia mengembangkan dalam peningkatan pembangunan nasional seperti pada sektor transportasi, transportasi di Indonesia memiliki berbagai moda transportasi yang terbagi atas moda transportasi darat, laut, dan udara. Dalam persoalan ini penulis tertarik dan berniat untuk menulis tentang hal kereta api di Indonesia yang merupakan sarana moda transportasi darat. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai penyelenggara jasa angkutan orang/penumpang dan barang tentunya memiliki tanggungjawab yang besar dan resiko yang dihadapinya. Aspek hukum yang meliputi pengoperasiannya diperlukan kehadiran hukum dalam hal pertanggungjawaban, hak, dan kewajiban. Penyelenggara sarana perkeretaapian juga memenuhi kewajiban tanggung jawabnya sesuai pada Pasal 157 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian yang membahas terkait tanggung jawab penyelenggara sarana perkeretaapian yang terpenuhinya kewajiban penyelenggara sarana perkeretaapian atas pengguna jasa yang mengalami kerugian. Tujuan penelitian untuk mengetahui kendala dan upaya serta tanggung jawab secara perdata PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap penumpang pada kecelakaan kereta api. Jenis penelitian adalah normatif empiris. Metode pengumpulan data yang terdiri dari wawancara dan studi kepustakaan, sehingga penulis dapat memperoleh data informasi yang baik dan relevan, menguji hipotesis, hingga menilai hasil. Analisis data yang digunakan adalah analisa deskriptif kualitatif. Hasil penelitian ini memberikan petunjuk kepada kesesuaian dalam praktiknya pada pihak penyelenggara mengenai pertanggungjawabannya yakni PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bertanggungjawab dengan memberikan kompensasi dengan Jasa Raharja sebagai bentuk bekerja sama dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang mengeluarkan sejumlah uang sebagai tanggung jawabnya dan berbagai aspek yang berkaitan dalam memenuhi kompensasi hak-hak penumpang. kendala dan upaya yang harus dilakukan oleh pihak kereta api yang menjadi aspek pengupayaannya dalam kendala yang dialami pihak kereta api seperti aspek geografis, aspek ketidakpuasan penumpang, aspek penanganan dengan aspek upaya terkait hak-hak penumpang, aspek upaya sosial, upaya kolaborasi, dan upaya dalam evaluasi.

Kata Kunci: *Undang-undang; Pertanggungjawaban; Kereta Api; Perdata*

**RESPONSIBILITY OF INDONESIAN TRAIN LTD. FOR PASSENGER
LOSSES AS A RESULT OF TRAIN ACCIDENTS**

ABSTRACT

Indonesia is developing in increasing national development, such as in the transportation sector, transportation in Indonesia has various modes of transportation which are divided into land, sea, and air transportation modes. In this issue, the author is interested and intends to write about trains in Indonesia which are a means of land transportation. Indonesia Train Ltd. as a provider of transportation services for people/passengers and goods certainly has great responsibilities and the risks it faces. The legal aspects that cover its operation require the presence of law in terms of responsibilities, rights, and obligations. Railway facility operators also fulfill their obligations in accordance with Article 157 paragraph (2) of Law Number 23 of 2007 concerning Railway which discusses the responsibilities of railway facility operators, namely fulfilling the obligations of railway facility operators for service users who experience losses. The aim of the research is to determine the obstacles and efforts as well as the civil responsibilities of Indonesia Train Ltd. for passengers in train accidents. The types of research is normative empirical. The data collection method consists of interview and literature study, so that the author can obtain good and relevant information data, test hypotheses, and assess the results. The data analysis used is qualitative descriptive analysis. The result of this research provides guidance on the suitability in practice of the organizers regarding their responsibilities, namely Indonesia Train Ltd. is responsible for providing compensation with Jasa Raharja as a form of collaboration with Indonesia Train Ltd. which spends a certain amount of money as its responsibility and various aspects related to fulfilling compensation for passenger rights. Constraints and efforts that must be made by the railway which are aspects of its efforts in the constraints experienced by the railway such as geographical aspects, aspects of passenger dissatisfaction, aspects of handling with aspects of efforts related to passenger rights, aspects of social efforts, collaborative efforts, and efforts in evaluation.

Keywords: *Law; Responsibility; Train; Civil*

Has been translated by Ahmad Dahlan Language Center	On:
i 	23/11/2024

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia termasuk negara yang memperoleh teknologi yang cukup baik, teknologi yang seiring berjalannya waktu selalu mengalami perkembangan yang positif, dari dampak positif perkembangan teknologi tersebut memberikan akses kemudahan bagi masyarakat sebagai dukungan dalam melakukan aktivitas manusia. Indonesia sebagai suatu negara pada kepadatan penduduk yang tinggi, sehingga menyebabkan mobilitas penduduk di Indonesia juga melambung tinggi, dengan itu semakin banyak pula kegiatan maupun aktivitas yang dilakukan manusia (Ramdhani, 2023).

Melakukan berbagai macam kegiatan sepanjang hari manusia menginginkan sarana serta prasarana infrastruktur penunjang aktivitas tersebut. Agar mewujudkan kelancaran kegiatan tersebut, oleh karena itu dibutuhkan pengangkutan yaitu moda transportasi baik untuk penumpang maupun barang. Pengembangan infrastruktur pembangunan pada sektor transportasi dapat menjadikan sebuah hal yang memiliki peranan yang berguna saat mendukung mobilisasi, aksesibilitas baik orang maupun barang oleh sebuah tempat menuju tempat lain, sehingga dapat meminimalisir perbedaan serta kesenjangan antar daerah. Pembangunan infrastruktur tersebut khususnya pada moda transportasi dalam pengembangannya, akibatnya secara otomatis akan memberikan dampak positif pada moda transportasi berwujud aksesibilitas antar wilayah, naiknya produktivitas ekonomi, meningkatkan hubungan, dan keadaan sosial budaya, serta stabilitas pertahanan dan keamanan (Ramdhani, 2024).

Indonesia mengembangkan dalam peningkatan pembangunan nasional seperti pada sektor transportasi, transportasi di Indonesia memiliki berbagai moda transportasi yang terbagi atas moda transportasi darat, moda transportasi laut, serta moda transportasi

udara. Maksud dari persoalan ini penulis tertarik dan berniat untuk menulis tentang perihal kereta api yang memiliki peranan penting pada moda transportasi di Indonesia (Wikimedia, 2022).

Kereta api termasuk kendaraan transportasi yang bergerak sendiri atau digandengkan dengan kendaraan lain, yang beroperasi di atas rel. Sebagai alat transportasi darat massal, kereta api biasanya terdiri dari lokomotif (yang memiliki tenaga sendiri) dan rangkaian gerbong yang bisa membawa penumpang maupun barang pada total besar. Karena sifatnya yang massal, kereta api menjadi pilihan efektif untuk transportasi darat, baik untuk perjalanan dalam kota, antar kota, maupun antar negara (Gemilang, 2024).

Kereta api yang ada pada Indonesia merupakan sarana moda transportasi darat yang selalu dikembangkan sehingga dapat memiliki berbagai macam sistem penggerak yakni dapat berupa mesin uap, mesin diesel dan yang saat ini dikembangkan yakni dengan tenaga listrik yang tidak memerlukan lokomotif diesel dan lokomotif uap sebagai penarik atau pendorong, melainkan dengan tenaga listrik yang dibutuhkan dapat menggerakkan sebuah rangkaian pada kereta listrik tersebut (Wikibuku, 2022).

Kereta api sebagai sarana transportasi yang memiliki keunggulan tersendiri yakni minat masyarakat yang paling tinggi, karena dapat mengangkut penumpang juga angkutan barang dengan total yang banyak dan dengan itu dapat menghemat energi serta menghemat dalam hal penggunaan ruang. Kereta api mempunyai banyak sekali kelebihan dan keuntungan yang didapatkan seperti halnya dalam faktor ketepatan waktu, kepuasan, kenyamanan, dan kesenangan, hal terpenting dan menjadi yang terunggul yakni ketepatan waktu karena kereta api mempunyai jalur sendiri berupa rel makanya

bisa meminimalisir kepadatan kendaraan pada jalan raya dan meminimalisir kemacetan, serta mengurangi kepadatan dalam aktivitasnya (Sari, 2023).

Sejarah kereta api pada Indonesia diawali dengan pembangunan jalur rel Semarang-Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) pada Desa Kemijen, yang diprakarsai dari Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele, ketika 17 Juni 1864. Pembangunan ini dilakukan dari perusahaan swasta bernama Naamlooze Venootschap Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM), yang saat itu memakai lebar rel 1435 mm di bawah pemerintahan Hindia Belanda (Chandra, 2023).

Perkeretaapian di Pulau Jawa dimulai ketika perusahaan swasta Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) mendapatkan izin ketika tahun 1867 agar mendirikan rel Semarang-Tanggung, yang selesai ketika tahun 1870. Setelah itu, jalur Batavia-Buitenzorg (Bogor) disiapkan ketika tahun 1873. Berikutnya, pada tahun 1875, perusahaan milik negara Staatsspoor (SS) memulai pembangunan jalur rel Surabaya-Pasuruan-Malang, yang akhirnya diresmikan untuk tahun 1878. (Alhadi, 2020).

Ketika tahun 1942 terdapat peristiwa menyerah tanpa syarat Hindia Belanda terhadap Jepang yang mempengaruhi perubahan dalam pengambilalihan perkeretaapian di Indonesia yang pada saat itu diambil alih dari Jepang serta berganti nama sebagai Rikuyu Sokyuku (Dinas Kereta Api). Perkeretaapian untuk Indonesia dalam penguasaan Jepang saat itu dipakai pada kepentingan perang, selain itu untuk penguasaan Jepang, Jepang juga membangun jalur rel kereta api lintas Saketi-Bayah serta Muaro-Pekanbaru pada pengangkutan hasil tambang batubara serta Jepang pula membuat pembongkaran jalur rel kereta api sepanjang 473 km yang digunakan sebagai pembangunan jalur rel kereta api pada Burma (Aminudin, 2023).

Pada saat Indonesia memproklamasikan kemerdekaan ketika tanggal 17 Agustus 1945 tepatnya beberapa hari sesudah kemerdekaan Indonesia, Indonesia melakukan pengambilalihan stasiun serta kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang seperti yang terjadi ketika tanggal 28 September 1945 ketika puncaknya peristiwa dalam pengambilalihan kantor pusat kereta api di Bandung yang pada saat ini diperingati menjadi hari Kereta Api Indonesia juga melalui tegaknya DKARI (Djawatan Kereta Api Repoeblik Indonesia) (Herdianti, 2018).

Pada tahun 1946, Belanda menyusun lagi sistem perkeretaapian pada Indonesia dengan nama Staatssporwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf (SS/VS), gabungan dari SS serta semua perusahaan kereta api swasta di Indonesia, tidak termasuk DSM. Sesuai hasil Konferensi Meja Bundar (KMB) pada Desember 1949, dilakukan pengambilalihan aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda dan penggabungan antara DKARI serta SS/VS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) pada tahun 1950 (Alhadi, 2020).

Ketika 25 Mei, DKA bertukar nama berubah jadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA), sekaligus memperkenalkan lambang Wahana Daya Pertiwi yang memaparkan transformasi perkeretaapian Indonesia sebagai transportasi andalan pada kesejahteraan bangsa. Selanjutnya PNKA lalu berubah nama sebagai PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api) untuk tahun 1971, kemudian menjadi PERUMKA (Perusahaan Umum Kereta Api) untuk menaikkan pelayanan jasa transportasi kereta. Setelah itu, ketika tahun 1998, nama perusahaan menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero). (Aminudin, 2023).

Berkembangnya teknologi yang mengikuti ilmu pengetahuan sehingga berkaitan pada peningkatan kebutuhan serta taraf hidup manusia sampai ketertarikan masyarakat dalam penggunaan jasa transportasi kereta api sehingga fasilitas dan kualitas yang diberikan kepada masyarakat dapat memadai dan tentunya dapat memenuhi kebutuhan

dalam angkutan kereta api terkhususnya kereta api penumpang. Pengangkutan memiliki peranan penting dalam kehidupan bermasyarakat sehingga dapat mewujudkan arti dari transportasi yang merupakan bagian dari hukum lintas dengan penggunaan jasa yang ekonomis khususnya kereta api (Kurniawan, 2023).

Aspek hukum yang meliputi pengoperasian dan pemilikan alat angkutan yang diperlukannya kehadiran hukum dalam hal pertanggungjawaban, hak, dan kewajiban. Kemajuan dalam bidang transportasi tentunya mendorong pengembangan ilmu hukum yang secara otomatis timbulnya perundang-undangan maupun kebiasaan dalam pengangkutan khususnya angkutan kereta api, akibatnya dengan hal ini perkembangan dalam pengangkutan yang diikuti kebijakan pemerintah dalam mengevaluasi dan revisi serta solusi dalam penanganan maupun penekanan terhadap kesalahan atau kecelakaan kereta api khususnya penumpang, lalu adanya keterkaitan itu lahirlah UU Nomor 13 Tahun 1992 menyangkut Perkeretaapian yang mengalami revisi sebagai UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian (Fazira, 2022).

