

Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Kereta Api Dengan Tiket Reduksi Dalam Hal Terjadi Kecelakaan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

Akmal Adyaksa¹, Anies Marsudiati Purbadiri², Na'imah³, Sudjatmiko⁴

^{1,2,3,4}Program studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum
Universitas Lumajang
e-mail: Rioakmaladhyaksapurnomo@gmail.com

Abstract: Trains are one of the most popular modes of land transportation because they can accommodate many passengers in one trip, and the travel time is short because of their high speed. In Indonesia, train operations are managed by PT Kereta Api Indonesia (KAI) based on Law Number 23 of 2007 concerning Railways, including in terms of regulating the implementation of reduced tickets for certain groups, who are also entitled to legal protection when an accident occurs during the journey they are taking. The aim is to find out whether there is a difference in legal protection facilities between passengers with reduced tickets and normal tickets in the event of an accident during the journey. The research method is normative juridical, which means using railway laws and consumer protection laws as a means of review. The results of the study show that legal protection is provided equally even to passengers with reduced tickets, according to Article 132 paragraph (2) of the Railway Law, namely "Every passenger who has a ticket/ticket has the right to be transported by train". If during the transportation period an accident occurs due to train operations, PT KAI is responsible for replacing the losses suffered by passengers with a sum of money as compensation, the claim submission mechanism and amount of which are regulated according to the agreement between PT Asuransi Jasa Raharja and PT Jasarahja Putera with PT KAI and the Regulation of the Minister of Finance Number 37/PMK.010/008. Thus, it means that PT KAI has provided legal protection to its consumers without any discrimination.

Keywords: Legal Protection, KAI Passengers, Reduction Tickets, Accidents

Abstrak: Kereta Api merupakan salah satu moda transportasi darat yang diminati karena dalam satu kali perjalanan dapat menampung banyak penumpang, dan singkat waktu tempuhnya karena kecepatannya tinggi. Di Indonesia, operasionalisasi kereta api dikelola oleh PT Kereta Api Indonesia (KAI) berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, termasuk dalam hal mengatur pemberlakuan tiket reduksi untuk golongan-golongan tertentu, yang juga berhak mendapatkan perlindungan hukum manakala terjadi kecelakaan dalam perjalanan yang sedang ditempuhnya. Tujuannya untuk mengetahui ada tidaknya perbedaan fasilitas perlindungan hukum antara penumpang yang bertiket reduksi dengan bertiket normal dalam hal terjadi kecelakaan di perjalanan. Metode penelitiannya yuridis normatif, yang berarti menggunakan undang-undang perkeretaapian dan undang-undang perlindungan konsumen sebagai sarana mengkaji. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa perlindungan hukum diberikan secara sama sekalipun terhadap penumpang dengan tiket reduksi, sesuai Pasal 132 ayat (2) Undang-undang Perkeretaapian, yakni "Setiap penumpang yang memiliki tiket/karcis berhak diangkut oleh kereta api". Jika selama masa pengangkutan terjadi kecelakaan akibat operasional kereta api, PT KAI bertanggungjawab mengganti kerugian yang dialami penumpang dengan sejumlah uang sebagai santunan yang mekanisme pengajuan klaim dan besarnya diatur menurut perjanjian antara PT Asuransi Jasa Raharja dan PT Jasarahja Putera dengan PT KAI serta Peraturan Menteri Keuangan Nomor 37/PMK.010/008. Dengan demikian berarti PT KAI telah memberikan perlindungan hukum kepada konsumennya tanpa adanya diskriminasi.

Kata Kunci: Perlindungan Hukum, Penumpang KAI, Tiket Reduksi, Kecelakaan

Pendahuluan

Pada jaman modern ini alat transportasi memegang peranan penting di kehidupan masyarakat dalam menjalankan fungsi sebagai alat angkut, baik orang maupun barang. Selain itu alat transportasi juga berperan dalam menunjang kelancaran pengangkutan hampir di semua kegiatan ekonomi dan kegiatan masyarakat pada umumnya. Seiring dengan perkembangan teknologi, mulai banyak dihadirkan jenis alat transportasi massal



untuk khalayak umum, mulai dari transportasi darat, laut maupun udara. Yang dimaksud alat transportasi massal adalah alat transportasi yang memiliki kemampuan untuk mengangkut orang dan/atau barang dalam jumlah atau volume besar setiap kali perjalanan (Lauwtania, 2021).

