

### **Jaminan Keselamatan Penumpang Moda Transportasi Kereta Api (Studi Kasus Kecelakaan Kereta Api Turangga Dan KRL Commuter Line Bandung)**

**Rinitami Njatrijani, Saulita Margaret, Ester Purinta Sembiring**

Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro

E-mail: [rinitaminjatrijani@gmail.com](mailto:rinitaminjatrijani@gmail.com)

#### **Abstrak**

Kereta api merupakan moda transportasi yang memiliki jaminan keselamatan yang lebih tinggi dibandingkan transportasi lainnya karena memiliki jalurnya sendiri. Namun pada kenyataannya masih terjadi kecelakaan kereta api. Kecelakaan yang baru saja terjadi pada awal tahun 2024, yakni kecelakaan antara kereta api Turangga dan *Commuter Line* Bandung. Tujuan dari penelitian ini ialah jaminan keselamatan terhadap penumpang pada kecelakaan kereta api serta tanggung jawab PT KAI terhadap penumpang akibat kecelakaan dalam kereta api. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis normatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penumpang memiliki hak untuk mendapatkan jaminan keselamatan, serta dalam kasus kecelakaan KA Turangga dan *Commuter Line* Bandung sudah melaksanakan tugasnya. Namun demikian diperlukan upaya optimalisasi jaminan keselamatan oleh PT KAI agar kecelakaan kereta api tidak terjadi lagi.

**Kata Kunci:** Jaminan keselamatan, kereta api, transportasi.

#### *Abstract*

*Trains are a mode of transportation that has a higher safety guarantee than other transportation because it has its own track. But in reality, train accidents still occur. The accident that just happened in early 2024, namely the accident between the Turangga train and the Bandung Commuter Line. The purpose of this study is to determine the safety guarantees for passengers in train accidents and the responsibility of PT Kai for passengers due to accidents in trains. This research uses the normative-jurisdictional approach method. The results showed that passengers have the right to obtain safety guarantees, and in the case of the Turangga and Commuter Line Bandung train accidents, they have carried out their duties. However, it is important to optimize the safety guarantee provided by PT Kai so that train accidents do not happen again.*

**Keywords:** *Safety guarantee, train, transportation.*

### A. Pendahuluan

Transportasi memiliki peranan penting untuk memudahkan masyarakat melakukan mobilitas dari satu wilayah ke wilayah lainnya. Salah satu transportasi darat di Indonesia yang sangat diandalkan dan menjadi pilihan prioritas masyarakat adalah angkutan kereta api.<sup>1</sup> Keunggulan kereta api adalah memiliki jalur trayek khusus, sehingga tidak berada dalam satu jalur dengan moda transportasi darat lainnya. Selain itu kereta api banyak diminati masyarakat karena memiliki kemampuan untuk mengangkut, baik orang maupun barang secara massal, menghemat energi, menghemat penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, memiliki tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi jalan untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintasnya, seperti angkutan perkotaan.<sup>2</sup>

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mendefinisikan kereta api sebagai kendaraan 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 api. Menurut Pasal 120 Undang-Undang Perkeretaapian, kereta api dapat beroperasi dengan lalu lintas satu arah pada jalur tunggal dan jalur ganda. Setiap jalur atau trayek yang ada hanya bisa dilalui oleh satu kereta api. Kereta api yang ada saat ini beroperasi dengan cara bersilang, bersusulan, berangkat dan berhenti di stasiun yang sudah ditentukan jadwal grafik perjalanan setiap kereta api tersebut.

