

# SKRIPSI

## KAJIAN HUKUM MENGENAI PENYELESAIAN KLAIM TERHADAP KERUGIAN YANG DI ALAMI OLEH PENUMPANG KERETA API DI DAERAH OPERASI (DAOP) VIII SURABAYA



Oleh :

**EKO WIDIYANTO**  
**NIM. 030010882 - U**

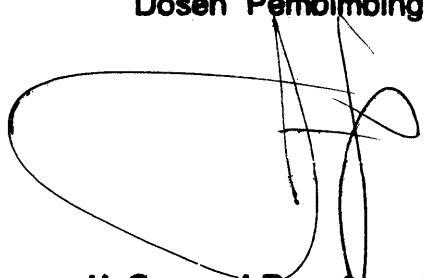
**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS AIRLANGGA  
SURABAYA  
2004**

**KAJIAN HUKUM MENGENAI PENYELESAIAN KLAIM  
TERHADAP KERUGIAN YANG DI ALAMI OLEH  
PENUMPANG KERETA API DI DAERAH OPERASI (DAOP)  
VIII SURABAYA**

**SKRIPSI**


**DIAJUKAN UNTUK MELENGKAPI TUGAS AKHIR DAN  
MEMENUHI SYARAT-SYARAT UNTUK MENYELESAIKAN  
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM (S 1) DAN MEMPEROLEH GELAR  
SARJANA HUKUM**

Dosen Pembimbing



**H. Samzari Boentoro, S.H**  
NIP. 130350128

Penyusun



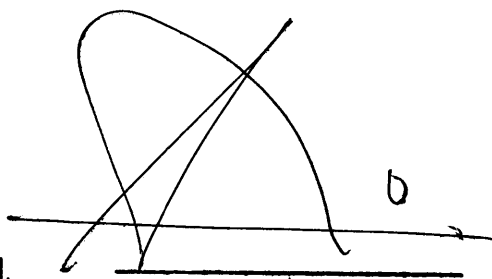
**Eko Widiyanto**  
NIM. 030010882-U

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS AIRLANGGA  
SURABAYA  
2004**

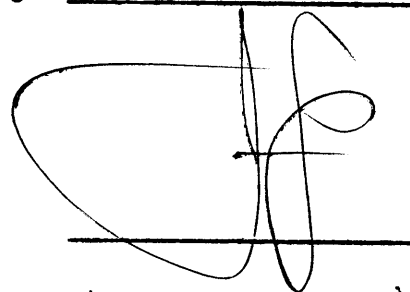
Skripsi ini telah diuji dan dipertahankan dihadapan Panitia Penguji  
Pada Hari Selasa, 20 Juli 2004

**Panitia Penguji Skripsi :**

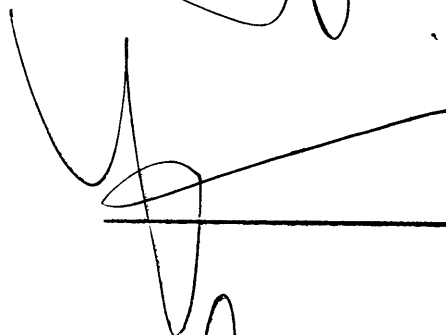
**Ketua : H. Ansor Oemar Wongsodirjo, S.H.**



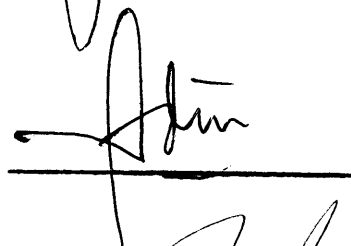
**Anggota : 1. H. Samzari Boentoro, S.H.**



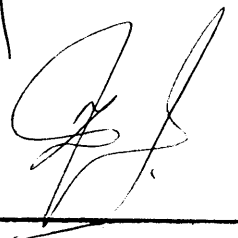
**2. Wuri Adriyani, S.H., M.Hum.**



**3. L. Budi Kagramanto, S.H., MM. MH.**



**4. Zahry Vandawati Chumaidah, S.H., MH.**



## **MOTTO**

“ Titik-titik hujan yang membuat batu menjadi berlubang bukanlah disebabkan oleh adanya kekerasan, tetapi lantaran titik-titik hujan tersebut menetes terus-menerus ”

**Lucretius**

## **PERSEMBAHAN**

**Skripsi ini saya persembahkan kepada ;**

1. Ayahanda dan Ibunda tercinta yang telah banyak berkorban demi kebaikan dan masa depanku ;
2. Adikku satu-satunya yang tersayang ;
3. Semua teman-temanku yang telah menemani aku, dan ;
4. “Seseorang” yang nantinya juga menjadi bagian dalam hidupku.

## KATA PENGANTAR

### **Bismillahirrohmanirohiim**

Dengan memanjatkan puji syukur kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik, hidayah, dan inayah-Nya, sehingga saya dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.

Skripsi yang mengambil judul “ **KAJIAN HUKUM MENGENAI PENYELESAIAN KLAIM TERHADAP KERUGIAN YANG DI ALAMI OLEH PENUMPANG KERETA API DI DAERAH OPERASI (DAOP) VIII SURABAYA**” ini diperuntukkan guna memenuhi kewajiban sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar sarjana hukum pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga.

Dalam kesempatan ini, saya ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Zaidun S.H, selaku Pembantu Dekan I Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya
2. Bapak H. Samzari Boentoro S.H, selaku dosen pembimbing yang telah penuh kesabaran dan ketelatenan dalam memberikan bimbingan skripsi ini
3. Ibu Soelistyowati S.H, selaku dosen wali yang telah memberikan banyak pengarahan selama menjalankan studi di Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya
4. Bapak Kepala Daerah Operasi (KADAOP) VIII Surabaya, yang telah memberikan ijin untuk mengadakan penelitian di dalam instansinya.

5. Bapak Aryo P, S.H, selaku Kasubsi Hukum, beserta kasubsi yang lain, yang telah bersedia membantu memberikan data, keterangan dan penjelasan yang berhubungan dengan penulisan skripsi ini.
6. Kedua orang tuaku tercinta, yaitu Ayahanda S. Budi Santoso dan Ibunda Woro Patsiwi S.H, yang telah dengan tulus ikhlas mendoakan dan mencurahkan segala perhatian, pikiran, tenaga dan dorongan kepada saya dalam menempuh studi di Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya, dan semoga Allah SWT membalas jasa - jasa Ayahanda dan Ibunda.
7. Adikku Rachma Dwi Dody Saputera alias Dodil, yang telah memperhatikan dan menjadikannya pelajaran serta memberikan semangat bagi saya selama menempuh studi di Fakultas Hukum Universitas Airlangga
8. Kawan-kawanku alias konco-konco plek-ku, Agung “*Jimi*” Budiono yang dengan tulus ikhlas menyediakan tempat buat “nge-camp” bareng, makanan dan minuman gratis selama “nge-camp”, suplier CD film, games, dan music terlengkap, paling supersibuk, dan paling “gobis” (Hehehe..). Sukses buat kamu Mi, dan jangan lupa tetep ta’aruf esh !. Ubaidillah “*Chino*” yang telah berbaik hati menyediakan jasa dan sarana transportasi selama masa perkuliahan, senantiasa sebagai “dewa penolong” di saat-saat krisis keuangan melanda, paling sipit tapi juga paling tajir. Sukses buat kamu Bed, dan jangan keseringan ngambil duit semen ntar ketahuan (Hehehe..). Andi “*Chenk*” Dwi Armanto yang telah “sukses” menjadi

“setan” pada saat jam perkuliahan berlangsung, kolektor mainan superhero terlengkap, paling manja tapi juga paling kurting (kurus tinggi). Sukses buat kamu Chenk, jangan boros keuangan, makan yang banyak dan jangan terlalu pilih-pilih makanan (Hehehe..). Jutan “*Resek*” Widakdo yang telah dengan sabar menyempatkan diri datang dalam sidang skripsiku, paling “*resek*” banget, paling gemuk tapi juga paling murah senyum. Sukses buat kamu Jut, jangan makan terus, atur porsi makanmu, bagi dikit berat badanmu ama Chenk (Hehehe..).

9. Rekan-rekan seperjoeanganku angkatan 2000 (noceng), Ridjal, Nano, Guntur, Nanang, Agus (Tobi), Viktor, Yudhi (Lesus), Yudhi Arianto, Ika, Nurul, Ayu, Diana, Nunik, Felani, Tia, Youlanda, Galuh, Ariyanti, dan lain-lain yang selalu berbagi kebaikan kepada saya selama menempuh studi di Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya
10. Kawan-kawanku alias arek kost-kostan, Said, Arief (Cacing), Hadi, Pupun, Fandik, Agus, Andik, Turis, Ali, beserta keluarga besar Mbah Kung, Mbah Uti, Mbak Djuwati, Mas Supri, Mbak Is, juga untuk *tetangga sebelah*, yang telah menjadi inspirasi dan semangat selama menyelesaikan penulisan skripsi ini.
11. Serta pihak-pihak yang telah membantu dan mendukung atas terselesainya penulisan skripsi ini.

Mengingat sebagai seorang manusia yang tidak pernah lepas dari kesalahan, penulisan dalam skripsi ini juga masih banyak memiliki kelemahan-



kelemahan yang jauh untuk dikatakan sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang sifatnya membangun akan saya perhatikan.

Namun, dibalik semuanya itu, saya mengharapkan agar skripsi ini juga dapat memberikan bantuan, manfaat dan sumbangan bagi masyarakat pada umumnya, dan bagi dunia pendidikan pada khususnya.

Semoga Allah SWT melimpahkan rahmat, taufik, hidayah dan inayahNya kepada kita semua.

Amin.

Surabaya, ....

Penulis,

Eko Widiyanto

**DAFTAR ISI**

Judul ..... i

Persetujuan ..... ii

Pengesahan ..... iii

Persembahan ..... iv

Motto ..... v

Kata Pengantar ..... vi

Daftar Isi ..... x

**BAB I PENDAHULUAN**

A. Latar Belakang dan Rumusan Masalah ..... 1

B. Penjelasan Judul ..... 4

C. Alasan Pemilihan Judul..... 5

D. Tujuan Penulisan ..... 6

E. Metodologi ..... 7

F. Pertanggungjawaban Sistematika ..... 10

**BAB II PEMBENTUKAN PERJANJIAN PENGANGKUTAN ANTARA  
PENUMPANG KERETA API DAN PT KERETA API INDONESIA  
(PERSERO) ..... 13**

1. Saat terbentuknya perjanjian pengangkutan ..... 13

2. Kewajiban yang harus dipenuhi oleh penumpang kereta  
api maupun PT KERETA API INDONESIA (Persero) ..... 22

<b>BAB III</b>	<b>PENYEBAB TERJADINYA KERUGIAN YANG DI ALAMI OLEH PENUMPANG KERETA API .....</b>	<b>34</b>
	1. Keterlambatan dalam hal keberangkatan kereta .....	34
	2. Kurangnya pelayanan terhadap kebersihan, kenyamanan, dan jaminan rasa keamanan di dalam kereta .....	36
	3. Terjadinya kecelakaan atau tabrakan kereta .....	38
	4. Sebagai akibat dari adanya bencana alam .....	40
<b>BAB IV</b>	<b>TANGGUNG JAWAB PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DALAM MENYELESAIKAN KLAIM YANG TIMBUL .....</b>	<b>43</b>
	1. Prosedur pengajuan klaim .....	43
	2. Penyelesaian pembayaran klaim .....	45
<b>BAB V</b>	<b>PENUTUP .....</b>	<b>48</b>
	1. Kesimpulan .....	48
	2. Saran .....	49

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang dan Permasalahan

Di era perkembangan jaman yang menuntut segalanya serba instan, praktis, efisien namun tetap memberikan jaminan kenyamanan dan keamanan, membawa bermacam-macam konsekuensi dan pengaruh tersendiri ke dalam perkembangan yang di alami oleh negara- negara di dunia, tak ketinggalan pula di negara kita, Indonesia. Berbagai perubahan yang dirasakan Bangsa Indonesia sebagai salah satu negara berkembang, tak hanya nampak dalam satu atau dua bidang pembangunan saja, melainkan menyebar ke dalam berbagai sumber bidang pembangunan yang lain.

Sebagai negara yang mengklaim dirinya negara agraris, Indonesia memang patut diacungi jempol akan keanekaragaman sumber daya alam yang di milikinya. Mulai dari Indonesia bagian utara, selatan, timur, maupun barat, semuanya berlimpahan akan hasil bumi ibu pertiwi. Berbagai macam sumber daya alam inilah nantinya dapat memunculkan potensi-potensi besar akan hasil yang diperolehnya, sehingga mendatangkan keuntungan yang besar pula bagi pemasukan negara. Dan tentu saja, harus di dukung oleh sektor-sektor pembangunan yang lain, sebab antara satu potensi dengan potensi yang lainnya adalah saling melengkapi.

Agar hasil-hasil dari potensi bumi yang ada tersebut dapat dinikmati oleh seluruh lapisan masyarakat di tanah air Indonesia ini, maka diperlukan suatu

sarana penunjang lain yang nantinya dengan sarana penunjang inilah diharapkan dapat membawa sumbangan yang signifikan dalam pemanfaatan sumber daya alam tersebut. Salah satu sarana penunjang yang dimaksud itu adalah jasa pengangkutan atau transportasi.

Pengangkutan dalam bidang perdagangan memegang peranan yang sangat vital, sebab suatu barang dapat memberikan nilai apabila barang tersebut dapat dipindahkan dari satu tempat ke tempat yang lain, dari produsen ke konsumen, dan hanya dengan jasa pengangkutan inilah suatu barang tersebut dapat berpindah tempat dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai suatu barang, sehingga tanpa adanya jasa pengangkutan, suatu pekerjaan tidak mungkin dapat berjalan dengan lancar.

Mengenai jasa pengangkutan ini pada dasarnya memiliki tiga jenis, yaitu pengangkutan udara, laut, dan darat. Masing-masing jenis jasa pengangkutan tersebut memiliki beberapa armada yang berbeda-beda satu sama lain. Sebagai contoh, untuk pengangkutan udara menggunakan pesawat terbang, dalam pengangkutan laut memakai sarana kapal laut, perahu, dan lain-lain, sedangkan kendaraan bermotor, kereta api, merupakan armada dalam pengangkutan darat. Namun, di samping itu juga masih banyak contoh armada-armada pengangkutan yang lain.

Masalah pengangkutan, khususnya pengangkutan dengan menggunakan kereta api, dewasa ini dirasakan memiliki peranan yang sangat penting. Hal ini bila di kaitkan dengan berbagai pembangunan yang terus terjadi di Indonesia, kedudukan jasa angkutan kereta api mempunyai nilai ekonomis yang

sangat efektif dan efisien. Sehingga jasa angkutan kereta api lebih cenderung di minati oleh masyarakat luas, dan selain itu, jika dilihat dari segi pengenaan biaya, jasa angkutan ini cenderung relatif lebih murah dan dapat di jangkau oleh seluruh lapisan masyarakat, disamping nilai kepraktisannya.

Salah satu perusahaan jasa pengangkutan yang berperan dalam kegiatan ekonomi di Indonesia adalah PT. Kereta Api Indonesia (Persero), sesuai dengan Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) mempunyai tugas dan fungsi menyelenggarakan angkutan di atas rel guna memperlancar arus barang dan manusia menuju peningkatan sektor lainnya dan ikut serta dalam pembinaan kesatuan bangsa dan negara dalam rangka wawasan nusantara menuju masyarakat adil, makmur dan sejahtera berdasarkan Pancasila dan Undang-undang Dasar 1945 Negara Republik Indonesia.

Begitu pula pengangkutan kereta api yang terdapat di daerah operasi (DAOP) VIII Surabaya, juga menjadi rangkaian dari keseluruhan pengangkutan kereta api yang di miliki oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero). Karena besarnya kawasan di pulau Jawa ini, sehingga PT Kereta Api Indonesia (Persero) membagi daerah operasionalnya menjadi beberapa bagian, dan khusus untuk beberapa wilayah di Jawa Timur berada dalam pengawasan daerah operasi (DAOP) VIII yang bertempat di Surabaya.

Berdasarkan uraian diatas ada beberapa hal yang menjadi pokok permasalahan, sehingga dengan berpedoman pada pokok permasalahan tersebut akan dicari suatu penyelesaiannya. Permasalahan tersebut antara lain :

- a) Kapanakah saat terbentuknya perjanjian pengangkutan antara penumpang kereta api dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tersebut ?
- b) Hal-hal apa sajakah yang menjadi penyebab timbulnya klaim kerugian yang dialami oleh penumpang kereta api ?
- c) Bagaimanakah tanggung jawab pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam menyelesaikan klaim kerugian yang timbul ?

## **B. Penjelasan Judul**

Judul dalam penulisan skripsi ini adalah Kajian Hukum Mengenai Penyelesaian Klaim Terhadap Kerugian Yang Di Alami Oleh Penumpang Kereta Api Di Daerah Operasi (DAOP) VIII Surabaya.

Yang dimaksud kajian hukum adalah bahwa segala pembahasan mengenai obyek penulisan dalam skripsi ini di kaji dan di dasarkan pada hukum positif yang berlaku di Indonesia, yakni semua peraturan perundang-undangan, khususnya Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian.

Penyelesaian klaim yang dimaksud di sini adalah bahwa penulisan ini menitikberatkan pada bagaimana caranya untuk menyelesaikan segala klaim kerugian yang terjadi, baik itu mengenai prosedurnya maupun mengenai pelaksanaan penyelesaian klaim itu sendiri oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Sedangkan penumpang kereta api adalah seseorang yang telah memenuhi syarat-syarat tertentu untuk dapat diangkut ke dalam alat

pengangkutan, dalam hal ini adalah kereta api, mulai pada saat keberangkatan kereta api dan berakhir pada saat telah sampai di tempat tujuan.

Dan yang dimaksud dengan Daerah Operasi (DAOP) VIII Surabaya adalah pembagian wilayah atau daerah tertentu yang menjadi ketetapan dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengenai kegiatan operasionalnya, yakni meliputi beberapa kawasan di Jawa Timur, dan untuk beberapa kawasan tersebut pengawasan kegiatannya di percayakan di daerah Surabaya.

Sehingga berdasarkan keterangan diatas, judul dalam penulisan skripsi ini mengangkat permasalahan mengenai bagaimana penyelesaian terhadap klaim kerugian yang di alami oleh penumpang kereta api beserta barang bawaannya, di daerah operasi (DAOP) VIII Surabaya yang di kaji dan di analisis berdasarkan hukum positif atau peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, yaitu khususnya Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian.

### **C. Alasan Pemilihan Judul**

Dalam suatu penulisan skripsi ini tidak akan lepas dari beberapa hal yang melatarbelakangi di pilihnya judul yang diangkat. Beberapa hal tersebut adalah :

- a) Sebagai sarana pengangkutan darat, khususnya kereta api, merupakan sarana alternatif dengan segala kemudahannya yang dapat dijangkau oleh seluruh lapisan masyarakat, baik itu mengenai pembiayaannya maupun segi kepraktisannya.



- b) Kereta api seringkali menjadi bahan sorotan publik, terlebih lagi setelah adanya musibah kecelakaan di beberapa daerah seperti di daerah Malang, Benowo dan lain-lain.
- c) Dalam hal klaim kerugian, cenderung lebih banyak di alami oleh penumpang kereta api.

#### **D. Tujuan Penulisan**

Dalam setiap penelitian atau tugas yang dilakukan oleh seseorang selalu memiliki tujuan dan maksud tertentu, karena dengan ditetapkannya suatu tujuan tertentu diharapkan tugas atau pekerjaan tersebut akan menjadi lebih terarah, terencana dan berjalan dengan baik. Begitu pula dalam penulisan skripsi ini, terdapat beberapa tujuan tertentu yang hendak dicapai, antara lain :

##### **1. Tujuan Umum**

Tujuan yang bersifat umum dalam penulisan skripsi ini adalah :

- a) Untuk memenuhi persyaratan kelulusan dan kepentingan akademik yang diwajibkan atas dasar kurikulum yang ada di Fakultas Hukum Universitas Airlangga,
- b) Untuk memberikan sumbangan pikiran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang berminat dan berkepentingan sehubungan dengan permasalahan yang diangkat dalam penulisan skripsi ini,

##### **2. Tujuan Khusus**

Tujuan yang bersifat khusus dalam penulisan skripsi ini adalah :

- a) Untuk mengetahui dan membahas mengenai kewajiban dari masing-masing pihak yang terikat dalam perjanjian pengangkutan tersebut,
- b) Untuk mengetahui dan membahas mengenai tanggung jawab dari masing-masing pihak yang terikat dalam perjanjian pengangkutan tersebut,
- c) Untuk mengetahui dan membahas mengenai hal-hal apa sajakah yang dapat menyebabkan timbulnya klaim,
- d) Untuk mengetahui dan membahas mengenai penyelesaian terhadap klaim kerugian yang di alami penumpang kereta api yang timbul,

## **E. Metodologi Penulisan**

### **E.1. Pendekatan Masalah**

Untuk pendekatan masalah menggunakan metode pendekatan masalah yang bersifat Yuridis Sosiologis. Pendekatan yuridis maksudnya pendekatan yang didasarkan pada peraturan perundang-undangan terkait yang masih berlaku sebagai landasan utama atau dasar dalam mengatur segala permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan skripsi ini. Sedangkan pendekatan sosiologis yang dimaksud disini adalah pendekatan yang didasarkan pada praktek langsung di lapangan sebagai pelaksanaan pengangkutan di Indonesia.

Disamping itu, dalam penulisan skripsi ini juga menggunakan pendekatan kepustakaan yakni pendekatan yang didasarkan pada buku-buku literatur maupun referensi yang berasal dari beberapa pengarang dan penerbit.

## E.2. Sumber Data

Sumber data merupakan sarana yang diperuntukkan sebagai bahan acuan untuk menyelesaikan permasalahan-permasalahan yang ada dalam suatu penelitian.

Data yang diteliti dalam suatu penelitian dapat berwujud data yang diperoleh melalui bahan-bahan kepustakaan maupun secara langsung dari masyarakat.<sup>1</sup>

Sumber data dalam penulisan skripsi ini meliputi, antara lain :

- Kepustakaan yaitu berupa uraian-uraian yang terdapat dalam berbagai buku-buku dari berbagai pengarang yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini.
- Peraturan perundang-undangan yang mengatur secara khusus mengenai pelaksanaan pengangkutan, terutama pengangkutan darat, disamping Kitab Undang-undang Hukum Perdata dan Kitab Undang-undang Hukum dagang.
- Juga data-data yang diperoleh dari hasil pengamatan pada praktek pelaksanaan pengangkutan yang dilakukan oleh perusahaan yang bergerak di bidang pengangkutan itu sendiri, yakni PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi (DAOP) VIII Surabaya yang beralamat di jalan Gubeng Masjid.