Kebutuhan manusia yang semakin padat dan meningkat dalam menggunakan jasa transportasi memerlukan sekali adanya sarana untuk menunjang mobilitas orang, barang dan jasa dari satu tempat ke tempat lainnya. Berkenaan dengan kebutuhan tersebut, maka Pemerintah Indonesia memperbolehkan perusahaan-perusahaan atau instansi-instansi tertentu untuk melakukan pengadaan alat transportasi, disamping itu negara juga melakukan penerbitan peraturan perundang-undangan mengenai transportasi dan pengangkutan. Hal ini dilakukan karena negara mempunyai kewajiban untuk menjamin setiap warga negaranya agar dapat memanfaatkan kemudahan bertransportasi dengan nyaman dan aman. Dengan kemudahan transportasi maka secara otomatis akan berdampak pada meningkatnya kemakmuran rakyat, mengingat transportasi yang lancar, nyaman dan aman dapat mempermudah arus perdagangan, distribusi barang dan jasa, juga memudahkan warga negara dalam melakukan aktivitas khususnya aktivitas ekonomi.

Salah satu alat transportasi darat yang ada di Indonesia adalah Kereta Api, yang dibuat oleh PT INKA dan dikelola oleh Kereta Api Indonesia (KAI). Regulasi yang dibuat oleh negara untuk memayungi secara yuridis operasionalisasi moda transportasi ini adalah Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Dalam Pasal 1 ayat (1) disebutkan bahwa yang dimaksud perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana dan sumberdaya manusia serta norma, kriteria, persyaratan dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. Kemudian dalam Pasal 1 ayat (2) dijelaskan bahwa yang dimaksud kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri ataupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.

Di dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dijelaskan bahwa kereta api sebagai alat transportasi nasional memiliki asas-asas tersendiri yang diterapkan serta memiliki tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman dan nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional. Asas-asas yang dimaksud adalah : a) Asas Manfaat, b) Asas Keseimbangan, c) Asas Kepentingan Umum, d) Asas Keterpaduan, e) Asas Kemandirian, f) Asas Transparansi, g) Asas Akuntabilitas, dan h) Asas Berkelanjutan.

Disamping itu kereta api juga memiliki keunggulan tersendiri dibandingkan transportasi lainnya, yaitu tarif kereta api cukup terjangkau bagi masyarakat. Selain itu kereta api juga cukup aman dan ramah lingkungan karena dengan menggunakan kereta api dapat mengurangi 85 % polusi yang disebabkan oleh bahan bakar kendaraan, juga dapat menghemat bahan bakar setidaknya hingga 70 %. Selain itu bisa cepat sampai tujuan dan dapat mengurangi kemacetan (Abdukkadir Muhammad, 2021). Jika dibandingkan dengan moda transportasi lain seperti kapal laut, pesawat, bus, dan lain-lain, kereta api menawarkan kualitas yang unggul serta sejumlah keunggulan, terutama kapasitasnya untuk mengangkut penumpang dalam jumlah besar, kemampuannya menghemat energi dan ruang, dan tingkat pencemarannya rendah (Arifianto et al., 2023).

Untuk menggunakan moda transportasi kereta api setiap calon penumpang diwajibkan untuk membeli tiket dengan harga yang telah ditetapkan oleh PT KAI. Fungsi tiket adalah sebagai bukti pembayaran ongkos perjalanan dengan kereta api yang harganya disesuaikan dengan jauh dekatnya jarak yang ditempuh serta kelas Kereta Apinya. Pengaturan tentang tiket ini terdapat dalam pasal 151 sampai 156 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, diantaranya membedakan tarif tiket orang dengan tiket barang.

Muhammad Hud Siregar selaku Manager Humas PT KAI Divre Sumut, pada suatu wawancara tahun 2019, mengatakan bahwa yang dimaksud tarif tiket adalah tarif per orang sekali jalan, sudah termasuk asuransi, tarif berlaku pada rentang Tarif Batas Atas (TBA) dan Tarif Batas Bawah (TBB) yang ditetapkan oleh direksi berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan dan dapat berubah sewaktu-waktu. Pada kereta api jarak dekat (lokal) dapat diberlakukan bebas tempat duduk. PT KAI memberikan keutamaan kepada lansia, disabilitas dan ibu hamil serta pihak lainnya yang ditetapkan oleh PT KAI.

Bentuk keutamaan yang diberikan PT KAI kepada pihak-pihak tertentu diwujudkan dalam pemberlakuan Tiket Reduksi. Pengertian tiket reduksi adalah tiket yang mendapat potongan harga dari harga normal yang berlaku untuk beberapa golongan tertentu. Potongan harga ini bisa didapatkan karena adanya kerjasama antara KAI dengan instansi/lembaga tertentu atau berdasarkan kebijakan KAI. Adapun golongan yang bisa mendapatkan tiket reduksi, antara lain : a) Lansia, b) Disabilitas, c) Wartawan, c) Legiun Veteran RI, d) TNI dan Polri, e) Civitas dan alumni perguruan tinggi tertentu yang lembaganya memiliki kerjasama dengan PT KAI, serta f) Organisasi tertentu yang melakukan kerjasama dengan PT KAI. Pada tiket reduksi bagi golongan-golongan tersebut juga tercantum nama pribadi masing-masing penumpang yang turut serta dalam pengangkutan kereta api sesuai tanggal yang diperjanjikan.