PT Kereta Api Indonesia (KAI) merupakan perusahaan yang mengelola jasa perkeretaapian yang berbentuk Badan Usaha Milik Negara (BUMN) penyedia jasa perkeretaapian utama di Indonesia di bawah naungan Departemen Perhubungan. Penyelenggaraan angkutan kereta api pada dasarnya sama dengan penyelenggaraan angkutan lainnya yakni diawali dengan adanya suatu perjanjian pengangkutan antara penumpang dan pihak pengangkut dengan adanya karcis yang dikeluarkan oleh PT KAI. Sebagaimana dalam setiap perjanjian terdapat hak dan kewajiban, serta tanggung jawab dari para pihak yang

---

<sup>1</sup> Afrizal Riyadi, Rinitami Njatrijani dan Siti Mahmudah. 2016. *Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Perusahaan Jasa Pengangkutan Terhadap Keselamatan Penumpang Kereta Di Perlintasan Sebidang*. Diponegoro Law Review. 5(2), 2.

<sup>2</sup> Benedictus Bismo B.P. 2015. *Tanggung Jawab Hukum PT. Kereta Api Indonesia Terhadap Kerugian Penumpang Akibat Kecelakaan Kereta Api*. eJournal UAJYS's Library: Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

berjanji, demikian pula halnya dalam perjanjian pengangkutan kereta api terdapat hak dan kewajiban dari pihak penyelenggara angkutan dan pihak penumpang.<sup>3</sup> Berdasarkan Pasal 132 ayat (1) Undang-Undang Perkeretaapian, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengangkut orang yang telah membeli karcis. Setiap penumpang yang telah memiliki karcis berhak memperoleh kualitas pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih. Kewajiban pihak pengangkut ini merupakan kontra prestasi atas hak yang dimiliki oleh penumpang yang telah membayar biaya pengangkutan dan memiliki karcis sebagai bukti telah terjadinya perjanjian pengangkutan kereta api.<sup>4</sup>

Menurut Nasution (2004), terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi suatu kualitas dari layanan kereta api, salah satunya ialah faktor keselamatan dalam perjalanan. Hal ini sesuai dengan tujuan penyelenggaraan perkeretaapian dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang berbunyi: “Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional”. Sebagai penyelenggara sarana perkeretaapian, PT KAI memiliki kewajiban untuk memberikan jaminan keselamatan kepada para penumpang kereta api. Sejalan dengan hal tersebut, maka PT KAI memiliki tanggung jawab jika terdapat kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim atau pihak ketiga karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan, menyadari hal ini pengangkut didorong untuk berhati-hati dalam melaksanakan pengangkutan.<sup>5</sup>

Meskipun memiliki jalurnya sendiri, kereta api tidak terhindar dari kecelakaan. Hal ini terjadi karena faktor yang sangat beragam salah satunya adalah kerusakan sarana dan prasarana. Sarana perkeretaapian adalah lokomotif kereta yang memiliki penggerak sendiri dan digunakan untuk mengangkut orang, gerbong yang digunakan untuk mengangkut barang, peralatan khusus lainnya seperti kereta inspeksi/lori, gerbong penolong, derek, kereta ukur, dan

<sup>3</sup> Santoso, Muhammad S. R., and Moch N. Imanullah. 2016. Tanggung Jawab Keperdataan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Kecelakaan yang Terjadi Saat Mengangkut Penumpang. *Privat Law*, 4 (2).

<sup>4</sup> Efendi Darmawan, dkk. *Tanggung Jawab Pt Kereta Api Indonesia Terhadap Konsumen Pengguna Jasa Kereta Api Berkaitan Dengan Keterlambatan Kedatangan Kereta Api Dikaji Menurut Undang - Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian*. *Civilia: Jurnal Kajian Hukum Dan Pendidikan Kewarganegaraan*, 2(4), 62–72.

