

PERLINDUNGAN PENUMPANG KECELAKAAN KERETA API DI DAERAH OPERASI 4 SEMARANG

Adelia Dwi Agata

Fakultas Hukum, Universitas Stikubank (UNISBANK) Semarang

Email: agataadelia6@gmail.com

ABSTRAK

Kecelakaan dalam perjalanan, merupakan sesuatu yang sangat tidak diharapkan, akan tetapi apabila terjadi, kita tidak mampu menghindarkannya. Demikian juga dengan kecelakaan kereta api. Oleh karena itu perlu untuk diteliti, apabila terjadi kecelakaan kereta api, apakah PT KAI Indonesia, dalam hal ini wilayah Daop 4 Semarang, sudah melaksanakan kewajibannya. Penelitian ini bertujuan untuk membahas permasalahan Perlindungan Penumpang Terkait Kecelakaan Kereta Api Indonesia di Daerah Operasi 4 Semarang.

Metode penelitian yang digunakan adalah Yuridis Normatif, dengan spesifikasi penelitian bersifat Deskriptif. Perolehan data menggunakan Data Sekunder melalui studi kepustakaan dan Teknik wawancara sebagai pelengkap dari data sekunder yang kemudian dianalisa menggunakan Metode diskriptif kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang telah melaksanakan tanggung jawab dan kewajibannya sesuai dengan Pasal 87, Pasal 157, Pasal 167 Undang-Undang No 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, yaitu melakukan evakuasi secepatnya, membawa ke rumah sakit terdekat, memberikan santunan dengan besaran fariasi antara Rp 500 ribu s/d Rp 50 juta. Bagi penumpang, dapat juga melakukan upaya hukum yaitu dengan cara musyawarah, konsiliasi, mediasi, dan arbitrase, walaupun dalam kenyataannya yang dilakukan adalah mengajukan gugatan kelompok (class action). Kendala PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang adalah masih banyaknya penumpang yang belum memahami cara klaim santunan Jasa Raharja bagi korban kecelakaan. Kendala lain adalah kurang lengkapnya persyaratan pengajuan santunan PT. Jasa Raharja yang diajukan oleh penumpang.

Kata kunci : PT Kereta Api Indonesia, Kecelakaan, Tanggung Jawab

ABSTRACT

Accidents on the way, are something that is not expected, but if they happen, we cannot avoid them. Likewise with train accidents. Therefore it is necessary to research, in the event of a train accident, whether PT KAI Indonesia, in this case the Daop 4 Semarang area, has carried out its obligations. This study aims to discuss the issue of passenger protection related to Indonesian train accidents in the Operational Area 4 Semarang.

The research method used is juridical normative, with descriptive research specifications. Obtaining data using secondary data through library research and interview techniques as a complement to secondary data which is then analyzed using descriptive qualitative methods.

The results showed that PT. Indonesian Railways Operational Area 4 Semarang has carried out its responsibilities and obligations in accordance with Article 87, Article 157, Article 167 Law No. 23 of 2007 concerning Railways, namely carrying out evacuations as soon as possible, hiring to the nearest hospital, providing compensation with varying amounts between IDR 500 thousand to IDR 50 million. For passengers, they can also take legal remedies, namely by way of deliberation, conciliation, mediation and arbitration, even though in reality what is being done is filing a class action lawsuit. PT. Kereta Api Indonesia, Operation Area 4 Semarang, is that there are still many passengers who do not understand how to

claim Jasa Raharja compensation for accident victims. Another obstacle is the incomplete requirements for PT. Raharja services submitted by passengers.

Keywords: *PT Kereta Api Indonesia, Accident, Responsibility*

Pendahuluan

Sebagai Negara berkembang, mobilitas masyarakat Indonesia saat ini tergolong cukup tinggi. Hal tersebut harus didukung dengan pengangkutan yang memadai, guna memenuhi kebutuhan masyarakat dan salah satu sarana yang diperlukan adalah alat transportasi. Jenis transportasi ada darat, dilaut dan diudara. Salah satu jenis pengangkutan yang digunakan sebagai transportasi dari darat yaitu pengangkutan dengan menggunakan kereta api. Fungsi dari pengangkutan sendiri ialah memindahkan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat lain untuk meningkatkan daya guna dan nilai barang. Pengangkutan memiliki peran penting bagi kehidupan tidak hanya dalam pengangkutan barang, tetapi juga sebagai sarana dalam mengangkut orang atau juga sebagai sarana mobilitas orang¹.