Keterkaitan antara hukum dengan moda transportasi kereta api khususnya dalam unsur kesengajaan ataupun kelalaian terhadap semua permasalahan yang timbul pada dasarnya merupakan pertanggungjawaban yang harus dilakukan penyelenggara pengangkutan pada kereta api, kemudian sesuai yang tercantum pada Pasal 1366 KUH Perdata bahwasannya semua orang bertanggung jawab, bukan hanya sekedar terkait kerugian yang diakibatkan dari tindakan, melainkan terkait kerugian yang dialaminya. Selain itu, tertera pula untuk Pasal 1367 KUH Perdata, bahwasannya setiap orang bukan sekedar bertanggung jawab terkait perlakuannya pribadi, tetapi atas kerugian yang disebabkan dari orang-orang di bawah tanggungannya maupun barang-barang yang ada pada pengawasannya (Ainunisya, 2023).

Menurut Pasal 87 ayat 1 UU Nomor 23 Tahun 2007 menyangkut Perkeretaapian, penyelenggara prasarana perkeretaapian bertanggung jawab untuk penyelenggara sarana perkeretaapian serta pihak ketiga terkait kerugian akibat kecelakaan yang terjadi karena kekeliruan dalam pengoperasian prasarana kereta api. Sementara itu, Pasal 133 ayat 1 UU Nomor 23 Tahun 2007 menyangkut Perkeretaapian menegaskan bahwa dalam penyelenggaraan angkutan orang dengan kereta api, penyelenggara wajib mendahulukan keselamatan, keamanan, pelayanan untuk kepentingan umum, mempertahankan kelangsungan pelayanan di jalur yang disahkan, serta memastikan jadwal perjalanan serta tarif yang sesuai dengan kepentingan masyarakat.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memperoleh tanggung jawab dalam melangsungkan angkutan penumpang dengan kereta api. Sistem perkeretaapian terbagi atas sarana, prasarana, SDM, serta aturan, kriteria, persyaratan, serta prosedur agar menjalankan transportasi kereta api, sehingga dalam pengoperasiannya harus sesuai pada standar operasional prosedur dengan peraturan dan ketentuan sebagai pedoman dalam penyelenggaraan kereta api Indonesia seperti pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019 menyangkut Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api yang isinya membahas menyangkut ketentuan-ketentuan dalam pemberlakuan standar pelayanan minimum dalam pengoperasian kereta api serta pengkategorian untuk pelayanan kereta api (Hidayat, 2018).

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai penyelenggara jasa angkutan orang/penumpang dan barang tentunya memiliki tanggungjawab yang besar dan resiko yang dihadapinya pun besar dengan itu perkeretaapian yang diselenggarakan pastinya ada tujuan yaitu agar memudahkan perpindahan orang serta barang melalui massal secara aman, nyaman, laju, lancar, efisien, dan mendukung pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, serta pembangunan nasional (Syafitri, 2019).

Istilah “selamat” bermakna perjalanan kereta api bebas oleh kecelakaan yang disebabkan oleh faktor internal, sedangkan “aman” bermakna bebas oleh kecelakaan yang ditimbulkan dari faktor eksternal, seperti gangguan alam atau manusia. Menurut Pasal 7 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 menyangkut Investigasi Kecelakaan Transportasi, kecelakaan kereta api meliputi tabrakan antar kereta, kereta terguling, kereta anjlok, atau kereta terbakar (Sidauruk, 2023).

Kesimpulan berdasarkan ketentuan di atas diketahui bahwasannya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sangat bertanggung jawab serta akan tanggung jawab apabila secara perdata terdapat kerugian sebagaimana yang dijelaskan pada Pasal 157 ayat (1) UU Nomor 23 Tahun 2007 menyangkut Perkeretaapian memaparkan “Bentuk bertanggung jawab termasuk pembagian ganti kerugian serta biaya pengobatan untuk pengguna jasa yang luka-luka maupun santunan untuk pengguna jasa yang meninggal dunia”. Kerugian yang diderita dari pengguna jasa kereta api, seperti kehilangan maupun kehancuran barang sebab pengoperasian angkutan, juga dapat ditanggung dari penyelenggara sarana perkeretaapian (Suryono, 2024).

Penyelenggara sarana perkeretaapian juga memenuhi kewajiban tanggungjawabnya berdasarkan batasan waktu tanggungjawabnya seperti yang ada untuk Pasal 157 ayat (2) UU Nomor 23 Tahun 2007 menyangkut Perkeretaapian dijelaskan jika “Batas waktu tanggung jawab penyelenggara sarana perkeretaapian seperti dilengkapinya kewajiban penyelenggara sarana perkeretaapian membagikan ganti kerugian, biaya pengobatan, serta santunan terlama 1 (satu) bulan mulai kejadian”. Selanjutnya, pengguna jasa yang menderita kerugian, cedera, atau keluarga dari penumpang yang meninggal dunia mesti melaporkan kejadian tersebut untuk Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dalam waktu sangat lambat 12 jam setelah kejadian.

Kecelakaan kereta api di Indonesia yang dialami tentunya sangat berhubungan dengan problem pada hukum itu sendiri, kemudian Human Error seperti kelalaian dan kesalahan menjadi salah satu faktor penyebab seringnya terjadi kecelakaan pada kereta api, seperti halnya masinis yang belum menyelenggarakan standar prosedur operasi hingga menentang batas kecepatan yang telah dipilih disetiap titik lokasi lintasan rel kereta api dan sedikitnya konsentrasi sebab kelelahan fisik yang pula sebagai penyebab human eror (Rompas, 2021).

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 60 Tahun 2020 menyangkut Pengawasan Prasarana dan Sarana Perkeretaapian Berbasis Teknologi Informasi, maksud dari melalui prasarana perkeretaapian yakni mencakup jalur kereta api, stasiun, serta sarana operasional kereta. Sementara itu, sarana perkeretaapian seperti kendaraan yang beroperasi pada jalur rel atau kereta api itu sendiri. Kerusakan pada prasarana dan sarana, seperti gangguan pada sistem komunikasi, sistem persinyalan, masalah kecepatan lokomotif, rem yang tidak berfungsi optimal, kondisi rel yang kurang baik, hingga ausnya rel merupakan beberapa penyebab terjadinya kecelakaan (Feryando, 2022).

Terdapat penyebab rusaknya fungsi dari prasarana dan sarana perkeretaapian yakni faktor eksternal seperti vandalisme, pencurian, sabotase, atau tindakan terorisme yang merusak peralatan persinyalan juga bisa mengganggu sistem perkeretaapian. Kemudian, faktor eksternal lainnya yakni seperti lalu lintas padat, bencana alam, atau gangguan hewan yang melintas di jalur kereta juga dapat menjadi penyebab gangguan, dan kondisi geografis jalur rel kereta api di Indonesia yang kebanyakan terdapat lereng, bukit, bahkan tanah yang tinggi dengan curah hujan yang tinggi dapat mengakibatkan air hujan dengan jumlah banyak yang kemudian meresap ke dalam tanah dan mempengaruhi daya beban tanah, sehingga pada hal itu dapat mengakibatkan longsor dan pada akhirnya

dapat menutupi jalur rel kereta api, sehingga membahayakan pengoperasian perjalanan kereta api (Pandiangan, 2019).

Tabel 1. Jumlah Kasus Jenis Kecelakaan Kereta Api Per Tahun 2023:

NO	Uraian	Januar i	Februar i	Mare t	Apri l	Me i	Jun i	Tota l
1.	Anjlok/Ter guling	1	0	0	1	0	0	2
2.	Tabrakan	0	0	0	0	0	0	0
3.	Terbakar	0	0	0	0	0	0	0
4.	Lain-Lain	0	0	0	1	0	0	1
	Jumlah	1	0	0	2	0	0	3

Sumber: Priyanto, 2023

Kurangnya kesadaran pada masyarakat akan tertibnya saat melewati pintu perlintasan kereta api, sehingga masih banyaknya masyarakat yang masih bermain atau berkegiatan di area bahaya jalur rel kereta api, serta masyarakat yang menerobos palang pintu Kereta Api. Seperti yang sesuai pada Pasal 124 UU Nomor 23 Tahun 2007 menyangkut Perkeretaapian jika “Untuk perpotongan sebidang antara jalur kereta api serta jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api”.

Pasal 178 UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian yang memaparkan jika “Semua orang tidak diperbolehkan mendirikan Gedung, mendirikan tembok, pagar, tanggul, bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi, maupun meletakkan barang untuk jalur kereta api yang bisa menghambat pandangan bebas serta membahayakan keselamatan perjalanan kereta api”. Faktanya akibat ketidakpatuhan masyarakat pada aturan serta ketentuan yang berlaku, sehingga PT. Kereta Api Indonesia

(Persero) mencatat bahwa terdapat 195 kasus orang tertabrak kereta api hingga 3 Desember 2022 yang diantaranya 173 orang meninggal, kemudian juga terdapat 14 orang luka berat, lalu 8 orang luka ringan (Abidatun, 2022).

Terdapat kasus yang terjadi di Yogyakarta yakni insiden kecelakaan kereta api Argo Semeru serta Argo Wilis pada Kulonprogo yang berawal dari suara dentuman keras sehingga kereta api Argo Semeru keluar jalur rel atau anjlok tepatnya pada petak Sentolo-Wates, Kulon Progo, DIY sekitar pukul 13.20 WIB pada 17 Oktober 2023, tidak hanya kereta api Argo Semeru, bahkan kereta api Argo Wilis yang melintas berlawanan arah tetapi berbeda jalur dengan kereta api Argo Semeru juga terkena imbasnya sehingga kereta api Argo Wilis menabrak rangkaian kereta api Argo Semeru yang anjlok lalu bersinggungan yang membuat kereta api Argo Wilis juga anjlok di lokasi tersebut, setelah terjadinya insiden kecelakaan tersebut pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) langsung tanggap dan langsung menangani insiden kecelakaan tersebut (Rasyiqi, 2023).

Kereta Api menjadi moda transportasi darat yang unggul dengan minat masyarakat yang tinggi, dan tentunya dengan kasus di atas dapat mengetahui bahwa besar tanggung jawab dan resiko yang pasti dihadapi oleh penyelenggara yakni PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Atas hal tersebut bisa disimpulkan pentingnya peranan perkeretaapian, serta betapa besarnya tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menjadi pengangkut. Sehingga atas pemaparan di atas penulis ingin menulis skripsi studi kasus Kantor Daerah Operasional 6 Yogyakarta dengan judul **TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) ATAS KERUGIAN PENUMPANG SEBAGAI AKIBAT DARI KECELAKAAN KERETA API.**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang yang sudah penulis sampaikan, sehingga permasalahan yang nanti dipaparkan adalah:

1. Bagaimana bentuk pertanggungjawaban perdata PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atas kecelakaan kereta api terhadap penumpang berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian?
2. Apa saja upaya dan kendala yang dihadapi dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam hal memenuhi pertanggungjawaban keperdataan terhadap kecelakaan kereta api penumpang sesuai standar pelayanan minimum pengoperasian angkutan kereta api?

C. Metode Penelitian

Penelitian termasuk suatu proses pengumpulan data dalam menganalisis dengan sistematis guna supaya mendapatkan tujuan yang dicapai. Jenis penelitian yang akan penulis pakai pada penulisan ini yakni penelitian normatif empiris. Penulis akan mencari sumber data langsung dari lapangan dan mengkaji sistem norma dalam peraturan perundang-undangan, khususnya terkait pertanggungjawaban perdata PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atas kecelakaan kereta api penumpang, berdasarkan UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Selain itu, penulis juga akan mengidentifikasi upaya dan kendala yang dilewati PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sesuai dengan standar pelayanan minimum dalam pengoperasian angkutan kereta api.

Untuk mendapatkan data, penulis akan melakukan kunjungan ke kantor PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 6 Yogyakarta, yang merupakan penyelenggara transportasi kereta api. Di sana, penulis akan menggabungkan serta menemukan sumber hukum yang sesuai pada permasalahan yang ada, serta

mengaitkannya dengan UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan standar pelayanan minimum pengoperasian angkutan kereta api.

D. Pembahasan

Hasil penelitian mengenai kendala dan upaya yang dihadapi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam hal memenuhi pertanggungjawabannya terhadap kecelakaan kereta api penumpang mencakup beberapa aspek penting yakni:

Aspek Kendala:

1. Kondisi Geografis: Kendala PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pertanggungjawabannya pada kecelakaan kereta api yakni lokasi jalur rel kereta api atau titik lokasi kecelakaan kereta api yang sulit untuk dijangkau yang mana dalam peristiwa tersebut terletak di area pedesaan yang tidak memiliki akses jalan tentu akan membutuhkan waktu dan perjuangan yang besar untuk mengevakuasi awal maupun setelah waktu evakuasi dilakukan di titik lokasi kecelakaan yang lokasinya dekat dengan stasiun non aktif Kalimenur di pedesaan wilayah Sentolo, Kulon Progo.
2. Ketidakpuasan: Bahwa kendala PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sering kali merasakan penumpang atau pengguna jasanya yang merasa tidak puas mengenai pertanggungjawaban yang diberikan, sehingga hal tersebut mempengaruhi kesulitan dalam mengikuti kemauan dari penumpangnya.
3. Dampak/Imbasnya: Terjadinya kecelakaan kereta api yang berlokasi pada wilayah yang secara geografis sangat sulit untuk dijangkau dan tergulingnya kereta api yang mengalami kecelakaan tersebut, maka kendala PT. Kereta Api Indonesia (Persero) juga terkena imbasnya yang mana di belakang kereta api yang mengalami kecelakaan terdapat kereta api lain yang mengakibatkan keterlambatan pada kereta api lain tersebut bahkan dapat mengakibatkan batal

berangkat dikarenakan kecelakaan tersebut dalam evakuasi memakan waktu yang berlangsung sangat lama.