<sup>5</sup> Abdulkadir Muhammad. *Hukum Pengangkutan Niaga*. (Jakarta: PT. Citra Aditya Bakti, 2013), hal 154.

kereta pemeliharaan jalur rel. Sedangkan prasarana perkeretaapian berupa jalur kereta api, stasiun kereta api, fasilitas dan peralatan untuk pengoperasian perjalanan kereta api.<sup>6</sup> Selanjutnya yang menjadi faktor terjadinya kecelakaan adalah faktor eksternal yang erat kaitannya dengan kendaraan lain, contohnya tabrakan antara kereta api dan kendaraan lain atau pejalan kaki, selain itu adapun kelalaian sumber daya manusia yang terjadi akibat desain sistem yang kurang memadai sehingga menciptakan kondisi human error.<sup>7</sup> Salah satu kecelakaan kereta api yang terjadi di Indonesia ialah kecelakaan antara KA Turangga dan *Commuter Line* Bandung. Kecelakaan ini terjadi pada tanggal 5 Januari 2024. Akibat kecelakaan tersebut sebanyak 4 orang meninggal dunia dan 37 orang mengalami luka-luka.

Berdasarkan latar belakang di atas, sangat penting dilakukan studi pembahasan mengenai Jaminan Keselamatan Moda Transportasi Kereta Api. Penulisan penelitian ini bertujuan untuk mengetahui mengenai jaminan keselamatan terhadap penumpang moda transportasi kereta api serta tanggung jawab PT KAI terhadap penumpang akibat kecelakaan moda transportasi kereta api. Penulisan ini diharapkan bermanfaat secara praktis menjadi bahan masukan dan referensi akan penanganan kecelakaan kereta api dan optimalisasi jaminan keselamatan yang diberikan pada penumpang jasa transportasi kereta api (PT KAI).

## B. Hasil Penelitian dan Pembahasan

### 1. Jaminan Keselamatan Terhadap Penumpang Moda Transportasi Kereta Api

Menurut Satjipto Rahardjo, perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.<sup>8</sup> Dalam pengangkutan melalui transportasi kereta api, hak penumpang kereta api sebagai konsumen dilindungi oleh Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Hak konsumen berdasarkan Pasal 4 Undang-Undang Perlindungan Konsumen ialah:

- a. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa

<sup>6</sup> Winda Halim. Rainisa Maini. 2013. *Analisis Tren Kecelakaan Pada Sektor Transportasi di Indonesia (Moda Transportasi: Kereta Api)*. Semantic Scholar. hal 3.

<sup>7</sup> *Ibid*, hal 6.

<sup>8</sup> Satjipto Rahardjo, Ilmu Hukum, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2000), Hal 54.

Dalam pengangkutan kereta api, penumpang berhak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan.

- b. Hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan

Penumpang kereta api memiliki kesempatan untuk memilih jenis kereta (ekonomi, ekonomi premium, bisnis atau eksekutif, *luxury*, *compartment suite*), waktu, serta tujuannya.

- c. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa

Biasanya informasi mengenai kondisi kereta maupun informasi lainnya tersaji di website ataupun media sosial PT KAI.

- d. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan

Penumpang diberikan kesempatan untuk memberikan saran atau kritik kepada PT KAI terkait keluhan yang dialami kepada petugas secara langsung di stasiun atau melalui call center KAI.

- e. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, upaya penyelesaian sengketa perlindungan secara patut

Penumpang kereta api diberikan perlindungan hukum dengan adanya UU Perlindungan Konsumen. Kemudian apabila haknya dirugikan, penumpang kereta api diberikan kesempatan untuk melakukan upaya hukum melalui pengadilan umum atau badan di luar peradilan (YLKI atau BPSK).

- f. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif

Pihak penyelenggara jasa kereta api harus berlaku adil, jujur, dan tidak membedakan konsumen serta tidak melakukan diskriminasi dalam memberikan pelayanan.

- g. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya

Berdasarkan Pasal 188 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang

diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

h. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya

Salah satu hak penumpang yang dinyatakan dalam Pasal 4 UU Perlindungan Konsumen ialah hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa. Sebagai pihak pengangkut 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.<sup>9</sup> Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian berupa penyelenggaraan prasarana perkeretaapian dan/atau sarana-sarana perkeretaapian, sedangkan penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum yang saat ini dilaksanakan oleh PT KAI.