Kereta api adalah salah satu moda transportasi yang paling diminati saat ini, menjadi pilihan utama bagi pengguna jasa angkutan umum, karena berbagai macam pertimbangan diantaranya kereta api merupakan salah satu moda transportasi angkutan darat yang memiliki banyak kelebihan. Salah satu keunggulan dari kereta api, yaitu dapat mengangkut banyak orang dalam sekali perjalanan atau bersifat masal, irit bahan bakar, efisien, hemat pemakaian lahan dan ramah lingkungan, jika dibandingkan dengan moda transportasi lainnya, serta adaptif terhadap perkembangan teknologi. Dengan memiliki berbagai keunggulan tersebut, sudah saatnya kereta api menjadi pilihan utama dalam mengatasi kemacetan di jalan raya, terutama di kota-kota besar di Indonesia serta menjadi angkutan utama di Indonesia.

Dimana peraturan mengenai kereta api dimuat dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian. Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api².

Walaupun cukup populer, ada kalanya penumpang mengalami kerugian pada saat pengoperasian kereta api. Kerugian yang dialami diantaranya dapat berupa kecelakaan, pembatalan keberangkatan sampai kehilangan barang bawaan. Sesuai dengan kewajibannya sebagai pengangkut yaitu menyelenggarakan pengangkutan penumpang

dari suatu tempat ke tempat yang telah disepakati dengan selamat, PT Kereta Api Indonesia (Persero) selalu berusaha untuk menghindari, mencegah, dan mengurangi kerugian yang dialami atau disebabkan karena kecelakaan. Namun dalam prakteknya kadang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tidak dapat menghindari adanya kecelakaan.

Berdasarkan uraian diatas penyusun tertarik untuk mengkaji dan menganalisis lebih mendalam mengenai : Perlindungan Penumpang Terkait Kecelakaan Kereta Api Indonesia di Daerah Operasi 4 Semarang.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang atas kerugian penumpang akibat kecelakaan?
2. Bagaimana upaya hukum yang dilakukan penumpang jika terjadi kecelakaan pada PT. Kereta Api?
3. Apa saja yang menjadi kendala PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang dalam upaya perlindungan penumpang jika terjadi kecelakaan?

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah yuridis normatif. Penelitian Hukum (*legal search*) adalah penelitian yang dilakukan untuk menemukan kebenaran koherensi, yaitu adakah aturan hukum sesuai norma hukum dan adakah norma yang berupa perintah atau larangan itu sesuai dengan prinsip hukum, serta apakah tindakan (*act*) seseorang sesuai dengan norma hukum (bukan hanya sesuai aturan hukum) atau prinsip hukum.

Spesifikasi Penelitian

Dalam penelitian ini digunakan spesifikasi penelitian secara deskriptif analitis. Penelitian deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran, ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang³. Sedangkan analitis, adalah suatu usaha untuk mengurangi suatu masalah atau fokus kajian menjadi bagian-bagian (*decomposition*) sehingga susunan atau tatanan bentuk sesuatu yang diurai itu tampak

¹ Astri, I., & Suartha, I. D. M. (2017). Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Darat. *Journal Kertha Semaya*, 5(04).

² Undang-undang Perkeretaapian

³ Nazir, *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia,

dengan jelas dan karenanya bisa secara lebih terang ditangkap maknanya atau lebih sering dimengerti duduk perkaranya⁴.

Jenis dan Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini diambil dari data sekunder dan data primer :

a. Data sekunder

Adapun data sekunder dalam penelitian ini adalah :

- 1) UUD RI 1945
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata c) Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban
- 3) Kecelakaan Penumpang
- 4) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian
- 5) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014
- 6) tentang Perasuransian
- 7) Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun
- 8) 2009 tentang penyelenggaraan perkeretaapian
- 9) Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun
- 10) 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan
- 11) Kereta Api
- 12) Pemenhub Nomor 63 Tahun 2019 tentang
- 13) Standar Pelayanan Minimum Kereta Api

b. Data Primer

Data primer dalam penelitian ini diambil dengan cara Wawancara (Sebagai Pelengkap).