4. Kendala Penanganan: Pada kecelakaan kereta api yang mengalami kendala PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tidak bisa menyelesaikan masalah tersebut sendiri terhadap kereta api yang mengalami kecelakaan dengan kondisi keluar jalur rel bahkan terguling yang mana dibutuhkannya jajaran kewilayahan seperti TNI dan POLRI yang berkolaborasi bersama PT. Kereta Api Indonesia (Persero) agar menangani kasus kecelakaan tersebut.
5. Kendala Kelalaian: Kelalaian pada perawatan prasarana kereta api yang mana pada kecelakaan tersebut disebabkan rel yang bengkok dan erosi pada bantalan rel yang termasuk kendala yang terjadi, sehingga mengakibatkan kecelakaan tersebut yang menimbulkan kerugian penumpang, sehingga sebagaimana yang diungkapkan KNKT dan Polri bahwa kecelakaan terjadi disebabkan rel yang bengkok dan erosi pada bantalan rel kereta api.

Aspek Upaya:

1. Upaya Sosial: PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengupayakan melalui mengadakan suatu upaya pantauan pada penumpang korban kecelakaan kereta api secara rutin dan terus menerus saat korban di rumah sakit untuk mengetahui perkembangan kondisi korban apakah membaik yang mana mendapatkan hasil terbaru menjadi bahan penilaian untuk PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bahwa korban telah tertangani secara baik.
2. Hak Penumpang: PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengupayakan melalui memastikan jika penumpang korban kecelakaan kereta api yang sudah tertangani dengan baik dapat merasa puas sehingga mereka tercukupi atas hak-haknya sebagai penumpang korban kecelakaan kereta api dan memastikan

tidak ada komplain dari korban maupun keluarga korban atas ketidakpuasan mereka dalam pemberian hak-hak penumpang korban kecelakaan kereta api.

3. Kolaborasi: PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengupayakan dengan menangani kendalanya dalam memenuhi pertanggungjawabannya memerlukan kerja sama dari tim khusus yakni KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) maupun dari menteri perhubungan yaitu Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DITJENKA) dan juga dari kepolisian serta kewilayahan untuk mengatasi kendala investigasi dalam kecelakaan tersebut agar dapat ditangani secara terus menerus dan bertahap.
4. Upaya Evaluasi: Kesimpulan yang diberikan KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) yang telah dirangkum dan yang telah dikeluarkan secara resmi sebagai suatu upaya tindakan untuk mengevaluasi agar kejadian dalam waktu selanjutnya tidak terjadi lagi.
5. Sumber Daya Manusia: PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengupayakan pada setiap tahunnya merekrut dan menambah personilnya agar ikut bersama PT. Kereta Api Indonesia (Persero) untuk turut berkontribusi dengan lebih serius serta sebagai langkah meningkatkan Sumber Daya Manusia untuk memperkuat dalam sektor sarana dan prasarananya agar terciptanya kelancaran pengoperasionalannya tanpa terjadi lagi hal-hal yang belum diminati yakni kecelakaan kereta api.
6. Informasi Komunikasi: PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengupayakan dengan selalu mengkomunikasikan berupa informasi yang diberikan kepada penumpang mengenai dampak dan pada klaim kompensasi secara lengkap supaya penumpang secara menyeluruh dapat mengetahui secara jelas informasi berupa langkah-langkah prosedur yang harus dilakukan guna

mendapatkan hak-hak penumpang dan memberikan informasi dan komunikasi terkait transportasi lain sebagai layanan dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) saat mendapatkan jalan keluar terbaik pada penumpang/pengguna jasanya.

Indonesia dengan pesonanya memiliki keanekaragaman yang berlimpah seperti keanekaragaman ras, suku, budaya, dan sejarahnya, tidak lepas dari itu Indonesia juga merupakan negara yang terkenal akan kepadatan penduduknya. Populasi yang terus meningkat dengan segala aktivitas masyarakatnya sangat mempengaruhi infrastruktur dalam hal transportasi yang selalu dituntut akan peningkatannya. Mobilitas yang tinggi secara otomatis membuat transportasi di Indonesia terus dikembangkan dan tentunya juga menjadi perhatian khusus bagi pemerintah dalam mengelolanya.

Moda transportasi pada Indonesia seperti moda transportasi darat, laut, serta udara masih terus dikembangkan sampai pada saat ini khususnya transportasi darat, adanya perkembangan prasarana dan sarana pada moda transportasi darat menjadikannya sebagai yang paling banyak digunakan. Motor dan mobil atau kendaraan pribadi yang paling sering digunakan masyarakat dalam aktivitasnya, selain itu transportasi umum tidak kalah juga dan tetap menjadi andalan masyarakat dalam minatnya sebagai pilihan terbaik untuk mendukung kesibukan aktivitasnya sehari-hari (Rahayu, 2022).

Berbagai macam jenis transportasi yang ada pada saat ini mulai dari motor, mobil, bus, pesawat, dan lain-lain, kereta api lah yang menjadi pilihan utama masyarakat Indonesia khususnya pada pulau Jawa serta Sumatera saat mendukung aktivitasnya. Kereta api memiliki keunggulan tersendiri dibanding dengan transportasi lainnya, selain terjangkau, ketepatan waktu dan kenyamanan pengguna jasa yang membuat kereta api selalu diandalkan, dan dengan rangkaiannya yang panjang dapat memuat penumpang dan

barang yang sekaligus banyak dalam sekali perjalanan, serta disajikan suasana pemandangan yang indah tidak membuat bosan bagi penumpang atau pengguna jasa yang melakukan perjalanan sekalipun itu dengan jarak yang cukup jauh.

Kereta Api di Indonesia setiap tahunnya mengalami peningkatan terutama dalam mengangkut penumpang, ketertarikan dari masyarakat akan menggunakan jasa transportasi kereta api membuat moda transportasi ini selalu mengalami lonjakan pada peningkatan jumlah penumpang, justru saat-saat tertentu misalnya hari raya, natal, serta tahun baru tiket kereta api selalu ludes habis terjual. Sebuah tantangan tersendiri bagi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menjadi penyelenggara angkutan kereta api untuk mempersiapkan segala strategi dalam penerapannya untuk mengatasi bagaimana seharusnya agar kereta api tetap menjadi moda transportasi andalan dan unggulan bagi masyarakat Indonesia.

Berdasarkan data yang didapatkan dari berita terbaru Badan Pusat Statistik mengenai “Perkembangan Transportasi Nasional Maret 2024” bahwa total penumpang kereta api pada Jawa serta Sumatera termasuk kereta bandara, yang dimulai ketika bulan Maret 2024 sebanyak 32,8 juta orang atau naik 2,71 persen daripada bulan sebelumnya. Atas totalnya, maka mayoritasnya seperti penumpang Jabodetabek yang termasuk penumpang pelaju (*commuter*), seperti sebanyak 26,0 juta orang maupun 79,37 persen oleh jumlah penumpang angkutan kereta api. Peningkatan total penumpang dialami pada daerah Jabodetabek sebesar 5,67 persen. Sebaliknya, terjadi pengurangan total penumpang pada daerah Jawa non-Jabodetabek, Sumatera, serta kereta bandara tiaptiapnya berkurang sebesar 7,48 persen dan 4,26 persen, tabel dibawah ini secara terperinci sebagai berikut;

Tabel 3. Perkembangan Transportasi Nasional Maret 2024:

Wilayah	Jumlah Penumpang			Kumulatif Jumlah Penumpang		
	Februari 2024 (ribu orang)	Maret 2024 (ribu orang)	Perubahan (%)	Jan-Mar 2023 (ribu orang)	Jan-Mar 2024 (ribu orang)	Perubahan (%)
1. Jawa	30.809,4	31.741,2	3,02	83.426,8	95.546,2	14,53
a. Jabodetabek	24.616,7	26.012,0	5,67	67.383,4	77.476,9	14,98
b. Non Jabodetabek	6.192,7	5.729,2	-7,48	16.043,4	18.069,3	12,63
2. Sumatera	496,1	456,1	-8,06	1.668,2	1.464,6	-12,20
3. Kereta Bandara	603,4	577,7	-4,26	995,1	1.799,6	80,84
Total	31.908,9	32.775,0	2,71	86.090,1	98.810,4	14,78

Sumber: (Badan Pusat Statistik, 2024)

Kepadatan penumpang kereta api yang selalu mengalami peningkatan apalagi saat libur nasional dan hari raya atau waktu tertentu disetiap tahunnya, tentunya besar tanggung jawab dan resiko terhadap permasalahan yang terjadi, entah permasalahan internal juga eksternal, melalui itu PT. Kereta Api Indonesia (Persero) wajib bertanggungjawab khususnya terhadap pengguna jasanya atau penumpang yang mana terjadi permasalahan khususnya pada kecelakaan kereta api dan memastikannya bahwa sudah terpenuhinya bentuk tanggung jawab terhadap penumpang sesuai undang-undang dan peraturan yang berlaku.

Kecelakaan kereta api tentu saja sebuah hal yang paling belum diminati oleh seluruh orang, hanya saja banyak sekali faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan

kereta api, dilain sisi pihak penyelenggara tentunya menjadi kewajibannya dalam mengupayakan hak-hak yang dimiliki oleh pengguna jasa yaitu penumpang dengan membagikan pelayanan yang terbaik supaya penumpang yang menjadi pengguna jasa dapat merasakan aman dan nyaman tanpa suatu hal yang tidak diinginkan, selain itu bentuk antisipasi dengan memperhatikan dan memenuhi syarat-syarat tertentu dalam standar pelayanan minimum saat pengoperasian kereta api.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang menyediakan layanan angkutan kereta api serta bisnis penunjang lainnya. Perusahaan ini mengutamakan prinsip AKHLAK, yang terdiri dari Amanah, Kompeten, Harmonis, Loyal, Adaptif, dan Kolaboratif. Amanah berarti memegang teguh keyakinan yang diberikan; Kompeten maknanya selalu belajar serta mengembangkan keahlian; Harmonisme menunjukkan sikap saling peduli serta menghargai perbedaan; Loyal bermakna berdedikasi serta mengutamakan kepentingan bangsa serta negara; Adaptif adalah kemampuan untuk berinovasi serta bersemangat saat melewati perubahan; serta Kolaboratif mencakup menumbuhkan kerja sama yang sinergis.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pihak penyelenggara memiliki visi dan misi pada penyelenggaraan pelayanan angkutan dengan kereta api yaitu:

- a. Visi, Menjadi solusi ekosistem transportasi terbaik untuk Indonesia.
- b. Misi:
 1. Untuk menyediakan sistem transportasi yang aman, efisien, berbasis digital, dan berkembang pesat untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.
 2. Untuk mengembangkan solusi transportasi massal yang terintegrasi melalui investasi dalam sumber daya manusia, infrastruktur, dan teknologi.

3. Untuk memajukan pembangunan nasional melalui kemitraan dengan para pemangku kepentingan, termasuk memprakarsai dan melaksanakan pengembangan infrastruktur-infrastruktur penting terkait transportasi.

Perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) juga memiliki berbagai divisi yang dengan khusus tersusun serta terangkai antara berbagai bagian, serta wilayah pengoperasiannya. Struktur di dalam PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dipisahkan atas 3 bagian, seperti:

6. Tingkat Pusat

- a. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) diketuai dari seorang Direktur Utama (Dirut) yang dibawahi langsung dari Dewan Komisaris. Saat menjalankan perannya, Dirut dibantu dari lima anggota direksi seperti Direktur Keuangan, Direktur Teknik, Direktur Operasi, Direktur Sumber Daya Manusia, serta Direktur Pengembangan Usaha.
- b. Sekretaris Perusahaan.
- c. Pusat Perencanaan dan Pengembangan (Pusrenbang)
- d. Satuan Pengawasan Interen (SPI).
- e. Divisi: Divisi Properti, Divisi Sarana, Divisi Pelatihan.

7. Tingkat operasi di Jawa

Tingkat operasi di Jawa ini diketuai dari Kepala Daerah Operasi (Kadap).

8. Unit Fasilitas Perawatan Sarana dan Prasarana Balai Yasa.

Selain itu, berikut tugas dan fungsi bagian-bagian organisasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) seperti:

7. Kepala Daerah Operasi: bertugas menjaga, menyiapkan, menyelenggarakan, dan mengkoordinasikan pelayanan dalam sarana dan prasarana perkeretaapian

maupun saat pengoperasian kereta api, serta melaksanakan program tertentu dan mencapai suatu target efisiensi perusahaan.