Berdasarkan pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api, Pengoperasian kereta api harus memenuhi standar pelayanan minimum. Standar pelayanan minimum ini merupakan acuan bagi Penyelenggara Prasarana perkeretaapian yang mengoperasikan stasiun kereta api dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa stasiun kereta api dan Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian yang melaksanakan kegiatan angkutan orang dengan kereta api. Standar pelayanan minimum ini dibagi dua yaitu standar pelayanan minimum di stasiun kereta api dan standar pelayanan minimum dalam perjalanan. Standar pelayanan minimum penumpang baik di stasiun maupun di dalam perjalanan kereta api paling sedikit mencakup keselamatan, keamanan, kehandalan, kenyamanan, kemudahan dan kesetaraan.

Kewajiban pengangkut guna menjaga keselamatan penumpang terdapat dalam beberapa pasal UU Perkeretaapian, diantaranya:

1) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian wajib merawat prasarana perkeretaapian agar tetap laik operasi (Pasal 65 ayat (1) UU Perkeretaapian)

<sup>9</sup> Aflah. 2009. Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Jurnal Ilmiah Abdi Ilmu. 2 (1), 148.

- 2) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian wajib melakukan pengujian dan pemeriksaan untuk menjamin kelaikan prasarana perkeretaapian (Pasal 68 ayat (1) UU Perkeretaapian)
- 3) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib memenuhi persyaratan teknis dan kelaikan operasi yang berlaku bagi setiap jenis sarana perkeretaapian (Pasal 96 ayat (2) UU Perkeretaapian)
- 4) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib merawat sarana perkeretaapian agar tetap laik operasi (Pasal 114 ayat (1) UU Perkeretaapian)
- 5) Dalam pengoperasian sarana perkeretaapian wajib dilakukan oleh awak yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi kecakapan yang dibuktikan dengan sertifikat kecakapan (Pasal 116 ayat (1) UU Perkeretaapian)
- 6) Dalam hal terjadi kecelakaan kereta api, wajib mengambil tindakan untuk kelancaran dan keselamatan lalu lintas, menangani korban kecelakaan, memindahkan penumpang, bagasi, dan barang antaran ke kereta api lain atau moda transportasi lain untuk meneruskan perjalanan sampai stasiun tujuan, melaporkan kecelakaan kepada Menteri, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota, mengumumkan kecelakaan kepada pengguna jasa dan masyarakat, segera menormalkan kembali lalu lintas kereta api setelah dilakukan penyidikan awal oleh pihak berwenang, mengurus klaim asuransi korban kecelakaan (Pasal 125 UU Perkeretaapian)
- 7) Dalam penyelenggaraan pengangkutan orang dengan kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengutamakan keselamatan dan keamanan orang, mengutamakan pelayanan kepentingan umum, menjaga kelangsungan pelayanan pada lintas yang ditetapkan, mengumumkan jadwal perjalanan kereta api, mematuhi jadwal keberangkatankeretaapi (Pasal 133 ayat (1) Undang-Undang Perkeretaapian).

Penyelenggara jasa angkutan kereta api memiliki kewajiban menyediakan jaminan keselamatan bagi penumpang kereta api. Namun pada kenyataannya masih terjadi kecelakaan kereta api. Kecelakaan kereta api yang baru-baru ini terjadi ialah kecelakaan antara KA Turangga dan Commuter Line Bandung. Akibat kecelakaan tersebut sebanyak 4 orang meninggal dunia dan 37 orang mengalami luka-luka. Berdasarkan penuturan KNKT (Komite Nasional Kecelakaan Transportasi) kecelakaan ini terjadi karena adanya *uncommanded signal*. Kecelakaan berawal saat KA 350 CL Bandung Raya berangkat dari