---

<sup>1</sup> Soemitro R.H, Metodologi Penulisan Dan Jurumetri, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, hal 24

### **E.3. Metode Pengumpulan Data**

Agar suatu penelitian dapat memberikan hasil yang baik, maka diperlukan suatu metode pengumpulan data yang tepat dari beberapa sumber data yang telah diperoleh.

Metode pengumpulan data tersebut adalah sebagai berikut :

1. Memilih, membaca dan mempelajari buku-buku yang secara langsung membahas mengenai pengangkutan, khususnya pengangkutan melalui darat, serta literatur-literatur lain yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan skripsi ini.
2. Data-data juga diperoleh dengan cara mencari aturan-aturan ada yang akan dibahas, terutama peraturan peraturan yang secara khusus mengatur tentang proses pengangkutan melalui darat.
3. Selain itu, data-data tersebut juga diperoleh dari hasil wawancara dengan mengajukan beberapa pertanyaan secara langsung atau yang didasarkan pada daftar pertanyaan yang telah saya susun sebelumnya kepada pihak penyelenggara pengangkutan yang menjadi tempat survey, yakni melalui pengamatan secara langsung di lapangan, dimana dilakukan pengumpulan data pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP VIII Surabaya guna memperoleh bahan-bahan yang diperlukan dan untuk disesuaikan dengan kebenaran yang terjadi pada masa sekarang, dan yang dapat di pertanggungjawabkan.

Data yang telah diperoleh kemudian saya kumpulkan, disusun secara berurutan sesuai dengan urutan tertentu dan diteliti perihal keteraitan serta

relevansinya untuk selanjutnya diolah berdasarkan permasalahan yang akan dicari pembahasan dan penjelasannya.

#### **E.4. Analisa Data**

Metode analisa data yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah Deskriptif Analitis, yaitu metode yang memberikan pemaparan atau gambaran yang jelas dan lengkap mengenai apa yang menjadi permasalahan dan disajikan dengan menggabungkan data-data yang telah diperoleh, di analisis, untuk kemudian menarik kesimpulan yang berpangkal dari hal-hal yang bersifat umum ke hal-hal yang bersifat khusus. Dan dari kesimpulan inilah, nantinya dapat diberikan kejelasan mengenai apa yang sebenarnya menjadi pembahasan secara umum tentang obyek yang sedang diteliti.

#### **F. Pertanggung jawaban Sistematika**

Sistematika penulisan dalam skripsi ini dibagi menjadi 5 (lima) bab pokok, masing-masing bab terdiri dari beberapa sub bab, dan masing-masing bab tersebut membahas mengenai masalah-masalah pokok, kecuali bab I dan V, sedangkan mengenai komponen permasalahannya dibahas dalam tiap-tiap sub bab.

Bab I (pertama), merupakan garis besar atas keseluruhan isi skripsi, yang memuat tentang apa yang melatarbelakangi dibuatnya penulisan skripsi ini dengan mengambil judul “Kajian Hukum Mengenai Klaim Terhadap Kerugian Yang Di alami Oleh Penumpang Kereta Api Di daerah Operasi (DAOP) VIII

Surabaya”, beserta yang menjadi rumusan permasalahannya, mengenai penjelasan tentang judul, mengenai alasan pemilihan judul, tujuan penulisan, maupun mengenai metodologi penulisan dalam skripsi ini.

Bab II (kedua), membahas tentang bagaimana pembentukan perjanjian pengangkutan antara penumpang kereta api dan PT Kereta Api Indonesia (Persero), yang dimulai pada saat penumpang di angkut ke dalam kereta sampai ke tempat tujuan yang telah disepakati, dan mengenai kewajiban yang harus dipenuhi oleh masing-masing pihak yang bersangkutan dalam perjanjian pengangkutan tersebut.

Bab III (ketiga), membahas tentang hal-hal apa sajakah yang menjadi penyebab terjadinya kerugian yang dialami oleh penumpang kereta api, apakah disebabkan karena faktor keterlambatan dalam hal keberangkatan kereta api, kurangnya bentuk pelayanan (good service) dari pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sendiri, terjadinya kecelakaan kereta api, maupun akibat dari adanya bencana alam (overmacht).

Bab IV (empat), membahas mengenai apa yang menjadi tanggung jawab bagi pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam menyelesaikan klaim yang timbul, sebagai akibat dari kerugian yang dialami oleh penumpang kereta api dalam memanfaatkan jasa angkutan tersebut. Hal ini dimulai dari bagaimana prosedur atau tata cara pengajuan klaim tersebut, dan bagaimana penyelesaian tentang pembayaran klaim yang diajukan tersebut.

Bab V (lima), berisi tentang kesimpulan dan saran. Kesimpulan disini membahas mengenai inti dari keseluruhan pembahasan yang telah diuraikan

dalam penulisan skripsi ini, sedangkan saran sebagai suatu masukan khususnya kepada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) selaku obyek yang menjadi bahan penelitian, mengenai hal-hal apa sajakah yang sekiranya dapat dilakukan pembenahan-pembenahan yang bersifat konstruktif.

## **BAB II**

# **PEMBENTUKAN PERJANJIAN PENGANGKUTAN ANTARA PENUMPANG KERETA API DAN PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)**

### **1. Saat Terbentuknya Perjanjian Pengangkutan**

Sebelum pengangkutan mulai dilakukan, maka terlebih dahulu harus diadakan suatu perjanjian pengangkutan antara penumpang kereta api dengan pihak pemberi jasa layanan pengangkutan tersebut, yang dalam hal ini adalah PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Perjanjian pengangkutan merupakan hal yang esensial dan penting dalam suatu proses pengangkutan, karena dengan perjanjian pengangkutan dapat digunakan sebagai dasar yang nantinya memuat hal-hal apa sajakah yang menjadi kewajiban dan tanggung jawab dari pihak pengangkut.

Perjanjian pengangkutan secara tegas tidak diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata) dan Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD).

Menurut pasal 1233 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata) menyatakan bahwa tiap-tiap perikatan dilahirkan baik karena perjanjian maupun karena undang-undang. Dan selanjutnya tiap-tiap perikatan adalah untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu (pasal 1234 Kitab Undang-undang Hukum Perdata).



Dalam pasal 1313 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih.

Suatu perjanjian dapat pula dinamakan suatu persetujuan, karena dua orang atau lebih saling setuju, setia, tanpa adanya paksaan untuk melaksanakan sesuatu<sup>2</sup>

Abdulkadir Muhammad, dalam bukunya juga memberikan definisi tentang perjanjian pengangkutan, yaitu suatu persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan yang tertentu dengan selamat, dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan<sup>3</sup>

Mengenai perjanjian pengangkutan diatur dalam Buku I Bagian II Kitab Undang-undang Hukum Dagang pasal 90, yang menyatakan bahwa “surat muatan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter sebagai pihak pertama dengan pihak kedua yaitu pengangkut ...”

Namun pada dasarnya, dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang tidak membahas secara umum mengenai perjanjian pengangkutan, hal ini terbukti dalam pasal 91 dan pasal 92 Kitab Undang-undang Hukum Dagang, hanya membahas tentang tanggung jawab nahkoda dan pengangkut pada pelayaran di sungai dan di perairan darat.

---

<sup>2</sup> Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara, Citra Aditya, Bandung, 1991, hal. 78

<sup>3</sup> ibid hal. 20

Dalam Bab VII pasal 25 Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992, memuat mengenai dokumen pengangkutan baik itu berupa karcis penumpang untuk angkutan penumpang maupun surat angkutan barang untuk angkutan barang.

Kedudukan dokumen pengangkutan pada perjanjian pengangkutan sebagai hal yang penting juga diatur dalam pasal 43 ayat 2 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyatakan bahwa karcis penumpang atau surat angkutan barang dapat digunakan sebagai tanda bukti bahwa telah terjadi suatu perjanjian dan pembayaran biaya angkutan.

Pada dasarnya surat angkutan dipakai sebagai dasar pelaksanaan perjanjian pengangkutan serta dapat digunakan sebagai dasar tuntutan ganti rugi khususnya bagi pengirim dalam hal terjadi kerugian selama pengangkutan. Namun, apabila ketentuan dalam surat angkutan yang merupakan kesepakatan kedua belah pihak, tetapi bertentangan dengan prinsip dasar aturan pengangkutan umumnya, secara yuridis batal demi hukum atau dianggap tidak tertulis<sup>4</sup>.

Sedangkan mengenai syarat sahnya suatu perjanjian telah diatur dengan jelas di dalam pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang mensyaratkan harus memenuhi 4 (empat) syarat, yakni :

1. Kata sepakat bagi mereka yang mengikatkan diri dalam perjanjian

Pasal 1321 Kitab Undang-undang Hukum Perdata menegaskan bahwa tidak ada kesepakatan bila didasari atas kekhilafan, atau paksaan, atau penipuan

---

<sup>4</sup> Diktat 1, Hand Out Hukum Pengangkutan (Transportation Law), oleh Samzari Boentoro, SH dan Wuri Handayani, SH, M.Hum, 10/6/2003, Hal. 3

2. Kecakapan dalam membuat suatu perikatan

Pasal 1330 Kitab Undang-undang Hukum Perdata menegaskan tentang orang yang tidak cakap adalah orang yang belum dewasa, dan orang yang berada di bawah pengampuan

3. Adanya suatu hal tertentu

Hal tertentu ini ditegaskan pada pasal 1332 dan pasal 1334 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, yaitu adanya barang yang dapat di perdagangkan saja yang bisa di jadikan obyek persetujuan dan atau barang yang akan datang asal tidak dilarang oleh undang-undang

4. Adanya suatu sebab atau causa yang halal

Yang dimaksud sebab atau causa disini adalah suatu tujuan yang diperbolehkan atau tidak dilarang oleh undang-undang.

Pada perjanjian pengangkutan, dalam hal sifat dan kedudukan para pihak yang terikat pada perjanjian berada pada posisi yang sederajat, baik penumpang maupun pengangkut.

Mengenai sifat perjanjian pengangkutan yang paling sering ditemukan dalam realisasinya sehari-hari adalah sebagai berikut<sup>5</sup> :

a. perjanjian pengangkutan bersifat konsensual

Artinya menurut system hukum Indonesia, dalam perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus secara tertulis, tetapi cukup dengan lisan saja, asalkan ada persetujuan kehendak secara sukarela antara para pihak yang mengadakan perjanjian.

---

<sup>5</sup> ibid, Hal. 2

b. perjanjian pengangkutan bersifat timbal-balik

Seperti halnya sifat perjanjian pada umumnya, perjanjian pengangkutan juga menimbulkan hak dan kewajiban antara kedua belah pihak yang mengadakan perjanjian. Terhadap hak dan kewajiban ini harus dilakukan seimbang dan sesuai dengan apa yang telah diperjanjikan sebelumnya.

c. perjanjian pengangkutan bersifat gecoordinat

Artinya kedudukan para pihak yang terikat pada perjanjian pengangkutan adalah sama tinggi (gecoordinat), dan hal ini yang membedakan antara perjanjian pengangkutan dengan perjanjian perburuhan yang menempatkan kedudukan majikan lebih tinggi daripada buruh (gesubordinat).

d. perjanjian pengangkutan bersifat berkala

Artinya pada pelaksanaan perjanjian pengangkutan hubungan kerja antara penumpang dengan pengangkut tidak terus menerus terjadi, tetapi kadang kala, yaitu terjadi ketika penumpang membutuhkan sarana pengangkutan saja.

Selain hal-hal seperti tersebut diatas, mengenai perjanjian pengangkutan juga terikat dalam beberapa prinsip-prinsip hukum perjanjian di bawah ini, yaitu<sup>6</sup> :

a) Prinsip Kebebasan Berkontrak

Kebebasan yang seluas-luasnya yang diberikan oleh undang-undang kepada masyarakat untuk mengadakan suatu perjanjian mengenai hal apa saja dan menentukan isi dari perjanjian yang telah dibuat tersebut, asalkan tidak bertentangan dengan perundang-undangan, kepatutan dan ketertiban umum (pasal 1338 Kitab Undang-undang Hukum Perdata).

---

<sup>6</sup> Abdulkadir Muhammad, S.H., Hukum Perdata Indonesia, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991

b) Prinsip Kekuatan Mengikat (Pacta Sunt Servanda)

Bahwa perjanjian yang telah dibuat oleh para pihak memiliki kekuatan hukum yang mengikat, dan keterikatannya tidak terbatas pada apa yang diperjanjikannya saja, melainkan juga terhadap segala sesuatu yang menurut sifat perjanjian diharuskan oleh kepatutan, kebiasaan, atau undang-undang (pasal 1338 ayat (2) Kitab Undang-undang Hukum Perdata).

c) Prinsip Adanya Itikad Baik

Bahwa suatu perjanjian pengangkutan harus dilaksanakan dengan itikad baik oleh para pihaknya, sehingga dapat memberikan kelancaran dan juga keuntungan bagi masing-masing pihak yang terikat dalam perjanjian sesuai dengan apa yang di harapkan.

Didalam suatu pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen pengangkutan. Tidak ada dokumen pengangkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan kota tanpa tiket atau karcis penumpang.

Mengenai kebiasaan-kebiasaan yang juga hidup dalam praktek pengangkutan, Abdulkadir Muhammad juga menjabarkannya dalam beberapa hal, yakni kebiasaan yang berderajat hukum keperdataan, yang berupa perilaku atau perbuatan yang memenuhi ciri-ciri sebagai berikut<sup>7</sup> :

- a. tidak tertulis yang hidup dalam praktek pengangkutan
- b. berisi kewajiban sebagaimana seharusnya pihak-pihak berbuat sesuatu
- c. tidak bertentangan dengan undang-undang atau kepatutan

Mengenai hal ini diuraikan dalam beberapa bagian :

- undang-undang tidak menentukan cara terjadinya perjanjian, baik itu tentang penawaran dan penerimaan.
- undang-undang menentukan bahwa pengirim membuat surat muatan yang memuat tentang rincian muatan. Jika tidak dibuat surat muatan, maka dalam kebiasaan nota pengiriman berfungsi sama dengan surat muatan.
- undang-undang menentukan bahwa setiap penumpang harus memiliki tiket atau karcis penumpang, tetapi tidak menentukan untuk berapa kali perjalanan, sedangkan dalam kebiasaan tiket yang diperoleh hanya berlaku untuk satu kali perjalanan saja, yang telah ditentukan hari, tanggal dan jam keberangkatannya.

---

<sup>7</sup> Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara, Citra Aditya, Bandung, 1991, hal 26-27

- undang-undang menganut asas bahwa penundaan keberangkatan harus dengan persetujuan kedua belah pihak. Dalam kebiasaan menentukan bahwa keberangkatan kereta api sewaktu-waktu dapat berubah tanpa ada pemberitahuan sebelumnya.
  - undang-undang menentukan bahwa biaya pengangkutan muatan dibayar oleh penerima setelah ia menerima penyerahan muatan di tempat tujuan. Dalam kebiasaan yang berlaku adalah biaya pengangkutan dibayar lebih dahulu oleh pengirim.
  - undang-undang tidak menentukan syarat jumlah ganti kerugian karena pembatalan perjanjian pengangkutan. Namun dalam kebiasaan menentukan bahwa pembatalan perjanjian pengangkutan tanpa pemberitahuan lebih dahulu, penumpang dikenakan ganti kerugian 25 – 50 % dari harga tiket atau karcis penumpang.
- d. diterima oleh pihak-pihak karena adil dan masuk akal (logis)
  - e. menuju kepada akibat hukum yang dikehendaki oleh pihak-pihak

Sebagaimana dengan perjanjian-perjanjian yang lainnya, kedua belah pihak dalam perjanjian pengangkutan pada dasarnya diberi kebebasan yang seluas-luasnya untuk mengatur sendiri segala hal mengenai pengangkutan yang diselenggarakannya itu. Apabila ada kelalaian pada salah satu pihak, maka akibatnya ditetapkan sebagaimana berlaku pada perjanjian pada umumnya, yaitu seperti yang tertuang dalam Buku III Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata).

Ketentuan dalam pasal 1235 Kitab Undang-undang Hukum Perdata sangat relevan dengan perjanjian pengangkutan, yang di dalamnya termaktub kewajiban untuk menyimpan dan memelihara barang yang akan diangkut.

## **2. Kewajiban Yang Harus Dipenuhi Oleh Penumpang Kereta Api Maupun PT Kereta Api Indonesia (Persero)**

Suatu perjanjian yang dilakukan oleh dua pihak atau lebih, tentu saja menimbulkan kewajiban tersendiri bagi masing-masing pihak yang terikat dalam

perjanjian tersebut. Begitu pula dalam perjanjian pengangkutan kereta api antara pihak penumpang kereta api dan pihak pengangkut, yaitu PT Kereta Api Indonesia (Persero) juga memunculkan hak dan kewajiban yang saling bertimbal balik.

Pada dasarnya kewajiban utama bagi seorang pengangkut ialah menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang yang dipercayakan kepadanya dari tempat asal sampai tujuan dengan selamat atau aman dan utuh<sup>8</sup>.

Kewajiban pengangkut untuk menyelenggarakan pengangkutan dengan aman berarti bahwa pengangkut harus terlebih dahulu menyiapkan segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan pengangkutan dengan sebaik-baiknya. Dalam hal ini berarti bahwa sifat pertanggungjawaban hukum pengangkut adalah bersifat preventif, dimana dalam pengangkutan tersebut harus diupayakan pencegahan untuk mengurangi kemungkinan terjadinya kerugian atas barang atau orang yang diangkut oleh pengangkut.

Sedangkan kewajiban penyelenggaraan pengangkutan dengan utuh berarti bahwa pengangkut harus berdaya upaya mencegah, menghindari terjadinya bahaya selama pengangkutan, maupun memperkecil terjadinya kerugian selama penyelenggaraan pengangkutan. Apabila terjadi suatu kerugian atas barang atau orang yang diangkutnya, dan pengangkut telah berusaha semaksimal mungkin untuk mencegah kerugian tersebut, maka pengangkut berkewajiban mengganti

---

<sup>8</sup> Diktat 2, Hand Out Hukum Pengangkutan (Transportation Law), oleh Samzari Boentoro, SH dan Wuri Handayani, SH, M.Hum, 10/6/2003, Hal. 5-6

seperti semula sebelum barang diangkut. Pertanggungjawaban semacam ini bersifat represif<sup>9</sup>.

Dalam pasal 12 Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 1998, yaitu badan penyelenggara wajib mengangkut penumpang dan atau barang yang telah memenuhi syarat-syarat umum angkutan.

Pasal 64 ayat 1 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 8 Tahun 2001 dan pasal 13 ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1998 menyebutkan bahwa Badan Penyelenggara sebagai pengangkut berkewajiban mengumumkan tentang jadwal angkutan penumpang kereta api beserta tarif angkutan atau perubahannya di setiap stasiun pada tempat-tempat yang mudah terbaca. Dilanjutkan juga dalam pasal 65 yang mewajibkan Badan Penyelenggara sebagai pengangkut menyediakan tempat bagi penumpang untuk menunggu keberangkatan dan kedatangan kereta api.

Pasal 4 Peraturan Pemerintah ini juga menyebutkan bahwa badan penyelenggara dalam menyelenggarakan angkutan kereta api wajib :

- a. Mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas
- b. Memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya terjangkau oleh masyarakat
- c. Mewujudkan keterpaduan baik intra maupun antar moda transportasi
- d. Menjaga kelangsungan pelayanan pada lintas-lintas yang telah ditetapkan baik atas kemampuan sendiri atau melalui kerjasama dengan badan hukum Indonesia lainnya

---

<sup>9</sup> *ibid*, hal 6



Pasal 1235 Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang dilanjutkan dengan pasal 1338 ayat (1) dan ayat (3) Kitab Undang-undang Hukum Perdata, menjelaskan bahwa pengangkut dengan itikad baik harus menyelenggarakan pengangkutan yang dipercayakan kepadanya itu dengan sebaik-baiknya dan secepat-cepatnya.

Pelaksanaan perjanjian pengangkutan dapat terselenggara dengan baik apabila masing-masing pihak beritikad baik untuk menyelenggarakan hak dan kewajibannya. Seringnya terjadi permasalahan dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan disebabkan oleh adanya kurang pahaman para pihak yang terikat dalam perjanjian, yang menyangkut hak dan kewajibannya. Permasalahan yang muncul bisa jadi karena kurang pahamiannya akan isi perjanjian dan karena tidak adanya itikad baik salah satu pihak dalam melaksanakan perjanjian.

Mengenai kewajiban pengangkut ini diatur dalam pasal 15 Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1998 yang dapat diartikan sebagai berikut :

- a. Memberikan pelayanan sesuai dengan yang disepakati dalam karcis atau surat angkutan
- b. Memberikan pelayanan dalam batas-batas kelayakansesuai batas kemampuan badan penyelenggara
- c. Memberikan pengembalian biaya angkutan apabila terjadi pembatalan keberangkatan
- d. Melakukan pengangkutan sampai di tempat tujuan
- e. Memberikan ganti kerugian terhadap kerusakan atau kehilangan barang penumpang sesuai dengan perjanjian pengangkutan

Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 juga telah mengaturnya dalam pasal 26, yang menyatakan bahwa penumpang dan atau barang yang telah memenuhi syarat-syarat umum angkutan, wajib diangkut oleh badan penyelenggara (PT Kereta Api Indonesia).

Besarnya kewajiban PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang diatur dalam pasal 26 Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 itu dibatasi, yaitu apabila kurangnya kesempurnaan prestasi (barangnya berkurang pada saat penyerahan) atau prestasinya yang tidak wajar atau tidak sesuai dengan ketentuan-ketentuan pada waktu penyelesaian pengangkutan (beberapa barang ternyata rusak atau cacat yang terlihat dari luar, terlambat sampai tujuan) atau sama sekali tidak berprestasi (semua barang lenyap atau rusak, tidak dapat dipergunakan sama sekali) apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa semuanya itu disebabkan oleh adanya :

1. cacat yang lekat pada barang atau sifat dari barang-barang itu sendiri
2. kesalahan dan atau kelalaian sendiri pada pengguna jasa
3. keadaan memaksa atau *overmacht*

sehingga dengan demikian pengangkut tidak berkewajiban untuk bertanggung jawab terhadap barang yang dalam keadaan tersebut.