Pengangkutan darat dengan kereta api diadakan berdasarkan perjanjian antara Badan Penyelenggara Pengangkutan dengan penumpang atau pemilik barang. Karcis penumpang dan surat pengangkutan barang merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan antara pengangkut dengan penumpang atau pengirim. Ketentuan ini sesuai bunyi Pasal 132 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Karcis penumpang diterbitkan atas nama (on name) artinya setiap pemegang karcis yang namanya tercantum dalam karcis itu berhak untuk diangkut. Surat pengangkutan barang diterbitkan atas nama (on name) artinya setiap pemegang yang namanya tercantum pada surat pengangkutan adalah pemilik dan berhak untuk menerima barang. Karcis penumpang dan surat pengangkutan barang atas nama seseorang tidak dapat dialihkan kepada pihak lain karena ada kaitannya dengan asuransi yang melindungi dalam hal terjadi musibah (Abdulkadir, 2013).

Perlakuan PT KAI terhadap penumpang kereta api dengan tiket reduksi pada umumnya sama dengan penumpang dengan alat bayar tiket normal, hal ini sejalan dengan isi dari Pasal 132 ayat (2) Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yang berbunyi : “Setiap sarana perkeretaapian wajib mengangkut orang yang telah memiliki karcis”. Artinya baik penumpang kereta api yang membayar secara normal/penuh maupun yang dengan reduksi, mempunyai hak yang sama untuk mendapatkan pelayanan. Demikian pula jika terjadi musibah berupa kecelakaan dalam perjalanan kereta api yang ditumpangi, maka penumpang tersebut akan mendapatkan haknya berupa klaim biaya pengobatan/penguburan dari P.T. Asuransi Jasa Raharja.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan peraturan perundang-undangan sebagai alat untuk membedah permasalahan sehingga tergolong penelitian Yuridis Normatif, artinya aturan-aturan yang ada dikonsepkan menjadi pernyataan yang tertulis pada peraturan perundang-undangan (law in books).

Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan Perundang-undangan (Statute Approach) yaitu pendekatan yang dilakukan dengan mempertimbangkan semua peraturan perundang-undangan yang relevan dengan hal yang sedang dibahas, serta pendekatan konseptual (Conceptual Approach), yakni dengan meneliti asas-asas hukum dan teori-teori (Raihani, 2012).

Jenis bahan hukum yang digunakan terdiri atas bahan hukum primer meliputi ketentuan-ketentuan hukum yang disusun dalam suatu hierarki yang mengikat secara hukum kepada masyarakat, dan bahan hukum sekunder yakni bahan hukum yang diperoleh dari buku teks, jurnal, dan lain-lain, serta bahan hukum tersier. yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk/penjelasan yang berarti bagi bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus hukum, dan sebagainya.

Prosedur pengumpulan dan pengolahan bahan hukum yang digunakan penulis untuk mendapatkan bahan hukum yang diperlukan adalah melalui penelitian kepustakaan. Metode yang digunakan untuk mengumpulkan bahan hukum melalui narasi tekstual dengan menggunakan analisis isi.

Analisis dokumen hukum yang digunakan dalam penelitian ini bersifat interpretatif, yaitu menggunakan metode hukum untuk membahas suatu masalah hukum, dimulai dengan menjelaskan dokumen hukum primer, sekunder dan tersier yang relevan dengan topik, kemudian penulis mengidentifikasi undang-undang yang relevan, hasilnya disusun secara sistematis agar mudah dibaca dan dipelajari.

Hasil dan Pembahasan

Facilitasi Reduksi Terhadap Penumpang Kereta Api Berdasarkan Kebijakan PT Kereta Api Indonesia (KAI)

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai sejak tanggal 17 Juni 1894, yang saat itu untuk pertama kalinya dibangun jalan kereta api atau rel di Desa Kemijen, sebuah desa di Semarang. Pembangunan jalan kereta api ini dilaksanakan oleh Naamloze Venootchap Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM), atas perintah Ir. J.P. de Bordes, dengan jarak sepanjang 26 Km, terhitung dari Desa Kemijen hingga Desa Tanggung. Jalan kereta api ini dibuka untuk umum sejak tanggal 10 Agustus 1867, sedangkan kendaraannya disebut Sepur. Dengan berhasilnya pembangunan pertama, selanjutnya pada tanggal 10 Februari 1870 dibangun lagi jalan kereta api sepanjang 110 Km, mulai dari Desa Kemijen ke Desa Tangerang sehingga dapat menghubungkan dua kota, yakni Semarang dengan Surakarta. Selanjutnya semakin banyak investor yang mengikuti jejak keberhasilan NV. NISM dalam membangun jalan kereta api, hingga pada tahun 1990 panjang rel kereta api di Indonesia sudah mencapai 3.338 Km (Budi Maghfiroh, n.d.).