Stasiun Rancaekek menuju Stasiun Haurpugur pada pukul 05.41 WIB. Pada pukul 05.46 WIB, terdapat KA 65A Turangga melintas langsung Stasiun Nagreg menuju Stasiun Cicalengka. Pada pukul 05.51 WIB, KA 350 CL Bandung Raya datang dan berhenti di Jalur II Stasiun Haurpugur dan kemudian diberangkatkan kembali pukul 05.56 WIB ke Stasiun Cicalengka. Pukul 05.59 WIB, KA 65A Turangga melintas langsung Stasiun Cicalengka menuju Stasiun Haurpugur. Terjadi tabrakan antara KA 350 CL Bandung Raya dengan KA 65A Turangga di KM 181+700 petak jalan Stasiun Cicalengka – Stasiun Haurpugur.<sup>10</sup> Adapun penyebab kecelakaan ini yaitu ditemukan *uncommanded signal* dari sistem *interface* akibat transien tegangan dengan amplitudo sangat tinggi dalam waktu sangat singkat saat operasi pensaklaran *relay* yang mungkin dipengaruhi oleh kondisi pengkabelan serta *grounding system interface* dan peralatan blok mekanik di Stasiun Cicalengka. *Uncommanded signal* yang terjadi terproses oleh sistem persinyalan blok elektrik Stasiun Haurpugur yang kemudian ditampilkan sebagai indikasi telah diberi "Blok Aman" sehingga PPKA Stasiun Haurpugur dapat melanjutkan proses pelayanan rute untuk KA 350 CL Bandung Raya menuju Stasiun Cicalengka.

Terjadinya *complacency* terhadap masing-masing sistem persinyalan dan confirmation bias mempengaruhi proses pengambilan keputusan PPKA Stasiun Cicalengka dan PPKA Stasiun Haurpugur untuk memberangkatkan KA dari masing-masing stasiun. PDPS baik di Stasiun Haurpugur maupun Stasiun Cicalengka tidak mengakomodir komunikasi antara persinyalan elektrik dengan mekanik, sehingga SOP di kedua stasiun tersebut tidak mewakili keadaan yang sebenarnya. Anomali berupa *uncommanded signal* yang sebelumnya telah terekam beberapa kali tidak tercatat sebagai gangguan persinyalan sehingga permasalahan tersebut tidak terdeteksi lebih awal.

Kecelakaan KA Turangga tersebut terjadi karena adanya kesalahan dalam persinyalan elektrik. Padahal seharusnya kesalahan persinyalan bisa diantisipasi dengan sistem persinyalan dengan tingkat keandalan tinggi. Berdasarkan Pasal 126 ayat (6) Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, sistem persinyalan elektrik harus memenuhi syarat :

---

<sup>10</sup> Hasil Akhir Investigasi Kasus Kecelakaan Ka 350 Cl Bandung Raya - Ka 65a Turangga. <https://knkt.go.id/news/read/hasil-akhir-investigasi-kasus-kecelakaan-ka-350-cl-bandung-raya---ka-65a-turangga->. Diakses pada tanggal 25 Februari 2024 pukul 14.45.



- a) tahan terhadap cuaca
- b) tingkat keandalan tinggi
- c) menggunakan teknologi yang terbukti aman
- d) keselamatan
- e) mudah perawatannya
- f) dilengkapi dengan sistem proteksi terhadap petir.

Menurut penulis ada beberapa faktor yang menjadi sebuah pertimbangan jaminan keselamatan terhadap penumpang antara lain penjadwalan kereta api, penjadwalan pemeriksaan dan pemeliharaan kereta api, pemeriksaan jalur kereta api, dan pengkajian sistem manajemen keselamatan secara berkala. Melalui Peraturan PerMenHub Nomor 69 Tahun 2018 tentang SMKP (Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian). Penerapan SMKP bertujuan untuk :

- 1) Meningkatkan keselamatan perkeretaapian yang terencana, terukur dan terintegrasi,
- 2) Mencegah terjadinya insiden dan/atau kecelakaan kereta api dan
- 3) Menciptakan tempat dan lingkungan kerja SDM perkeretaapian yang selamat, aman, nyaman dan efisien.