Metode Pengumpulan Data

Untuk mendukung hasil penelitian yang baik, dalam penelitian ini teknik pengumpulan data yang digunakan meliputi :

a. Studi Kepustakaan

Yaitu kegiatan pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mempelajari bahan-bahan tertulis.

b. Wawancara (sebagai pelengkap data) \

Yaitu pengumpulan data dengan cara mengadakan Tanya jawab secara langsung dengan responden yang berhubungan dengan objek penelitian.

Metode Analisis Data

Metode yang digunakan dalam menganalisis dan mengolah data-data yang terkumpul adalah analisis kualitatif⁵.

HASIL PENELITIAN

1. Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang atas Kerugian Penumpang Sebagai Akibat Kecelakaan

Dalam hal ini PT. KAI haruslah bertanggung jawab atas barang atau penumpang yang diangkutnya ke tempat tujuan. Dalam pengangkutan penumpang berdasarkan perjanjian pengangkutan yang ada, PT. KAI bertanggung jawab terhadap kerugian yang di derita penumpang sewaktu pelaksanaan dinas kecuali apabila PT. KAI dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut timbul diluar kealpaan pegawai yang bertugas⁶.

Penumpang dapat mengajukan tuntutan ganti rugi, bila selama dalam pelaksanaan pengangkutan dia yang menderita kerugian atau luka-luka, karena akibat langsung atau tidak langsung dari pelaksanaan dinas. Dalam pengangkutan orang dengan kereta, pengangkut bertanggung jawab terhadap penumpang berdasarkan perjanjian pengangkutan. Pengangkut bertanggung jawab terhadap kerugian penumpang sepanjang kerugian itu merupakan akibat langsung atau tidak langsung dari pelaksanaan dinas (pelaksanaan pengangkutan)⁷.

Sebagai pihak Penyelenggara Sarana Perkeretaapian PT. KAI mempunyai tanggung jawab untuk menjaga keselamatan penumpang atau pengguna jasa perkeretaapian. Dalam hal tanggung jawab ini, terdapat dua bentuk yang dibedakan antara tanggung jawab pihak Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan pihak Penyelenggara Sarana Perkeretaapian. Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian berupa penyelenggaraan prasarana perkeretaapian dan/atau sarana perkeretaapian. prasarana kereta api meliputi : stasiun, rel, dan sarana penunjang yang bersifat menunjang jalannya perkeretaapian. Sedangkan Sarana kereta api adalah : kereta api/lokomotif itu sendiri. Penyelenggara Sarana Perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum yang saat ini dilaksanakan oleh PT. KAI.

Dari hasil penelitian, penulis mendapat data kasus yang menimbulkan kerugian terhadap penumpang dalam kurun waktu 10 (sepuluh) tahun terakhir yaitu tahun 2010 sampai pertengahan tahun 2020 yang terjadi di PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang adalah kasus kecelakaan kereta api Argo Bromo Angrek dengan kereta api Senja Utama kecelakaan yang terjadi pada tanggal 2 Oktober 2010 dini hari pukul 02.44 WIB di stasiun Petarukan, Pemalang, Jawa Tengah. Kronologi kecelakaan kereta api tersebut terjadi akibat masinis yang menjalankan kereta api Argo Bromo Angrek mengantuk pada saat

⁴ Aan Komariah dan D'jam Satori, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Alfabeta, Bandung, 2014, hlm 200

⁵ Ronny Hanitijo Soemitro, *Op.Cit.*, hal.98.

⁶ Sutiono Usman Adji, hlm 163.

⁷ Sutiono Usman Adji, hlm 203.

bertugas. Masinis tidak dapat mengontrol laju kereta api dan melanggar rambu tanda berhenti sehingga menabrak gerbong bagian belakang kereta api Senja Utama⁸.