Setelah Indonesia merdeka tanggal 17 Agustus 1945, karyawan kereta api yang tergabung dalam Angkatan Moeda Kereta Api (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang. Kemudian tanggal 28 September 1945 terjadi peristiwa bersejarah lagi, yaitu pembacaan pernyataan sikap oleh Iamangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya, bahwa sejak tanggal tersebut perkeretaapian di tangan bangsa Indonesia.

Tanggal 28 September ditetapkan sebagai Hari Kereta Api Indonesia, dan dibentuklah Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI), yang kemudian beberapa kali mengalami perubahan nama, sampai akhirnya tanggal 1 Juni 1999 berubah menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero).

PT Kereta Api Indonesia yang disingkat PT. KAI, adalah perusahaan yang dimiliki oleh negara dan berperan sebagai penyelenggara perkerataapian di Indonesia sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pemerintah Indonesia memberikan wewenang dan tanggung jawab kepada perusahaan ini untuk menyelenggarakan sistem perkerataapian di negara ini (Harahap, 2022).

Salah satu wewenang yang dijalankan oleh PT KAI adalah memberikan reduksi tiket kepada beberapa kategori penumpang sebagai bentuk apresiasi kepada pelanggan dan untuk mempermudah perjalanannya menggunakan kereta api secara aman dan nyaman. Reduksi terhadap tiket kereta api juga bertujuan untuk meningkatkan minat masyarakat terhadap penggunaan moda transportasi ini.

Tiket reduksi adalah tiket yang mendapat potongan harga dari harga normal yang berlaku untuk beberapa golongan tertentu. Potongan harga ini bisa didapatkan karena adanya kerjasama antara KAI dengan instansi/lembaga tertentu atau berdasarkan kebijakan KAI (Putro, 2012).

Adapun golongan yang bisa mendapatkan tiket reduksi, sebagaimana dilansir dari laman Contact Centre KAI mencakup 8 golongan, dengan jenis reduksi yang berbeda-beda, yakni sebagai berikut :

1. Reduksi Infant

Adalah potongan harga tiket kereta api yang diberikan kepada infant pertama dan tidak mengambil tempat duduk sendiri dari satu penumpang dengan tarif dewasa. Kategori infant adalah anak dengan rentang usia 0-3 tahun, dan besaran reduksinya 100 % dari harga normal.

2. Reduksi Lansia

Adalah potongan harga harga tiket kereta api yang diberikan kepada penumpang lansia, yakni berusia 60 tahun atau lebih. Besaran reduksinya 20% dari harga normal, dan reduksi ini berlaku pada semua kelas pelayanan.

3. Reduksi LVRI

Adalah potongan harga tiket kereta api yang diberikan kepada anggota Legiun Veteran Republik Indonesia, dan berlaku pada semua jenis pelayanan, dengan besaran reduksi 30% - 50% dari harga normal.

4. Reduksi TNI

Adalah potongan harga tiket kereta api yang diberikan kepada anggota TNI yang masih aktif termasuk siswa pendidikan TNI tidak termasuk keluarganya ataupun PNS yang bekerja di lingkungan TNI. Adapun besaran potongan harga yang diberikan sebesar 25% - 50% dari harga normal.

5. Reduksi Polri

Adalah potongan harga tiket kereta api yang diberikan kepada anggota Polri yang masih aktif, termasuk yang masih berstatus siswa pendidikan Polri, namun tidak termasuk keluarganya ataupun PNS yang bekerja di lingkungan kepolisian. Besaran potongan yang diberikan adalah 25% - 50% dari harga normal.

6. Reduksi Wartawan

Adalah potongan harga tiket kereta api yang diberikan kepada wartawan yang memiliki surat tugas peliputan dari perusahaan. Besaran potongannya adalah 20% dari harga normal, dan hanya berlaku pada kelas Ekonomi dan Bisnis.

7. Reduksi Disabilitas

Adalah potongan harga tiket yang diberikan kepada disabilitas, yaitu setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental, dan/atau sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan dapat mengalami hambatan dan kesulitan untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dengan warga negara lainnya berdasarkan kesamaan hak. Besaran potongan harga yang diberikan adalah 20% dari harga normal, dan berlaku untuk semua kelas.

8. Reduksi Civitas dan Alumni Perguruan Tinggi

Adalah potongan harga tiketkereta api yang diberikan kepada dosen dan tenaga pendidik serta anggota ikatan alumni perguruan tinggi yang terdaftar bekerjasama dengan PT KAI, dengan besaran potongan 10% dari harga normal.

Calon penumpang kereta api yang hendak memanfaatkan tarif reduksi harus melakukan registrasi di customer service atau di loket stasiun, dengan membawa bukti identitas asli atas hak reduksi yang masih berlaku, seperti : KTP, Kartu Keluarga (umum bagi semua golongan), Tanda Anggota TNI/Polri (khusus TNI/Polri), Tanda Anggota Pers (khusus Wartawan) atau Tanda Pengenal Dosen dan Tanda Anggota Alumni (sesuai nama perguruan tingginya).