## 2. Tanggung Jawab PT KAI Terhadap Penumpang Akibat Kecelakaan Dalam Moda Transportasi Kereta Api

Beberapa faktor yang menjadikan kereta api sebagai alat transportasi yang paling diminati karena kecepatan waktu tempuh, keamanan, kenyamanan dan memiliki harga terjangkau yang dapat dinikmati oleh kalangan manapun. Kelebihan pada kereta api yaitu jalur khusus menjadikan transportasi ini memiliki kecepatan waktu tempuh yang relatif sedikit dibandingkan transportasi darat lainnya. Kelebihan tersebut diharapkan mampu menjadikan citra dan pelayanan kereta api yang diberikan pada penumpang dapat direalisasikan dengan baik dan layak.

Menurut Undang-Undang Perkeretaapian Nomor 23 Tahun 2007 terdapat beberapa jenis kereta api antara lain :

- a. Kereta api kecepatan normal
- b. Kereta api kecepatan tinggi
- c. Kereta api monorel

- d. Kereta api motor induksi linear
- e. Kereta api gerak udara
- f. Kereta api levitasi magnetic
- g. Trem
- h. Kereta gantung.

Salah satu jenis kereta api dengan kecepatan normal di Indonesia adalah Kereta Rel Listrik Commuter Line (KRL). KRL pertama kali beroperasi di Indonesia pada tahun 2008 dengan jalur di kota Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek). Kereta Api Commuter Line Bandung merupakan layanan kereta api yang beroperasi sejak tahun 1980 dan merupakan kereta diesel MCW 302 yang diproduksi tahun 1982 terdiri dari 6-7 merupakan kereta yang telah mengalami modernisasi dan transformasi yang panjang. Pelayanan perkeretaapian perkotaan diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api yang bertujuan sebagai berikut :

- 1) Menjadi penghubung stasiun di daerah perkotaan,
- 2) Melayani seluruh penumpang,
- 3) Bersifat perjalanan pulang pergi atau balik (komuter),
- 4) Jarak dan waktu tempuh relatif lebih sedikit dibandingkan kereta api antar propinsi,
- 5) Melayani kebutuhan penumpang yang bepergian di dalam kota dan dari daerah menuju pusat kota atau sebaliknya.

Dalam hukum pengangkutan setidaknya-tidaknya dikenal adanya 3 (tiga) prinsip tanggung jawab, yaitu:<sup>11</sup>

- a) Tanggung jawab karena adanya unsur kesalahan (*fault liability*)

Menurut prinsip ini setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian kepada orang lain, mewajibkan kepada orang yang karena perbuatannya menimbulkan kerugian untuk mengganti kerugian yang telah ditimbulkannya. Prinsip ini terdapat dalam Pasal 157 UU Perkeretaapian, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian bertanggung jawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api. Tanggung jawab dimulai sejak pengguna jasa diangkat dari stasiun asal sampai dengan stasiun

---

<sup>11</sup> E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional* (Yogyakarta:Liberty, 1989), hal 19.

tujuan yang disepakati. Tanggung jawab dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami. Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian, luka-luka, atau meninggalnya penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api. Kemudian berdasarkan Pasal 167 UU Perkeretaapian, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa. Dalam Pasal 4 Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan, setiap orang yang menjadi korban mati atau cacat tetap akibat kecelakaan yang disebabkan oleh alat angkutan lalu lintas jalan, dana akan memberi kerugian padanya atau kepada ahli warisnya sebesar jumlah yang ditentukan berdasarkan Peraturan Pemerintah.

b) Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption of liability*)