8. Manager Sumber daya Manusia dan Umum bertugas menyusun program terkait kinerja SDM, mengelola dokumen perusahaan dan kegiatan administrasi, serta juga melaksanakan perawatan bangunan dinas.
9. Manager Keuangan bertugas merumuskan, mengkoordinir, membina, melaksanakan suatu hal yang berkaitan dengan keuangan seperti penyusunan laporan keuangan, rencana anggaran, pengelolaan administrasi serta pengesahan pembayaran gaji pegawai.
10. Seksi Sarana Barang bertugas dalam menyiapkan sarana siap operasi, pengelolaan anggaran dan pemantauan perawatan rutin pada sarana, dan membina teknis pada unit pelaksanaan teknis.
11. Seksi Jalan Rel dan Jembatan berperan dalam penyusunan serta perencanaan program kerja yang mana terkait perawatan serta penjagaan operasi jalan rel dan jembatan.
12. Manager Sinyal, telekomunikasi serta listrik dengan berperan mengevaluasi serta melangsungkan program kerja terkait perawatan sinyal, telekomunikasi, serta listrik.
13. Manager Operasi bertugas menyelenggarakan pemantauan, pengawasan, pemeriksaan, serta pembinaan terkait teknis operasi pada stasiun, pada lokomotif, rangkaian kereta dan gerbong yang siap untuk dioperasikan.
14. Seksi Komersial bertugas merencanakan, mengelola dalam penyelesaian klaim asuransi, Menangani insiden yang dialami pengguna jasa serta melakukan perawatan pada perangkat keras dan jaringan yang mendukung pelaksanaan perangkat lunaknya.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) juga memiliki kewilayahan operasi yaitu DAOP (Daerah Operasi) dikhususkan untuk pengoperasian kereta api pada daerah Pulau Jawa yang terbagi atas DAOP 1 yang wilayahnya dari provinsi Banten hingga Jakarta dan sekitarnya sampai dengan DAOP 9 Jember hingga Ketapang Jawa Timur, kemudian DIVRE (Divisi Regional) yang dikhususkan untuk kewilayah operasional kereta api di Pulau Sumatera yang terbagi atas 4 Divisi Regional. Dengan kata lain penulis melakukan pembahasan pada penelitian yang melalui wawancara dikantor PT. Kereta Api Indonesia (Persero) di wilayah daerah operasi 6 Yogyakarta bersama pegawai pihak kereta api selaku Manager Hubungan Masyarakat Daerah (HUMASDA) sebagai narasumber.

Perkeretaapian di dalamnya tentu saja terdapat ketentuan-ketentuan, peraturan-peraturan, serta undang-undang yang pastinya mengatur tentang apapun yang berkaitan dan berkenaan dengan perkeretaapian di Indonesia yang membahas dan mengatur terkait definisi dalam pengkategorian kereta api, fungsi, manfaat kereta api, asas tujuan, pengoperasiannya, bahkan antara lain terkhususnya yaitu persoalan pertanggungjawabannya, entah itu tanggung jawab kenyamanan penumpang, tanggung jawab keselamatan penumpang, dan bahkan terkhususnya pertanggungjawaban terhadap penumpang yang terjadi kerugian sebagai sebab atas kecelakaan kereta api.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bertugas pada penyelenggaraan angkutan kereta api dengan mengelola sarana dan prasarannya, memberikan layanan dengan kualitas yang baik kepada pengguna jasanya atau kepada penumpang, melakukan pemantauan terhadap keamanan dan kelancaran dalam pengoperasiannya, serta menetapkan ketentuan pada prosedur demi terciptanya ketertiban pada kereta api yang terus dijadikan sebagai moda transportasi yang selalu diminati masyarakat. Tugas ini pastinya mesti terus diselenggarakan dan melalui penuh rasa tanggung jawab serta

menerapkan prinsip-prinsip perusahaan demi tujuan agar memberikan pelayanan terbaik bagi pengguna jasanya.

Bentuk Pelayanan dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan tujuan supaya bisa memenuhi minat masyarakat saat memakai jasa moda transportasi kereta api, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) membagikan suatu bentuk layanan yang ditawarkan kepada masyarakat bahwa berdasarkan dasar bisnis dari kereta api terdiri atas 3 yaitu:

1. Bergerak di bidang angkutan penumpang
2. Angkutan barang
3. Pengusahaan aset, yakni dikomersialkan dengan cara disewakan.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) agar bisa melengkapi perannya menjadi BUMN yang tentunya ditemukan UU yang mengatur semua perihal mengenai perkeretaapian demi mendukung terciptanya keamanan dan ketertiban, UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian yang menjadi suatu pedoman untuk perkeretaapian yang mana agar dapat menjalankan amanah sebagai BUMN.

UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian mengatur mengenai berbagai aspek terkait perkeretaapian di Indonesia, termasuk di dalamnya mengenai bentuk pertanggungjawaban PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atas kecelakaan kereta api terhadap penumpang yang terjadi kerugian. Pengimplementasian terhadap UU Nomor 23 Tahun 2007 menyangkut Perkeretaapian perlu mendapatkan perhatian khusus apalagi dengan kondisi dan faktor-faktor yang menjadikannya menjadi penyebab timbulnya kecelakaan kereta api yang dapat memunculkan kerugian pada penumpang kereta api.

Kemudian pertanggungjawaban kecelakaan kereta api ialah suatu bentuk rasa peduli dengan melakukan ganti rugi terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan secara nyata dan benar adanya sehingga bertanggungjawab penuh atas peristiwa kecelakaan kereta api yang dialami. Pada banyak kasus kecelakaan kereta api yang

dialami penyebab dari kecelakaan kereta api salah satunya dikarenakan kesalahan teknis yang memang ketidaksengajaan yang menimbulkan kesalahan atau *human error*.

Selain itu, faktor eksternal yang dapat mempengaruhi insiden kecelakaan kereta api seperti halnya kendaraan bermobil atau kendaraan bermotor yang menerobos palang pintu perlintasan kereta api yang merupakan suatu tindakan yang sangat berbahaya dan mengancam seluruh awak kereta api dan pengguna jasanya. Kemudian faktor internal yang dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan kereta api yang mungkin saja tidak sesuai dengan standar pelayanan minimum atau SPM dalam sarana dan prasarananya.

Selain itu diketahui bahwa PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sangat berupaya menjamin selalu atas keselamatan dan keamanan para pengguna jasa atau penumpang kereta api dan terdapat upaya-upaya yang dapat ditempuh untuk penjaminan pengupayaan tersebut yang terdiri dari perawatan berkala yang tersistematis atau periodik berupa:

1. Perawatan berupa sarana dan prasarana
2. Perawatan fasilitas-fasilitas pendukung operasi
3. Perawatan fasilitas stasiun kereta api.

Pada penjelasan di atas bahwa sesuai dengan yang tertera pada Pasal 17 UU Nomor 23 Tahun 2007 menyangkut Perkeretaapian menjelaskan terkait penyelenggaraan perkeretaapian umum maupun khusus untuk bentuk penyelenggaraan perkeretaapian yakni pada segi prasarana dan sarana perkeretaapian.

Faktanya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) saat menunjang upaya keselamatan dan keamanan penumpang yakni yang terpenting memberikan diklat pelatihan-pelatihan dengan tujuan untuk mempertajam pengetahuan terhadap seluruh SDM yang ditemukan pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero), dengan itu dapat dijadikan bentuk berupa

tindakan atau perlakuan dari pihak kereta api untuk meminimalisir kejadian-kejadian atau masalah-masalah yang tidak diinginkan termasuk kejadian kecelakaan kereta api.

Relevansi terhadap faktor penyebab kecelakaan dengan peristiwa kecelakaan kereta api yang mengharuskan dan mewajibkan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bertanggungjawab terhadap kerugian yang secara nyata diderita penumpang atau wujud pertanggungjawaban perdata PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada kecelakaan kereta api, seperti disampaikan oleh pihak kereta api selaku Hubungan Masyarakat daerah (HUMASDA) bahwa pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bertanggungjawab secara serius serta tuntas pada kasus kecelakaan tersebut. Maka dari itu sesuai juga dengan Pasal 157 UU Nomor 23 Tahun 2007 yang membahas terkait pertanggungjawaban PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap penumpang yang menimbulkan kerugian sebagai sebab dari kecelakaan kereta api.

Maksud dari penanganan serius dan tuntas dapat diuraikan bila kecelakaan kereta api tersebut mengakibatkan korban bahkan korban jiwa tindakan evakuasi lapangan dilakukan secara cepat yang melibatkan semua unit kerja pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan evakuasi mengikuti tugas pokoknya masing-masing terkait dengan kecelakaan kereta api tersebut, terutama yang terkait secara langsung unit kesehatan pihak kereta api yang akan langsung turun ke lapangan secara cepat dan tanggap terhadap korban kecelakaan kereta api.

Diketahui bahwa perihal persoalan asuransi, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bekerja sama bersama PT. Jasa Raharja yang merupakan perusahaan yang dijadikan sebagai penjamin pertama dan yang utama tentang persoalan korban kecelakaan lalu lintas termasuk kereta api, melalui berlakunya asuransi oleh PT. Jasa Raharja maka akan sepenuhnya menjamin pertanggunggaan resikonya, maka dari itu mulai penumpang masuk

area stasiun hingga dengan sampai pada stasiun tujuannya akan sepenuhnya ditanggung terkait resiko yang dihadapi penumpang, sedangkan apabila kerugian didapatkan berasal atau berada diluar lingkup kereta api maka tanggung jawab pertanggung jawaban resiko tidak dapat ditanggungjawabkan oleh PT. Jasa Raharja dikarenakan sudah terlepas dari tanggung jawab pertanggung jawaban resiko.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sangat bertanggungjawab terhadap penumpang yang sebagai korban atas kecelakaan kereta api yang terjadi, bahkan dalam proses evakuasi berlangsung, pihak kereta api dengan tanggap dan memilah serta memetakan korban kecelakaan tersebut dengan 3 kategori yakni luka ringan, luka sedang, luka berat yang mana setelah itu rumah sakit-rumah sakit yang sudah berkolaborasi bersama PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pula akan dihubungi serta membantu termasuk juga dari Jasa Raharja selaku *backup* asuransi tentang kecelakaan serta membantu sampai dengan batasan-batasan mengikuti kerja sama yang dibuat bersama pihak kereta api. Pada pernyataan ini jelas bahwa sesuai dengan Pasal 166 UU Nomor 23 Tahun 2007 menyangkut Perkeretaapian yang berbunyi: Penyelenggara prasarana perkeretaapian wajib mengansuransikan tanggung jawabnya terhadap penyelenggara sarana perkeretaapian serta pihak ketiganya yakni penumpang atau pengguna jasa.

Konteks perdata dalam pertanggungjawaban pihak kereta api terhadap kerugian penumpang sebagai sebab kecelakaan kereta api, pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) membagikan hak-hak penumpang selaku yang bisa dikatakan kreditur yang hanya bisa didapatkan dalam kondisi kecelakaan tersebut yang nantinya Jasa Raharja menjadi yang sudah berkolaborasi bersama PT. Kereta Api Indonesia (Persero) akan mengeluarkan sejumlah uang sesuai dari pada jenis yang dialami korban yang mengalami luka ringan, sedang, berat. Maka total ganti kerugiannya pada korban yang mengalami luka ringan Rp. 20.000.000,00 dan korban yang mengalami luka berat akibat kecelakaan

tersebut ganti kerugiannya Rp. 25.000.000,00 sampai dengan korban yang mengalami cacat tetap sebesar Rp. 50.000.000,00 dan kemudian sebesar Rp. 1.500.000,00 sebagai santunan biaya manfaat tambahan (penggantian biaya P3K, dan ambulans) sebagai suatu tindakan penanganan dari pihak kereta api dalam mempertanggungjawabkan penumpang akibat kecelakaan tersebut.

Kebijakan dari pihak penyelenggara Untuk tindakan lebih lanjut terkait ganti kerugian yang dilakukan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap penumpang yang menderita kerugian berupa luka ringan, luka sedang, dan luka berat biaya yang ditetapkan lebih dari uang penjaminnya sejumlah Rp. 20.000.000,00 bahkan lebih yang tentunya pihak penyelenggara mengambil langkah kebijakan dengan dapat ditempuh dengan persetujuan sampai dengan ke tingkat direksi kereta api terkait dengan hal tersebut, hal tersebut telah terbukti dan terlaksana sesuai praktiknya dalam ganti rugi pada korban kecelakaan kereta api sebagaimana yang tertera untuk Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2017 menyangkut Besar Santunan Dan Iuran Wajib Dana Pertanggungangan Angkutan Penumpang Umum, dan pada dasarnya juga sesuai untuk ketentuan UU Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungangan Wajib Kecelakaan Penumpang umum termasuk kecelakaan kereta api yang terjadi.