Penjabaran tentang kewajiban pengangkut selaku pelaku usaha dalam perkeretaapian juga diatur di dalam pasal 7 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen, yang menyebutkan antara lain pengangkut diharuskan :

- a) Beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya ;

- b) Memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan jasa serta memberikan penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan ;
- c) Memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif ;
- d) Menjamin mutu jasa berdasarkan ketentuan standar mutu jasa yang berlaku ;
- e) Memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan atau mencoba jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas jasa yang dibuat dan atau yang diperdagangkan ;
- f) Memberi kompensasi, ganti rugi dan atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian, dan pemanfaatan jasa yang diperdagangkan ;
- g) Memberi kompensasi, ganti rugi, dan atau penggantian apabila jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Dalam hal pengangkut bertanggung jawab atas segala kerugian yang di alami oleh penumpang kereta api, terutama berkaitan dengan kewajiban-kewajiban pengangkut untuk melakukan pengangkutan penumpang, yang dimulai pada saat penumpang masuk ke dalam kereta dan berakhir saat sampai di tempat tujuan, menimbulkan beberapa prinsip pertanggungjawaban yang melandasinya.

Pertanggungjawaban pengangkut dapat dijelaskan dalam pasal 468 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yang menyatakan bahwa dalam perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan penumpang dan atau barang yang diangkutnya sejak saat penerimaan sampai saat

penyerahannya. Pengangkut diwajibkan menggantikan kerugian yang disebabkan karena tidak diserahkannya barang kecuali bilamana ia dapat membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang tersebut.

Perihal pertanggungjawaban pengangkut kereta api ini diatur dalam pasal 28 Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 yang menjelaskan bahwa :

1. badan penyelenggara bertanggung jawab atas kerugian yang di derita oleh pengguna jasa dan atau pihak ketiga yang timbul dari penyelenggaraan pelayanan pengangkutan kereta api
2. tanggung jawab sebagaimana yang dimaksud dalam ayat 1 diberikan dengan ketentuan :
  - a. sumber kerugian berasal dari pelayanan angkutan dan harus dibuktikan dengan adanya kelalaian petugas atau pihak lain yang dipekerjakan oleh badan penyelenggara
  - b. besarnya ganti kerugian dibatasi oleh sejumlah maksimum asuransi yang ditutup oleh badan penyelenggara dalam hal penyelenggaraan kegiatannya.

Namun jika dilihat secara umum, ada tiga prinsip tanggung jawab yang dikenakan bagi pengangkut dalam hukum pengangkutan, yaitu<sup>10</sup> :

1. prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (fault liability)

Setiap pengangkut yang melakukan kesalahan pada saat penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti

---

<sup>10</sup> Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara, Citra Aditya, Bandung, 1991, hal. 27-28

kerugian atas segala kerugian yang timbul dan dialami oleh penumpang sebagai akibat dari kesalahan pihak pengangkut sendiri.

Akan tetapi pihak penumpang harus dapat membuktikan bahwa kerugian yang dialaminya tersebut memang benar-benar disebabkan karena kesalahan pengangkut. Prinsip pertanggungjawaban ini berlaku seperti halnya yang terdapat pada pasal 522 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

2. prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (praesumption of liability)

Pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dan dialami oleh penumpang kereta api selama dalam penyelenggaraan pengangkutan.

Dalam prinsip ini beban pembuktian merupakan kebalikan dari prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan, karena yang harus membuktikan bahwa pengangkut bersalah atau tidak adalah pihak pengangkut itu sendiri.

3. prinsip tanggung jawab mutlak (absolute liability).

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada atau tidaknya kesalahan pengangkut.

Prinsip ini berbeda dengan kedua prinsip sebelumnya, karena dalam prinsip ini tidak dikenal adanya beban pembuktian tentang kesalahan, baik itu bagi pihak penumpang kereta api ataupun bagi pihak pengangkut.

Disamping itu, keberadaan prinsip ini dapat dikesampingkan melalui perjanjian peniadaan tanggung jawab. Namun mengenai perjanjian ini ada beberapa syarat yang harus dipenuhi, antara lain<sup>11</sup> :

- a. Adanya kesepakatan antara kedua belah pihak
- b. Tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku
- c. Keberadaannya tidak menyebabkan pengangkut mengingkari prestasinya secara sengaja atau tidak jujur
- d. Tidak menghapuskan sama sekali tanggung jawab pengangkut

Pasal 31 Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 menjelaskan bahwa pertanggung jawaban sebagaimana yang dimaksud pasal 28, dimulai sejak diangkutnya penumpang dan atau diterimanya barang dan berakhir di tempat tujuan yang telah disepakati.

Sedangkan apabila terjadi pembatalan pemberangkatan perjalanan kereta api oleh badan penyelenggara, maka badan penyelenggara yang bersangkutan berkewajiban mengembalikan jumlah biaya yang telah dibayar oleh penumpang dan atau pengirim barang, hal ini sesuai dengan pasal 27 Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992.

Disamping itu, Badan Penyelenggara juga berkewajiban mengasuransikan segala resiko yang menjadi tanggung jawabnya, sesuai dengan yang tercantum dalam pasal 34 Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 jo pasal 71 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 8 Tahun 2001.

---

<sup>11</sup> Diktat 2, Hand Out Hukum Pengangkutan (Transportation Law), oleh Samzari Boentoro, SH dan Wuri Handayani, SH, M.Hum, 10/6/2003, Hal. 8

Namun di luar itu, ada hal-hal tertentu yang dapat menghindarkan pengangkut dari tanggung jawab sesuai dengan perjanjian dalam pengangkutan. Pengangkut tidak bertanggung jawab atas segala kerusakan atau kehilangan barang bawaan penumpang, kecuali dapat dibuktikan bahwa kehilangan atau kerusakan barang itu disebabkan oleh kesalahan pengangkut atau kelalaian karyawannya. Barang bawaan penumpang harus dijaga sendiri dan menjadi tanggung jawab penumpang yang bersangkutan.

Dalam hal lain, pengangkut juga tidak bertanggung jawab terhadap barang yang dalam keadaan sebagai berikut<sup>12</sup> :

- barang-barang yang di angkut terdapat unsur-unsur yang tidak baik atau penipuan, misalnya pencantuman nama pada kotak barang yang tidak sesuai dengan isinya.
- barang yang dilarang untuk di angkut dengan kereta api tanpa memberi nama atau dengan keterangan palsu.

Penumpang adalah semua orang yang berada dalam alat angkutan umum kecuali pengemudi dan pembantunya<sup>13</sup>. Sebagai salah satu pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pengangkut, karena penumpang merupakan salah satu pihak yang terikat dalam perjanjian pengangkutan, maka penumpang sama halnya pengangkut juga memiliki kewajiban-kewajiban.

Pada dasarnya kewajiban utama dari seorang penumpang adalah melakukan pembayaran sesuai dengan yang diperjanjikan sebagai timbal balik

---

<sup>12</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, cetakan III, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994, hal. 110

<sup>13</sup> Materi kuliah Hukum Pengangkutan, "Perantara Dalam Pengangkutan", halaman 7

dari penyelenggaraan jasa angkutan yang telah dilakukan pengangkut, dan pembayaran ini merupakan hak dari pengangkut.

Adapun mengenai kewajiban dari penumpang juga diatur dalam pasal 26 Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 yang menyatakan bahwa penumpang dan atau barang yang telah memenuhi syarat-syarat umum angkutan, wajib diangkut oleh badan penyelenggara.

Adapun yang dimaksud syarat-syarat umum angkutan dibawah ini adalah lebih banyak menyangkut hak dan kewajiban pengguna jasa angkutan kereta api dengan Badan Penyelenggara angkutan, yang meliputi<sup>14</sup> :

- Hak pengguna jasa angkutan kereta api untuk memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang disepakati.
- Badan penyelenggara jasa angkutan kereta api berkewajiban untuk mengangkut penumpang yang telah membeli atau memiliki karcis penumpang sesuai dengan tingkat pelayanan yang disepakati. Kemudian PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai penyelenggara angkutan kereta api berkewajiban pula membayar ganti rugi sesuai dengan syarat-syarat umum yang telah disepakati, kepada pengguna jasa angkutan kereta api yang mengalami kerugian atau luka-luka atau kematian sebagai akibat dan kelalaian badan penyelenggara angkutan kereta api.
- Pembatalan pemberangkatan kereta api oleh pihak badan penyelenggara angkutan kereta api, maka badan penyelenggara wajib mengembalikan

---

<sup>14</sup> Hand Out Mata Kuliah "Pengangkutan Pada Umumnya", hal. 5



jumlah biaya yang telah dibayar oleh penumpang (pasal 27 Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992).

Dalam pasal 27 Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 juga telah menentukan bahwa apabila terjadi pembatalan keberangkatan perjalanan kereta api oleh badan penyelenggara, maka penumpang berkewajiban pula untuk mengembalikan dokumen angkutan atau karcis penumpang untuk memperoleh pengembalian biaya angkutan dari pihak pengangkut (PT Kereta Api Indonesia).

Sedangkan pasal 5 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 menjabarkan mengenai kewajiban penumpang kereta api selaku pihak konsumen yang menggunakan atau memanfaatkan jasa layanan angkutan kereta api, yaitu :

- a) Membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemanfaatan jasa demi keamanan dan keselamatan ;
- b) Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian jasa ;
- c) Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati ;
- d) mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

### **BAB III**

## **PENYEBAB TERJADINYA KERUGIAN YANG DI ALAMI OLEH PENUMPANG KERETA API**

### **1. Keterlambatan Dalam Hal Keberangkatan Kereta Api**

Pada pelaksanaan perjanjian pengangkutan kereta api, kemungkinan terjadi keterlambatan pengangkutan sering kali terjadi. Jika keterlambatan ini merupakan kesalahan pengangkut dan cukup bukti bagi pihak penumpang yang dirugikan, tentunya pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) akan bertanggung jawab atas segala resiko yang dibebankan, namun disisi lain dari tanggung jawabnya itu pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) juga berkewajiban untuk membuktikan bahwa kerugian tersebut bukanlah disebabkan oleh kesalahan pihak pengangkut.

Dalam kenyataannya praktek pengangkutan kereta api, nampak bahwa keterlambatan kereta sudah dianggap menjadi hal yang wajar. Sehingga penumpang berasumsi bahwa pengguna jasa pengangkutan ini lebih cocok untuk perjalanan yang sifatnya santai atau tidak terburu-buru, serta bagi penumpang yang memang memiliki tujuan yang tidak seberapa jauh. Sedangkan bagi penumpang yang menginginkan perjalanan yang cenderung lebih cepat dan diburu waktu maka jasa pengangkutan ini di rasa kurang cocok untuk di jadikan pilihan. Selain itu, keberangkatan maupun kedatangan kereta api diatur sedemikian rupa, sehingga tidak setiap waktu dapat digunakan jasa pengangkutan ini.

Mengenai hal ini, keterlambatan perjalanan kereta api tersebut dapat disebabkan karena beberapa alasan teknis, antara lain<sup>15</sup> :

- kepadatan arus lalu lintas kereta api, sehingga perlu menunggu berlintasan dengan kereta api lain,
- kerusakan rel kereta api di tempat tertentu,
- terjadinya tabrakan atau kecelakaan dengan kendaraan umum pada lintasan rel kereta api dan jalan raya yang tidak ada palangnya

Keadaan yang seperti ini, baik itu keterlambatan keberangkatan maupun kedatangan kereta api dikarenakan gangguan teknis, tidak menimbulkan kewajiban bagi pihak pengangkut untuk membayar ganti kerugian. Sedangkan bagi penumpang yang terlambat masuk kereta api juga tidak mendapat ganti kerugian dalam hal harga karcis. Demikian pula mengenai penumpang yang salah masuk ke dalam kereta api yang lain, juga tidak berhak mendapatkan ganti pengembalian harga karcis.

Dalam pasal 72 ayat 1 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 8 Tahun 2001 menegaskan bahwa apabila perjalanan kereta api mengalami keterlambatan sehingga penumpang tidak mendapat persambungan kereta api di stasiun peralihan, maka Badan Penyelenggara harus menjamin penumpang dapat meneruskan perjalanan pada kesempatan pertama atau setidaknya pada hari yang sama.

---

<sup>15</sup> Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, Cet. III, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994, hal. 142

## **2. Kurangnya Pelayanan Terhadap Kebersihan, Kenyamanan, dan Jaminan Rasa Keamanan Di Dalam Kereta Api**

Dalam melakukan suatu perjalanan kereta api terutama perjalanan jarak jauh yang tak jarang ditempuh sampai berjam-jam, tentunya kenyamanan perjalanan sangatlah lebih diutamakan oleh penumpang. Hal ini disebabkan karena sebagian besar waktu mereka cenderung lebih banyak dihabiskan didalam kereta.

Pada dasarnya kenyamanan yang ada di dalam kereta api tidak luput dari pelayanan yang baik, yang diberikan secara optimal oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) selaku pihak pengangkut. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) selalu berusaha semaksimal mungkin memberikan pelayanan kepada para penumpangnya tanpa membedakan status dan kedudukan penumpangnya.

Berdasarkan pasal 8 dan 9 Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 menyatakan bahwa penyediaan dan perawatan prasarana dapat dilimpahkan kepada badan penyelenggara serta dapat dilakukan oleh badan usaha lain sebagaimana dengan cara kerjasama dengan badan penyelenggara.

Mengenai fasilitas dalam kereta sebenarnya tidak berbeda jauh antara kereta api satu dengan kereta api yang lainnya. Hal ini didasarkan pada tingkat tarif dasar yang telah ditetapkan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero), sehingga untuk kereta api yang dikenakan tarif lebih mahal maka memiliki fasilitas yang sedikit lebih baik daripada kereta yang memiliki tarif dibawahnya. Akan tetapi dalam hal pelayanan terhadap para penumpangnya, PT. Kereta Api

Indonesia (Persero) tidak membeda-bedakan antara penumpang yang berada pada satu kereta dengan kereta yang lain.

Namun diluar itu ada beberapa hal lain yang menjadi penyebab terjadinya kerugian yang dialami oleh penumpang kereta api yaitu seringnya terjadi kejahatan di dalam kereta api, baik itu perampokan maupun pencurian, di waktu kereta api berhenti ataupun sedang berjalan, di waktu siang ataupun di waktu malam hari <sup>16</sup>

Hal ini dibuktikan dengan banyaknya penumpang yang sering kehilangan beberapa barang bawaannya, baik itu berupa dompet, tas, maupun barang bawaan lain, khususnya di waktu-waktu terjadi kepadatan penumpang pada saat berlangsungnya liburan sekolah maupun saat menjelang hari raya.

Selain itu, juga adanya gangguan yang berupa pelemparan batu dari luar kereta terhadap kereta api yang sedang lewat di tempat-tempat tertentu, khususnya sering terjadi di malam hari, dan tak jarang pula yang mengenai penumpang dan menyebabkan penumpang luka-luka akibat pecahan kaca yang pecah.

Sedangkan kurangnya pelayanan kebersihan di dalam setiap gerbong kereta api juga mengurangi kenyamanan bagi penumpang kereta api dalam menggunakan berbagai fasilitas dalam kereta api tersebut. Misalnya dalam menggunakan tempat duduk yang seringkali masih tampak kotor dan basah, timbulnya bau tidak sedap dan tidak adanya persediaan air di dalam toilet. Dan

---

<sup>16</sup> *ibid*, hal. 142

juga, terkadang toilet digunakan sebagai tempat meletakkan barang bawaan penumpang yang umumnya berprofesi sebagai pedagang.

Akan tetapi, dalam hal kebersihan di dalam kereta juga tidak lepas dari kesadaran dari tiap-tiap penumpang kereta dalam menjaga kebersihan tersebut. Sehingga tidak hanya pihak pengangkut saja yang dituntut untuk melakukan pembenahan kebersihan fasilitas dalam kereta api.

### **3. Terjadinya Kecelakaan Atau Tabrakan Kereta Api**

Untuk hal yang satu inilah, yang sebenarnya sering menjadi bahan sorotan publik di dalam masyarakat dan menuntut penanganan serta perhatian lebih bila dibandingkan dengan semua bentuk kerugian yang dialami oleh penumpang kereta api. Hal ini dikarenakan, terjadinya kecelakaan atau tabrakan kereta api yang umumnya mengangkut penumpang dalam jumlah yang relatif besar (massal), banyak yang menimbulkan korban jiwa, bahkan tidak sedikit dari para penumpang tersebut yang luka-luka dan sampai meninggal dunia.

Kecelakaan yang terjadi seringkali menjadi beban tersendiri bagi pihak-pihak yang mengalaminya, salah satunya bisa dimungkinkan karena adanya kesalahan manusia (human error) yang terkadang menjadi penyebab utama terjadinya tabrakan atau kecelakaan kereta api, baik itu kelalaian dari pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) sendiri maupun pihak dari luar, sehingga berimbas pada kerugian yang dialami oleh penumpang kereta api. Disinilah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dituntut lebih sigap dalam menangani kecelakaan yang terjadi, dan melakukan upaya-upaya represif serta preventif di kemudian hari agar

hal-hal semacam ini tidak terulang kembali. Sedangkan yang dimaksud pihak dari luar disini adalah pengendara lain yang melintasi di areal lintasan kereta api.

Kecelakaan atau tabrakan kereta api yang terjadi menyebabkan tertundanya proses perjalanan kereta api, sehingga perjalanan menjadi lebih lama dari waktu yang dijadwalkan sebelumnya. Selain itu, kecelakaan yang terjadi tersebut tentunya menimbulkan kerugian baik bagi pihak pengangkut sendiri maupun bagi pihak penumpang kereta api. Kerugian tersebut dapat berupa :

a. kerugian materiil

Meliputi kerugian terhadap segala sesuatu yang dapat dinilai dengan uang, baik itu berupa benda ataupun uang itu sendiri. Misalnya kerugian karena kehilangan beberapa barang bawaan maupun sejumlah uang tertentu milik penumpang.

b. kerugian immaterial

Kerugian atas segala sesuatu yang tidak dapat dinilai dengan uang, dan biasanya berkaitan dengan jiwa atau nyawa seseorang. Misalnya karena kecelakaan sehingga menyebabkan penumpang meninggal dunia, luka-luka maupun cacat.

Kecelakaan atau tabrakan kereta api biasanya sering terjadi pada setiap perlintasan kereta api dengan jalur lintasan sebidang, yakni jalur lintasan yang berpotongan langsung dengan jalan raya<sup>17</sup>. Namun pada dasarnya, oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero), semua perlintasan kereta api dibuat tidak sebidang. Oleh karena itu, salah satu upaya yang dilakukan oleh PT KAI (Persero) sebagai pihak

---

<sup>17</sup> wawancara dengan Kasubsi Hukum PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP VIII Surabaya tanggal 28 April 2004

penyedia jasa pengangkutan, dalam hal ini adalah mengurangi jumlah perlintasan sebidang dengan cara antara lain :

- menggabungkan beberapa perlintasan menjadi satu perlintasan yang lebih aman
- membuat perlintasan tidak sebidang (overpass atau underpass) PT Kereta Api Indonesia (Persero) bersedia menyediakan gelagar jembatan dan bantuan teknis desain maupun pengawasan pelaksanaannya. Hal ini sesuai dengan pasal 15 ayat 1 Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992.

Disamping itu, kecelakaan yang terjadi tidak hanya menjadi tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) saja, melainkan juga tanggung jawab masyarakat di sekitar perlintasan kereta api pada khususnya. Sehingga segala bentuk aktivitas masyarakat yang dilakukan di jalur kereta api adalah merupakan dilarang dan akan dikenai sanksi apabila terjadi pelanggaran, baik itu aktifitas masyarakat yang meliputi :

- bertempat tinggal baik dengan keluarga maupun sendiri
- berjualan (pasar, toko, kios, warung, salon, wartel dan lain-lain)
- pangkalan (ojek, angkot, becak, dokar, truk muatan dan lain-lain),
- jalan kaki, olah raga, bermain, pertunjukkan, senam dan lain-lain.

Untuk mengatasi hal tersebut, maka PT Kereta Api Indonesia (Persero) berupaya proaktif mengadakan penyuluhan kepada masyarakat khususnya yang berada di jalur kereta api, serta pembinaan terhadap pegawai untuk meningkatkan disiplin kerja dan tanggung jawab.



#### **4. Sebagai Akibat Dari Adanya Bencana Alam**

Suatu bencana alam tidak akan dapat ditentukan kapan terjadinya karena bencana alam sudah menjadi ketetapan dan ketentuan dari Tuhan yang diperuntukkan serta merupakan bagian dari kehidupan manusia di dunia.

Bencana alam juga dapat dikategorikan sebagai *overmacht*, yakni suatu keadaan dimana tidak dapat dituntut atas kerugian yang disebabkan oleh suatu kejadian. Dapat juga dikatakan, *overmacht* adalah suatu keadaan yang dapat atau menyebabkan terhalangnya pemenuhan perikatan.

Pasal 1245 Kitab Undang-undang Hukum Perdata menentukan pula bahwa si berhutang tidak diharuskan membayar ganti kerugian bilamana ia karena keadaan memaksa terhalang untuk memberikan sesuatu atau berbuat sesuatu yang diharuskan kepadanya atau sebagai akibat dari *overmacht* telah melakukan perbuatan yang terlarang. Dalam hal ini, pasal tersebut untuk meniadakan bertanggung gugat dalam *overmacht*.

Bencana alam seperti halnya tanah longsor, dapat menyebabkan tertundanya proses perjalanan kereta api, sehingga juga menimbulkan kerugian pada penumpang kereta api. Terlebih lagi apabila kereta api melewati tempat-tempat tertentu yang umumnya dataran tinggi dan rawan terhadap tanah longsor.

Apabila terjadi suatu *overmacht*, pengangkut dapat melakukan pembelaan terhadap dirinya. Pengangkut harus dapat membuktikan bahwa tidak dapat terlaksananya proses pengangkutan tersebut disebabkan oleh hal-hal yang sama sekali tidak dapat diduga, dan dimana ia tidak dapat berbuat apa-apa untuk

menanggulangi peristiwa yang telah timbul itu, walaupun ia telah berusaha semaksimal mungkin.

Dengan kata lain, bahwa tidak terlaksananya perjanjian atau keterlambatan dalam pelaksanaan perjanjian, bukanlah karena kesalahan pengangkut. Yang bersangkutan dengan perbuatannya itu tidak dapat dikatakan berbuat alpa atau salah, sehingga ia tidak dapat dikenakan sanksi-sanksi yang diancamkannya.

## **BAB IV**

### **TANGGUNG JAWAB PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)**

#### **DALAM MENYELESAIKAN KLAIM YANG TIMBUL**

##### **1. Prosedur Pengajuan Klaim**

Sebagai salah satu pihak penyedia jasa pengangkutan darat, PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pelaksanaan pengangkutannya dimungkinkan adanya suatu musibah baik itu yang disebabkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) sendiri maupun oleh penumpang kereta api yang bersangkutan, atau bahkan oleh adanya *overmacht*, sehingga dapat menimbulkan kerugian bagi masing-masing pihak.