Kecelakaan tersebut mengakibatkan 35 (tiga puluh lima) orang penumpang meninggal dunia dan 34 (tiga puluh empat) orang penumpang mengalami luka ringan hingga luka berat. Setelah terjadi kecelakaan tersebut, petugas stasiun Petarukan dan Stasiun Pemalang dengan tanggap melakukan proses evakuasi yang dibantu oleh warga setempat dengan membawa korban kecelakaan ke Rumah Sakit Daerah Dr. M Ashari Pemalang. PT. KAI Daerah Operasi 4 Semarang juga membawa korban luka luka menuju Rumah Sakit Islam Al-Iklas Taman Pemalang, Rumah Sakit Umum Santa Maria Pemalang, Rumah Sakit Umum Budi Rahayu Pekalongan, Rumah Sakit Pantiwilasa Citarum Semarang, Rumah Sakit Elisabeth Semarang, RSUD Kudus, dan RSUP Dr. Karyadi Semarang.

Berdasarkan hal tersebut telah jelas bahwa PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang telah melakukan kewajibannya, yaitu melakukan penanganan pada korban kecelakaan dengan cara membawa korban kecelakaan ke rumah sakit terdekat serta melakukan proses evakuasi, baik terhadap korban kecelakaan, maupun lokasi terjadinya kecelakaan. Dalam hal tersebut PT. Kereta Api Indonesia menggunakan prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya kesalahan.

Dimana setiap pengangkut atau penyedia jasa angkutan yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab atas segala kerugian akibat kesalahan yang disebabkan oleh pengangkut, serta dapat dibuktikan bahwa pihak pengangkut benar melakukan kesalahan PT. Jasa Raharja yang bekerja sama dengan PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang memberikan santunan/ganti kerugian kepada penumpang yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Sesuai dengan ketentuan Pasal 2 dan Pasal 3 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 36/PMK.010/2008, PT. Jasa Raharja memberikan biaya santunan/ganti kerugian kepada penumpang. Berikut besaran santunan Jasa Raharja bagi korban kecelakaan lalu lintas :

Table 1.
Daftar besaran santunan bagi korban kecelakaan lalu lintas darat

NO	KETERANGAN	NILAI PERTANGGUNGAN
1	Meninggal Dunia	Rp. 50.000.000
2	Cacat Tetap	Rp. 50.000.000
3	Biaya Perawatan	Rp. 20.000.000
4	Biaya Penguburan	Rp. 4.000.000
5	Biaya P3K	Rp. 1.000.000
6	Biaya Ambulans/Kendaraan ke Fasilitas Kesehatan	Rp. 500.000

Sumber : PT. Jasa Raharja (persero)

Dalam pelaksanaan tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang atas kerugian penumpang akibat kecelakaan, hal pertama yang dilakukan adalah mengevakuasi pada lokasi kecelakaan, baik pada korban maupun pada sarana atau prasarana. PT. KAI Daerah Operasi 4 Semarang secara tanggap mengevakuasi korban dengan membawa korban kecelakaan ke Rumah Sakit Daerah Dr. M Ashari Pemalang. PT. KAI Daerah Operasi 4 Semarang juga membawa korban luka luka menuju Rumah Sakit Islam Al-Iklas Taman Pemalang, Rumah Sakit Umum Santa Maria Pemalang, Rumah Sakit Umum Budi Rahayu Pekalongan, Rumah Sakit Pantiwilasa Citarum Semarang, Rumah Sakit Elisabeth Semarang, RSUD Kudus, dan RSUP Dr. Karyadi Semarang. Setelah melakukan evakuasi pada korban, PT. KAI Daerah Operasi 4 Semarang melakukan pendataan kepada korban. Tercatat 34 (tiga puluh empat) orang meninggal dunia, 29 (dua puluh sembilan) orang luka berat, dan 5 (lima) orang luka ringan.

Berikut adalah data beberapa korban yang mengalami kecelakaan KA Fajar Utama dengan KA Argo Bromo Anggrek yang berdomisili di Semarang

⁸ Supriyanto, wawancara, Manager Unit Kesehatan PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang, 3 Agustus 2020

Table 2.
Daftar penumpang korban kecelakaan kereta api
tanggal 2 Oktober 2010 yang berdomisili di
Semarang.