Cara mendaftar sebagai penumpang dengan reduksi KAI hanya bisa dilakukan di customer service yang ada di stasiun sesuai syarat dan ketentuan untuk mendaftarkan diri sebagai penumpang reduksi KAI, adalah sebagai berikut :

1. Registrasi dilakukan oleh penumpang yang bersangkutan dengan membawa bukti identitas asli yang masih berlaku atau dapat diwakilkan kepada orang lain dengan membawa bukti identitas reduksi asli dan pas foto milik penumpang reduksi yang akan didaftarkan.
2. Registrasi hanya dilakukan di customer service yang ada di stasiun sesuai jam pelayanannya.
3. Registrasi dengan hak reduksi dapat dilakukan paling lambat H-2 sebelum jadwal keberangkatan kereta.
4. Registrasi hanya dilakukan sekali sampai berakhirnya masa reduksi penumpang yang bersangkutan. Setelah masa berlaku reduksinya berakhir untuk mendapatkan fasilitas reduksi kembali penumpang harus melakukan reduksi ulang.
5. Pembelian tiketdapat dilakukan secara online melalui aplikasi Access by KAI (sebelumnya KAI Access) dengan memasukkan nomor reduksi yang telah didaftarkan sebelumnya.
6. Untuk pembelian tiket di loket stasiun, penumpang cukup hanya menyebutkan nama dan nomor HP atau nomor identitas dan menunjukkan identitas asli (bukan fotocopy, scan atau sejenisnya) atas hak reduksi yang masih berlaku, tanpa perlu dlampiri dengan fotocopy bukti identitas.

Dengan adanya program-program tersebut diharapkan minat masyarakat untuk bepergian menggunakan moda transportasi kereta api akan semakin meningkat, disertai adanya kesadaran bahwa kewajiban membayar harga tiket untuk diganti karcis, tidak boleh dihindari, mengingat di dalamnya terkandung komitmen PT. KAI dalam memberikan pelayanan serta perlindungan hukum.

Korelasi Penerbitan Tiket/Karcis Penuh Maupun Reduksi dengan Tanggungjawab PT KAI Dalam Pengangkutan Orang

Pengangkutan darat dengan kereta api diadakan berdasarkan perjanjian antara Badan Penyelenggara Pengangkutan (dalam hal ini PT KAI) dengan penumpang atau pemilik barang. Tanda bukti telah terjadinya perjanjian dalam pengangkutan kereta api

biasanya berupa tiket atau karcis jika yang diangkut adalah orang, sedangkan kalau yang diangkut barang maka tanda buktinya adalah surat pengangkutan.

Secara umum istilah “tiket dan “karcis” memiliki arti yang mirip dan istilahnya dapat digunakan secara bergantian, namun ada sedikit perbedaan dalam penggunaan dan konteksnya. Sebutan tiket lebih sering digunakan untuk transportasi umum dan tempat-tempat dengan kursi, seperti : kereta api, pesawat terbang, bioskop. Istilah karcis lebih sering digunakan untuk tempat-tempat tanpa kursi atau untuk bukti pembayaran, seperti karcis parkir, atau karcis masuk ke suatu acara.

Karcis yang didapatkan oleh penumpang dari pembayaran harga tiket dan surat pengangkutan barang merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan penumpang atau pengirim. Untuk karcis penumpang diterbitkan atas nama (on name) artinya setiap pemegang karcis yang namanya tercantum dalam karcis itu berhak untuk diangkut. Intinya karcis penumpang kereta api diterbitkan atas tunjuk (aan toonder, to bearer) yang berarti setiap pemegang karcis berhak atas pelayanan pengangkutan kereta api. Karcis penumpang kereta api memuat keterangan sebagai berikut :

1. Nama stasiun pemberangkatan dan stasiun tujuan
2. Jenis dan kelas pelayanan kereta api
3. Tarif biaya pengangkutan
4. Tanggal pengeluaran karcis
5. Jam keberangkatan kereta api
6. Asuransi Jasa Raharja
7. Tanda dari pengangkut (dokumen pengangkutan penumpang/tiket)

Karcis yang telah diterbitkan oleh PT KAI dengan menyebutkan data diri sebagaimana tersebut diatas tidak dapat dialihkan kepada orang lain. Ketentuan yang sama juga berlaku terhadap penumpang yang menggunakan tiket reduksi sebagai tanda bukti perjanjian pengangkutan dengan moda transportasi kereta api.

Dalam perjanjian pengangkutan, khususnya pengangkutan dengan kereta api ada kesepakatan antara pihak penyelenggara jasa angkutan kereta api dengan pengguna jasa angkutannya. Dari perjanjian tersebut akan timbul hak dan kewajiban pada masing-masing pihak, yakni kewajiban pengangkut (meliputi penyiapan sarana prasarana pengangkutan) dan kewajiban yang diangkut (bisa orang atau barang). Kewajiban penumpang untuk bisa diangkut oleh kereta api haruslah memiliki karcis atau tiket, baik karcis yang berharga penuh ataupun karcis dengan potongan harga atau reduksi.