Seorang penumpang ketika akan mempergunakan jasa pengangkutan kereta api diwajibkan membeli tiket perjalanan terlebih dahulu di loket-loket yang telah disediakan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero). Dengan adanya tiket atau karcis perjalanan tersebut dapat dijadikan sebagai bukti bahwa seseorang berhak memperoleh ganti kerugian terhadap segala musibah yang terjadi.

Pemberian ganti kerugian tersebut mulai berlaku ketika penumpang itu sudah berada di dalam kereta api dan selama perjalanan berlangsung, sehingga pada saat penumpang naik kereta api di tempat pemberangkatan kereta sampai turunnya penumpang tersebut di tempat tujuan.

Pada dasarnya, mengenai prosedur pengajuan klaim ini tidak diatur secara khusus, baik itu dalam undang-undang maupun peraturan intern dalam PT Kereta Api Indonesia (Persero), terlebih lagi setelah PT Kereta Api Indonesia (Persero) bekerjasama dengan PT. Jasa Raharja (Persero) dalam hal asuransi

kecelakaan terhadap penumpang dan crew kereta. Mengenai prosedur pengajuan klaim kerugian penumpang dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut<sup>18</sup> :

a) dalam hal terjadi kecelakaan, korban atau ahli warisnya dapat dapat langsung maupun melalui PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengajukan klaim kepada PT. Jasa Raharja (Persero) dengan melengkapi data-data sebagai berikut :

- syarat keterangan dari dokter dan pejabat PT. Kereta Api (Persero) yang berwenang
- kwitansi asli biaya pengobatan atau perawatan
- surat keterangan kematian dari Rumah Sakit atau Puskesmas (dalam hal korban meninggal dunia)
- formulir model K.2 yang telah disediakan oleh PT. Jasa Raharja (Persero), diisi dan ditandatangani oleh pejabat PT. Kereta Api Indonesia Persero) bersama-sama dengan pejabat PT. Jasa Raharja (Persero) yang berwenang.

Mengenai hal ini, merupakan wajib asuransi bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang didasarkan pada pasal 34 Undang-undang Nomor 13 tahun 1992 dan pasal 37 Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1998 yang menyatakan bahwa Badan Penyelenggara wajib mengasuransikan tanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pemilik atau pengirim barang yang diangkut.

---

<sup>18</sup> pasal 6 ayat 1 Surat Perjanjian Kerjasama antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan konsorsium PT. Jasa Raharja (Persero) dan PT. Jasaraharja Putera Nomor : 87/HK/OP/2001 Nomor : P/01/SPP/V/2001 Nomor : P/06/KS/V/2001

Sedangkan dalam pelaksanaan operasionalnya PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai Badan Penyelenggara, terlebih lagi dalam hal pemberian asuransi, telah melaksanakan wajib asuransi tersebut sesuai dengan prosedur-prosedur yang telah ditetapkan.

Perihal tata cara pengajuan klaim ini, tidak kesemuanya ditindaklanjuti oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero), melainkan ada batasan-batasan tertentu dalam hal pemberian ganti kerugian nantinya. Batasan-batasan itu menyangkut antara lain<sup>19</sup> :

1. pemberian ganti kerugian hanya diberikan terhadap kerugian jiwa saja
2. untuk barang, hanya terhadap barang yang tercatat saja. Sedangkan untuk barang bawaan yang tidak tercatat menjadi tanggung jawab pribadi pemilik barang yang bersangkutan
3. klaim terhadap kerusakan kendaraan sebagai akibat terjadinya kecelakaan kereta api di perlintasan jalur kereta api tidak diberikan ganti kerugian.

Mengingat perkembangan yang semakin kompleks seperti sekarang ini, diharapkan segalanya dapat dilaksanakan dalam waktu yang relatif singkat, termasuk dalam hal pengajuan tata cara atau prosedur pengajuan, yang nyata-nyata pihak PT. Jasa Raharja (Persero) memberikan penanganan secara langsung kepada penumpang yang mengalami kerugian berdasarkan keterangan yang diberikan oleh pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan dari pihak penumpang itu sendiri tentunya.

---

<sup>19</sup> wawancara dengan Kahumas PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP VIII Surabaya tanggal 22 April 2004

Artinya, pihak PT. Jasa Raharja (Persero) secara langsung mendatangi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) untuk memantau dan mencari keterangan mengenai ada tidaknya kerugian yang akan ditanggung oleh pihaknya bekerjasama dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero), sehingga bagi para penumpang yang mengalami kerugian tidak perlu bersusah payah mengisi dahulu keterangan sesuai dalam formulir yang telah disediakan.

## **2. Penyelesaian Pembayaran Klaim**

Ketika terjadi suatu kecelakaan kereta yang mengakibatkan kerugian pada penumpang kereta api, maka selaku pihak penyedia jasa pengangkutan kereta yang bertanggung jawab secara keseluruhan atas kondisi para penumpangnya, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) berkewajiban memberikan jaminan pertanggungan bagi korban atau ahli waris korban penumpang kereta api tersebut.

Mengenai besarnya jaminan pertanggungan sebagai pelaksanaan pembayaran ganti kerugian yang diberikan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam hal penumpang mengalami<sup>20</sup> :

- a) meninggal dunia sebesar Rp. 10.000.000,00
- b) cacat tetap (permanen) maksimum sebesar Rp. 10.000.000,00
- c) luka ringan atau membutuhkan perawatan dan pengobatan dokter (maksimum) sebesar Rp. 5.000.000,00

---

<sup>20</sup> ibid , pasal 4 ayat 1

Sedangkan dalam hal pelaksanaan pembayaran dana santunan terhadap penumpang yang mengalami kerugian dibayarkan oleh PT. Jasa Raharja (Persero) kepada korban atau ahli waris korban dalam jangka waktu paling lambat 7 (tujuh) hari setelah kelengkapan berkas administrasi, dan apabila korban dirawat di Rumah Sakit atau Puskesmas atau rawat jalan atau menderita cacat, maka PT. Jasa Raharja (Persero) wajib membayar kepada rumah sakit atau puskesmas atau kepada pihak korban atas segala biaya atau santunan setelah adanya bukti-bukti yang sah tentang adanya perawatan dan atau keterangan dokter mengenai tingkat (prosentase) cacat tetap korban yang bersangkutan serta harus mendapat rekomendasi dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Kedua keterangan tersebut terdapat dalam pasal 4 ayat 2 dan 3 Surat Perjanjian Kerjasama antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan konsorsium PT. Jasa Raharja (Persero) dan PT. Jasaraharja Putera Nomor : 87/HK/OP/2001 Nomor : P/01/SPP/V/2001 Nomor : P/06/KS/V/2001.

Namun mengenai pemberian dana santunan ini tidak selamanya dapat dibebankan kepada PT. Jasa Raharja (Persero), akan tetapi memiliki batasan waktu atau daluwarsa. Permohonan dana santunan kepada PT. Jasa Raharja (Persero) dari korban atau ahli warisnya atau dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atas nama korban atau ahli warisnya, tidak akan dipenuhi oleh PT. Jasa Raharja (Persero) apabila permohonan dimaksud diajukan melebihi batas waktu 6 (enam) bulan sejak terjadinya kecelakaan tersebut<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> ibid, pasal 7

Adanya pemberian santunan yang diberikan oleh PT. Jasa Raharja (Persero) kepada penumpang korban kecelakaan kereta api tidak membebaskan atau mengurangi tanggung jawab dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) selaku pihak pengangkut dalam hal memberikan ganti kerugian kepada penumpang kereta api yang menjadi korban kecelakaan kereta.

Sehingga dengan demikian, pengangkut harus tetap memberikan perhatian kepada penumpang korban kecelakaan kereta api tersebut, tidak hanya pada saat menerima laporan kecelakaan saja, melainkan juga sampai korban kecelakaan tersebut sembuh atau perawatan berakhir, bahkan sampai dalam hal pengurusan jenazah, pengangkutan melalui ambulans, serta pemberian dana santunan terhadap keluarga yang ditinggalkan (apabila penumpang tersebut meninggal dunia).

Sedangkan dalam hal pelayanan kebersihan selama perjalanan kereta merupakan tanggung badan penyelenggara yakni pelayan kereta api (PLKA), disamping itu juga bekerjasama dengan pihak restor kereta yakni semacam perusahaan penyedia jasa bahan makanan. Misalnya CV Rama.

Untuk keterlambatan keberangkatan kereta diberikan kompensasi atau recovery kepada calon penumpang berupa penyediaan konsumsi (minimal keterlambatan 3 jam) atau pengembalian harga karcis sesuai harga semula.



## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian dan pembahasan terhadap permasalahan yang telah dilakukan di atas, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Terbentuknya perjanjian pengangkutan antara penumpang kereta api dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terjadi sejak adanya kesepakatan atau konsensus antara penumpang kereta api dengan pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Sedangkan konsensus tersebut sulit ditentukan secara pasti kapan, dimana dan bagaimana terjadinya.
2. Hal-hal yang seringkali menjadi penyebab timbulnya kerugian bagi penumpang kereta api antara lain :
  - a) keterlambatan kereta, baik itu dalam hal keberangkatan maupun kedatangan kereta api,
  - b) kurangnya pelayanan terhadap kebersihan, kenyamanan, dan pemberian jaminan rasa keamanan di dalam kereta api,
  - c) terjadinya kecelakaan atau tabrakan kereta api, dan
  - d) tak jarang juga sebagai akibat dari adanya bencana alam (oermacht).

Namun kerugian yang di alami oleh penumpang kereta api tidaklah semata-mata menjadi tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero), akan tetapi juga merupakan tanggung jawab dari para penumpang kereta api

khususnya dan masyarakat pada umumnya terlebih lagi bagi mereka yang menjalankan aktifitas di sekitar jalur perlintasan kereta api.

3. Dalam menyelesaikan klaim yang timbul PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memberikan santunan dana kepada penumpang korban kecelakaan kereta api yang dilakukan bekerjasama dengan PT. Jasa Raharja (Persero). Hal ini tidak menghapuskan atau mengurangi tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sendiri dalam memberikan ganti kerugian tersebut. Namun mengenai ini tidak semua kerugian akan ditindak lanjuti oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Pemberian ganti kerugian hanya di peruntukkan terhadap kerugian karena luka-luka, cacat badan, bahkan meninggal dunia, dan barang-barang bawaan yang tercatat atau diperjanjikan saja, sedangkan kerugian materiil diluar hal-hal seperti tersebut diatas bukan menjadi tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Saat ini pemberian dana santunan yang ditangani oleh PT. Jasa Raharja (Persero) dilakukan dengan senantiasa memantau dan mencari keterangan setiap waktu kepada setiap stasiun tanpa menunggu informasi yang diberikan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terlebih dahulu.

## **B. SARAN-SARAN**

Adapun beberapa saran yang sekiranya dapat saya kemukakan berkaitan dengan penyusunan skripsi ini adalah :

1. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) lebih memprioritaskan pada kepuasan para pengguna jasa atau penumpang kereta api, tidak saja dalam hal

pemberian pelayanan di dalam kereta, namun juga pelayanan pada saat mulai calon penumpang memasuki stasiun pemberangkatan, membeli tiket atau karcis di loket pembelian karcis, peron masuk, ruang tunggu bahkan sampai pada penumpang keluar di stasiun tempat tujuan.

2. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bekerjasama dengan pihak kepolisian lebih memperketat adanya kontrol masuk baik itu di dalam lingkungan stasiun maupun sewaktu di dalam kereta, sehingga segala bentuk tindak pelanggaran maupun kejahatan dapat diminalisir.

## DAFTAR PUSTAKA

### 1. BUKU

Abdulkadir Muhammad, S.H., Hukum Perdata Indonesia, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991

\_\_\_\_\_, Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991

\_\_\_\_\_, Hukum Pengangkutan Niaga, Cet. III, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1994

Moeljatno, Terjemahan Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP), Cet. 19, Bumi Aksara, Jakarta, 1996

Purwosutjipto, H.M.N, Hukum Pengangkutan, Cet. Kelima, Djambatan, Jakarta, 1995

Soebekti Prof. R. SH, R. Tjitrosudibio, Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Pradnya Paramita, Jakarta, 1992

Soekardono, R., S.H., Hukum Dagang Indonesia, CV. Rajawali, Jakarta, 1992

Soemitro, R.H., Metodologi dan Penelitian Jurumetri, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990

\_\_\_\_\_, Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Kepailitan, Pradnya Paramita, Jakarta, 1994

## **2. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

Undang - undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian, Himpunan

Peraturan PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Undang - undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan

Jalan

Undang - undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 1998 Tentang Lalu Lintas dan

Angkutan Kereta Api, Himpunan Peraturan PT. Kereta Api Indonesia

(Persero)

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 8 Tahun 2001 Tentang

Angkutan Kereta Api

Surat Perjanjian Kerjasama antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan

konsorsium PT. Jasa Raharja (Persero) dan PT. Jasaraharja Putera Nomor :

87/HK/OP/2001 Nomor : P/01/SPP/V/2001 Nomor : P/06/KS/V/2001

**UNDANG-UNDANG**  
**NOMOR 13 TAHUN 1992**  
**TENTANG**  
**PERKERETAAPIAN**

Dengan persetujuan  
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA  
MEMUTUSKAN :  
Menetapkan : UNDANG-UNDANG TENTANG PERKERETAAPIAN.

BAB I  
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan :

1. Perkeretaapian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana, prasarana, dan fasilitas penunjang kereta api untuk penyelenggaraan angkutan kereta api yang disusun dalam satu sistem;
2. Kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel ;
3. Jaringan jalur kereta api adalah seluruh jalur kereta api yang terkait satu sama lain yang menghubungkan berbagai tempat sehingga merupakan satu sistem;
4. Jalur kereta api khusus adalah jalur kereta api yang digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk menunjang kegiatannya;
5. Fasilitas keselamatan perkeretaapian adalah perangkat bangunan, peralatan, dan perlengkapan yang digunakan untuk menunjang kelancaran dan keselamatan perjalanan kereta api;
6. Sarana kereta api adalah segala sesuatu yang dapat bergerak di atas jalan rel;
7. Prasarana kereta api adalah jalur dan stasiun kereta api termasuk fasilitas yang diperlukan agar sarana kereta api dapat dioperasikan;
8. Fasilitas penunjang kereta api adalah segala sesuatu yang melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan serta kenyamanan bagi pengguna jasa kereta api;
9. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api baik untuk angkutan orang maupun barang;

10. Badan penyelenggara adalah badan usaha milik negara yang melaksanakan penyelenggaraan angkutan kereta api;
11. Menteri adalah Menteri yang bertanggung jawab di bidang perkeretaapian.

## BAB II ASAS DAN TUJUAN

### Pasal 2

Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, dan percaya pada diri sendiri.

### Pasal 3

Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara masal, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas serta sebagai pendorong dan penggerak pembangunan nasional.

## BAB III PEMBINAAN

### Pasal 4

Perkeretaapian dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.

### Pasal 5

- (1) Pembinaan perkeretaapian diarahkan untuk meningkatkan peran serta angkutan kereta api dalam keseluruhan moda transportasi secara terpadu.
- (2) Ketentuan mengenai pembinaan perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.



## BAB IV PENYELENGGARAAN

### Pasal 6

- (1) Perkeretaapian diselenggarakan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya diserahkan kepada badan penyelenggara yang dibentuk untuk itu berdasarkan peraturan perundang - undangan yang berlaku.
- (2) Badan usaha lain selain badan penyelenggara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat diikutsertakan dalam kegiatan perkeretaapian atas dasar kerja sama dengan badan penyelenggara.
- (3) Bentuk dan syarat-syarat kerjasama sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

### Pasal 7

- (1) Untuk menunjang kegiatan badan usaha di bidang industri, pertanian, pertambangan, dan kepariwisataan oleh badan usaha yang bersangkutan dapat digunakan kereta api khusus.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## BAB V PRASARANA DAN SARANA

### Pasal 8

- (1) Pemerintah menyediakan dan merawat prasarana kereta api.
- (2) Penyediaan dan perawatan prasarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat dilimpahkan kepada badan penyelenggara.
- (3) Pengusahaan prasarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilaksanakan oleh badan penyelenggara.

### Pasal 9

- (1) Badan penyelenggara menyediakan dan merawat sarana kereta api.
- (2) Penyediaan dan perawatan sarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat dilakukan oleh badan usaha lain sebagai mana

dimaksud dalam pasal 6 ayat (2), dengan cara kerjasama dengan badan penyelenggara.

- (3) Pengusahaan sarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), dilakukan oleh badan penyelenggara.

#### Pasal 10

- (1) Prasarana dan sarana kereta api yang dioperasikan wajib mempunyai keandalan dan memenuhi persyaratan keselamatan.
- (2) Untuk memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), terhadap setiap prasarana dan sarana kereta api dilakukan pemeriksaan dan pengujian.
- (3) Syarat keselamatan dan tata cara pemeriksaan serta pengujian diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 11

Pemerintah mengembangkan rancang bangun dan rekayasa perkeretaapian.

#### Pasal 12

- (1) Pengoperasian prasarana dan sarana kereta api hanya dapat dilakukan oleh tenaga - tenaga yang telah memenuhi kualifikasi keahlian.
- (2) Persyaratan keahlian dan tata cara mendapatkan kualifikasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 13

Untuk kelancaran dan keselamatan pengoperasian kereta api, Pemerintah menetapkan pengaturan mengenai jalur kereta api yang meliputi daerah manfaat jalan, daerah milik jalan, dan daerah pengawasan jalan termasuk bagian bawahnya serta ruang bebas di atasnya.

#### Pasal 14

- (1) Dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul dan bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi serta menempatkan barang pada jalur kereta api baik yang dapat mengganggu pandangan bebas, maupun dapat membahayakan keselamatan kereta api.

- (2) Ketentuan mengenai larangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 15

- (1) Perlintasan antara jalur kereta api dengan jalan dibuat dengan prinsip tidak sebidang.
- (2) Pengecualian terhadap prinsip sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), hanya dimungkinkan dengan tetap mempertimbangkan keselamatan dan kelancaran, baik perjalanan kereta api maupun lalu lintas di jalan.
- (3) Ketentuan mengenai perpotongan dan pengecualiannya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 16

Dalam hal terjadi perpotongan jalur kereta api dengan jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum atau lalu lintas khusus, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.

#### Pasal 17

- (1) Pembangunan jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air dan/atau prasarana lain yang menimbulkan atau memerlukan persambungan, pemotongan atau penyinggungan dengan jalur kereta api, dilaksanakan dengan cara yang tidak membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.
- (2) Ketentuan mengenai pelaksanaan pembangunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 18

Badan penyelenggara sebagaimana dimaksud dalam pasal 6 ayat (1), berwenang melarang siapapun :

- a. berada di daerah manfaat jalan kereta api;
- b. menyeret barang di atas atau melintasi jalur kereta api;
- c. menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain, selain untuk angkutan kereta api;
- d. berada di luar tempat yang disediakan untuk angkutan penumpang dan/ atau barang;
- e. mengganggu ketertiban dan/atau pelayanan umum.

### Pasal 19

- (1) Stasiun merupakan tempat kereta api berangkat dan berhenti untuk melayani naik dan turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang dan/ atau untuk keperluan operasi kereta api.
- (2) Kecuali dalam hal-hal tertentu yang ditetapkan oleh badan penyelenggara, naik turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang hanya dapat dilakukan di stasiun.

### Pasal 20

- (1) Selain berfungsi sebagai tempat naik atau turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang, di stasiun dapat dilakukan kegiatan usaha penunjang angkutan kereta api.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut oleh Menteri.

## BAB VI

### JARINGAN PELAYANAN ANGKUTAN

#### KERETA API

### Pasal 21

- (1) Jaringan pelayanan angkutan kereta api diselenggarakan secara terpadu dalam satu kesatuan yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari sistem transportasi secara keseluruhan.
- (2) Jaringan pelayanan angkutan kereta api disusun dalam jaringan pelayanan angkutan antar kota dan jaringan pelayanan angkutan kota.

### Pasal 22

- (1) Jaringan pelayanan angkutan kereta api antar kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (2) yang berfungsi sebagai pelayanan lintas utama, melayani angkutan jarak jauh dan sedang.
- (2) Jaringan pelayanan angkutan kereta api antar kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (2) yang berfungsi sebagai pelayanan lintas cabang, melayani angkutan jarak sedang dan dekat.

### Pasal 23

Jaringan pelayanan angkutan kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (2), berfungsi sebagai pelayanan lintas utama dalam satu sistem angkutan kota.

### Pasal 24

Angkutan kereta api khusus berfungsi untuk melayani kegiatan badan usaha tertentu di bidang industri, pertanian, pertambangan, dan kepariwisataan.

## BAB VII

## ANGKUTAN

### Pasal 25

- (1) Penyelenggaraan pelayanan angkutan orang atau barang dilakukan setelah dipenuhinya syarat-syarat umum angkutan yang ditetapkan badan penyelenggara berdasarkan Undang-undang ini.
- (2) Karcis penumpang atau surat angkutan barang merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian angkutan.

### Pasal 26

Penumpang dan/atau barang yang telah memenuhi syarat-syarat umum angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25, wajib diangkut oleh badan penyelenggara.

### Pasal 27

Jika terjadi pembatalan pemberangkatan perjalanan kereta api oleh badan penyelenggara, badan penyelenggara wajib mengembalikan jumlah biaya yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

### Pasal 28

- (1) Badan penyelenggara bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa dan/atau pihak ketiga yang timbul dari penyelenggaraan pelayanan angkutan kereta api.
- (2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diberikan dengan ketentuan :
  - a. sumber kerugian berasal dari pelayanan angkutan dan harus dibuktikan adanya kelalaian petugas, atau pihak lain yang dipekerjakan oleh badan penyelenggara;

- b. **besarnya ganti rugi dibatasi sejumlah maksimum asuransi yang ditutup oleh badan penyelenggara dalam hal penyelenggaraan kegiatannya.**

#### Pasal 29

Badan penyelenggara diberi wewenang untuk :

- a. melaksanakan pemeriksaan terhadap pemenuhan syarat-syarat umum angkutan bagi penumpang dan/atau barang;
- b. melaksanakan penindakan atas pelanggaran terhadap syarat-syarat umum angkutan tersebut huruf a;
- c. membatalkan perjalanan kereta api apabila dianggap dapat membahayakan ketertiban dan kepentingan umum;
- d. menertibkan penumpang kereta api atau masyarakat yang mengganggu perjalanan kereta api.