Pernyataan diatas sebagai bentuk tanggung jawab atau *responsibility* yang dilakukan PT. Kereta Api Indonesia dalam melakukan kemampuannya untuk menyelesaikan kewajibannya dalam mengganti kerugian yang dialami penumpang/pengguna jasanya atau memberikan respon atas kejadian kecelakaan yang terjadi sehingga pihak kereta api memberikan ganti kerugian kepada pengguna jasanya yang disebabkan dari insiden kecelakaan kereta api tersebut.

Berdasarkan data hasil penelitian atas kasus kecelakaan kereta api Argo Semeru dan kereta api Argo Wilis yang terjadi di Kulonprogo Daerah Istimewa Yogyakarta, maka pihak kereta api wajib mengganti semua kerugian yang dirasakan penumpang atau pengguna jasanya, berikut data ganti rugi yang dibagikan dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap korban (penumpang):

Tabel 4. Biaya Pertanggungjawaban Kepada Korban Penumpang:

No	Yang Dialami Korban	Biaya Kerugian	Total Korban
1.	Luka Ringan	Rp. 20.000.000,00.	28
2.	Luka Berat	Rp. 20.000.000,00	3
3.	Cacat Tetap	Rp. 50.000.000,00.	
4.	Meninggal Dunia	Rp. 50.000.000,00.	0
	Total		31
4	Santunan Biaya Tambahan (Penggantian biaya P3K, dan ambulans)	Rp. 1.500.000,00.	

Sumber: PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Tabel di atas pada dasarnya biaya ganti kerugian yang dibagikan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tergantung dari pada biaya perawatan maupun penyembuhan serta pemulihan dari korban (penumpang) yang secara tanggap dirawat inapikan secara total dan hingga tuntas sampai korban tersebut membaik berdasarkan untuk Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2017 Tentang Besar Santunan Dan Iuran Wajib Dana Pertanggungjawaban Angkutan Penumpang Umum sebagai patokan pertanggungjawaban yang harus dilakukan oleh pihak penyelenggara kereta api. Pada

peristiwa tersebut belum ditemukan penumpang yang meninggal dunia serta belum ditemukan barang bawaan penumpang yang hilang maupun rusak dalam kejadian tersebut.

Kerugian yang terjadi sebagai akibat kecelakaan kereta api dalam klaim kompensasinya terdapat syarat-syarat yang harus terpenuhi, maka penumpang sebagai pengguna jasa wajib memiliki sejumlah persyaratan yang ditentukan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bahwa sudah pasti jika sudah berstatus penumpang kereta api artinya memiliki karcis dengan *code booking* sebagai tanda bukti bahwa orang tersebut bisa dikatakan penumpang yang nantinya dalam klaim kompensasi terhadap kerugian akibat pengoperasian kereta api, karcis tersebutlah sebagai syarat sah terpenuhinya untuk mendapatkan sebuah klaim kompensasi atas kerugian yang dialami tersebut. Kemudian sebagai syarat pelengkap dalam klaim kompensasi berupa verifikasi identitas dapat berupa KTP atau KTP Elektronik penumpang yang mengalami kerugian tersebut.

Melengkapi hak-hak penumpang atau pengguna jasa pada saat itu, lalu beliau menjelaskan yakni klaim kompensasi maka pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada komunikasi maupun informasinya terdapat kesalahan atau bahkan setelah terjadinya kecelakaan secara tidak langsung bahwa dari sisi kehumasan tentunya informasi yang disebarkan melalui media dengan menyesuaikan dan mengarah pada apa yang dibutuhkan oleh penumpang apalagi korban kecelakaan kereta api yang terjadi.

Informasi yang disebarkan dalam mengklaim kompensasi untuk penumpang atau pengguna jasanya yang terjadi kerugian berupa akibat dari kecelakaan kereta api, baik itu informasi mengenai pengambilan barang lalu informasi mengenai kereta api terusan yang digunakan, kemudian mengenai armada transportasi darat lainnya, dan informasi terkait rumah sakit lainnya yang menjadi akses dalam menangani korban dalam kondisi

darurat pada kecelakaan yang terjadi. Kemudian secara langsung maka pihak kereta api mendatangi korban kecelakaan kereta api dengan tujuan mengetahui langsung secara persis dan menyumbang berupa uang kepada korban kecelakaan tersebut.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) faktanya mempergunakan teknologi yang selalu berkembang agar dijadikan suatu langkah dalam tindakan daruratnya seperti dalam menggunakan media-media untuk saling mengabarkan dan menginformasikan bahkan berkomunikasi sekalipun dari segi apapun itu yang terjadi pada perkeretaapian sebagai langkah dalam mengkedepankan hak-hak penumpang apalagi pada kecelakaan terjadi, hal itu sesuai pada Pasal 7 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) Nomor PM 60 Tahun 2020 Tentang Peangawasan Prasarana Dan Sarana Perkeretaapian Berbasis Teknologi Informasi.

Sebagaimana yang diketahui berdasarkan penelitian pada Kantor PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP (Daerah Operasi) 6 Yogyakarta bahwa PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menjadikan UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian sebagai suatu ketentuan atau kebijakan yang selalu disesuaikan dan diterapkan sebagai pedoman serta sebagai suatu langkah yang dilakukan pihak kereta api dalam praktiknya untuk selalu menginterpretasikan terutama dalam hal SOP (Standar Operasi Prosedur). Standar operasi prosedur tersebut dibuat diharapkan dapat meng-cover semua kejadian yang ada dilapangan.

Faktanya, PT Kereta Api sangat bertanggung jawab terkait kerugian yang dialami penumpang akibat kecelakaan kereta api. Hal ini mengikuti hukum dan peraturan yang ada pada UU Nomor 23 Tahun 2007 menyangkut Perkeretaapian. Berdasarkan Pasal 87 undang-undang tersebut, disebutkan bahwa:

- 1) Penyelenggara prasarana perkeretaapian bertanggung jawab dengan penyelenggara sarana perkeretaapian serta pihak ketiga terkait kerugian sebab kecelakaan yang ditimbulkan oleh kekeliruan dalam pengoperasian prasarana perkeretaapian.
- 2) Tanggung jawab penyelenggara prasarana perkeretaapian untuk penyelenggara sarana perkeretaapian, seperti yang disebutkan untuk ayat (1), sesuai perjanjian kerja sama antara keduanya.

Kereta api yang beroperasi tentu saja tidak hanya kecelakaan yang dapat menimbulkan kerugian pada penumpang melainkan juga dalam kondisionalnya dapat terjadi kesalahan berupa keterlambatan yang cukup memakan waktu dalam pengoperasian kereta api, maka secepatnya pihak kereta api mengambil langkah pemulihan layanan atau *service recovery* yang mana sesuai berdasarkan jam keterlambatan kereta api mengalami keterlambatan lebih dari 1 jam, kemudian 3 jam, 5 jam, 10 jam disitu pihak kereta api akan membagikan *service recovery* berwujud minuman, makanan ringan, sampai dengan makanan berat. Penjelasan tersebut sesuai dengan Pasal 6 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api.

Penjelasan terkait sarana perkeretaapian bahwa sebelum kereta api dioperasikan tentunya terdapat uji berkala yang dilakukan dengan uji pertama, uji berkala tahunan maupun uji berkala lengkap yang meliputi uji statis dan uji dinamis supaya dapat menghasilkan pengoperasian kereta api yang sudah terpenuhi kelaikannya yang terbukti dengan adanya sertifikat kelaikannya, seperti yang dijelaskan pada Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) Nomor PM 49 Tahun 2023 Tentang Standar, Tata Cara Pengujian, dan Sertifikasi Kelaikan Kereta Api Kecepatan Normal

Dengan Penggerak Sendiri, hal tersebut dijadikan acuan pihak kereta api dalam meningkatkan sarananya dan mengantisipasi atas hal-hal buruk yang tidak diinginkan terutama kecelakaan kereta api.

Wawancara yang dilakukan penulis mengenai langkah evaluasi yang diambil oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap kasus kecelakaan kereta api yang menimbulkan kerugian pada penumpang kereta api dengan cara melibatkan beberapa dari lintas sektoral karena pada dasarnya pihak kereta api tidak dapat bergerak sendiri, memeriksa sendiri, dan merawat sendiri paska kecelakaan namun dibantu oleh pihak regulator atau pemerintah baik dari kementerian perhubungan, Direktorat Jenderal (Ditjen) Perkeretaapian, Dinas KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi).

Kerja sama atau bantuan untuk PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang mana nantinya KNKT membuat memeriksa, mendata, menyelidiki kecelakaan kereta api yang terjadi sehingga dapat mengetahui sebab dari kecelakaan tersebut, kemudian KNKT akan memberikan kesimpulan yang intinya untuk mengevaluasi dan untuk perbaikan kedepan supaya tidak terjadinya lagi. Hal tersebut sesuai dengan sebagaimana tercantum pada Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 Tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi jika pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi diadakan dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT).

Penjelasan di atas dapat dijelaskan pihak regulator atau pemerintah baik dari kementerian perhubungan, Direktorat Jenderal (Ditjen) Perkeretaapian, Dinas KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) yang mana KNKT akan memeriksa, mendata, menyelidiki kecelakaan kereta api yang terjadi sehingga dapat mengetahui sebab dari kecelakaan tersebut, dengan itu Menurut Pasal 3 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 menyangkut Investigasi Kecelakaan Transportasi, investigasi kecelakaan transportasi dilakukan agar mendalami kejadian kecelakaan dengan profesional serta

independen. Tujuannya adalah untuk mendapatkan data serta fakta mengenai penyebab timbulnya kecelakaan tersebut.

Selain hal tersebut, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pula membutuhkan jajaran kepolisian dan jajaran TNI karena mereka juga diberikan tugas secara teritorial dalam mengamankan aset-aset negara dan penumpang yang juga sebagai masyarakat yang wajib dilindungi, kerja sama tersebut yang diadakan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bersama jajaran kepolisian serta TNI serta merta untuk mengevaluasi bersama demi kepentingan masyarakat mengenai apa yang menjadikan sebab dan akibat terjadinya peristiwa kecelakaan kereta api dengan mengecek kondisi jalur rel kereta api untuk memastikan kondisi di tempat tetap aman serta juga membantu untuk mengevakuasi penumpang yang sebagai korban kecelakaan kereta api.

Tindakan pertanggungjawaban yang dibuat PT. Kereta Api Indonesia (Persero) kepada penumpang yang menderita kerugian sebagai sebab dari kecelakaan kereta api sesuai yang sudah dijelaskan di atas dapat dijadikan sebagai contoh nyata dari kepatuhan hukum yang dilakukan pihak kereta api terhadap kepatuhan akan pedoman atau ketentuan aturan yang mengatur akan hal itu yaitu perkeretaapian untuk UU Nomor 23 Tahun 2007 menyangkut Perkeretaapian serta selalu menjadikan kiblat pelaksanaan penyelenggaraan kereta api dalam ketentuan-ketentuan aturannya.

Selain itu bentuk kerja sama sesama pihak perkeretaapian bersama pihak asuransi serta dengan pihak lainnya sebagai suatu hal yang patut diacungi jempol karena rasa kepeduliannya dan berpegang teguh atas kewajiban pertanggungjawabannya yang hadir demi mewujudkan kenyamanan dan keamanan penumpangnya serta memberikan pelayanan bahkan perlindungan yang terbaik terhadap resikonya sekalipun pada penumpang atau pengguna jasanya serta sekaligus mengevaluasi bersama apa yang menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan kereta api untuk mengantisipasi

kedepannya untuk memperbaiki supaya tidak terjadi lagi kecelakaan kereta api yang melibatkan kerugian pada penumpang atau pemakai jasa kereta api.

Tanggung jawab kerugian yang ditimbulkan sebagai sebab dari kecelakaan secara faktanya memang kebanyakan karena *force majeure* atau keadaan memaksa tak terduga seperti akhir-akhir ini banyak sekali kasus kecelakaan kereta api yang diakibatkan oleh orang-orang/masyarakat yang bermain, berfoto-foto di area rel kereta api yang mana rel kereta api merupakan area berbahaya dan sudah jelas dihimbau atau terpapar nyata bahwa dilarang berkegiatan atau bermain di area rel kereta api yang pada akhirnya tertabrak kereta api, secara otomatis pihak kereta api dan penumpang terkena dampaknya.

Force majeure tersebut yang terjadi membuat PT. Kereta Api tetap bertanggung jawab atas kejadian tersebut terkhususnya penumpang karena penumpangnya yang secara sah dipertanggungjawabkan karena terdapatnya perjanjian pengangkutan berupa karcis yang dimiliki penumpang sebagai bukti atas hak-hak penumpang termasuk pertanggungjawaban terhadap resikonya. Seperti kejadian kasus juga akhir-akhir ini yang mana sopir truk molen lalai tidak memperhatikan sirine palang perlintasan kereta api yang membuat truk molen terjebak di perlintasan Sedayu tersebut dan tertabrak kereta api Taksaka relasi Jakarta-Yogyakarta yang membuat pihak kereta api melakukan upaya proses hukum atas kejadian tersebut dan membuat kereta api Taksaka dan kereta api lainnya mengalami keterlambatan yang cukup parah.