Pasal 133 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian merupakan salah satu pasal yang menyebutkan kewajiban PT KAI selaku penyelenggara pengangkutan, yakni sebagai berikut :

- a. Mengutamakan keselamatan dan keamanan orang
- b. Mengutamakan pelayanan kepentingan umum
- c. Menjaga kelangsungan pelayanan pada lintas yang ditetapkan
- d. Mengumumkan jadwal perjalanan kereta api
- e. Mematuhi jadwal keberangkatan kereta api

Dalam pengangkutan penumpang berdasarkan perjanjian pengangkutan yang ada PT. KAI bertanggungjawab terhadap kerugian yang diderita penumpang sewaktu pelaksanaan dinas kecuali apabila PT. KAI dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut timbul diluar kealpaan pegawai yang bertugas (Sukama, 2020).

Berkaitan dengan tanggungjawab dalam pengangkutan, Indonesia menganut prinsip tanggungjawab berdasarkan adanya unsur kesalahan (fault liability, liability based

on fault) dan prinsip tanggungjawab berdasarkan praduga (presumption of liability). Prinsip tanggungjawab karena kesalahan adalah asas, sedangkan prinsip tanggungjawab karena praduga adalah pengecualian. Artinya, pengangkut bertanggungjawab atas setiap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, tetapi jika pengangkut berhasil membuktikan bahwa ia tidak bersalah/lalai, ia dibebaskan sebagian atau seluruh tanggungjawabnya (Muhammad, 1991).

Kedua prinsip yang dianut tersebut sejalan dengan konsepsi tanggungjawab yang tersurat dalam undang-undang pengangkutan. Tanggungjawab pengangkut dibatasi oleh Undang-Undang Pengangkutan, dan undang-undang ini menentukan bahwa pengangkut hanya bertanggungjawab terhadap segala kerugian yang timbul akibat kesalahan atau kelalaian pengangkut. Sedangkan mengenai kerugian yang timbul akibat : a) keadaan memaksa (force majeure), b) cacat pada penumpang atau barang itu sendiri, dan c) kesalahan atau kelalaian penumpang atau pengirim, maka pengangkut dibebaskan dari tanggungjawab membayar ganti kerugian.

Jadi PT KAI yang dalam hal ini posisinya sebagai pelaksana pengangkutan bertanggungjawab terhadap kerugian penumpang sepanjang kerugian itu merupakan akibat langsung atau tidak langsung dari pelaksanaan dinas. Adapun tanggungjawab dari pengangkut yang demikian itu hanya diterapkan ketika penumpang berada dalam ikatan perjanjian pengangkutan yang ditandai dengan dimilikinya karcis atau tiket kereta api atas namanya, baik yang dibelinya dengan harga penuh maupun yang mendapat potongan/reduksi. Selain itu, tanggungjawab pengangkut untuk mengganti kerugian bila terjadi musibah hanya berlaku apabila penyebabnya adalah kelalaian atau kealpaan pengangkut di waktu dinas. Sebaliknya, apabila penyebabnya adalah kelalaian atau kealpaan penumpang sendiri, tidak termasuk sebagai tanggungjawab pengangkut (PT KAI) melainkan merupakan tanggungjawab personal atau diri pribadi si penumpang.

Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Kereta Api Berbasis Alat Bayar Tiket Reduksi Dalam Hal Terjadi Kecelakaan

Pengertian perlindungan hukum adalah upaya melindungi yang dilakukan oleh pemerintah atau penguasa dengan sejumlah peraturan yang ada. (<http://jdh.sukoharjokab.go.id>). Di Indonesia perlindungan hukum diwujudkan dalam kehadiran berbagai undang-undang dan peraturan. Bentuk perlindungan atau kategorinya beragam, contoh : perlindungan hukum perdata, perlindungan konsumen, perlindungan hak asasi manusia, perlindungan anak, dan sebagainya. Semua orang berhak untuk mendapatkan perlindungan hukum, dan bentuk perlindungan hukum yang diberikan oleh negara disesuaikan dengan kepentingan yang dituju dan sasaran yang dihadapinya.

Perlindungan hukum terhadap penumpang kereta api bertujuan untuk menciptakan perjalanan yang aman, nyaman dan adil bagi semua pihak. Perlindungan hukum terhadap penumpang kereta api ini diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Perlindungan hukum yang diberikan mencakup hak-hak penumpang seperti keselamatan perjalanan, kenyamanan dan pengembalian dana jika terjadi keterlambatan atau pembatalan, serta pemberian ganti rugi jika terjadi kecelakaan.