#### Pasal 30

Struktur dan golongan tarif angkutan kereta api ditetapkan oleh Pemerintah.

#### Pasal 31

Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28, dimulai sejak diangkutnya penumpang dan/atau diterimanya barang dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati.

#### Pasal 32

- (1) Pengirim dan/atau penerima barang yang tidak mengambil barangnya dari tempat penyimpanan yang ditetapkan badan penyelenggara dalam jangka waktu yang ditetapkan sesuai dengan syarat-syarat umum angkutan, dikenakan biaya penyimpanan barang.
- (2) Pengirim dan/atau penerima barang hanya dapat mengambil barang setelah biaya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilunasi.
- (3) Barang yang tidak diambil sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) lebih dari waktu tertentu, dinyatakan sebagai barang tak bertuan dan dapat dijual secara lelang sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

**Pasal 33**

Pengangkutan barang berbahaya dilaksanakan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

**Pasal 34**

Badan penyelenggara wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam pasal 28.

**Pasal 35**

- (1) Penderita cacat dan/atau orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan khusus dalam bidang angkutan kereta api.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**BAB VIII**

**PENYIDIKAN**

**Pasal 36**

- (1) Selain Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pembinaan di bidang perkeretaapian, dapat diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang perkeretaapian.
- (2) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), berwenang untuk:
  - a. Melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan, pengaduan atau keterangan tentang adanya tindak pidana;
  - b. Memanggil dan memeriksa saksi dan/atau tersangka;
  - c. Melakukan penggeledahan, penyegelan dan/atau penyitaan alat-alat yang digunakan untuk melakukan tindak pidana;
  - d. Melakukan pemeriksaan tempat yang diduga digunakan untuk melakukan tindak pidana;
  - e. Meminta keterangan kepada saksi-saksi dan mengumpulkan barang bukti dari orang dan/atau badan hukum sehubungan dengan tindak pidana;
  - f. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;

- g. menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup bukti tentang adanya tindak pidana;
- (3) Pelaksanaan penyidikan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

## BAB IX KETENTUAN PIDANA

### Pasal 37

Barangsiapa membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul dan bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi serta menempatkan barang pada jalur kereta api, baik yang dapat mengganggu pandangan bebas maupun yang dapat membahayakan keselamatan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah) dan diwajibkan membayar ganti rugi kepada badan penyelenggara serta wajib membongkar ataupun menghilangkan gangguan dimaksud.

### Pasal 38

Barangsiapa karena perbuatannya mengakibatkan rusaknya pintu perlintasan kereta api atau tanpa hak membuka pintu perlintasan kereta api pada waktu kereta api akan dan/atau sedang berjalan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah) dan diwajibkan membayar ganti rugi kepada badan penyelenggara.

### Pasal 39

Barangsiapa melakukan perbuatan yang mengakibatkan terjadinya pergeseran tanah di jalur kereta api, sebagaimana dimaksud dalam pasal 17 sehingga mengganggu atau membahayakan perjalanan kereta api, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah) dan diwajibkan membayar ganti rugi kepada badan penyelenggara.

### Pasal 40

Barangsiapa melakukan perbuatan yang mengakibatkan rusaknya, mengurangi nilai atau tidak dapat berfungsi atau tidak dapat berfungsi secara sempurna sarana dan/atau prasarana kereta api, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya, Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah) dan diwajibkan membayar ganti rugi kepada badan penyelenggara.



#### Pasal 41

Perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37, Pasal 38, Pasal 39, dan Pasal 40 Undang-undang ini adalah pelanggaran.

#### Pasal 42

Apabila perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 menyebabkan matinya orang, luka berat atau cacat dapat dipidana sesuai dengan ketentuan dalam hukum pidana.

### BAB X

#### KETENTUAN LAIN-LAIN

#### Pasal 43

- (1) Terhadap setiap kecelakaan kereta api harus dilakukan penelitian sebab-sebabnya.
- (2) Penelitian kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilaksanakan oleh Panitia yang pembentukan, susunan dan tugas-tugasnya diatur lebih lanjut oleh Menteri.

### BAB XI

#### KETENTUAN PERALIHAN

#### Pasal 44

Pada tanggal mulai berlakunya Undang-undang ini, semua peraturan pelaksanaan mengenai perkeretaapian dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-undang ini.

### BAB XII

#### KETENTUAN PENUTUP

#### Pasal 45

Pada saat mulai berlakunya Undang-undang ini, maka ;

1. *Algemeene Regelen betreffende den Aanleg en de Exploitatie van Spoor en Tramwegen, bestemd voor Algemeen Verkeer in Nederlandsch Indie (Koninklijke Besluit, Staatsblad 1926 Nomor 26 jo. Staatsblad Nomor 295);*

2. **Algemeene Bepalingen betreffende de spoor en Tramwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 258);**
3. **Bepalingen betreffende den Aanleg en het Bedrijf der Spoorwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 259);**
4. **Bepalingen voor de stadstramwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 260);**
5. **Bepalingen Landelijke Tramwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 261);**
6. **Bepalingen betreffende het Vervoer over Spoorwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 262);**
7. **Industriebaan Ordonnantie (Staatsblad 1885 Nomor 158 jo Staatsblad 1938 Nomor 595),**

dinyatakan tidak berlaku.

#### **Pasal 46**

**Undang-undang ini mulai berlaku pada tanggal 17 September 1992.**

**Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-undang ini dengan penempatannya dalam lembaran Negara Republik Indonesia.**

Disahkan di Jakarta  
pada tanggal 11 mei 1992  
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

ttd.

**SOEHARTO**

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 11 mei 1992  
MENTERI/SEKRETARIS  
NEGARA  
REPUBLIK INDONESIA

ttd.

**MOERDIONO**

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1992 NOMOR 47



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 81 TAHUN 1998  
TENTANG  
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN KERETA API

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian telah diatur ketentuan-ketentuan mengenai lalu lintas dan angkutan kereta api;
  - b. bahwa untuk melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, dipandang perlu mengatur ketentuan mengenai lalu lintas dan angkutan kereta api dengan Peraturan Pemerintah;

- Mengingat :
1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945;
  2. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3479);
  3. Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 1998 tentang Perusahaan Umum (PERUM) (Lembaran Negara Tahun 1998 Nomor 16, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3732);
  4. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 1998 tentang Prasarana dan Sarana Kereta Api (Lembaran Negara Tahun 1998 Nomor 133, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3777);

MEMUTUSKAN :

Mencetakn : PERATURAN PEMERINTAH TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN KERETA API.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan :

1. Lalu lintas kereta api adalah gerak sarana kereta api di jalan rel;

2. Angkutan ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 2 -

2. Angkutan kereta api adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api;
3. Badan Penyelenggara adalah badan usaha milik negara yang melaksanakan penyelenggaraan angkutan kereta api;
4. Kereta Api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel;
5. Pelayanan angkutan kereta api adalah pelayanan jasa angkutan kereta api dalam jaringan jalur kereta api;
6. Jaringan pelayanan angkutan kereta api adalah jaringan jalur kereta api yang dilayani angkutan kereta api;
7. Menteri adalah Menteri yang bertanggung jawab di bidang perkeretaapian.

## BAB II

### JARINGAN PELAYANAN ANGKUTAN KERETA API

#### Pasal 2

- (1) Jaringan pelayanan angkutan kereta api terdiri dari :
  - a. jaringan pelayanan angkutan antar kota;
  - b. jaringan pelayanan angkutan kota.
- (2) Jaringan pelayanan angkutan antar kota terdiri dari pelayanan lintas utama dan lintas cabang.
- (3) Jaringan pelayanan angkutan kota merupakan pelayanan lintas utama dalam satu sistem angkutan kota.

#### Pasal 3

- (1) Pelayanan lintas utama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) memiliki ciri :

a. melayani ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 3 -

- a. melayani jarak jauh atau sedang;
  - b. menghubungkan antar stasiun yang berfungsi sebagai pengumpul, yang ditetapkan untuk melayani pelayanan lintas utama;
- (2) Pelayanan lintas cabang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) memiliki ciri :
- a. melayani jarak sedang atau dekat;
  - b. menghubungkan antara stasiun yang berfungsi sebagai pengumpulan dengan stasiun yang berfungsi sebagai pengumpul atau antar stasiun yang berfungsi sebagai pengumpulan, yang ditetapkan untuk melayani pelayanan lintas cabang;

#### Pasal 4

Jaringan pelayanan angkutan kota dan antar kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, harus terpadu satu sama lain termasuk dengan moda transportasi lain.

#### Pasal 5

- (1) Jaringan pelayanan angkutan kereta api di dalam negeri ditetapkan oleh Menteri.
- (2) Jaringan pelayanan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) berisi :
  - a. lintas pelayanan;
  - b. frekuensi maksimum yang diizinkan;
  - c. tekanan gandar lintas kereta api;
  - d. kecepatan maksimum yang diizinkan.
- (3) Penetapan jaringan pelayanan angkutan kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan :
  - a. keterpaduan intra dan antar moda transportasi;
  - b. perpindahan orang dan atau barang menurut asal dan tujuan perjalanan.



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 4 -

- (4) Penetapan jaringan pelayanan angkutan kereta api antar kota dalam negeri dengan kota di luar negeri dilakukan berdasarkan perjanjian antar negara.

#### Pasal 6

- (1) Pelayanan angkutan kereta api dalam jaringan pelayanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, dilakukan dengan memperhatikan :
- a. terlayannya seluruh jaringan pelayanan yang telah ditetapkan;
  - b. tersedianya sarana kereta api;
  - c. kapasitas lintas;
  - d. permintaan jasa angkutan pada lintas yang bersangkutan.
- (2) Pelaksanaan pelayanan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilaporkan kepada Menteri.

#### Pasal 7

- (1) Menteri melakukan evaluasi terhadap laporan mengenai pelayanan angkutan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2).
- (2) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) merupakan dasar untuk menetapkan kebijaksanaan dalam pelayanan angkutan kereta api.

#### Pasal 8

- (1) Pelayanan angkutan kereta api khusus semata-mata dipergunakan untuk menunjang badan usaha dalam melaksanakan kegiatan pokoknya.

(2) Pelayanan ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 5 -

- (2) Pelayanan angkutan kereta api khusus sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat dipadukan dengan jaringan pelayanan angkutan kereta api untuk umum.

#### Pasal 9

Ketentuan lebih lanjut yang diperlukan bagi pelaksanaan ketentuan mengenai pelayanan angkutan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Pemerintah ini diatur dengan Keputusan Menteri.

### BAB III

#### PENGOPERASIAN KERETA API

#### Pasal 10

- (1) Pengoperasian kereta api dilaksanakan oleh badan penyelenggara.
- (2) Dalam pengoperasian kereta api sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan keselamatan, keamanan, ketertiban, kelancaran, kenyamanan dan kelangsungan pelayanan.

#### Pasal 11

- (1) Badan penyelenggara menyusun dan menetapkan rencana pengoperasian kereta api dan disampaikan kepada Menteri.
- (2) Perencanaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan kebijaksanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1).
- (3) Dalam keadaan tertentu Menteri dapat memerintahkan badan penyelenggara untuk mengoperasikan kereta api di luar rencana pengoperasian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dengan tetap memperhatikan keselamatan operasi kereta api.

Pasal 12 ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 6 -

Pasal 12

Badan penyelenggara wajib mengangkut penumpang dan atau barang yang telah memenuhi syarat-syarat umum angkutan.

Pasal 13

(1) Dalam pengoperasian kereta api, badan penyelenggara wajib mengumumkan kepada masyarakat jadwal perjalanan kereta api dan tarif angkutan penumpang atau perubahannya.

(2) **Badan penyelenggara diwajibkan :**

**mengumumkan** di stasiun dan atau di kereta api apabila terjadi **pembatalan, penundaan keberangkatan, keterlambatan, atau pengalihan pelayanan lintas kereta api;**

b. mematuhi jadwal keberangkatan kereta api.

Pasal 14

Badan penyelenggara dalam menyelenggarakan angkutan kereta api wajib :

- a. mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas;
- b. memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya terjangkau oleh masyarakat;
- c. mewujudkan keterpaduan baik intra maupun antar moda transportasi;
- d. menjaga kelangsungan pelayanan pada lintas-lintas yang telah ditetapkan baik atas kemampuan sendiri atau melalui kerjasama dengan badan hukum Indonesia lainnya.

Pasal 15

Penumpang dan atau pengirim barang berhak :

- a. memperoleh pelayanan sesuai tingkat pelayanan yang ditetapkan dalam karcis atau surat angkutan;





PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 7 -

- b. memperoleh pelayanan dalam batas-batas kelayakan sesuai kemampuan badan penyelenggara selama menunggu keberangkatan apabila terjadi keterlambatan;
- c. memperoleh pengembalian biaya angkutan apabila terjadi pembatalan keberangkatan;
- d. diangkut sampai di tempat tujuan apabila kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanan tanpa dipungut biaya tambahan;
- e. memperoleh ganti rugi terhadap kerusakan dan kehilangan barang sesuai perjanjian angkutan.

#### Pasal 16

- (1) Terhadap setiap gangguan operasi atau kecelakaan yang mengakibatkan :
  - a. korban jiwa;
  - b. kerusakan yang cukup besar pada prasarana dan sarana kereta api;
  - c. terhentinya operasi kereta api selama 24 jam atau lebih, harus dilakukan penelitian untuk menentukan sebab-sebab terjadinya gangguan atau kecelakaan tersebut.
- (2) Penelitian terhadap gangguan operasi kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan oleh Tim Peneliti yang dibentuk oleh Menteri.

#### Pasal 17

Ketentuan lebih lanjut yang diperlukan bagi pelaksanaan ketentuan mengenai pengoperasian kereta api sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Pemerintah ini diatur dengan Keputusan Menteri.

BAB IV ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 8 -

#### BAB IV

### ANGKUTAN ORANG DENGAN KERETA API

#### Pasal 18

- (1) Angkutan orang dengan kereta api dapat dilayani dengan :
  - a. kereta api penumpang berjadwal;
  - b. kereta api penumpang tidak berjadwal.
- (2) Kereta api penumpang berjadwal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a, diselenggarakan dengan jadwal tetap dan teratur.
- (3) Kereta api penumpang tidak berjadwal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b, diselenggarakan dengan jadwal tidak tetap.

#### Pasal 19

- (1) Pelayanan angkutan orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 terdiri dari pelayanan ekonomi dan non ekonomi.
- (2) Menteri menetapkan komposisi pelayanan angkutan ekonomi dan non ekonomi serta standar pelayanan ekonomi untuk menjamin kelangsungan pelayanan angkutan ekonomi.
- (3) Pada setiap jalur pelayanan kereta api harus tersedia pelayanan angkutan ekonomi.
- (4) Badan penyelenggara menetapkan standar pelayanan non ekonomi dengan memperhatikan kepentingan pelayanan ekonomi dan melaporkan kepada Menteri dan mengumumkannya kepada masyarakat.

#### Pasal 20

- (1) Angkutan orang hanya dilakukan dengan kereta penumpang.
- (2) Dalam kondisi tertentu badan penyelenggara dapat melakukan pengangkutan orang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dengan sarana kereta api lainnya.

(3) Pengangkutan



PRESIDEN  
REPUBLIC INDONESIA

- 9 -

- (3) Pengangkutan orang dengan menggunakan sarana kereta api lainnya sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) wajib memenuhi persyaratan keselamatan penumpang dan persyaratan minimal fasilitas pelayanan penumpang.

Pasal 21

Ketentuan lebih lanjut yang diperlukan bagi pelaksanaan ketentuan mengenai pengangkutan orang dengan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Pemerintah ini diatur dengan Keputusan Menteri.

BAB V

ANGKUTAN BARANG DENGAN KERETA API

Pasal 22

- (1) Angkutan barang dengan kereta api dapat dilayani dengan :
- a. kereta api barang berjadwal;
  - b. kereta api barang tidak berjadwal.
- (2) Angkutan barang dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan gerbong dan atau kereta bagasi.
- (3) Angkutan barang sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), terdiri dari :
- a. barang umum;
  - b. barang khusus;
  - c. barang berbahaya.

Pasal 23

- (1) Angkutan barang umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (3) huruf a, diklasifikasikan atas :
- a. barang aneka;
  - b. barang curah;

c. barang ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 10 -

- c. barang cair;
  - d. kiriman pos;
  - e. tumbuh-tumbuhan;
  - f. hewan;
  - g. peti kemas;
  - h. kendaraan;
  - i. jenazah.
- (2) Angkutan barang umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus memenuhi persyaratan:
- a. pemuatan, pembongkaran dan penyusunan barang pada tempat-tempat yang telah ditetapkan sesuai dengan klasifikasinya;
  - b. keselamatan dan keamanan barang yang diangkut;
  - c. gerbong dan atau kereta bagasi yang digunakan sesuai dengan klasifikasi barang yang diangkut.

#### Pasal 24

- (1) Angkutan barang khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (3) huruf b, diklasifikasikan atas :
- a. barang yang memerlukan fasilitas pendingin;
  - b. barang dan atau alat berat.
- (2) Angkutan barang umum dan barang khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (3) huruf a dan huruf b harus memenuhi persyaratan :
- a. pemuatan, pembongkaran dan susunan barang pada tempat-tempat yang telah ditetapkan sesuai dengan klasifikasinya;
  - b. keselamatan dan keamanan barang yang diangkut;
  - c. gerbong yang digunakan sesuai dengan klasifikasi barang yang diangkut.

Pasal 25 ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 11 -

Pasal 25

- (1) Angkutan barang berbahaya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (3) huruf c diklasifikasikan atas angkutan bahan :
  - a. mudah meledak;
  - b. gas mampat, gas cair, gas terlarut pada tekanan atau pendinginan tertentu;
  - c. cairan mudah menyala;
  - d. padatan mudah menyala;
  - e. oksidator, peroksida organik;
  - f. racun dan bahan yang mudah menular;
  - g. radio aktif;
  - h. korosif;
  - i. berbahaya lain.
- (2) Kereta api yang digunakan untuk mengangkut bahan berbahaya harus :
  - a. memenuhi persyaratan keselamatan sesuai sifat bahan berbahaya yang diangkut;
  - b. diberi tanda-tanda tertentu sesuai bahan berbahaya yang diangkut.
  - c. disertai petugas yang memiliki kualifikasi tertentu sesuai sifat bahan berbahaya yang diangkut.

Pasal 26

- (1) Badan penyelenggara mempunyai hak untuk menahan barang yang diangkut dengan kereta api, apabila pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban dalam batas waktu yang telah ditetapkan sesuai perjanjian angkutan.
- (2) Setelah batas waktu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) terlampaui barang-barang tersebut dapat dijual secara lelang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, untuk memenuhi kewajiban pengirim dan atau penerima barang.

Pasal 27 ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 12 -

Pasal 27

Barang-barang yang tidak bertuan disimpan oleh badan penyelenggara dan setelah lewat waktu sesuai perjanjian angkutan dapat dijual secara lelang sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku atau dimusnahkan apabila sifatnya berbahaya atau dapat mengganggu dalam penyimpanannya.

Pasal 28

Ketentuan lebih lanjut yang diperlukan bagi pelaksanaan ketentuan mengenai pengangkutan barang dengan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Pemerintah ini diatur dengan Keputusan Menteri.

BAB VI

STRUKTUR DAN GOLONGAN TARIF

Pasal 29

Tarif angkutan kereta api terdiri dari tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan barang.

Pasal 30

Tarif angkutan penumpang terdiri dari tarif kereta api berjadwal dan kereta api tidak berjadwal.

Pasal 31

Golongan tarif angkutan penumpang kereta api berjadwal terdiri dari tarif pelayanan ekonomi dan tarif pelayanan non ekonomi.

Pasal 32

- (1) Struktur tarif pelayanan ekonomi kereta api berjadwal terdiri dari tarif dasar dan tarif jarak.
- (2) Struktur tarif pelayanan non ekonomi kereta api berjadwal terdiri dari tarif dasar, tarif pelayanan tambahan, dan tarif jarak.

Pasal 33



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 13 -

Pasal 33

- (1) Tarif dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1) ditetapkan dengan Keputusan Menteri.
- (2) Tarif dasar dan tarif pelayanan tambahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (2) ditetapkan oleh badan penyelenggara dan dilaporkan kepada Menteri.
- (3) Tarif jarak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1) ditetapkan dengan Keputusan Menteri.
- (4) Tarif jarak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (2) ditetapkan oleh badan penyelenggara dan dilaporkan kepada Menteri.

Pasal 34

Tarif angkutan penumpang kereta api tidak berjadwal ditetapkan oleh badan penyelenggara.

Pasal 35

- (1) Dalam hal tarif dasar untuk kelas ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1) lebih rendah dari biaya angkutan penumpang, Pemerintah dapat memberikan kompensasi dari kekurangan biaya tersebut.
- (2) Tata cara dan penyediaan dana kompensasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan oleh Menteri bersama Menteri Keuangan.

Pasal 36

Tarif angkutan barang dengan kereta api ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pemilik dan atau pengirim barang dengan badan penyelenggara.

Pasal 37 ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 14 -

Pasal 37

- (1) Badan penyelenggara wajib mengasuransikan tanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pemilik atau pengirim barang yang diangkut dan atau pihak ketiga, yang diakibatkan dari penyelenggaraan angkutan kereta api.
- (2) **Besarnya tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dibatasi sejumlah maksimum asuransi yang ditutup oleh badan penyelenggara.**

Pasal 38

- (1) Badan penyelenggara wajib memberikan kemudahan (aksesibilitas) pelayanan khusus bagi penumpang penderita cacat dan atau orang sakit.
- (2) Pemberian kemudahan dan pelayanan khusus sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak dipungut biaya tambahan.

BAB VII

PEMBINAAN

Pasal 39

- (1) Menteri melakukan pembinaan terhadap lalu lintas dan angkutan kereta api melalui kegiatan pengaturan, pengendalian dan pengawasan guna meningkatkan peran serta angkutan kereta api dalam keseluruhan moda transportasi secara terpadu.
- (2) Kegiatan pengaturan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi kegiatan penetapan kebijaksanaan umum dan kebijaksanaan teknis bidang perkeretaapian.
- (3) Kegiatan pengendalian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi :

a. pemberian ...





PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 15 -

- a. pemberian arahan dan petunjuk kepada aparatur pelaksana kebijaksanaan umum maupun teknis bidang perkeretaapian;
  - b. pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban dalam pelaksanaan kebijaksanaan umum maupun teknis bidang perkeretaapian;
- (4) Kegiatan pengawasan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi :
- a. pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan kebijaksanaan umum maupun teknis bidang perkeretaapian;
  - b. tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan umum maupun teknis bidang perkeretaapian;

#### BAB IX

#### KETENTUAN PERALIHAN

##### Pasal 40

Dengan berlakunya Peraturan Pemerintah ini :

1. semua peraturan perundang-undangan yang setingkat dengan Peraturan Pemerintah yang mengatur mengenai pembinaan dan penyelenggaraan perkeretaapian, dinyatakan tidak berlaku;
2. semua peraturan perundang-undangan yang lebih rendah dari Peraturan Pemerintah yang mengatur mengenai pembinaan dan penyelenggaraan perkeretaapian dinyatakan tetap berlaku, sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Peraturan Pemerintah ini.