Menurut prinsip ini, beban pembuktian berada pada pengangkut yang mana pengangkut dianggap selalu bertanggungjawab atas kerugian dari segala penyelenggaraan pengangkutan. kecuali, jika pengangkut dapat membuktikan lain yaitu, ia tidak bersalah maka pengangkut akan bebas dari beban pertanggungjawaban.

c) Tanggung jawab Mutlak (*absolute liability*)

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip tanggung jawab mutlak tidak diatur dalam UU Pengangkutan. Hal ini tak diatur, kemungkinan dikarenakan penyedia jasa transportasi tidak perlu terlalu banyak menanggung resiko. Namun, hal ini tidak menghalangi para pihak untuk memasukkan prinsip ini ke dalam kontrak pengangkutan.<sup>12</sup>

Dalam kasus kecelakaan KA Turangga-Commuter Line Bandung, PT KAI menggunakan prinsip tanggung jawab berdasar kesalahan (*fault liability/ based on fault*), karena didasarkan pada kesalahan pengangkut. Pertanggungjawaban terhadap penumpang dan pengirim menurut Pasal 157 (1) dan Pasal 158 (1) Undang-Undang Perkeretaapian

<sup>12</sup> Arifianto, D., Lie, G., & Syailendra, M. (2023). Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Yang Diangkut Oleh Kereta Api. Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan, 9(13), 183.

pada pokoknya menyebutkan bahwa “Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian bertanggung jawab terhadap pengguna jasa atau penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia maupun pengirim barang yang menderita kehilangan, kerusakan, atau musnahnya barang yang disebabkan oleh pengoperasian kereta api.” Berdasarkan pasal ini terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan antara lain :

- 1) Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa/penumpang yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api. Hal ini berarti bahwa barang bawaan penumpang juga menjadi tanggung jawab pengangkut.
- 2) Bagi penumpang yang mengalami kerugian dihitung berdasarkan kerugian nyata yang dialami, untuk yang luka-luka diberi biaya pengobatan dan bagi yang meninggal dunia diberikan santunan.

Hal ini telah dilakukan oleh PT Jasa Raharja (pihak asuransi) yang bekerja sama dengan PT. Kereta Api Indonesia memberikan santunan/ganti kerugian kepada penumpang yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Sesuai dengan ketentuan Pasal 2 dan 3 Peraturan Menteri Keuangan RI No.15 dan 16 /PMK.10/2017, besaran santunan bagi korban kecelakaan lalu lintas darat ialah :

a. Meninggal dunia	Rp40.000.000.
b. Cacat tetap maksimum	Rp40.000.000.
c. Biaya perawatan maksimum	Rp25.000.000.
d. Biaya penguburan	Rp2.500.000.
e. Manfaat Tambahan Penggantian Biaya P3K (Maksimal)	Rp1.000.00.
f. Manfaat Tambahan Penggantian Biaya Ambulance (Maksimal)	Rp500,000.

Dalam pelaksanaan tanggung jawab PT KAI atas kerugian penumpang akibat kecelakaan KA Turangga-Commuter Line Bandung juga sesuai dengan Pasal 125 UU Perkeretaapian. PT KAI mengevakuasi korban 33 orang mengalami luka-luka dan dibawa ke empat rumah sakit terdekat, yakni RSUD Cicalengka, Rumah Sakit Edelweis, Rumah Sakit AMC, dan RS Santosa untuk mendapat perawatan.<sup>13</sup> PT KAI juga segera menormalkan kembali lalu lintas kereta pada satu jam setelah kecelakaan terjadi.

<sup>13</sup> KAI berhasil evakuasi KA Turangga dan CL Bandung Raya usai kecelakaan. <https://www.antaraneews.com/berita/3901404/kai-berhasil-evakuasi-ka-turangga-dan-cl-bandung-raya-usai-kecelakaan>. Diakses pada 7 Maret 2024 pukul 11.01.