Kejadian tersebut lebih lanjutnya walaupun tidak menimbulkan korban jiwa, tetapi masinis mengalami cedera yang harus dibawa segera ke rumah sakit, dari kasus tersebut kejadian memaksa tak terduga atau *force majeure* tersebut benar adanya yang menimbulkan kebanyakan kecelakaan kereta api yang pernah terjadi, dan sebagai contoh sopir truk molen tersebut tidak memperhatikan sirine palang perlintasan yang menandakan akan melintasnya kereta api, hal itu berhubungan dengan yang tertuang

lewat Pasal 114 UU Nomor 22 Tahun 2009 menyangkut Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jika untuk perlintasan sebidang antara jalur kereta api serta jalan maka pengemudi wajib berhenti saat kode telah berbunyi berupa sirine palang perlintasan yang telah ditutup, mendahulukan kereta api, serta menimbulkan hak utama untuk kendaraan yang mulanya melalui rel.

Force majeure sekalipun terjadi dikarenakan hal yang tidak terduga pada faktor penyebab kecelakaan kereta api, maka pihak kereta api dalam praktiknya tetap bertanggung jawab sebagai bentuk dalam memenuhi perjanjian pengangkutannya terhadap penumpang, seperti halnya yang dijelaskan sebelumnya bahwa tetap bertanggung jawab kepada penumpang akibat kecelakaan dengan menggunakan kereta api terusan atau transportasi lainnya sebagai lanjutan perjalanan atau pengganti dan makan makanan cepat saji serta minuman menjadi wujud ganti kerugian pada keterlambatan kereta api yang mengalami kecelakaan dan juga yang terkena imbasnya, serta memberikan perawatan kepada korban sampai sembuh di rumah sakit dan nominal rupiah uang yang diberikan terhadap korban.

Kasus yang berkenaan dengan penelitian yang penulis lakukan yakni pada kecelakaan kereta api Argo Semeru dan Argo Wilis di Kulon Progo terjadi bukan termasuk *force majeure* dikarenakan dalam insiden tersebut disebabkan oleh bengkoknya rel pada lintasan kereta api dan terjadinya erosi pada bantalan rel, kemudian KNKT menyimpulkan bahwasannya untuk merekomendasikan untuk mengevaluasi terkait pemeriksaan dan perawatan terhadap prasarana kereta api, sehingga pihak kereta api yang berposisi sebagai bidang prasarana kereta api yang mengalami unsur kesalahan atau kelalaian, karena kurang memperhatikan dalam sektor perawatan prasarananya yang mengharuskan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bertanggung jawab atas insiden yang terjadi, maka dalam insiden tersebut secara langsung memiliki prinsip

pertanggungjawaban unsur kesalahan atau kelalaian atau *liability based on fault* dalam peristiwa tersebut.

Berkaitan juga dengan suatu tindakan yang dilakukan penumpang/pengguna jasanya yang secara sadar memiliki dengan membeli karcis resmi kereta api juga sebagai suatu tindakan nyata pada konteks hukum pengangkutan dengan syarat-syarat umum angkutan yang disahkan dari badan penyelenggaraan yakni sesuai Pasal 132 UU Nomor 23 tahun 2007 Tentang Perkeretaapian. menjadi sebuah aturan yang harus atau wajib dibuat atau dipatuhi dari penumpang sebagai dasar jaminan yang dibagikan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) untuk perlindungan demi menciptakan kenyamanan serta keamanan penumpang dan sebagai dasar jaminan yang diberikan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang berkolaborasi bersama PT. Jasa Raharja pada pertanggungjawabannya untuk penumpang yang mengalami kerugian sebagai sebab atas kecelakaan kereta api.

Melalui hal tersebut bahwa kenyataannya memang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) secara praktik nyata lapangannya sesuai dari pada undang-undang atau peraturan serta ketentuan yang berlaku dan sangat bertanggung jawab terhadap penumpang atau pengguna jasanya yang terjadi kerugian akibat angkutan kereta api termasuk kecelakaan kereta api, dan jika tidak dilakukan segala proses sarana yang tidak memenuhi standar kelaikannya yang menimbulkan kewajiban pertanggungjawabannya tersebut maka sesuai untuk Pasal 28 UU Nomor 23 Tahun 2007 menyangkut Perkeretaapian maka akan dicabut izin operasinya, dijatuhi hukuman administratif, dan teguran tertulis serta pembekuan izin.

Indonesia sebagai negara hukum tentunya sangat memerlukan undang-undang sebagai kiblat atau pedoman yang harus dipatuhi agar terciptanya ketertiban dan keamanan. Begitupun dalam bidang perkeretaapian yang memiliki undang-undang yang

mengatur perihal perkeretaapian, entah itu dalam tanggung jawabnya, standar operasionalnya, prasarana dan sarananya bahkan keseluruhan yang berkaitan dengan perkeretaapian di Indonesia.

Kereta api di Indonesia sebagai moda transportasi darat yang selalu dikembangkan Indonesia dalam kualitas pelayanan pengoperasiannya khususnya kepada masyarakat, dengan itu tentu saja memiliki banyak ketentuan dan peraturan yang berlaku untuk ditujukan agar terciptanya kereta api yang terkendali, tertib serta aman dan nyaman bagi pengguna jasanya, cukup banyak peraturan/undang-undang yang mengatur perihal pengoperasian kereta api salah satunya yang sudah berlaku dan tercantum di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) Nomor PM 63 Tahun 2019 menyangkut Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api yang mana dapat dijadikan sebagai landasan dalam ukuran minimum pelayanan yang mesti dilengkapi dari penyedia layanan saat membagikan pertanggungjawabannya untuk pengguna jasa yang mengalami kerugian akibat kecelakaan kereta api.

Pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api yang menjadi landasan utama untuk mengatur standar operasional pengoperasian kereta api. Sebagaimana yang sudah diatur secara detail dan terperinci terkadang masih terdapat hambatan yang diderita penyelenggara yakni PT. Kereta Api Indonesia (Persero) saat pengupayaannya saat menangani permasalahannya yang menyangkut pengoperasian pada kereta api.

Teterkaitan dengan hal tersebut, terdapat hubungannya dengan permasalahan yang terjadi, maka penulis berniat ingin mengetahui dan menganalisis mengenai kendala yang dialami dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada saat memenuhi

pertanggungjawaban keperdataannya terhadap kecelakaan kereta api penumpang sesuai standar pelayanan minimum pengoperasian angkutan kereta api.

Tertera pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api mengenai relevansinya dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero), maka dari itu yang disampaikan saat wawancara beliau mengatakan bahwa tentu saja relevan sampai saat ini memang masih merujuk untuk Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) Nomor PM 63 Tahun 2019 menyangkut Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api

Mengenai lebih lanjut jika Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api yang biasa disebut dengan SPM (Standar Pelayanan Minimum) sangat sah dijadikan sebagai kiblat ketentuan dari pengoperasian kereta api karena peraturannya hingga sekarang tidak ditemukan peraturan terbaru yang menghapus maupun menggantikannya, selain itu pada pelayanan di stasiun khususnya terkait pelayanan angkutan orang pada kereta api tetap dapat berjalan lancar sesuai mengikuti dari untuk Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api.

Sebelum mengetahui lebih lanjut mengenai kendala PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pertanggungjawabannya terhadap kecelakaan kereta api penumpang, maka penulis mau mengetahui semakin dalam lagi menyangkut kepatuhan hukum yang diterapkan dari penyelenggara kereta api dengan mengetahui seberapa jauh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) berusaha agar melengkapi serta mematuhi standar pelayanan minimum dalam konteks tanggung jawab keperdataan kepada penumpang yang

menderita kecelakaan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) Nomor PM 63 Tahun 2019 menyangkut Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api.

Semakin dalam terkait pemaparan diatas seperti yang diketahui dari pihak kereta api selaku HUMASDA jika PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menerjemahkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api sebagai SPM (Standar Pelayanan Minimum) yang mana sebagai aturan yang harus dipatuhi akan terlaksananya kegiatan pada stasiun-stasiun juga pada kereta-kereta dalam bentuk pengawasan yang berarti diawasi oleh regulator dalam hal ini ialah Direktorat Jendral Perkeretaapian secara serempak dalam aktivitas *ramp check* maupun inspeksi kelengkapan standar pelayanan minimum.

Lebih lanjut dalam kegiatan ini dilaksanakan dalam suatu *event* tertentu atau musim-musim tertentu pada rangka persiapan angkutan mudik lebaran serta angkutan natal serta tahun baru maupun angkutan lainnya yang dianggap penting tentu Direktorat Jendral Perkeretaapian pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) membuat ramp check juga inspeksi kelengkapan standar pelayanan minimum tersebut dengan tujuan untuk memastikan SPM (Standar Pelayanan Minimum) sudah terpenuhi yang mana dalam proses pelaksanaannya sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) Nomor PM 63 Tahun 2019 menyangkut Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api. Hal itu suatu tindakan pihak kereta api dalam melancarkan dari pada pengoperasian kereta api dan tindakan untuk mengantisipasi kejadian-kejadian yang tidak diinginkan termasuk kecelakaan kereta api yang dapat merugikan penumpang atau pengguna jasanya.

Kendala tentu saja pasti ada dan terjadi bahkan pada pengoperasian kereta api sekalipun dengan itu kendala utama yang dihadapi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam memenuhi pertanggungjawaban keperdataannya dalam peristiwa kecelakaan kereta api ialah yang dialami pihak kereta api dalam pertanggungjawabannya pada kecelakaan kereta api yakni lokasi jalur rel kereta api atau titik lokasi kecelakaan kereta api yang sulit untuk dijangkau seperti di area pedesaan yang tidak memiliki akses jalan tentu akan membutuhkan waktu dan perjuangan yang besar untuk mengevakuasi awal maupun setelah waktu evakuasi dilakukan di titik lokasi kecelakaan tersebut, mengingat jalur perkeretaapian di Indonesia memiliki kondisi geografis yang cukup curam dalam penelusurannya.

Peralatan juga yang menjadi kendala PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam memenuhi pertanggungjawaban keperdataannya dalam peristiwa kecelakaan kereta api, bahwa peralatan yang dimiliki pihak kereta api yang belum sepenuhnya mendukung untuk efek yang terjadi dalam peristiwa kecelakaan kereta api, dalam kecelakaan kereta api maka PT. Kereta Api Indonesia (Persero) membutuhkan tenda maupun makanan cepat saji serta peralatan evakuasi lainnya yang dibutuhkan dan juga dengan lokasi yang sangat sulit untuk dilalui dalam proses evakuasi tersebut tentu menjadi kendala yang cukup sulit bagi PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Kendala lain yang dirasahkan pihak kereta api dalam memenuhi pertanggungjawabannya ialah pada penumpang atau pengguna jasanya, memang pelanggan terhadap perusahaan mempunyai hak lebih bahkan perusahaan akan memberikan pelayanan terbaik tulus dengan sepenuh hati, namun hal ini disebabkan karena kebanyakan penumpang atau pengguna jasanya yang tidak mengetahui secara lebih dalam mengenai prosedurnya terlebih terdapat undang-undang atau peraturan yang mengatur akan hal itu yang mana pihak penyelenggara harus patuh terhadap ketentuan

aturan tersebut dan dengan itu masih banyak penumpang atau pengguna jasa yang merasa tidak puas mengenai pertanggungjawaban yang diberi oleh pihak penyelenggara, hal tersebut mempengaruhi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang kesulitan dalam mengikuti kemauan dari penumpangnya.

Terjadinya kecelakaan kereta api, kendala yang dihadapi pihak kereta api dalam memproses tanggung jawabnya kepada korban tentu akan menimbulkan masalah lain juga yang dapat menjadi kendalanya dalam proses tersebut, terjadinya kecelakaan tersebut membuat kereta api lain yang berada di belakangnya juga terkena imbas atau terkena dampaknya akibat insiden kecelakaan tersebut, keterlambatan tentunya yang dirasakan pada kereta lain yang berada di belakangnya, apalagi jika jalur kereta api masih jalur tunggal atau *singletrack*, hal tersebut secara otomatis akan menjadi kendala yang dapat mempengaruhi proses pertanggungjawaban tersebut.

Kendala-kendala yang dialami yang mana sesuai penjelasan di atas tentu akan lebih mudah teratasi dengan suatu langkah kerja sama antar instansi atau perusahaan dalam melakukan pertanggungjawabannya terhadap pelanggannya yang mengalami kerugian. Dengan itu beliau juga menyatakan bahwa langkah tindakan yang dibuat PT. Kereta Api Indonesia (Persero) ialah melalui bekerja sama yang mana pihak kereta api mendapatkan bantuan dari kewilayahan biasanya dengan jajaran TNI dan POLRI, kemudian kendaraan khusus dalam menangani kasus kecelakaan tersebut juga belum mempunyai untuk membantu evakuasi atau pengangkatan kereta yang terguling dan anjlok atau kereta api yang keluar dari jalur relnya.