Posisi penumpang kereta api dapat dipersamakan dengan posisi konsumen pada umumnya, hanya saja dalam hal ini wujud yang dikonsumsi adalah jasa pengangkutan kereta api. Setiap konsumen berhak mendapatkan perlindungan hukum, dan dalam Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen diterangkan bahwa seorang konsumen berhak atas 8 hak sebagai berikut :

1. Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa
2. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan.
3. Hak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa.
4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan.
5. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut.
6. Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen.
7. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif.
8. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.

Merujuk hak ketujuh pada pasal 8 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, yang menyatakan harus ada perlakuan dan layanan yang benar dan jujur serta tidak diskriminatif terhadap pengguna layanan atau penumpang, maka PT KAI memberikan reduksi kepada golongan tertentu, yaitu TNI/Polri, LVRI, dan lembaga/organisasi lainnya berdasarkan perjanjian kerjasama antara KAI dengan berbagai pihak dimaksud. Selain itu, KAI juga memberikan reduksi berdasarkan kebijakan internal untuk kategori tertentu seperti lansia, penyandang disabilitas dan wartawan. Reduksi ini merupakan bentuk penghormatan kepada pelanggan serta kepedulian kepada masyarakat pada umumnya, tanpa ada diskriminasi, sehingga semua masyarakat berhak menikmati fasilitas yang tersedia pada setiap kereta api, asalkan memiliki tiket atau karcis yang sesuai dengan peruntukannya.

PT KAI menekankan bahwa setiap penumpang kereta api wajib membayar iuran wajib (agar bisa diterbitkan tiket/karcis) melalui perusahaan angkutan untuk menutup kerugian akibat kecelakaan selama perjalanan berlangsung. Dalam pasal 125 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian disebutkan : “Dalam hal terjadi kecelakaan kereta api, penyelenggara pengangkutan wajib untuk :

- a. Mengambil tindakan untuk kelancaran dan keselamatan lalu lintas
- b. Menangani korban kecelakaan
- c. Memindahkan penumpang, bagasi, dan barang antaran ke kereta api lain atau moda transportasi lain untuk meneruskan perjalanan sampai stasiun tujuan.
- d. Melaporkan kecelakaan kepada Menteri, pemerintah provinsi, pemerintah Kabupaten/Kota.
- e. Mengumumkan kecelakaan kepada pengguna jasa dan masyarakat.
- f. Segera menormalkan kembali lalu lintas kereta api setelah dilakukan penyidikan awal oleh pihak berwenang.
- g. Mengurus klaim asuransi korban kecelakaan.

Memperhatikan kewajiban yang tertulis pada huruf g diatas, PT KAI akan menunjukkan tanggung jawabnya berdasarkan perjanjian kontrak asuransi yang telah diikatnya bersama dengan PT Jasa Raharja (Persero) dan PT Jasaharja Putera. Pada pasal 6 dari perjanjian yang dibuat kedua pihak dijelaskan hak penumpang ialah mengajukan klaim ganti rugi atas kerugian yang dialaminya, dengan melengkapi data-data sebagai berikut :

- a. Surat keterangan dari Dokter dan Pejabat yang berwenang pada PT KAI.
- b. Kwitansi asli biaya pengobatan dan perawatan
- c. Surat Keterangan Kematian dari Rumah Sakit/Puskesmas (jika meninggal dunia).
- d. Formulir Pengajuan Santunan yang telah disediakan oleh Pihak Kedua (PT Asuransi Jasa Raharja) diisi dan ditandatangani oleh Pejabat Pihak Pertama (PT KAI) bersama-sama dengan Pihak Kedua yang berwenang.

Jangka waktu pengajuan permohonan dana santunan kepada konsorsium PT Jasa Raharja dan PT Jasaharja Putera minimal ketika data-data sebagaimana tersebut diatas dinilai lengkap atau paling lambat adalah 6 (enam) bulan sejak terjadinya kecelakaan, artinya jika permohonan diajukannya melebihi batas waktu tersebut maka tidak akan dilayani, karena kejadiannya dianggap kadaluwarsa.

Syarat dan ketentuan yang berkaitan dengan pengajuan permohonan santunan tersebut, tidak saja berlaku bagi penumpang kereta api yang membayar penuh melainkan berlaku juga bagi penumpang yang tiket/karcisnya mendapat potongan harga. Pemikiran demikian ini didasari ketentuan yang termuat dalam Pasal 132 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yang berbunyi : “Setiap sarana perkeretaapian wajib mengangkut orang yang telah memiliki karcis”. Jadi titik tolaknya pada kepemilikan karcis/tiket ketika menyimpulkan seseorang itu penumpang atau bukan.