PT. Kereta Api (Persero) telah melaksanakan tanggung jawabnya kepada pengguna jasa (penumpang), namun hal ini belum cukup, sebab yang terpenting adalah menghindari kecelakaan kereta api terulang kembali. Untuk itu PT KAI seharusnya optimalisasi jaminan keselamatan bagi penumpang dengan menyusun prosedur terkait pelayanan peralatan persinyalan yang lebih mumpuni sehingga potensi bahaya dapat terdeteksi.

### C. Kesimpulan

Hak penumpang kereta api dilindungi dengan adanya Pasal 4 UU Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Salah satu hak konsumen dalam pasal tersebut adalah hak - hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa.

Berdasarkan hal tersebut maka penyedia jasa transportasi memiliki kewajiban memberikan jaminan keselamatan bagi penumpang. PT KAI selaku penyelenggara jasa angkutan perkeretaapian wajib bertanggung jawab terhadap penumpang jika terjadi kecelakaan, selama kecelakaan merupakan akibat dari kesalahan pengoperasian kereta api.

## Daftar Pustaka

### Buku

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Jakarta: PT. Citra Aditya Bakti, 2013).
- E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional* (Yogyakarta:Liberty, 1989).
- Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2000).

### Jurnal

- Aflah. 2009. Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. *Jurnal Ilmiah Abdi Ilmu*. 2 (1).
- Afrizal Riyadi, Rinitami Njatrijani dan Siti Mahmudah. 2016. *Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Perusahaan Jasa Pengangkutan Terhadap Keselamatan Penumpang Kereta Di Perlintasan Sebidang*. *Diponegoro Law Review*. 5(2), 2.
- Arifianto, D., Lie, G., & Syailendra, M. (2023). Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Yang Diangkut Oleh Kereta Api. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9(13), 183.
- Benedictus Bismo B.P. 2015. Tanggung Jawab Hukum PT. Kereta Api Indonesia Terhadap Kerugian Penumpang Akibat Kecelakaan Kereta Api. *eJournal UAJYS's Library: Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta*.
- Efendi Darmawan, dkk. Tanggung Jawab PT Kereta Api Indonesia Terhadap Konsumen Pengguna Jasa Kereta Api Berkaitan Dengan Keterlambatan Kedatangan Kereta Api Dikaji Menurut Undang - Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian. *Civilia: Jurnal Kajian Hukum Dan Pendidikan Kewarganegaraan*, 2(4), 62–72.
- Santoso, Muhammad S. R., and Moch N. Imanullah. 2016. Tanggung Jawab Keperdataan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Kecelakaan yang Terjadi Saat Mengangkut Penumpang. *Privat Law*, 4 (2).
- Winda Halim. Rainisa Maini. 2013. *Analisis Tren Kecelakaan Pada Sektor Transportasi di Indonesia (Moda Transportasi: Kereta Api)*. Semantic Scholar. hal 3.

### Peraturan Perundang-Undangan

- Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Lalu-Lintas Jalan

## Law, Development & Justice Review

---

Volume:	7	E-ISSN:	2655-1942
Number:	1	Terbitan:	April 2024
Page :	30-44		

---

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian

Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api.

Peraturan Menteri Keuangan RI No.15 dan 16 /PMK.10/2017

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP).

### Website

Hasil Akhir Investigasi Kasus Kecelakaan Ka 350 Cl Bandung Raya - Ka 65a Turangga.<https://knkt.go.id/news/read/hasil-akhir-investigasi-kasus-kecelakaan-ka-350-cl-bandung-raya---ka-65a-turangga->. Diakses pada tanggal 25 Februari 2024 pukul 14.45.

KAI berhasil evakuasi KA Turangga dan CL Bandung Raya usai kecelakaan. <https://www.antaranews.com/berita/3901404/kai-berhasil-evakuasi-ka-turangga-dan-cl-bandung-raya-usai-kecelakaan>. Diakses pada 7 Maret 2024 pukul 11.01.