#### BAB X

#### KETENTUAN PENUTUP

##### Pasal 41

Peraturan Pemerintah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 16 -

Agar setiap orang dapat mengetahuinya, memerintahkan pengundangan  
Peraturan Pemerintah ini dengan penempatannya dalam Lembaran  
Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 30 Nopember 1998

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

td

BACHARUDDIN JUSUF HABIBIE

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 30 Nopember 1998

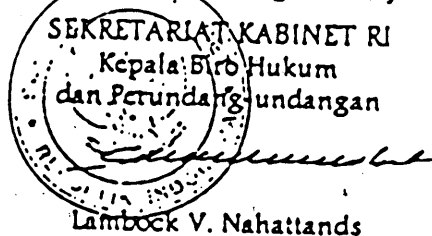
MENTERI NEGARA SEKRETARIS NEGARA  
REPUBLIK INDONESIA

td

AKBAR TANDJUNG

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1998 NOMOR 189

Salinan sesuai dengan aslinya



Lambock V. Nahattands

  
MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIC INDONESIA

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : KM 8 TAHUN 2001

TENTANG

ANGKUTAN KERETA API

MENTERI PERHUBUNGAN,

- Menimbang : a. bahwa dalam Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 1998 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api telah diatur ketentuan mengenai angkutan dengan kereta api;
- b. bahwa untuk pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu diatur lebih lanjut dengan Keputusan Menteri Perhubungan;
- Mengingat : 1. Undang - undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3479);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 1998 tentang Prasarana dan Sarana Kereta Api (Lembaran Negara Tahun 1998 Nomor 133, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3777);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 1998 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Lembaran Negara Tahun 1998 Nomor 189, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3795);
4. Keputusan Presiden Nomor 165 Tahun 2000 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 172 Tahun 2000;
5. Keputusan Presiden Nomor 177 Tahun 2000 tentang Susunan Organisasi dan Tugas Departemen;
6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 91 / OT.002 / Phb-80 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 4 Tahun 2000;

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 8 Tahun 2001

7. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.71 Tahun 1999 tentang Aksesibilitas Bagi Penyandang Cacat dan Orang Sakit pada Sarana dan Prasarana Perhubungan;
8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2000 tentang Jalur Kereta Api;
9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 81 Tahun 2000 tentang Sarana Kereta Api;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG ANGKUTAN KERETA API.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam keputusan ini yang dimaksud dengan :

1. Angkutan Kereta Api adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api;
2. Angkutan antar kota adalah angkutan kereta api dari stasiun suatu kota ke stasiun kota lainnya baik antar kota dalam satu propinsi maupun antar kota antar propinsi;
3. Angkutan kota adalah angkutan kereta api dari stasiun satu ke stasiun dalam satu wilayah administrasi kota/ Kabupaten yang merupakan satu kesatuan ekonomi dan sosial serta mempunyai sifat perjalanan ulang alik (komuter);
4. Angkutan Perkotaan adalah angkutan dari satu stasiun ke stasiun dalam satu kota dan/atau stasiun - stasiun di kota atau kawasan lain yang berdekatan dan merupakan satu kesatuan ekonomi dan sosial mempunyai sifat perjalanan ulang alik (komuter);
5. Stasiun merupakan tempat kereta api berangkat dan berhenti untuk melayani naik dan turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang dan/atau untuk keperluan operasi kereta api;
6. Bagasi adalah barang bawaan penumpang untuk keperluan selama bepergian yang ditempatkan dalam kereta/ruang bagasi;

7. Bagasi tangan adalah barang bawaan penumpang yang dibawa sendiri oleh pemiliknya di dalam kereta, ditempatkan dalam kereta di rak bagasi tangan dengan berat maksimum 20 kg dan/atau dengan besaran ukuran (6x4x3) dm atau (5x4x4) dm;
8. Angkutan penumpang berjadwal adalah angkutan orang dengan kereta api antar kota atau angkutan kota, beroperasi setiap dan/atau hari tertentu dalam trayek dan jadwal yang tetap dan teratur;
9. Angkutan penumpang tidak berjadwal adalah angkutan orang dengan kereta api antar kota atau angkutan kota dengan trayek dan jadwal yang tidak tetap dan tidak teratur pada jaringan pelayanan yang telah ditetapkan berdasarkan Maklumat Kereta Api (MALKA) atau Telegram Maklumat Kereta Api (TEM);
10. Angkutan barang berjadwal adalah angkutan barang dengan kereta api antar kota atau angkutan kota beroperasi setiap hari dalam trayek dan jadwal yang tetap dan teratur;
11. Angkutan barang tidak berjadwal adalah angkutan barang dengan kereta api antar kota atau angkutan kota dengan trayek dan jadwal yang tidak tetap dan tidak teratur pada jaringan pelayanan yang telah ditetapkan berdasarkan maklumat kereta api atau telegram maklumat kereta api;
12. Pelayanan angkutan kereta api jarak dekat adalah pelayanan angkutan kereta api untuk penumpang dan/atau barang dalam satu wilayah / daerah operasi dengan maksimum jarak sejauh 150 km, kecuali kereta api yang karena sifatnya harus berhenti di tiap-tiap stasiun;
13. Pelayanan kereta api jarak sedang adalah pelayanan angkutan kereta api untuk penumpang dan/atau barang dalam satu atau antar wilayah / daerah operasi dengan jarak antara 151 km sampai dengan 450 km;
14. Pelayanan kereta api jarak jauh adalah pelayanan angkutan kereta api untuk penumpang dan/atau barang dalam satu atau antar wilayah / daerah operasi dengan jarak lebih dari 450 km;
15. Peron adalah daerah / areal di stasiun yang diperuntukkan bagi penumpang, pengantar, penjemput, pengunjung, pengirim/penerima barang;
16. Badan Penyelenggara adalah badan usaha milik negara yang melaksanakan penyelenggaraan angkutan kereta api;
17. Menteri adalah Menteri yang bertanggung jawab di bidang perkeretaapian;
18. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

## BAB II

### JARINGAN PELAYANAN ANGKUTAN

#### Pasal 2

- (1) Jaringan pelayanan angkutan kereta api, terdiri dari :
  - a. jaringan pelayanan angkutan antar kota;
  - b. jaringan pelayanan angkutan kota/perkotaan.
- (2) Jaringan pelayanan angkutan antar kota terdiri dari pelayanan lintas utama dan lintas cabang.
- (3) Jaringan pelayanan angkutan kota/perkotaan merupakan pelayanan utama dalam satu kesatuan sistem angkutan kota.

#### Pasal 3

- (1) Jaringan pelayanan angkutan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, disusun dengan memperhatikan :
  - a. keterpaduan intra dan antar moda transportasi;
  - b. perpindahan orang dan/atau barang menurut asal dan tujuan perjalanan.
- (2) Jaringan pelayanan angkutan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diwujudkan dalam lintas pelayanan angkutan kereta api.
- (3) Lintas pelayanan angkutan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan dengan Keputusan tersendiri.

#### Pasal 4

- (1) Pelayanan lintas utama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2), memiliki ciri sebagai berikut :
  - a. melayani jarak jauh atau sedang;
  - b. menghubungkan antar stasiun yang berfungsi sebagai pengumpul, yang ditetapkan untuk melayani pelayanan lintas utama.
- (2) Pelayanan lintas cabang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) memiliki ciri sebagai berikut :
  - a. melayani jarak sedang atau dekat;

- b. menghubungkan antara stasiun yang berfungsi sebagai pengumpan dengan stasiun yang berfungsi sebagai pengumpul atau antar stasiun yang berfungsi sebagai pengumpan, yang ditetapkan untuk melayani pelayanan lintas cabang.

#### Pasal 5

- (1) Rencana pelayanan angkutan kereta api dalam lintas pelayanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3), disusun dalam rencana garis besar perjalanan kereta api dengan memperhatikan :
  - a. terlayannya seluruh jaringan pelayanan yang telah ditetapkan;
  - b. tersedia sarana kereta api;
  - c. kapasitas lintas;
  - d. kecepatan maksimum;
  - e. permintaan jasa angkutan pada lintas yang bersangkutan.
- (2) Rencana garis besar perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diwujudkan dalam Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) yang dijadikan dasar dalam pelaksanaan angkutan kereta api.

#### Pasal 6

Angkutan kereta api harus dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. pengangkutan orang dilakukan dengan menggunakan kereta;
- b. pengangkutan barang dilakukan dengan menggunakan gerbong dan/atau kereta bagasi .

#### Pasal 7

Dalam keadaan tertentu pengangkutan orang dapat dilakukan dengan menggunakan gerbong dan/atau kereta bagasi dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. tidak tersedia atau tidak mencukupi sarana angkutan penumpang pada jalur yang bersangkutan;
- b. adanya permintaan angkutan yang mendesak;
- c. hanya bersifat sementara;
- d. memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penumpang sekurang-kurangnya berupa :

- 1) rangka dasar dan alat perangkai;
  - 2) dinding;
  - 3) pintu masuk/keluar;
  - 4) peralatan pengereman.
- e. memiliki minimal fasilitas pelayanan penumpang berupa :
- 1) atap;
  - 2) ventilasi udara;
  - 3) alas untuk duduk;
  - 4) penerangan dan kebersihan.

### BAB III

## PELAYANAN ANGKUTAN

### Bagian Pertama Angkutan Orang

#### Pasal 8

- (1) Angkutan orang dengan kereta api dapat dilayani dengan :
  - a. kereta api penumpang berjadwal;
  - b. kereta api penumpang tidak berjadwal.
- (2) Angkutan berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, diselenggarakan :
  - a. dengan jadwal tetap dan teratur berdasarkan Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA);
  - b. dilayani dengan kereta api penumpang ekspres, kereta api penumpang cepat, kereta api penumpang biasa, kereta api campuran.
- (3) Angkutan tidak berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, diselenggarakan dengan jadwal tidak tetap yang berdasarkan Maklumat Kereta Api (MALKA) atau Telegram Maklumat Kereta Api (TEM).



### Pasal 9

- (1) Pelayanan angkutan orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 terdiri dari pelayanan ekonomi dan non ekonomi.
- (2) Pelayanan angkutan non ekonomi terdiri dari pelayanan kelas bisnis dan pelayanan kelas eksekutif.
- (3) Pada setiap jalur pelayanan kereta api harus tersedia pelayanan angkutan ekonomi.

### Pasal 10

- (1) Pelayanan angkutan penumpang kelas ekonomi antar kota mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :
  - a. memiliki fasilitas tempat duduk maksimum 106 (seratus enam) tempat duduk per kereta untuk kereta api jarak menengah dan jarak jauh dan 6 (enam) penumpang per meter persegi untuk kereta api jarak dekat (komuter);
  - b. dilengkapi dengan sistem pengaturan udara kipas angin (fan);
  - c. dalam keadaan tertentu dapat dioperasikan dengan maksimum 150 % dari kapasitas tempat duduk yang tersedia;
  - d. toleransi keterlambatan maksimum 25 % dari waktu tempuh, kecuali keadaan memaksa (kahar);
  - e. berhenti pada stasiun-stasiun sebagai simpul yang membutuhkan pelayanan angkutan kereta api penumpang kelas ekonomi.
- (2) Pelayanan angkutan penumpang kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mempunyai fasilitas pelayanan yang masih berfungsi dengan baik, sekurang-kurangnya sebagai berikut :
  - a. jendela/pintu;
  - b. tempat duduk dengan konstruksi tetap yang mempunyai sandaran;
  - c. toilet kecuali untuk kereta api jarak dekat;
  - d. lampu penerangan;
  - e. kipas angin;
  - f. air sesuai kebutuhan minimal per orang kecuali jarak dekat;
  - g. fasilitas pemadam kebakaran;
  - h. rak bagasi;
  - i. restorasi kecuali jarak dekat.

### Pasal 11

- (1) Pelayanan angkutan penumpang kelas bisnis antar kota mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :
- a. memiliki fasilitas tempat duduk maksimum 80 (delapan puluh) tempat duduk perkereta;
  - b. dilengkapi dengan sistem pengaturan udara minimum kipas angin (fan);
  - c. berhenti pada stasiun tertentu sebagai simpul yang membutuhkan pelayanan angkutan kereta api penumpang kelas bisnis;
  - d. toleransi keterlambatan maksimum 20% dari waktu tempuh, kecuali keadaan yang memaksa (kahar).
- (2) Pelayanan angkutan penumpang kelas bisnis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mempunyai fasilitas pelayanan yang masih berfungsi dengan baik, sekurang-kurangnya sebagai berikut :
- a. jendela/pintu;
  - b. tempat duduk yang bersandaran dengan konstruksi yang dapat dibalik arah (reversible) ;
  - c. toilet kecuali untuk kereta api jarak dekat;
  - d. lampu penerangan;
  - e. kipas angin;
  - f. air sesuai kebutuhan minimal per orang kecuali jarak dekat;
  - g. fasilitas pemadam kebakaran;
  - h. rak bagasi;
  - i. restorasi kecuali jarak dekat.

### Pasal 12

- (1) Pelayanan angkutan penumpang kelas eksekutif antar kota mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :
- a. memiliki fasilitas tempat duduk maksimum 60 (enam puluh) tempat duduk perkereta;
  - b. dilengkapi dengan sistem penyejuk udara (AC);
  - c. berhenti pada stasiun tertentu sebagai simpul yang membutuhkan pelayanan angkutan kereta api penumpang kelas eksekutif;
  - d. toleransi keterlambatan maksimum 20 % dari waktu tempuh, kecuali keadaan yang memaksa (kahar).

- (2) Pelayanan angkutan penumpang kelas eksekutif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mempunyai fasilitas pelayanan yang masih berfungsi dengan baik, sekurang-kurangnya sebagai berikut :
- a. jendela / pintu;
  - b. tempat duduk dengan konstruksi yang dapat diatur (reclining dan revolving seat);
  - c. toilet dengan persediaan air yang mencukupi kebutuhan;
  - d. lampu penerangan;
  - e. fasilitas penyejuk udara (AC);
  - f. fasilitas keselamatan;
  - g. rak bagasi;
  - h. fasilitas lampu baca untuk penumpang;
  - i. sound sistem dan televisi atau audio video;
  - j. restorasi kecuali jarak dekat.

### Pasal 13

- (1) Pelayanan angkutan penumpang kelas ekonomi kota/perkotaan (komuter) mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :
- a. memiliki fasilitas tempat duduk maksimum 106 per kereta dan/atau 6 (enam) penumpang per meter persegi.
  - b. dilengkapi dengan sistem pengaturan udara kipas angin (fan);
  - c. dalam keadaan tertentu dapat dioperasikan dengan maksimum 200 % dari kapasitas yang tersedia;
  - d. toleransi keterlambatan maksimum 25 % dari waktu tempuh, kecuali keadaan yang memaksa (kahar);
  - e. berhenti pada stasiun-stasiun sebagai simpul yang membutuhkan pelayanan angkutan kereta api penumpang kelas ekonomi.
- (2) Pelayanan angkutan penumpang kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mempunyai fasilitas pelayanan yang masih berfungsi dengan baik, sekurang-kurangnya sebagai berikut :
- a. jendela/pintu;
  - b. tempat duduk dengan konstruksi tetap yang mempunyai sandaran;

- c. lampu penerangan;
- d. kipas angin;
- e. fasilitas keselamatan;
- f. rak bagasi.

#### Pasal 14

- (1) Pelayanan angkutan penumpang kelas bisnis kota/perkotaan mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :
  - a. memiliki fasilitas tempat duduk maksimum 80 (delapan puluh) tempat duduk perkereta;
  - b. dilengkapi dengan sistem pengatur udara kipas angin (fan);
  - c. berhenti pada stasiun tertentu sebagai simpul yang membutuhkan pelayanan angkutan kereta api penumpang kelas bisnis.
- (2) Angkutan penumpang kelas bisnis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mempunyai fasilitas pelayanan yang masih berfungsi dengan baik, sekurang-kurangnya sebagai berikut :
  - a. pintu/jendela;
  - b. tempat duduk yang bersandaran dengan konstruksi yang dapat diputar;
  - c. lampu penerangan;
  - d. kipas angin;
  - e. fasilitas keselamatan;
  - f. rak bagasi.

#### Pasal 15

- (1) Pelayanan angkutan kereta api penumpang kelas eksekutif kota/perkotaan mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :
  - a. memiliki fasilitas tempat duduk maksimum 60 (enam puluh) tempat duduk perkereta;
  - b. dilengkapi dengan sistem penyejuk udara (AC);

- c. berhenti pada stasiun tertentu sebagai simpul yang membutuhkan pelayanan angkutan kereta api penumpang kelas eksekutif.
- (2) Pelayanan angkutan penumpang kelas eksekutif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mempunyai fasilitas pelayanan yang masih berfungsi dengan baik, sekurang-kurangnya sebagai berikut :
- a. jendela;
  - b. pintu yang dapat berfungsi secara otomatis;
  - c. tempat duduk dengan konstruksi yang dapat diatur (reclining seat);
  - d. lampu penerangan;
  - e. fasilitas penyejuk udara (AC);
  - f. fasilitas pemadam kebakaran;
  - g. rak bagasi;
  - h. fasilitas lampu baca untuk penumpang;
  - i. fasilitas hiburan berupa Televisi.

## Bagian Kedua Pelayanan Angkutan Barang

### Pasal 16

- (1) Angkutan barang dengan kereta api dapat dilayani dengan :
  - a. kereta api angkutan barang berjadwal;
  - b. kereta api angkutan barang tidak berjadwal.
- (2) Angkutan berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, diselenggarakan :
  - a. dengan jadwal tetap dan teratur berdasarkan Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA);
  - b. dilayani dengan kereta api barang ekspres, kereta api barang cepat, kereta api barang biasa, kereta api campuran.

- (3) Angkutan tidak berjadwal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, diselenggarakan dengan jadwal tidak tetap yang berdasarkan Maklumat Kereta Api (MALKA) atau Telegram Maklumat Kereta Api (TEM).

#### Pasal 17

- (1) Angkutan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 dapat dilakukan dengan cara umum dan cara khusus.
- (2) Angkutan barang dengan cara umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan menggunakan gerbong atau kereta bagasi dengan syarat-syarat umum angkutan barang.
- (3) Angkutan barang dengan cara khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan menggunakan gerbong atau kereta bagasi dengan syarat-syarat khusus.

#### Pasal 18

- (1) Angkutan barang dengan cara umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (2) harus memenuhi syarat-syarat angkutan dan tarif umum.
- (2) Angkutan barang dengan cara khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (3) dilaksanakan dengan syarat-syarat khusus meliputi :
- a. terdiri dari 1 (satu) jenis barang;
  - b. penanganan khusus dalam pelaksanaan pengangkutan dan bongkar muat, yang dapat berupa :
    - 1) bongkar muat dilakukan pada tempat dan/atau stasiun tertentu yang mempunyai fasilitas bongkar muat sesuai dengan kekhususan barang yang diangkut;
    - 2) dalam hal mengangkut hewan atau tumbuh-tumbuhan, pengirim harus menyediakan makanan dan/atau air;
    - 3) untuk angkutan hewan minimal harus diikat atau disekat tiap-tiap ekor sehingga dapat menjamin keamanan, keselamatan, kelancaran dan kestabilan muatan;
    - 4) diangkut dengan gerbong atau kereta bagasi sesuai dengan jenis barang yang diangkut;
    - 5) dilakukan pengawalan untuk barang-barang khusus tertentu.

### Pasal 19

- (1) Angkutan barang dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan gerbong dan/atau kereta bagasi.
- (2) Angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari :
  - a. barang umum;
  - b. barang khusus;
  - c. barang berbahaya.

### Pasal 20

- (1) Angkutan barang umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (2) huruf a, diklasifikasikan atas :
  - a. barang aneka;
  - b. barang curah;
  - c. barang cair;
  - d. kiriman pos;
  - e. tumbuh-tumbuhan;
  - f. hewan;
  - g. peti kemas;
  - h. kendaraan;
  - i. jenazah.
- (2) Pemuatan barang umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus disusun dengan baik sehingga beban terdistribusi secara proporsional pada sumbu-sumbu gerbong.
- (3) Distribusi muatan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus memenuhi persyaratan beban gandar terberat untuk masing-masing gandar, daya angkut jalan rel dan jumlah berat yang diperbolehkan.

### Pasal 21

Angkutan barang khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (2) huruf b, diklasifikasikan atas :

- a. barang yang memerlukan fasilitas khusus;
- b. barang dan/atau alat berat.

#### Pasal 22

Angkutan barang berbahaya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (2) huruf c diklasifikasikan atas :

- a. mudah meledak;
- b. gas mampat, gas cair, terlarut pada tekanan atau pendinginan tertentu;
- c. cairan mudah menyala;
- d. padatan mudah menyala;
- e. oksidator, peroksida organik;
- f. racun dan barang yang mudah menular;
- g. radio aktif;
- h. korosif;
- i. berbahaya lain.

#### Pasal 23

- (1) Badan Penyelenggara mempunyai hak untuk menahan barang yang diangkut dengan kereta api, apabila pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban dalam batas waktu yang telah ditetapkan sesuai perjanjian angkutan.
- (2) Setelah batas waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terlampaui barang-barang tersebut dapat dijual secara lelang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, untuk memenuhi kewajiban pengirim dan/atau penerima barang.

#### Pasal 24

Barang-barang yang tidak bertuan disimpan oleh Badan Penyelenggara dan setelah lewat waktu sesuai perjanjian angkutan dapat dijual secara lelang sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku atau dimusnahkan apabila sifatnya berbahaya atau dapat mengganggu dalam penyimpanannya.



## BAB IV

### PELAKSANAAN ANGKUTAN

#### Bagian Pertama Pelaksanaan Angkutan Orang

##### Pasal 25

- (1) Penyelenggaraan angkutan orang dilaksanakan oleh Badan Penyelenggara setelah mendapat izin dari Pemerintah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi :
  - a. Pemerintah pusat, untuk angkutan kereta api antar kota dan perkotaan;
  - b. Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota, untuk kereta api kota.
- (3) Pelaksanaan angkutan dilaporkan oleh Badan Penyelenggara kepada Menteri dan/atau Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya secara berkala yang menunjukkan kinerja perusahaan.
- (4) Laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) meliputi :
  - a. okupansi;
  - b. frekuensi perjalanan kereta api;
  - c. kehandalan waktu tempuh;
  - d. pendapatan dan biaya operasi.
- (5) Dari hasil laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dilakukan evaluasi sebagai bahan untuk penetapan kelangsungan pelaksanaan angkutan.
- (6) Kelangsungan pelaksanaan angkutan ditetapkan dengan mempertimbangkan pendapat Pemerintah Daerah setempat sesuai dengan jaringan pelayanan angkutan.