Evakuasi yang dilakukan pihak kereta dalam kendalanya memang belum mempunyai seperti kendaraan untuk membantu proses evakuasi, tetapi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memperoleh kendaraan penolong yang berbasis jalan di atas rel

untuk membantu pengangkatan kereta api yang mengalami kecelakaan seperti anjlok atau terguling, kendaraan penolong tersebut yang berbasis berjalan di atas rel yakni dinamakan crane/kereta penolong yang merupakan alat berat seperti kereta api yang dikhususkan dalam proses pengangkatan tersebut, bahkan bila hanya berjumlah 1 crane saja itu belum cukup maka perlu dibantu juga dengan lokomotif penolong dan crane-crane lainnya.

Kendala PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pertanggungjawabannya terhadap kecelakaan kereta api penumpang menunjukkan bahwa terdapat keterkaitannya dengan prinsip-prinsip pertanggungjawaban dan kepatuhan hukum yang mana pihak kereta api selalu menjunjung tinggi aturan yang berlaku, bukan untuk semata mata sewenang-wenang dengan suatu hal yang terjadi apalagi kasus kecelakaan kereta api melainkan dengan selalu mengikuti prosedur yang ada dan aturan maupun ketentuan yang ada dalam melakukan suatu tindakan pertanggungjawaban terhadap penumpang sebagai akibat dari kecelakaan kereta api.

Selain itu prinsip dalam konteks hukum pengangkutan juga diberlakukan untuk PT. Kereta Api Indonesia (Persero) untuk praktiknya sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya bahwa pertanggungjawabannya terhadap penumpang sesuai dengan aturan sebagai landasan untuk mengikuti atau mematuhi, seperti pihak kereta api yang akan bertanggung jawab penuh terhadap penumpang atau pemakai jasanya yang terjadi kerugian dan kerugian yang dialami penumpang tentu saja harus memenuhi syarat dan prosedurnya.

Agar terpenuhinya hak-hak atas kerugiannya, maka syarat yang harus dipenuhi penumpang atau pengguna jasa ialah sudah secara resmi melakukan perjanjian bersama PT. Kereta Api Indonesia (Persero) untuk bentuk pembelian tiket atau karcis secara sah

maka dari penumpang naik kereta api hingga tiba pada stasiun tujuan maka selama itu akan dipertanggungjawabkan sebagaimana yang sudah dijelaskan sebelumnya tercantum untuk Pasal 132 UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

Berdasarkan dari kendala yang dialami PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang telah dijelaskan sebelumnya, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pasti saja mempersiapkan atau memiliki solusi dari kendala yang dialami tersebut. Langkah-langkah penting yang diambil untuk mengatasi kendalanya demi mendapatkan solusi terbaik dengan mempertimbangkan berbagai macam faktornya serta evaluasi mendalam, dengan itu maka sangat diharapkan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mampu membagikan solusi-solusinya yang mana nantinya akan menjadikan sebuah bentuk antisipasi dalam mengurangi kendala tersebut dan diharapkan juga agar dapat meningkatkan efektivitas dalam memenuhi pertanggungjawabannya.

Tindak lanjut dari hasil evaluasi mengenai solusinya berupa upaya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pertanggungjawabannya terhadap kecelakaan kereta api penumpang seperti yang diketahui dari narasumber HUMASDA PT. Kereta Api Indonesia (Persero) jika langkah awal upaya yang dibuat pihak kereta api dengan melakukan pantauan setiap saat melakukannya dengan rutin dan terus menerus setelah korban dibawa ke rumah sakit yang telah ditentukan pihak kereta api yang mana juga harus mendapatkan hasil yang terbaru saat itu juga yaitu untuk evaluasi bagi pihak kereta api bahwa korban dapat tertangani dengan baik.

Korban akibat kecelakaan kereta api dengan dipastikannya bahwa mereka dapat tercukupi atas hak-hak mereka setelah apa yang terjadi, sehingga melalui hal tersebut PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memastikan bahwa belum ditemukan komplain oleh pelanggan atau penumpang melalui suatu hal yang dapat dihubungi oleh pihak

penumpang maupun keluarga korban, yakni dari pihak kereta api sudah membuka layanan komunikasi yang secara terbuka dan diketahui melalui call center 121, dengan menghubungi call center 121 maka dapat menanyakan semua hal tentang kecelakaan yang terjadi tersebut.

Pengupayaan yang dilakukan pada kecelakaan tersebut untuk mengatasi kendala dalam proses investigasi berlangsung ialah dengan bekerja sama dengan tim khusus dari KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) maupun dari menteri perhubungan yaitu Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DITJENKA) dan juga dari kepolisian serta kewilayahan untuk mengatasi kendala investigasi dalam kecelakaan tersebut, dilakukan sehari-hari bertahap yang selalu dilakukan pengamatan langsung pada lokasi kejadian.

Pengupayaan yang diselenggarakan dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bersama pihak KNKT, DITJENKA, Kepolisian, dan dari pihak lain dengan tujuan untuk lebih mengerti lagi bagi pihak kereta api dan akan mengikuti hasil dari kesimpulan yang telah dirangkum dan dikeluarkan dari pihak yang bekerja sama tersebut, seperti kesimpulan dari KNKT yang resmi dari pemerintah selaku regulator untuk perbaikan terkait permasalahan tersebut kedepannya.

Kasus insiden kecelakaan pada kereta api Argo Semeru dan kereta api Argo Wilis yang terjadi di Kulon Progo terkait penyebabnya yang telah disimpulkan oleh pihak KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) bahwa kecelakaan tersebut disebabkan oleh rel yang bengkok pada lintas antara stasiun Sentolo dan Stasiun Wates, kemudian dari pihak Polri yang juga ikut membantu dalam insiden tersebut menyatakan bahwa penyebab insiden kecelakaan tersebut juga disebabkan erosi pada bantalan rel yang mana kerikil pada bantalan rel tersebut yang menyebabkan rangkaian kereta api menjadi miring lalu terguling.

Penyebab dari bengkoknya rel dan erosi pada bantalan rel yang mengakibatkan kecelakaan kereta api pada insiden tersebut karena rel yang bengkok dan erosi pada bantalan rel terjadi karena kelalaian dari prasarana kereta api, rel kereta api termasuk dari bagian prasarana, maka dari itu kurangnya kehati-hatian dan kurangnya kefokusannya, sehingga lalai dalam perawatan rel kereta api yang mengakibatkan insiden tersebut dapat terjadi dan juga mengakibatkan kerugian yang dialami dari penumpang atau pengguna jasa kereta api yang membuat pihak kereta api wajib bertanggung jawab pada insiden tersebut.

Penerapan teknologi informasi yang berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) Nomor PM 60 Tahun 2020 menyangkut Pengawasan Prasarana Dan Sarana Perkeretaapian Berbasis Teknologi Informasi sebagai suatu upaya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam kendalanya untuk mempertanggungjawabkan terkait kerugian penumpang menjadi sebab dari kecelakaan kereta api dengan menggunakan atau menerapkan teknologi informasi sebagai rujukan dalam suatu tindakan proses penanganan dalam kasus kecelakaan tersebut.

Menurut Pasal 7 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) Nomor PM 60 Tahun 2020 tentang Pengawasan Prasarana dan Sarana Perkeretaapian Berbasis Teknologi Informasi, Direktorat Jenderal Perkeretaapian menyiapkan sistem pengawasan yang bisa mengakses basis data mengenai keadaan prasarana serta sarana perkeretaapian. Sistem pengawasan ini mencakup aplikasi, media penyimpanan, jaringan telekomunikasi, pusat kendali, serta peralatan pendukung lainnya. Tujuannya adalah untuk menangani berbagai masalah, termasuk dalam penanganan kecelakaan, serta agar menaikkan pelayanan serta keselamatan pada bidang prasarana serta sarana perkeretaapian.

Upaya lain yang terdapat keterkaitan dalam mempertanggungjawabkan dan untuk meminimalisir kejadian yang sama atau serupa yakni kecelakaan kereta api yang mana PT. Kereta Api Indonesia (Persero) juga setiap tahunnya menambah personilnya dengan membuka pendaftaran untuk bekerja dengan pihak kereta api dan menjadi bagian kereta api yang turut berkontribusi, hal ini merupakan upaya cara yang dilakukan agar dapat meningkatkan SDM (Sumber Daya Manusia) guna memperkuat dalam sektor petugas sarana dan prasarananya dalam menunjang kelancaran pengoperasian kereta api tanpa terjadi lagi hal-hal yang tidak diinginkan.

Peningkatan dalam upaya tersebut juga dilakukan kepada penumpang dengan memberikan informasi mengenai penumpang pada kereta lain yang mereka naiki terkena dampak dari kecelakaan kereta api sehingga kereta api yang mengalami kecelakaan tersebut terguling sehingga menutupi jalur kereta api yang membuat kereta api lain tidak dapat melintas. Hal ini terdapat hubungannya karena merupakan dampak atau imbas dari kecelakaan kereta api sehingga kendalanya mengharuskan pihak kereta api juga bertanggung jawab terhadap kereta lainnya yang terkena imbasnya, seperti menginfokan kepada penumpang seperti akses transportasi lain yang disediakan pihak kereta api sebab kereta api lain yang belum bisa melintas.

Kejadian serupa pernah terjadi di wilayah Daerah Operasi 6 Yogyakarta tepatnya di Kulonprogo yang mana kereta api Argo Semeru yang keluar jalur lalu terguling dan menutupi sebagian jalur kereta api yang lain sehingga membuat kereta api Argo Wilis terserempet dan ikut terguling di lokasi kejadian tersebut, namun masalah tersebut sudah diusut tuntas oleh pihak kereta api sebagaimana mestinya bertanggung jawab terhadap kecelakaan yang terjadi, dan pada kasus tersebut secara fakta PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menyelesaikan pertanggungjawaban terhadap kecelakaan tersebut dengan tuntas.

Selanjutnya terkait harapan untuk PT. Kereta Api Indonesia (Persero) perkembangannya untuk pertanggungjawaban keperdataannya sehingga kedepannya bisa semakin baik lagi saat mengamankan hak-hak penumpang, beliau menjelaskan bahwa tentu saja PT. Kereta Api Indonesia (Persero) nanti lebih menjunjung tinggi hak-hak pelanggan atau hak-hak penumpang kereta api karena pada dasarnya oleh penumpang kereta apilah perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) ini nanti bisa maju, untuk itu mengenai hak-hak penumpang harus dilindungi.

Mengenai hal itu para penumpang pun diharapkan untuk bisa memenuhi dan mengikuti aturan resmi yang ada di lingkungan dan kawasan kereta api. Seperti lebih memperhatikan cara bertransportasi, bijak dalam bertransportasi dengan tidak membawa barang bawaan yang terlampaui berat, membawa barang yang membahayakan, dan aturan-aturan lain yang sudah ditetapkan untuk PT. Kereta Api Indonesia (Persero), sebab hal itu juga bisa mempengaruhi dibandingkan kasus-kasus kecelakaan kereta api.

Secara kenyataan memang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sangat bertanggung jawab untuk penumpang atau pengguna jasanya atas kerugian maupun kendalanya dan menerapkan prinsip pada pihaknya untuk mengkedepankan rasa tanggung jawab dengan mengupayakan suatu hal yang dijadikan solusi dalam mengatasi kejadian kecelakaan kereta api sesuai dengan ketentuan aturan yang berlaku dan mengikuti semua alur ketentuan aturannya dan standar pelayanan minimumnya sebagai suatu acuan yang wajib diterapkan.

E. Kesimpulan

Menurut penjelasan serta pembahasan yang penulis paparkan melalui hasil penelitian menyangkut Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Atas

Kerugian Penumpang Sebagai Akibat Dari Kecelakaan Kereta Api, bisa dibuat kesimpulan seperti:

1. Bahwa perkeretaapian pada Indonesia hingga sekarang tetap menghadapi peristiwa yang tentu saja belum diinginkan lebih khususnya kecelakaan kereta api yang menimbulkan kerugian pada penumpang. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang memiliki tugas yaitu bisa menimbulkan pelayanan terbaik untuk pengguna jasanya yaitu penumpangnya. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memperoleh UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian yang mengatur terkait pertanggungjawabannya sesuai dari pada standar pelayanan minimum atau prosedur yang sudah dipilih serta diterapkan. Pihak kereta api yang memberikan pertanggungjawabannya secara selesai dan tuntas dengan memberikan kompensasi kepada penumpangnya berupa sejumlah uang yang disebutkan dipenjelasan sebelumnya sesuai prosedur yang ada, tentunya dalam evakuasi saat itu juga akan dilarikan menuju rumah sakit yang telah berkolaborasi bersama pihak kereta api, sebagaimana sesuai pada yang tertera pada Pasal 157 ayat (2) UU Nomor 23 Tahun 2007 menyangkut Perkeretaapian , kemudian dengan mengajukannya terlebih dahulu untuk klaim kompensasi dan ganti rugi sejumlah uang akan dikategorikan nominalnya sesuai apa yang penumpang alami seperti luka ringan, sedang, berat, cacat, bahkan meninggal dunia sebagai bentuk asuransi yang dijamin PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan pihak asuransi, sebagaimana pada Pasal 166 UU Nomor 23 Tahun 2007 menyangkut Perkeretaapian yang berbunyi: Penyelenggara prasarana perkeretaapian wajib mengansuransikan tanggung jawabnya terhadap penyelenggara sarana perkeretaapian, namun dari situ pihak kereta api tetap sebagaimana mematuhi standar pelayanan

minimumnya, serta secara selesai dan tuntas dalam tanggung jawabnya dengan bekerja sama dengan pihak lain dalam kejadiannya maupun secara asuransinya.