Nama	Alamat	Man/Ganti rugi	Keterangan
Budi Setiawan	Jalan Satria Barat II/ H. 12, Plombokan, Semarang	Rp. 50.000.000	Meninggal dunia
Sebastian	Perum Bukit Leyangan damai RT 04/RW 02, Ungaran	Rp. 4.000.000	Meninggal dunia (biaya penguburan)
Novia Indrawati	Jalan Purwosari II RT. 03/RW. 03, Gayamsari, Semarang	Rp. 20.000.000	Luka Berat
Moh Tantowi	Jalan Banterman nomor 30 RT. 04/ RW. 02, Kem bangs ari, Sema rang	Rp. 20.000.000	Luka Berat

Sumber : PT. Jasa Raharja (Persero) Cabang Jawa Tengah. (data yang telah diolah)

2. Upaya Hukum Yang Dilakukan Penumpang Jika Terjadi Kecelakaan Pada PT. Kereta Api

Dalam hal ini upaya hukum yang dapat dilakukan penumpang jika terjadi kecelakaan pada PT. Kereta Api yaitu dengan mengajukan gugatan melalui pengadilan. Sebagaimana yang telah diuraikan diatas yang tercantum dalam pasal 45 ayat (1), (2), (4) Undang-Undang No 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa :

- (1) Setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum.
- (2) Penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan atau di luar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa
- (3) Apabila telah dipilih upaya penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan, gugatan melalui pengadilan hanya dapat ditempuh apabila upaya tersebut

dinyatakan tidak berhasil oleh salah satu pihak atau oleh para pihak yang bersengketa.

Pada pasal 46 ayat 1 huruf (b), (c) UU No.8 Tahun 1999 dinyatakan gugatan dapat dilakukan oleh sekelompok konsumen yang mempunyai kepentingan yang sama atau lembaga perlindungan konsumen yang memenuhi syarat. Sekelompok orang yang melakukan gugatan dalam penjelasan UU ini disebut Class action (gugatan kelompok) yang harus diajukan oleh konsumen yang benar-benar dirugikan dan dapat dibuktikan secara hukum.

Dalam hal ini Class action (gugatan kelompok) adalah suatu tata cara pengajuan gugatan, dalam mana satu orang atau lebih yang mewakili kelompok mengajukan gugatan untuk diri atau diri mereka sendiri sekaligus mewakili sekelompok orang yang jumlahnya banyak, yang memiliki kesamaan fakta atau dasar hukum antara wakil kelompok atau anggota kelompok.

Merujuk pada UUPK dikenal adanya alternatif penyelesaian sengketa yang sama sekali baru bagi penegakan hukum di Indonesia. Penyelesaian sengketa di luar pengadilan atau yang lebih dikenal dengan Alternative Dispute Resolution (ADR) ini mempunyai daya tarik khusus karena keserasiannya dengan sistem sosial budaya tradisional berdasarkan musyawarah mufakat. Adapun Alternatif Penyelesaian Sengketa menurut Pasal 1 ayat (10) Undang-undang Nomor 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa berbunyi :

Alternatif Penyelesaian Sengketa adalah lembaga penyelesaian sengketa atau beda pendapat melalui prosedur yang disepakati para pihak, yakni penyelesaian di luar pengadilan dengan cara konsultasi, negosiasi, mediasi, konsolidasi atau penilaian ahli.

Berdasarkan isi Pasal 1 ayat (10) Undang-undang Nomor 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa, maka alternatif penyelesaian sengketa konsumen dapat dilakukan dengan cara berikut :

- a) Konsiliasi
Konsiliasi adalah proses penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan dengan perantaraan BPSK (Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen) untuk mempertemukan pihak yang bersengketa, dan penyelesaiannya diserahkan kepada para pihak. Penyelesaian dengan cara ini dilakukan sendiri oleh para pihak yang bersengketa dengan didampingi oleh majelis yang bertindak pasif sebagai konsiliator.
- b) Mediasi
Berdasarkan Pasal 1 angka (10) Kepmen. Deperindag No.350/MPP/Kep/12/2001 tentang Pengangkatan Pemberhentian Anggota Sekretariat Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen, menjelaskan bahwa mediasi merupakan proses penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan dengan perantaraan BPSK sebagai penasihat dan penyelesaiannya diserahkan kepada para pihak. Penyelesaian dengan cara ini dilakukan

sendiri oleh para pihak yang bersengketa dengan didampingi oleh majelis yang bertindak aktif sebagai mediator.