#### Bagian Kedua Pelaksanaan Angkutan Barang

##### Pasal 26

- (1) Angkutan barang dilaksanakan pada jaringan pelayanan angkutan yang ditetapkan oleh Menteri dalam keputusan tersendiri.

- (2) Pelaksanaan angkutan dilaporkan oleh Badan Penyelenggara kepada Menteri secara berkala yang menunjukkan kinerja perusahaan.
- (3) Laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi :
  - a. jumlah berat, jenis, serta asal tujuan barang;
  - b. frekuensi perjalanan kereta api;
  - c. keandalan waktu tempuh;
  - d. pendapatan dan biaya operasi.
- (4) Dari hasil laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilakukan evaluasi sebagai bahan untuk penetapan kelangsungan pelaksanaan angkutan.
- (5) Kelangsungan pelaksanaan angkutan ditetapkan dengan mempertimbangkan pendapat Pemerintah Daerah setempat sesuai dengan jaringan pelayanan angkutan.

## BAB V

### SYARAT-SYARAT ANGKUTAN

#### Bagian Pertama Syarat-syarat Angkutan Orang

##### Pasal 27

- (1) Badan Penyelenggara wajib memberikan karcis kepada penumpang angkutan kereta api sebagai tanda bukti atas pembayaran biaya angkutan kereta api yang telah disepakati.
- (2) Penumpang yang telah diberikan karcis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berhak mendapatkan pelayanan sesuai dengan perjanjian yang tercantum dalam karcisnya.
- (3) Penumpang yang telah menggunakan sebagian pelayanan angkutan sesuai karcis sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak diperkenankan mengalihkan karcisnya kepada pihak lain untuk melanjutkan perjalanan sesuai dengan karcis tersebut.
- (4) Pemeriksaan karcis dapat dilakukan :
  - a. di stasiun pemberangkatan;
  - b. di atas kereta api; atau
  - c. di stasiun tujuan khusus untuk angkutan kota/perkotaan.

✓ Pasal 28

- (1) Karcis angkutan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 ayat (1) sekurang-kurangnya memuat :
  - a. nomor seri karcis;
  - b. kelas kereta;
  - c. nama stasiun pemberangkatan dan stasiun tujuan;
  - d. rute, bila stasiun tujuan dapat dicapai melalui lebih dari satu rute;
  - e. waktu pemberangkatan dan kedatangan;
  - f. harga karcis;
  - g. tanda lain yang diperlukan.
- (2) Penumpang hanya diwajibkan membayar biaya angkutan sebesar harga yang tercantum dalam karcis.
- (3) Dalam hal terdapat biaya tambahan berkaitan dengan adanya pelayanan tambahan maka biaya tambahan dapat dipungut bersama-sama atau tersendiri dengan harga karcis.
- (4) Bentuk karcis sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur lebih lanjut oleh Badan Penyelenggara.

✓ Pasal 29

- (1) Penumpang yang tidak memiliki karcis yang berlaku harus membayar biaya angkutan dan denda minimal seharga karcis yang berlaku atau diturunkan oleh awak kereta api pada tempat pemberhentian terdekat.
- (2) Pembayaran biaya angkutan beserta dendanya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan di atas kereta api dan untuk pembayaran tersebut penumpang yang bersangkutan diberikan tanda terima pembayaran biaya angkutan beserta denda.
- (3) Penumpang yang telah memiliki karcis dan/atau telah membayar biaya angkut, tidak dibenarkan dibebani biaya tambahan atau kewajiban lainnya diluar ketentuan.
- (4) Penjualan karcis dapat dilakukan oleh agen/perwakilan perusahaan yang ditunjuk oleh perusahaan yang bersangkutan.

### Pasal 30

- (1) Untuk kereta api tertentu setiap penumpang dijamin mendapatkan tempat duduk sesuai dengan nomor yang tercantum dalam karcis.
- (2) Untuk kereta api tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Badan Penyelenggara tidak diperbolehkan menjual karcis melebihi jumlah tempat duduk yang tersedia.
- (3) Untuk kereta api jenis tertentu dengan pelayanan ekonomi, dimungkinkan bagi Badan Penyelenggara untuk penjualan karcis melebihi dari jumlah tempat duduk yang tersedia dengan tetap mempertimbangkan faktor keselamatan dan keamanan penumpang.

## Bagian Kedua Syarat-syarat Angkutan Barang

### Pasal 31

- (1) Angkutan barang umum yang sifat pengangkutannya harus dilakukan dengan gerbong tertutup, gerbong terbuka, gerbong khusus sesuai dengan peruntukannya atau kereta bagasi, diatur dengan ketentuan sebagai berikut:
  - a. angkutan barang aneka menggunakan gerbong tertutup;
  - b. angkutan barang curah menggunakan gerbong terbuka;
  - c. angkutan barang cair menggunakan gerbong khusus sesuai dengan jenis barangnya, kecuali barang cair dalam kemasan, dapat menggunakan gerbong tertutup atau kereta bagasi;
  - d. kiriman pos dan jenazah menggunakan kereta bagasi;
  - e. tumbuh-tumbuhan dan hewan hidup menggunakan gerbong hewan atau untuk jenis-jenis tertentu dapat menggunakan kereta bagasi selama tempatnya tersedia;
  - f. peti kemas menggunakan gerbong datar;
  - g. kendaraan menggunakan gerbong datar atau kereta bagasi yang sudah dimodifikasi.
- (2) Barang khusus hanya dapat diangkut dengan gerbong atau kereta bagasi khusus yaitu kereta yang sudah dilengkapi fasilitas khusus seperti alat pendingin misalnya untuk mengangkut sayur-sayuran, buah-buahan dan daging.



- (3) Angkutan barang khusus berupa barang dan/atau alat berat yang karena dimensinya melebihi profil ruang muatan harus menggunakan gerbong terbuka, gerbong datar atau gerbong lekuk.
- (4) Angkutan barang berbahaya dapat menggunakan gerbong terbuka, gerbong tertutup atau gerbong khusus setelah dikemas sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

## BAB VI

### TARIF

#### Pasal 32

Tarif angkutan kereta api terdiri dari tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan barang.

#### Pasal 33

- (1) Tarif angkutan penumpang terdiri dari tarif kereta api berjadwal dan kereta api tidak berjadwal.
- (2) Tarif penumpang kereta api berjadwal sesuai dengan pelayanannya terdiri dari tarif pelayanan ekonomi dan tarif pelayanan non ekonomi.
- (3) Struktur tarif pelayanan ekonomi kereta api berjadwal terdiri dari tarif dasar dan tarif jarak.
- (4) Struktur tarif pelayanan non ekonomi kereta api berjadwal terdiri dari tarif dasar, tarif pelayanan tambahan dan tarif jarak

#### Pasal 34

- (1) Tarif dasar dan tarif jarak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (3) ditetapkan dengan keputusan Menteri.
- (2) Tarif dasar, tarif pelayanan tambahan dan tarif jarak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (4) ditetapkan oleh Badan Penyelenggara dan dilaporkan kepada Menteri.

#### Pasal 35

- (1) Tarif angkutan penumpang kereta api tidak berjadwal terdiri dari tarif dasar, tarif jarak dan tarif pelayanan tambahan.
- (2) Tarif dasar, tarif pelayanan tambahan dan tarif jarak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Badan Penyelenggara dan dilaporkan kepada Menteri.



### Pasal 36

Untuk mengetahui besaran tarif angkutan barang dilakukan dengan cara perhitungan :

- a. berat barang yang diangkut;
- b. volume kali koefisien barang yang diangkut;
- c. volume kali berat jenis barang yang diangkut;
- d. jumlah hewan dan/atau tumbuh-tumbuhan yang dimuat;
- e. jarak tempuh.

### Pasal 37

- (1) Tarif angkutan barang ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pemilik barang dan/atau pengirim barang dengan Badan Penyelenggara.
- (2) Penetapan tarif berdasarkan kesepakatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan terhadap barang-barang umum bervolume besar, barang khusus dan barang berbahaya dengan memperhitungkan biaya operasional, kontinuitas, waktu pembayaran dan syarat pembayaran.
- (3) Penetapan tarif angkutan barang umum gerbongan dan hantaran selain sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan oleh Badan Penyelenggara dan disepakati oleh pemilik dan/atau pengirim barang.

### Pasal 38

Untuk angkutan barang-barang tertentu yang karena sifat penanganannya memerlukan pelayanan angkutan lanjutan dengan moda lain dan yang harus dilakukan secara terpadu, besaran tarifnya ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antara Badan Penyelenggara dengan pemilik dan/atau pengirim barang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.





## BAB VII

### TATA CARA MENGANGKUT

#### Bagian Pertama Tata Cara Angkutan Orang

##### ✓ Pasal 39

- (1) Penumpang hanya diperbolehkan naik/turun kereta api di stasiun kecuali dalam kondisi darurat.
- (2) Kondisi darurat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah kondisi apabila kereta api tidak bisa melanjutkan perjalanannya karena jaringan terputus atau adanya rintangan jalan.
- (3) Apabila penumpang tidak dapat melanjutkan perjalanan karena kondisi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) Badan Penyelenggara wajib mengangkut penumpang sampai ke tempat tujuan sesuai perjanjian angkutan.

##### Pasal 40

- (1) Setiap orang dilarang masuk di dalam peron stasiun kecuali petugas, penumpang yang memiliki karcis dan pengantar/penjemput yang memiliki karcis peron.
- (2) Penumpang yang sedang menunggu keberangkatan kereta api harus berada di tempat yang telah ditetapkan oleh Badan Penyelenggara.
- (3) Untuk kepentingan penumpang yang akan bepergian maupun penumpang yang baru datang, Badan Penyelenggara harus menyediakan informasi baik dalam bentuk tulisan, gambar ataupun dalam bentuk lisan.

##### Pasal 41

- (1) Penumpang yang membawa bagasi barang, harus menempatkan bagasi barangnya di tempat yang ditentukan.
- (2) Selain ruang bagasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), barang bawaan penumpang dapat disimpan di tempat yang khusus disediakan untuk barang (rak bagasi).



## Pasal 42

- (1) Penumpang dalam keadaan mabuk yang diakibatkan oleh minuman keras atau obat-obatan terlarang atau penumpang yang dapat membahayakan bagi keselamatan penumpang lain dilarang untuk diangkut dengan kereta api.
- (2) Apabila ditemukan penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) badan penyelenggara berwenang menurunkan penumpang sebelum kereta api berangkat atau pada kesempatan pertama di stasiun.
- (3) Penumpang dilarang membawa barang berbahaya dan barang terlarang, dan apabila ditemukan penumpang membawa barang tersebut badan penyelenggara berwenang menurunkan pada kesempatan pertama di stasiun tanpa pengembalian biaya angkutan.
- (4) Dalam hal penumpang yang dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) telah membayar biaya angkutan untuk dirinya sendiri maupun bagasi yang dibawanya maka biaya angkutan yang telah dibayar harus dikembalikan setelah dikurangi biaya angkutan yang telah ditempuh kepada yang bersangkutan, pada saat penumpang itu menyerahkan kembali tanda tempat dan surat bagasi.

## Pasal 43

Penumpang yang membawa bagasi yang di simpan dalam kereta bagasi dikenakan biaya angkutan bagasi sesuai tarif yang ditentukan oleh Badan Penyelenggara.

## Pasal 44

- (1) Binatang peliharaan yang diperbolehkan untuk dibawa bersama penumpang hanya binatang peliharaan yang bebas penyakit dan tidak membutuhkan tempat yang besar, dapat diletakkan pada tempat yang tidak mengganggu dan membahayakan penumpang lainnya.
- (2) Tanggung jawab terhadap binatang peliharaan yang dibawa penumpang sepenuhnya menjadi tanggung jawab penumpang yang bersangkutan.
- (3) Binatang peliharaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang dibawa bersama penumpang tidak dikenakan biaya.



## Bagian Keempat Tata Cara Mengangkut Barang

### Pasal 45

(1) Pemuatan barang dapat dilakukan di :

- a. stasiun; atau
- b. tempat lain yang diperuntukkan bagi pemuatan barang.

(2) Pemuatan barang dilakukan oleh pengguna jasa untuk :

- a. kiriman gerbongan, kiriman barang potongan yang hanya terdiri dari satu kiriman;
- b. untuk barang-barang tertentu karena sifat dan bentuknya khusus pemuatannya dilakukan oleh Badan Penyelenggara atau pengguna jasa yang diawasi;
- c. untuk kiriman barang hantaran dilakukan oleh petugas Badan Penyelenggara.

### Pasal 46

Berdasarkan tata cara mengangkut, barang yang diangkut dapat diklasifikasikan dalam :

- a. barang umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (1);
- b. barang khusus;
- c. barang berbahaya.

### Pasal 47

Untuk keselamatan angkutan, semua barang yang akan diangkut disesuaikan dengan kapasitas gerbong dan/atau tekanan gandar maksimum pada jalur yang akan dilalui dan tata cara pemuatan.

### Pasal 48

(1) Barang yang dikirim harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :

- a. dibungkus atau dikemas dengan rapi dan diikat dengan kuat;
- b. ukuran barang dan pembungkusnya sesuai dengan dimensi gerbong;



- c. pemuatan barang harus disusun dengan baik sehingga beban terdistribusi secara proporsional pada sumbu-sumbu gerbong dan tidak boleh melebihi batas ruang bebas, kuat muat gerbong dan tekanan gandar maksimum.
  - d. pengguna jasa menyampaikan data tentang jenis, jumlah, dan berat barang yang diangkut dan surat permintaan untuk ditimbang atau tidak yang akan dijadikan dasar pengisian Surat Angkutan (SA).
- (2) Pemuatan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk gerbong tertutup harus diperiksa, ditutup pintunya dan dikunci/digembok.

#### Pasal 49

Tata cara mengangkut barang berbahaya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 ayat (2) huruf c, selain memenuhi ketentuan Pasal 31 dan Pasal 48 harus memenuhi ketentuan :

- a. pengirim adalah instansi yang berwenang atau pengguna jasa yang telah mendapat izin tertulis dari pejabat yang berwenang;
- b. diangkut dengan kereta api berjadual dan tidak berjadual;
- c. diberi pengawalan oleh petugas yang menjadi tanggung jawab Badan Penyelenggara yang mempunyai kualifikasi sesuai dengan barang berbahaya yang diangkut;
- d. antara dua gerbong yang berisi harus ditempatkan gerbong kosong sebagai penyekat;
- e. diberi tanda sesuai jenis barang berbahaya yang diangkut;
- f. tidak boleh dimuat bersama-sama dengan barang lainnya;
- g. petugas pengawal harus mengambil tindakan apabila terjadi hal-hal yang membahayakan keamanan dan keselamatan barang yang dibawa;
- h. perjalanan kereta api menggunakan kecepatan sesuai dengan kecepatan yang ditetapkan.

#### Pasal 50

- (1) Tata cara mengangkut hewan dan tumbuh-tumbuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 huruf e dan huruf f selain memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 dan Pasal 48 harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :
  - a. dalam satu gerbong hanya terdiri dari 1 (satu) jenis barang;





- b. penanganan khusus dalam pelaksanaan pengangkutan dan bongkar muat, yang dapat berupa :
  - 1) pengawalan;
  - 2) bongkar muat dilakukan pada tempat dan stasiun tertentu yang mempunyai fasilitas bongkar muat;
  - 3) dalam hal mengangkut hewan atau tumbuh-tumbuhan, harus disediakan makanan dan/atau air;
  - 4) untuk angkutan hewan minimal harus diikat atau disekat tiap-tiap ekor sehingga dapat menjamin keamanan, keselamatan, kelancaran dan kestabilan muatan;
  - 5) diangkut dengan gerbong khusus sesuai dengan jenis barang yang diangkut.
- c. menggunakan kereta api cepat gerbong khusus untuk hewan atau tumbuh-tumbuhan;
- d. untuk hewan atau tumbuhan jenis-jenis tertentu harus ada izin dari instansi yang berwenang.

#### Pasal 51

Tata cara mengangkut jenazah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 huruf i selain memenuhi ketentuan umum angkutan barang harus memenuhi ketentuan :

- a. dimuat dalam peti jenazah dan ditutup rapat;
- b. dikawal dalam kereta api khusus jenazah atau kereta bagasi;
- c. dikawal oleh pengguna jasa dan dilengkapi surat jalan dari instansi yang berwenang;
- d. diberi penawar bau.

#### Pasal 52

Tata cara mengangkut kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 huruf h selain memenuhi ketentuan Pasal 31 dan Pasal 48 harus memenuhi ketentuan :

- a. menggunakan gerbong atau kereta bagasi yang ditentukan untuk itu;
- b. bila menggunakan gerbong datar harus diikat dengan kuat;

- c. dilengkapi dengan dokumen resmi yang diperlukan;
- d. bahan bakar dikosongkan.

#### Pasal 53

Tata cara mengangkut peti kemas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 ayat (1) huruf g selain memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 dan Pasal 48 harus memenuhi ketentuan :

- a. menggunakan gerbong khusus untuk peti kemas dan dikunci;
- b. dimuat dan dibongkar pada stasiun tertentu yang memiliki fasilitas bongkar muat peti kemas;

#### Pasal 54

- (1) Setiap pengiriman barang harus disertai surat angkutan rangkap 3 (tiga) yang diterbitkan oleh Badan Penyelenggara dengan fungsi sebagai berikut :
  - a. asli untuk penerima;
  - b. rangkap kedua untuk pengirim;
  - c. rangkap ketiga untuk pertinggal.
- (2) Surat angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berfungsi :
  - a. bukti terjadinya perjanjian angkutan barang antara pengirim dan pengangkut;
  - b. dokumen pengiriman barang;
  - c. sebagai dasar untuk menerbitkan berita kiriman datang kepada penerima.
- (3) Surat Angkutan rangkap kedua sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, berfungsi sebagai :
  - a. tanda bukti pemilikan barang yang sedang dikirim;
  - b. dasar bagi pengirim barang untuk melakukan :
    - 1) penuntutan kepada pengangkut apabila terjadi wanprestasi atas perjanjian angkutan;
    - 2) instruksi susulan kepada pengangkut untuk :

- a) menahan kiriman di stasiun antara;
  - b) merobah stasiun tujuan;
  - c) merobah/mengganti nama dan alamat penerima;
  - d) melarang penyerahan barang kepada penerima;
  - e) mengembalikan kepada pengirim.
- (4) Instruksi susulan kepada pengangkut sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf b butir 2) tidak dapat dilakukan oleh pengirim apabila :
- a. di stasiun tujuan barang sudah dalam proses penyerahan kepada penerima;
  - b. penerima barang sudah menerima surat angkutan;
  - c. penerima barang sudah mengajukan permintaan tertulis untuk menerima barang tersebut;
  - d. terdapat gangguan komunikasi untuk menyampaikan instruksi;
  - e. terdapat gangguan operasi pada jaringan lintas yang bersangkutan;
  - f. menimbulkan gangguan terhadap keseluruhan operasi kereta api;
  - g. adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dihindarkan.
- (5) Terhadap instruksi susulan kepada pengangkut yang tidak dapat dilakukan oleh pengirim sebagaimana dimaksud dalam ayat (4), pengirim barang tidak berhak melakukan penuntutan kepada badan penyelenggara.

#### Pasal 55

Terhadap instruksi susulan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 ayat (3) huruf b butir 2), Badan Penyelenggara dapat melakukan perhitungan kembali biaya angkutan atas pelaksanaan instruksi tersebut untuk dibebankan kepada pengirim barang.

#### Pasal 56

- (1) Isi Surat Angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54 terdiri dari 2 (dua) bagian yaitu :
- a. bagian yang diisi oleh pengirim barang yang memuat :
    - 1) nama dan alamat pengirim dan penerima barang;
    - 2) jenis, jumlah dan berat barang;

- 3) stasiun asal dan stasiun tujuan pengiriman barang;
  - 4) pernyataan pengirim barang untuk menimbang barang atau tidak;
  - 5) tanggal pengisian surat angkutan;
  - 6) nama jelas dan tanda tangan pengirim barang atau orang yang ditunjuk atau diberi kuasa untuk mengirim barang.
- b. bagian yang diisi oleh Badan Penyelenggara memuat :
- 1) tanggal penyerahan barang dari pengirim barang kepada pengangkut disertai nama jelas dan tanda tangan petugas yang berwenang menerima barang untuk diangkut atas nama pengangkut serta dibubuhi cap Badan Penyelenggara;
  - 2) besaran biaya angkut.
- (2) Pengisian surat angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilakukan setelah :
- a. pengecekan terhadap kebenaran berat barang yang dikirim untuk barang gerbongan;
  - b. pengecekan terhadap kebenaran jumlah dan berat kiriman barang potongan dan hantaran;
  - c. penghitungan besaran biaya sesuai dengan hasil pengecekan huruf a dan huruf b dikalikan tarif yang bersangkutan;
  - d. pembubuhan paraf oleh petugas yang berwenang dan bertanggung jawab terhadap hasil pengecekan kebenaran huruf a, huruf b dan huruf c.

#### Pasal 57

Surat Angkutan (SA) harus ditanda-tangani oleh pengirim sebagai bukti bahwa dia bertanggungjawab atas kebenaran isi Surat Angkutan tersebut.

#### Bagian Keenam Dalam Perjalanan

#### Pasal 58

- (1) Badan Penyelenggara wajib mengangkut kiriman barang sesuai dengan perjanjian dan syarat-syarat angkutan.
- (2) Lama waktu pengiriman ditentukan berdasarkan penjumlahan :

- a. waktu ekspedisi yang dihitung saat barang diterima/dicap ekspedisi di stasiun pengirim;
  - b. waktu angkut yang dihitung mulai dari kiriman barang / ditarik di stasiun pengiriman sampai tibanya di stasiun tujuan.
  - c. waktu penyerahan yang dihitung mulai dari waktu kiriman barang sampai di stasiun sampai penyampaian kereta kiriman datang.
- (3) Atas dilampauinya waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (2) pengirim barang berhak melakukan tuntutan dan mendapat ganti rugi atas keterlambatan tersebut kepada Badan Penyelenggara.
  - (4) Tuntutan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilakukan sesuai dengan persyaratan umum angkutan atau yang diperjanjikan tersendiri untuk itu.
  - (5) Badan Penyelenggara dapat dibebaskan dari kewajiban pembayaran ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) apabila dapat membuktikan bahwa keterlambatan yang terjadi bukan karena kesalahan Badan Penyelenggara.