2. Terdapat kendala yang dialami pihak kereta api atau PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada tanggung jawabnya terhadap kecelakaan kereta api penumpang, dijelaskan bahwa banyak sekali faktor yang menyebabkan terjadinya kendala dalam mengevakuasi dan menginvestigasi antara lain yakni tidak adanya akses jalan sehingga menyulitkan proses dari pada evakuasi korban yang juga merupakan tanggung jawab dari pihak kereta api, kemudian alat yang belum lengkap dalam proses evakuasi, kemudian jalur tunggal rel kereta api dan lokasi kejadian yang jauh sekali dengan perkotaan, serta juga imbas yang dirasakan penumpang lain di kereta api lain yang menyebabkan proses pertanggungjawabannya terkendala, belum lagi dengan kemauan penumpang yang diluar dari standar pelayanan minimum atau aturan yang sudah ditentukan, dan lain-lain. Upaya yang diterapkan oleh pihak kereta apilah yang menjadi solusi untuk mengatasi kendala tersebut dalam proses evaluasi maupun kunjungan pada korban yang melibatkan jajaran kepolisian, TNI, bahkan menteri perhubungan yakni Direktorat Jenderal Perkeretaapian, serta juga KNKT yang terlibat dalam menyimpulkan bahwa penyebab insiden kecelakaan tersebut disebabkan bengkoknya rel dan erosi pada bantalan rel yang disebabkan kelalaian, karena kurang memperhatikan dalam perawatan prasarana yakni rel kereta api sehingga langkah yang dilakukan pihak tersebut pada kecelakaan kereta api memberi kesimpulan yang menjadi sebuah upaya dalam meminimalisir kejadian kecelakaan kereta api.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdillah. (2019). *Pertanggungjawaban Kecelakaan Kereta Api Tinjauan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian Dan Masalah Mursalah (Studi Kantor Daerah Operasional Surabaya)*. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
- Abidatun. (2022). *Tak Sembarangan, Beraktivitas di Rel Kereta Api Ternyata Bisa Dipidana & Denda hingga Rp 15 Juta*. Tribuntravel.Com. <https://travel.tribunnews.com/2022/12/16/tak-sembarangan-beraktivitas-di-rel-kereta-api-ternyata-bisa-dipidana-denda-hingga-rp-15-juta?page=all>
- Ainunisya. (2023). *Kajian Yuridis Pada Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Kereta Api Dan Pengangkutan Barang*. Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
- Alhadi. (2020). *Tanggung Jawab Perdata Pt. Kereta Api Indonesia (Persero) Akibat Kecelakaan Terhadap Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian*.
- Aminudin. (2023). *Transformasi Organisasi Kereta Api (Kai)* (F. A. Azhari (ed.); Pertama). Cv. Adanu Abimata.
- Awalina. (2018). Studi Kepustakaan Penerapan konseling Expressive Writing Dalam Lingkup Pendidikan. *Jurnal Bk Unesa, Vol. 8, No, 2*.
- Chandra, D. (2023). *Sejarah Kereta Api RI, Ini Kronologinya Sejak Zaman Belanda*. Cnbc Indonesia. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20230928115302-4-476220/sejarah-kereta-api-ri-ini-kronologinya-sejak-zaman-belanda>
- Fajar. (2023). *Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja Di Deck Pada Saat Kegiatan Anchor Handling Di Aht. Sl Flicker*.
- Fazira. (2022). *Tanggung Jawab Perusahaan Terhadap Hilangnya Barang Kiriman Dalam Perjalanan, (Studi Kasus PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi Tanjung Balai)*. Universitas Medan Area.
- Feryando. (2022). Studi Komparatif GFDM dan OFDM untuk Sistem Komunikasi Perkeretaapian. *Jurnal Teknologi Elektro, Vol. 13, N, 74*.
- Firmanda'. (2017). Hakikat Ganti Rugi Dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syariah dan Hukum Perdata Indonesia. *Jurnal Hukum Respublica, Vol. 16, N, 1*.
- Gemilang, P. (2024). *Apa Perbedaan Lokomotif, Kereta, Gerbong, dan Kereta Api?* Redigest. <https://redigest.web.id/2024/01/apa-perbedaan-lokomotif-kereta-gerbong-dan-kereta-api/>
- Hanafi. (2023). Perancangan Arsitektur Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik Pada Urusan Sosial Di Pemerintah Provinsi Jawa Barat Berbasis Konsep Enterprise Architecture Menggunakan Kerangka Kerja Togaf Adm. *Jurnal Ilmiah Penelitian Dan Pembelajaran Informatika, Vol. 8, No, 358*.
- Herdianti. (2018). Kereta Api Dan Tradisi Mudik Lebaran Di Bandung Tahun 1980-2014. *Ilmu Sejarah, vol 2, 121*.
- Hidayat. (2018). Faktor Keterlambatan Kedatangan Kereta Api Penumpang Dan Kinerja Daerah Operasi 1 Jakarta. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi, Vol. 4 No., 226*.

- Kamaruddin. (2023). *Metodologi Penelitian*.
- Kaunang. (2019). Tanggungjawab Hukum Pemerintah Dalam Ketersediaan Fasilitas Masyarakat Pejalan Kaki Dan Penyandang Cacat Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. *Lex Et Societatis, Vol. VII*, 81.
- Kurniawan. (2023). Peningkatan Kualitas Pelayanan Jasa Pengiriman Barang Di Pt. Kereta Api Logistik Express Gubeng Surabaya. *Jurnal Sosial Humaniora Sigli, Vol. 6, No*, 484.
- Makbul. (2021). *Metode Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian*. Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.
- Maria. (2024). *Analisis Yuridis Terhadap Monopoli Freight Forwarding Ekspor Benih Bening Lobster*.
- Marnita. (2023). Tinjauan Pelaksanaan Pemberian Upah pada Buruh Dibawah Upah Minimum. *Jurnal Hukum Dan Pranata Islam, Vol. 5, No*, 587.
- Murni. (2018). *Analisis Penyebab Keterlambatan Penerbangan Pesawat Maskapai Citilink Indonesia Di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta Periode Maret – Mei 2018*.
- Nasution. (2020). Kekuatan Hukum Pengikatan Hak Tanggungan Atas Jaminan Kredit. *Jurnal AKRAB JUARA, Vol. 5, No*, 58.
- Naufal. (2023). *Jumlah Korban Kecelakaan KA Argo Semeru Capai 31 Orang*. Tirto.Id. <https://tirto.id/polisi-jumlah-korban-kecelakaan-ka-argo-semeru-capai-31-orang-gRaD>
- Nora. (2023). Upaya Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum dalam Masyarakat. *Jurnal Penelitian Ilmu Hukum, Vol. 3, No*, 62.
- Pandiangan, D. (2019). Upaya Penanganan Pasca Longsor Lintas Purwokerto – Kutoarjo (Studi Kasus Km 423+100 Stasiun Ijo-Tambak. *Jurnal Perkeretaapian Indonesia, Volume III*, 151.
- Priyanto, A. (2023). *Laporan Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi Kereta Api Semester I Tahun 2023*.
- Qotrun. (2024). *Pengertian Kerangka Teori: Contoh & Cara Membuatnya*. Gramedia Blog. <https://www.gramedia.com/literasi/kerangka-teori/>
- Rahayu, D. (2022). Peran Moda Transportasi Darat Dalam Mobilitas Tenaga Kerja. *Jurnal Transportasi, Vol. 22, N*, 110.
- Rahmat. (2022). Telaah Filosofis Makna Kepatuhandalamperspektif Filsafat Hukum. *Jurnal Hukum Keluarga Islam, Vol. 3, No*, 25.
- Ramdhani, G. (2023). *HomeTekno 5 Macam Teknologi Ini Berpengaruh Besar bagi Kehidupan Manusia*. Liputan 6. [https://www.liputan6.com/teknologi-read/5222053/5-macam-teknologi-ini-berpengaruh-besar-bagi-kehidupan-manusia?page=3](https://www.liputan6.com/teknologi/read/5222053/5-macam-teknologi-ini-berpengaruh-besar-bagi-kehidupan-manusia?page=3)
- Ramdhani, G. (2024). *Satu Dekade Pembangunan Infrastruktur Transportasi Indonesia*. Dephub.Go.Id. <https://dephub.go.id/post/read/satu-dekade-pembangunan-infrastruktur-transportasi-indonesia>
- Rasyiqi. (2023). *Kecelakaan Kereta Api Semeru dan Argo Wilis, Kisah Penumpang yang Selamat dari Maut*. JurnalFaktual.Id. <https://jurnalfaktual.id/news-opinion/kecelakaan-ka>

argo-semeru-dan-argo-wilis-kisah-penumpang-yang-selamat-dari-maut/

- Riyadi. (2016). Tanggung Jawab Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Perusahaan Jasa Pengangkutan Terhadap Keselamatan Penumpang Kereta Di Perlintasan Sebidang. *Diponegoro Law Review*, Vol. 5, No, 1.
- Rompas. (2021). Tanggung Jawab Penyelenggara Prasarana Perkretaapian Atas Kerugian Sebagai Akibat Kecelakaan. *E Journal Fakultas Hukum Unsrat*, Vol. 9 No., 6.
- Rorimpandey. (2022). Pengaruh Keselamatan Kesehatan Kerja, Komitmen Organisasi, Dan Disiplin Kerja Terhadap Kinerja Pegawai Di Dinas Kesehatan Provinsi Sulawesi Utara. *Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi*, Vol. 10, N, 522.
- Saputra. (2022). *Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Umum Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (Studi Penelitian Pada Dinas Perhubungan Kabupaten Deli Serdang)*.
- Sari. (2023). *Kereta Api sebagai Moda Transportasi Massal Masa Depan: Keunggulan dan Dampak terhadap Lingkungan*. Kompasiana. <https://www.kompasiana.com/komalasari158763/65658989c57afb0997627b22/kereta-api-sebagai-moda-transportasi-massal-masa-depan-keunggulan-dan-dampak-terhadap-lingkungan>
- Sembiring. (2022). Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Indihome akibat Terjadinya Gangguan Jaringan Internet Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. *Jurnal Sakato Ekasakti Law Review*, Vol. 1, No, 54.
- Setianingsih. (2019). Analisis produksi dalam perspektif ekonomi islam(Studi terhadap produsen genteng di muktisari, Kebumen, Jawa Tengah. *Jurnal Ilmu Ekonomi Islam*, Vol. 3, No, 209.
- Setiawan. (2023). *Pertanggungjawaban Perdata Pt. Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Keselamatan Penumpang Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian (Studi Daerah Operasi Viii Surabaya)*. Universitas Bhayangkara Surabaya.
- Sidauruk. (2023). *Analisis Kualitas Pelayanan Publik Pada Jasa Transportasi Kereta Api (Studi Pada Kereta Api Siantar Ekspres)*. Universitas Hkbp Nommensen.
- Statistik, B. P. (2024). *Perkembangan Transportasi Nasional Maret 2024*. <https://webapi.bps.go.id/download.php?f=HenQdjbeDZ3vRZjhTcOcTEl0Q1dXaG5jUG0zSGpOUFJkb096RGF3bE1GZUhDMUdjWXRhR1JwTEQ0Ni9ndWNVFZqNzUwZW41bjZEd3lRcXEzWDVJTk1ZZmEycEFPZm9pVkJzQ3h1SGo5NlFiOGFoYVBuaDQ2RDdZS3JlcjFML21kOTkxNTgrNGZEUmNaQ3dwa0NOQVArTWxxc0c2eE0rbmk>
- Suryono. (2024). Tanggung Jawab PT. KAI (Persero) Terhadap Kecelakaan Kereta Api Pada Keselamatan Penumpang. *Jurnal Ilmu Hukum Dan Administrasi Negara*, Vol. 2, No, 184.
- Syafitri. (2019). Pengaruh Kompetensi Terhadap Kinerja Karyawan PT Kereta Api Indonesia Divisi Regional Iv Tanjung Karang Bandar Lampung. *Jurnal Ekonomi, Keuangan Dan Bisnis*, Vol. 4, No, 36.
- Ulva. (2018). *Pemahaman Masyarakat Tentang Perbankan Syariah (Studi Kasus di Kampung Adi Jaya Kecamatan Terbanggi Besar Kabupaten Lampung Tengah)*.
- Wikibuku. (2022). *Moda Transportasi/Moda Transportasi Kereta Api*. Mediawiki.

https://id.wikibooks.org/wiki/Moda_Transportasi/Moda_Transportasi_Kereta_Api

Wikimedia. (2022). *Moda Transportasi/Ragam moda transportasi*. Wikibuku.
https://id.wikibooks.org/wiki/Moda_Transportasi/Ragam_moda_transportasi

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 Tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) Nomor PM 60 Tahun 2020 Tentang Pengawasan Prasarana Dan Sarana Perkeretaapian Berbasis Teknologi Informasi.