Cara mediasi ini hampir sama dengan cara konsiliasi, yang membedakan di antara keduanya adalah kalau mediasi didampingi oleh majelis yang aktif, sedangkan cara konsiliasi didampingi majelis yang pasif.

c) Arbitrase

Lain dengan cara konsiliasi dan mediasi, berdasarkan Pasal 1 angka (11) Kepmen. Deperindag No.350/MPP/Kep/12/2001 tentang Pengangkatan Pemberhentian Anggota Sekretariat Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen arbitrase adalah proses penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan yang dalam hal ini para pihak yang bersengketa menyerahkan sepenuhnya penyelesaiannya kepada BPSK untuk memutuskan dan menyelesaikan sengketa konsumen yang terjadi. Cara penyelesaian sengketa konsumen dengan cara arbitrase ini berbeda dengan dua cara sebelumnya. Dalam cara arbitrase, badan atau majelis yang dibentuk BPSK bersikap aktif dalam mendamaikan pihak-pihak yang bersengketa jika tidak tercapai kata sepakat diantara mereka.

3. Kendala PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang dalam upaya perlindungan penumpang jika terjadi kecelakaan

Pada proses pelaksanaan tanggung jawab terhadap penumpang yang mengalami kerugian, adapun kendala yang di alami oleh PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang selaku perusahaan pengangkutan. Adapun kendala yang di hadapi oleh PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang adalah masih banyaknya penumpang yang belum memahami cara klaim santunan Jasa Raharja bagi koban kecelakaan dan persyaratan pengajuan santunan PT. Jasa Raharja yang diajukan oleh penumpang kurang lengkap.

Kendala yang di alami oleh PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang pada pelaksanaan tanggung jawab terhadap penumpang yang mengalami kerugian adalah tidak semua penumpangnya jika mengalami kerugian berupa kecelakaan, mengetahui tentang prosedur atau cara klaim ganti rugi kepada oleh PT. Jasa Raharja (persero). Jika terjadi kecelakaan kereta, unit kesehatan oleh PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang akan membantu pengajuan klaim ganti rugi kepada oleh PT. Jasa Raharja (persero), harus melalui proses administrasi dengan mengisi formulir dan mengumpulkan data dari penumpang korban kecelakaan seperti tiket penumpang, kartu identitas, surat keterangan dari rumah sakit, hingga buku tabungan. Jika ada salah satu penumpang tidak lengkap dalam mengajukan persyaratan klaim maka proses klaim tidak dapat dilakukan. Pengajuan klaim ganti rugi juga terbatas, dihitung dari 6 (enam) bulan hari

kecelakaan, jika lebih dari 6 (enam) bulan maka uang ganti tidak dapat diberikan.

Apabila penumpang mengalami kecelakaan tidak mengetahui syarat-syarat yang harus dipenuhi untuk pengajuan klaim, atau bahkan sampai tidak mengajukan klaim ganti rugi dengan alasan tidak mengetahui prosedurnya, tentu pelaksanaan tanggung jawab dari oleh PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang sebagai perusahaan pengangkut terhadap penumpang yang mengalami kerugian kecelakaan tidak dapat terlaksana dengan baik.

Upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi kendala ini adalah dengan melakukan sosialisai kepada masyarakat, mengenai prosedur pengajuan klaim ganti rugi, yang seharusnya dilakukan apabila terjadi kerugian dengan cara menempel gambar atau poster mengenai tata cara atau langkah- langkah mengajukan ganti rugi di stasiun, yang nantinya penumpang dapat melihat ataupun membaca prosedur-prosedur tersebut.

Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan

1. Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang atas Kerugian Penumpang sebagai Akibat Kecelakaan secara umum telah sesuai dengan Pasal 87, Pasal 157, Pasal 167 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yaitu telah melakukan kewajibannya dengan melakukan penanganan pada korban kecelakaan. PT. Kereta Api Indonesia bertanggung jawab terhadap penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api, tanggung jawab ini dimulai sejak penumpang diangkut dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian, luka-luka, atau meninggalnya penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api. Pertanggungjawaban di dalam Undang-Undang Perkeretaapian belum dapat dikatakan jelas pengaturannya, yang artinya Penumpang atau korban harus membuktikan kelalaian atau kesalahan PT. Kereta Api Indonesia untuk mendapatkan ganti kerugian dalam suatu kasus kecelakaan.
2. Penumpang dapat melakukan upaya hukum terhadap PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang atas terjadinya kecelakaan kereta api tersebut dengan cara musyawarah, konsiliasi, negoisasi, mediasi, dan arbitrase. Namun dalam praktik yang dilakukan dalam hal ini yaitu melakukan gugatan melalui pengadilan setempat dengan cara gugatan kelompok (class action).
3. Kendala yang dialami PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 4 Semarang dalam upaya perlindungan penumpang adalah masih banyaknya penumpang yang

belum memahami cara klaim santunan jasa raharja dan juga tentang persyaratan pengajuan santunan PT. Jasa Raharja yang diajukan penumpang kurang lengkap.

Saran

1. PT. Kereta Api (Persero) telah melaksanakan tanggung jawabnya kepada konsumen, namun hal ini belum cukup, sebab yang terpenting adalah menghindari kecelakaan kereta api terulang kembali. Untuk itu diperlukan suatu kebijakan yang komprehensif atas perkeretaapian Indonesia yang kinerja dari PT. Kereta Api (Persero) untuk melaksanakan fungsi pelayanan publik dapat memberikan kenyamanan dan keamanan secara keseluruhan bagi pengguna jasa angkutan kereta api tersebut.
2. Bagi penumpang Kereta Api dihimbau agar menyimpan Tiket/Karcis (*Boarding Pass/E- Boarding Pass*) sebagai bukti yang diperlukan guna pengajuan klaim asuransi apabila dalam penyelenggaraan penangkutan perkeretaapian, penumpang mengalami kecelakaan yang menyebabkan luka-luka, cacat ataupun meninggal dunia. Penumpang juga harus aktif untuk mencari informasi ketika mengalami kerugian akibat kecelakaan.
3. Perlu dilaksanakan sosialisasi kepada masyarakat, mengenai prosedur pengajuan klaim ganti rugi, yang seharusnya dilakukan apabila terjadi kerugian dengan cara menempel gambar atau poster mengenai tata cara atau langkah- langkah mengajukan ganti rugi di stasiun, yang nantinya penumpang dapat melihat ataupun membaca prosedur-prosedur tersebut

Daftar Pustaka

Literatur

- Aan Komariah dan D'jam Satori, 2014, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Alfabeta, Bandung, hlm 200
- Astri, I., & Suartha, I. D. M. (2017). *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Darat. Journal Kertha Semaya*, 5(04).
- Kuriawan.2011. *Hukum Perlindungan Konsumen .* Problematika Kedudukan dan Kekuatan Putusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK). Universitas Brawijaya Press.
- Peter Mahmud Marzuki, 2017, *penelitian hukum*,Kencana Prenada Media Group,Jakarta, hlm60
- PT. KeretaApi. *Buku Himpunan Reglemen 19 jilid I,II,III, dan IV*, Kantor Pusat Bandung.

Undang-undang

- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian
- Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang
- Pemenuhub Nomor 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Kereta Api

Website

- <http://www.tribunnews.com/nasional/2010/10/03/ta-brakan-kereta-api-di-pemalang-jadi-berita-dunia-diakses-3-Agustus-2020>, 2020
- http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_railway/Report/baru/2014/KNKT.14.04.02.02.pdf diakses 3 Agustus 2020), 2020]
- <http://ciputrauceo.net/blog/2015/6/11/perilaku-konsumen>