Adapun besaran nilai ganti kerugian yang dialami penumpang atau pengguna jasa kereta api yang mengalami kecelakaan selama dalam pengoperasian kereta api, menurut Peraturan Menteri Keuangan Nomor 37/PMK.010/008, untuk kelas ekonomi dan non ekonomi, adalah sebagai berikut :

a. Meninggal dunia	Rp	40.000.000,-
b. Cacat tetap maksimum	Rp	40.000.000,-
c. Biaya perawatan maksimum	Rp	25.000.000,-
d. Biaya transportasi korban (dari TKP ke faskes)	Rp	500.000,

Pemberian santunan kepada korban kecelakaan kereta api akibat kesalahan operasional didasari oleh adanya tanggungjawab dari PT KAI selaku penyedia jasa angkutan. Tanggungjawab pengangkut itu sendiri dibatasi oleh undang-undang pengangkutan, dan pembatasan tersebut menjadi bagian dari wujud perlindungan hukum terhadap penumpang/pengguna jasa, dengan tidak ada diskriminasi kepada siapapun sepanjang syarat-syarat formal menjadi penumpang kereta api dipenuhi. Perlindungan hukum ini berlaku untuk semua jenis kereta api, termasuk kereta api jarak jauh, kereta api lokal, dan kereta api prameks.

Kesimpulan

PT KAI sebagai perusahaan pengangkutan dengan moda transportasi kereta api yang landasan operasionalnya adalah Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, senantiasa berusaha memperbaiki managemennya agar semakin banyak masyarakat yang menggunakan jasanya untuk melakukan perjalanan jarak dekat atau jauh, yang untuk itu telah tersedia kelas-kelas tertentu, seperti : kelas ekonomi, bisnis dan eksekutif. Syarat utama penumpang untuk dapat menikmati layanan kereta api haruslah memiliki tiket atau karcis yang didalamnya memuat identitas diri pribadi calon penumpang itu sendiri, dan tidak boleh digantikan ke orang lain untuk melakukan perjalanan yang telah dipesannya, alasannya karena di dalam pembayaran harga tiket/karcis tersebut termuat pula tanggungan premi asuransi. Harga tiket/karcis yang disediakan oleh PT KAI variatif tergantung kelas dan jarak tempuhnya, namun sebagai

kepedulian kepada golongan tertentu yakni Lansia, LVRI, TNI/Polri, Wartawan, Disabilitas, dan Insan Perguruan Tinggi yang memiliki dokumen kerjasama dengan PT. KAI, diberikan potongan harga atau reduksi dengan prosentase yang berbeda-beda untuk tiap golongan. Sekalipun ada perbedaan status alat bayarnya, antara tiket/karcis normal dengan tiket/karcis reduksi, akan tetapi berkaitan dengan perlindungan hukumnya tidak ada perbedaan. Termasuk ketika terjadi kecelakaan dalam perjalanan akibat kesalahan operasional kereta api, pihak PT KAI berdasarkan hasil kerjasama dengan konsorsium PT Asuransi Jasa Raharja dan PT Jasaraharja Putera, berkewajiban memberikan santunan kepada korban ataupun keluarga korban (jika korban meninggal dunia) sejumlah yang telah ditetapkan dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 37/PMK.010/008.

Daftar Pustaka

- Abdukkadir Muhammad, S. H. (2021). *Hukum Pengangkutan Niaga*.
- Abdulkadir, M. (2013). *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Arifianto, D., Lie, G., & Syailendra, M. R. (2023). Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Yang Diangkut Oleh Kereta Api. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9(13), 178–185.
- Budi Maghfiroh, V. (n.d.). *Pelaksanaan Kegiatan Promosi Pada PT. Kereta API Indonesia (Persero) Daop Ix Jember*.
- Harahap, A. M. (2022). Perlindungan Hukum Bagi Tenaga Kerja Stasiun Kereta Api Ditinjau Melalui Pandangan Hukum Islam. *Al-Mashlahah Jurnal Hukum Islam Dan Pranata Sosial*, 10(01), 409–441.
- Lauwtania, F. (2021). Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Perkeretaapian Terkait Dengan Pelecehan Seksual yang Terjadi di Atas Kereta Api Dikaji Oleh Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (Studi Kasus PT. Kereta Api Indonesia). *Binamulia Hukum*, 10(1), 69–78.
- Muhammad, A. (1991). *Hukum pengangkutan darat, laut, dan udara*. Citra Aditya Bakti.
- Putro, R. K. (2012). *Peran Humas Pt. Kai Daop 4 Semarang Dalam Menghadapi Krisis Pengadaan Jalur Ganda Lintas Semarang-Bojonegoro*.
- Raihani, S. R. (2012). *Tinjauan Yuridis Kawasan Ekonomi Khusus (Kek) Dalam Sistem Administrasi Pemerintahan Negara Republik Indonesia Berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah*.
- Sukama, S. (2020). Tinjauan Yuridis Terhadap Pengawasan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Penumpang dan Barang Dihubungkan Dengan Ketentuan Undang-Undang RI Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Kereta Api. *FOCUS: Jurnal of Law*, 1(1), 29–37.