#### Pasal 59

- (1) Pengiriman barang dari stasiun pengirim ke stasiun tujuan dilakukan dengan :
  - a. kereta bagasi dari kereta api ekspres dan/atau kereta api cepat;
  - b. kereta angkutan barang;
  - c. kereta api campuran.
- (2) Kereta bagasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dirangkai dengan kereta api penumpang yang mengirim barang jarak jauh sesuai dengan asal dan tujuan perjalanan kereta api.

#### Bagian Ketujuh Gangguan Dalam Perjalanan

#### Pasal 60

- ✓ (1) Gangguan dalam perjalanan kereta api merupakan keadaan yang disebabkan oleh adanya jaringan terputus atau rintang jalan.
- (2) Apabila lintas kereta api terganggu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) badan penyelenggara wajib:
  - a. menahan sementara kiriman;
  - b. menjaga keamanan dan keselamatan barang;

- c. melaporkan penahanan barang kepada pimpinan lain yang terkait;
  - d. memberitahukan kepada pengirim dan penerima barang dengan secepatnya.
- (3) Apabila gangguan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperkirakan akan berlangsung lama, Badan Penyelenggara wajib mengambil tindakan :
- a. mengangkut barang tersebut dengan moda lain;
  - b. mengangkut melalui lintas kereta api lain;
  - c. sementara waktu menghentikan penerimaan pengiriman barang di stasiun yang terjadi gangguan.
- (4) Apabila pengangkutan melalui lintas kereta api lain sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf b, yang mengakibatkan perubahan jarak tempuh sedangkan terjadinya perjanjian mengangkut sebelum ada gangguan, maka pengirim barang tidak dikenakan biaya tambahan.

#### Bagian Kedelapan Penyerahan Kiriman Barang

##### Pasal 61

Apabila kiriman barang telah sampai di stasiun tujuan maka badan penyelenggara melakukan hal-hal sebagai berikut :

- a. memberitahukan kepada penerima melalui kurir yang menyampaikan formulir "berita kiriman datang" (bkd) pada alamat penerima dan penerima harus mengisi tanggal, jam, dan penerimaan pada formulir penerimaan berita kiriman datang tersebut serta menandatangani;
- b. apabila alamat penerima tinggal di luar lingkungan pengantaran, pengiriman berita kiriman datang dilakukan melalui pos dan tanggal serta jam pengiriman melalui pos tersebut dianggap sebagai waktu pemberitahuan;
- c. untuk alamat yang mempunyai telepon dapat ditelepon lebih dulu sebelum melakukan hal-hal sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b.
- d. dalam hal terdapat fasilitas faxsimile maka penyampaian dapat dilakukan melalui faxsimile.

## Pasal 62

Pelunasan biaya angkutan dan penyerahan barang yang diikuti dengan penandatanganan dokumen penyerahan barang merupakan bukti bahwa perjanjian pengangkutan telah selesai.

## Pasal 63

- (1) Kiriman barang tidak dapat diserahkan kepada penerima barang dalam hal :
  - a. alamat penerima tidak dapat diketemukan;
  - b. penerima tanpa alasan menolak kiriman;
  - c. penerima tidak mengambil kirimannya pada waktu yang telah ditentukan;
  - d. penerima tidak mau membayar ongkos angkut dan biaya tambahan yang ada.
- (2) Dalam hal kiriman barang tidak dapat diserahkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Badan Penyelenggara segera :
  - a. memberitahukan kepada pengirim bahwa barang tidak dapat diserahkan kepada penerima disertai alasannya;
  - b. Membongkar dan menyimpan di gudang milik badan penyelenggara atau di tempat lain atas resiko pengirim, setelah pemberitahuan sebagaimana dimaksud dalam huruf a pengirim barang tidak memberikan keputusan sesuai dengan waktu yang ditentukan atau barang ditolak oleh penerima.
- (3) Dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan setelah pemberitahuan penolakan barang oleh penerima disampaikan kepada pengirim barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, barang tersebut dijual dengan cara lelang oleh Badan Penyelenggara sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku.
- (4) Untuk barang yang mudah busuk atau rusak dalam waktu paling lama 2 (dua) bulan setelah pemberitahuan penolakan barang oleh penerima disampaikan kepada pengirim maka barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b dijual dengan cara lelang/dijual oleh Badan Penyelenggara atau pengirim sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku.
- (5) Apabila hasil pelelangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan ayat (4) melebihi biaya angkutan dan biaya tambahan lainnya, Badan Penyelenggara wajib mengembalikan kelebihan hasil lelang kepada pengirim dan apabila hasil pelelangan lebih kecil dari biaya angkutan dan biaya tambahan lain maka Badan Penyelenggara menuntut kepada pengirim untuk melunasi kekurangan biaya angkutan.



- (6) Apabila barang sebagaimana dimaksud pada ayat (4) tidak laku dilelang/dijual, maka Badan Penyelenggara dapat memusnahkan barang tersebut tanpa persetujuan pengirim barang ataupun penerima barang.
- (7) Keadaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menghapuskan kewajiban Badan Penyelenggara untuk menyerahkan barang.

## BAB VIII

### TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT

#### Bagian Pertama

#### Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Orang

##### ✓ Pasal 64

- (1) Badan Penyelenggara sebagai pengangkut berkewajiban mengumumkan tentang jadwal angkutan penumpang kereta api di setiap stasiun pada tempat-tempat yang mudah terbaca.
- (2) Pengumuman sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya memuat :
  - a. Nama dan Nomor Kereta api;
  - b. jenis Kereta api;
  - c. stasiun pemberangkatan dan stasiun tujuan;
  - d. lintas yang dilewati;
  - e. kelas dan jenis kereta yang tersedia;
  - f. tarif yang dikenakan sesuai dengan jenis pelayanan.
- (3) Setiap kereta api angkutan orang harus dilengkapi informasi stasiun yang dilewati/disinggahi secara berurutan.

##### Pasal 65

- (1) Badan Penyelenggara sebagai pengangkut wajib menyediakan tempat bagi penumpang untuk menunggu keberangkatan dan kedatangan kereta api.
- (2) Pengangkutan orang dilaksanakan sesuai dengan tarif dan syarat umum pengangkutan yang ditentukan dalam Keputusan ini serta ketentuan lain yang ditetapkan Badan Penyelenggara.

- (3) Badan Penyelenggara berkewajiban untuk mengangkut setiap orang dengan kereta api pada seluruh jaringan pelayanan yang telah ditetapkan.
- (4) Setiap orang mempunyai hak yang sama dalam pelayanan angkutan kereta api sesuai dengan tarif yang dibayar.

#### Pasal 66

- (1) Jika terjadi pembatalan pemberangkatan perjalanan kereta api oleh Badan Penyelenggara, maka Badan Penyelenggara wajib mengembalikan jumlah biaya yang telah dibayar oleh penumpang atau pengirim barang.
- (2) Jika pembatalan dilakukan diawal perjalanan maka Badan Penyelenggara wajib mengembalikan seluruh biaya angkutan.
- (3) Pengembalian jumlah biaya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya diberikan sebesar sisa perjalanan apabila pembatalan dilakukan ditengah perjalanan.

#### Pasal 67

- (1) Setiap rangkaian kereta api angkutan penumpang jarak jauh disediakan kereta makan/restorasi.
- (2) Setiap pegawai yang melayani restorasi harus menggunakan seragam yang ditentukan oleh Badan Penyelenggara.
- (3) Setiap barang yang dijual dan/atau disewakan dalam kereta harus diketahui harga yang ditetapkan oleh Badan Penyelenggara.

#### Pasal 68

- (1) Penumpang dapat menunda atau membatalkan perjalanan di stasiun pemberangkatan atau di stasiun antara disebabkan karena keinginan sendiri
- (2) Dalam hal menunda atau membatalkan perjalanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penumpang harus segera memberitahukan kepada badan penyelenggara.
- (3) Ketentuan mengenai penundaan dan pembatalan perjalanan, diatur oleh Badan Penyelenggaraan.

#### Pasal 69

- (1) Badan Penyelenggara wajib mengganti kerugian yang dialami oleh pengguna jasa dalam hal :

- a. adanya keterlambatan dalam angkutan penumpang atau barang yang melebihi waktu perjalanan dan toleransi batas waktu yang telah ditentukan;
  - b. kiriman barang diserahkan dalam keadaan rusak sebagian atau seluruhnya;
  - c. jumlah dan/atau jenis kiriman barang diserahkan dalam keadaan tidak sesuai dengan surat angkutan;
  - d. jumlah dan/atau jenis kiriman barang yang harus diserahkan hilang sebagian atau seluruhnya.
- (2) Untuk mendapatkan ganti rugi pengguna jasa harus mengajukan permohonan ganti rugi kepada Badan Penyelenggara dengan cara :
- a. melampirkan karcis penumpang atau lembar kedua surat angkutan;
  - b. keterangan kepemilikan barang;
  - c. tanda jati diri pengguna jasa;
  - d. besarnya kerugian yang diderita dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami, tidak termasuk keuntungan yang akan diperoleh atau bagian biaya atas pelayanan yang sudah dinikmati.
- (3) Badan Penyelenggara dibebaskan dari kewajiban mengganti kerugian apabila Badan Penyelenggara dapat membuktikan bahwa :
- a. keterlambatan disebabkan oleh keadaan yang memaksa (kahar);
  - b. kerusakan, kehilangan dan penyusutan berat terjadi diluar waktu pengangkutan atau pengiriman.
  - c. kesalahan bukan disebabkan oleh petugas Badan Penyelenggara.

#### Pasal 70

- (1) Pengguna jasa dapat menuntut ganti rugi kepada Badan Penyelenggara apabila dalam waktu 1 bulan terhitung sejak waktu yang ditentukan menurut surat angkutan, pengguna jasa tidak menerima barang kiriman dan Badan Penyelenggara tidak menyerahkan dan/atau memberitahukan keadaan barang kepada pengirim atau penerima, dan barang dianggap hilang.
- (2) Apabila barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diketemukan lagi, Badan Penyelenggara wajib memberitahukan kepada pengirim barang.
- (3) Apabila pemilik barang ingin mendapatkan kembali barang yang telah diketemukan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), pemilik barang wajib membayar seluruh biaya yang belum dilunasi.

### Pasal 71

- (1) Badan Penyelenggara wajib mengasuransikan resiko yang menjadi tanggung jawabnya terhadap barang yang diangkut.
- (2) Besarnya ganti rugi yang diberikan kepada pengirim / pemilik barang dibatasi sejumlah maksimum asuransi yang ditutup oleh Badan Penyelenggara dan dituangkan dalam surat angkutan.
- (3) Asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak menutup kemungkinan bagi pengirim atau pemilik barang untuk mengasuransikan seluruh barang yang diangkut.

### Bagian Sembilan Perjalanan Terganggu

#### ✓ Pasal 72

- (1) Dalam hal perjalanan kereta api mengalami keterlambatan sehingga penumpang tidak mendapat persambungan kereta api di stasiun peralihan, Badan Penyelenggara harus menjamin penumpang dapat meneruskan perjalanan pada kesempatan pertama atau setidaknya pada hari yang sama. ✓
- (2) Dalam hal meneruskan perjalanan tersebut penumpang menggunakan kereta api yang tarifnya lebih tinggi, penumpang tidak dikenakan tambahan biaya tambahan angkutan.
- (3) Bila dalam perjalanan terjadi hambatan sehingga penumpang tidak dapat meneruskan perjalanan melalui lintas yang ditentukan, Badan Penyelenggara harus mengusahakan pengangkutan melalui lintas lain atau dengan kendaraan jalan raya sampai ke stasiun tujuan atau ke tempat yang memungkinkan penumpang dapat meneruskan perjalanannya tanpa dipungut biaya. ✓
- (4) Bila meneruskan perjalanan sampai ke tempat tujuan tidak memungkinkan maka penumpang harus diangkut kembali ke tempat pemberangkatan semula dan bila penumpang membatalkan perjalanannya maka biaya angkutan yang telah dibayarnya harus dikembalikan.
- (5) Bila penumpang tidak membatalkan perjalanannya kepada penumpang tersebut diberikan jaminan untuk bepergian pada kesempatan pertama.

## BAB IX

### KETENTUAN PERALIHAN

#### Pasal 73

Dengan ditetapkannya Keputusan ini, ketentuan yang setingkat atau lebih rendah yang mengatur mengenai angkutan kereta api dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru.

## BAB X

### KETENTUAN PENUTUP

#### Pasal 74

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : Jakarta  
Pada tanggal : 17 April 2001

---

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

AGUM GUMELAR, M.Sc.

#### SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada Yth :

1. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
2. Menteri Koordinator Bidang Politik, Sosial dan Keamanan;
3. Menteri Dalam Negeri dan Otonomi Daerah;
4. Menteri Kehakiman dan HAM;
5. Menteri Pertahanan;
6. Menteri Keuangan;
7. Sekretaris Negara;
8. KAPOLRI;
9. Gubernur Kepala Daerah Propinsi di Pulau Sumatera dan Pulau Jawa;
10. Sekjen, Irjen, Dirjen Perhubungan Darat dan Kabadan Litbang Perhubungan;
11. Direksi PT. (Persero) Kereta Api Indonesia.

Salinan sesuai dengan aslinya  
Kepala Biro Hukum dan Organisasi



*[Handwritten Signature]*  
ZULKARNAIN OEYOEB, SH, MM, MH  
120106134



PT. KERETA API (PERSERO)



JASA RAHARJA



JASARAHARJA PUTERA

# **SURAT PERJANJIAN KERJASAMA**

**ANTARA**

**PT. KERETA API (PERSERO)**

**DENGAN**

**KONSORSIUM**

**PT. JASA RAHARJA (PERSERO) DAN PT. JASARAHARJA PUTERA**

**NOMOR : 87/HK/OP/2001**

**NOMOR : P/01/SPP/V/2001**

**NOMOR : P/06/KS/V/2001**

**TENTANG**

**ASURANSI KECELAKAAN PENUMPANG DAN CREW KERETA API**

**B A N D U N G**

**MEI - 2001**

**SURAT PERJANJIAN KERJASAMA  
ANTARA  
PT. KERETA API (Persero)  
DENGAN  
KONSORSIUM  
PT. JASA RAHARJA (Persero) DAN PT. JASARAHARJA PUTERA  
TENTANG  
ASURANSI KECELAKAAN PENUMPANG DAN CREW KERETA API**

---

Nomor: 87 / HK / OP / 2001  
Nomor: P / 01 / SPP / V / 2001  
Nomor: P / 06 / KS / V / 2001

Pada hari ini Selasa tanggal Satu bulan Mei tahun dua ribu satu (01 -05- 2001) di Bandung, para pihak di bawah ini :

1. **BADAR ZAENIE**, selaku Direktur Utama PT. KERETA API (Persero) berkedudukan di Jalan Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung dan dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama Direksi PT. Kereta Api (Persero) sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 397/KMK. 01/2000, tanggal 21 - 09 - 2000, untuk selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**.
2. **H. DARWIN NOOR, SH. MM.** selaku Direktur Utama PT. JASA RAHARJA (Persero) dan **AA. NGR. ADNYANA DIPTA, SH. MM.** selaku Direktur Utama PT. JASARAHARJA PUTERA, dengan demikian bertindak untuk dan atas nama Konsorsium PT. Jasa Raharja ( Persero ) dan PT. Jasaraharja Putera berkedudukan di Jl. H.R. Rasuna Said Kav C-2 Kuningan Jakarta Selatan, selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**.

Dalam rangka peningkatan pelayanan kepada penumpang Kereta Api dan peningkatan pemberian fasilitas jaminan sosial kepada crew Kereta Api atas risiko kecelakaan selama dalam perjalanan, kedua belah pihak sepakat untuk mengikatkan diri dalam perjanjian kerjasama asuransi penumpang dan crew Kereta Api dengan ketentuan dan syarat - syarat sebagai berikut :

**PASAL 1  
DASAR PERJANJIAN**

- (1) Undang-Undang Republik Indonesia No. 33 tahun 1964, tanggal 31 Desember 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang
- (2) Undang -Undang No.13 tahun 1992, tanggal 11 Mei 1992 tentang Perkereta-apian.

- (3) Undang-Undang No. 1 tahun 1995, tentang Perseroan Terbatas ( Lembaran Negara RI. No. 13 tahun 1995, Tambahan Lembaran Negara, No. 3587 ).
- (4) Peraturan Pemerintah No.17 tahun 1965, tanggal 10 April 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.
- (5) Peraturan Pemerintah No. 12 tahun 1998, tentang Perusahaan Perseroan (Lembaran Negara No. 15 tahun 1998, Tambahan Lembaran Negara No. 3731).
- (6) Peraturan Pemerintah No. 19 tahun 1998, tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perseroan (Persero), Lembaran Negara No. 31 tahun 1998.
- (7) Keputusan Menteri Keuangan RI No. 496/KMK.017/1997, tanggal 6 Oktober 1997 tentang Penetapan Jumlah Santunan dan Besarnya Iuran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/ Danau, Ferry/ Penyebrangan, Laut dan Udara.

## PASAL 2 PENGERTIAN DAN ISTILAH

Dalam perjanjian kerjasama ini yang dimaksud dengan :

- (1) **JAMINAN PERTANGGUNGAN** ialah sejumlah uang santunan yang diberikan PIHAK KEDUA kepada korban kecelakaan diri penumpang dan crew Kereta Api.
- (2) **IURAN WAJIB dan PREMI ASURANSI TAMBAHAN (PREMI SIGAP)** ialah jumlah uang yang dikutip dari setiap penumpang oleh PIHAK PERTAMA dan selanjutnya dibayarkan kepada PIHAK KEDUA.
- (3) **PENUMPANG** ialah setiap penumpang Kereta Api yang secara sah dan mempunyai tiket atau tanda bukti angkutan yang sah ( Kartu Angkutan Dinas, Surat Angkutan Dinas, Surat Angkutan Percuma & Kartu Khusus ) dari PT. Kereta Api (Persero) termasuk petugas restorasi, cleaning service serta petugas lainnya yang ada ikatan perjanjian dengan PT. Kereta Api (Persero).
- (4) **CREW** ialah Masinis/Asisten Masinis, Kondaktur/ Manajer Kereta Api, Pelayan Kereta Api, Petugas Restorasi milik PT. Kereta Api (Persero), Petugas Keamanan, Petugas lain yang bertugas di atas Kereta Penumpang/Barang.



- a) *Masinis dan atau Asisten Masinis* ialah karyawan PT. KERETA API (PERSERO) yang menjalankan Lokomotif, sebagai tenaga Penggerak Kereta Api Penumpang, termasuk Asisten Masinis.
- b) *Kondektur dan atau Kondektur Pembantu* ialah Karyawan PT. Kereta Api (Persero) yang bertugas membantu kelancaran kegiatan operasional dengan cara memeriksa setiap tiket penumpang atau tanda bukti angkutan yang sah dari PT. Kereta Api (Persero), termasuk kondektur KA Barang, Kondektur Pembantu dan/atau Manajer Kereta Api.
- c) *Pelayan Kereta Api* ialah karyawan PT. Kereta Api (Persero) yang bertugas memberikan pelayanan didalam Kereta Api penumpang yang sedang dalam perjalanan, baik teknik, mekanik maupun listrik.
- d) *Petugas Restorasi PT. Kereta Api (Persero)* ialah Karyawan restorasi milik PT. Kereta Api (Persero) yang bertugas memberikan pelayanan melalui kegiatan restorasi kepada penumpang di dalam Kereta Api yang sedang dalam perjalanan.
- e) *Petugas Keamanan* ialah Karyawan PT. Kereta Api, dan atau Anggota POLRI/TNI yang bertugas menjaga keamanan di dalam Kereta Api penumpang.
- f) *Petugas lainnya* ialah Karyawan PT. Kereta Api (Persero) yang sedang bertugas di dalam Kereta Api yang dilengkapi dengan Surat Tugas dari Pejabat PT. Kereta Api (Persero) yang berwenang.
- (5) **KECELAKAAN** ialah kecelakaan diri yang menimpa penumpang dan Kereta Api sebagaimana dimaksud oleh UU No. 33 tahun 1964 jo PP No. 17 tahun 1965 jo. Kep Men. Keuangan RI No.496/KMK.017/1997 dan Polis Asuransi Tanggung Gugat Penumpang No. JRP.0093.007
- (6) **OVERSTAFEN** ialah perpindahan penumpang dan atau crew Kereta Api dari satu Kereta Api ke alat angkutan lainnya, yang disebabkan oleh kerusakan teknis operasi perjalanan Kereta Api.
- (7) **PERSAMBUNGAN MODA ANGKUTAN** ialah perpindahan penumpang Kereta Api dari satu Kereta Api ke alat angkutan lainnya.

- (8) **KERETA API** ialah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun berangkaian dengan kendaraan lainnya, yang akan atau sedang bergerak pada jalan rel.
- (9) **KERETA API PENUMPANG NON EKONOMI** ialah Kereta Api Utama yang mengangkut penumpang dengan jarak 100 km atau lebih dengan rangkaian utama klas eksekutif dan atau klas bisnis.
- (10) **KERETA API PENUMPANG EKONOMI** ialah Kereta Api Utama yang mengangkut penumpang dengan jarak 100 km atau lebih dengan rangkaian utama klas ekonomi.

### PASAL 3

#### RUANG LINGKUP JAMINAN PERTANGGUNGAN

- (1) Untuk Penumpang adalah mulai berlaku terhitung sejak penumpang masuk diportir Stasiun Keberangkatan, selama dalam perjalanan sampai dengan portir keluar di Stasiun Tujuan, termasuk dalam ruang lingkup pertanggungan ini yaitu penumpang Kereta Api overstafen, karena adanya gangguan sarana angkutan Kereta Api maupun persambungan moda angkutan karena sarana angkutan Kereta Api yang tidak dapat menjangkau tempat pemberangkatan atau tempat tujuan penumpang.
- (2) Untuk Crew Kereta Api sejak menaiki sarana Kereta Api di Stasiun atau Depo Pemberangkatan, selama melaksanakan tugas sampai dengan selesai melaksanakan tugas di Stasiun atau Depo tujuan.

### PASAL 4

#### BESARNYA JAMINAN PERTANGGUNGAN DAN IURAN WAJIB SERTA PREMI SIGAP KERETA API

- (1) Jaminan Pertanggungan bagi korban / ahli waris korban penumpang Kereta Api berdasarkan UU No. 33 tahun 1964 jo. Peraturan Pelaksanaannya serta jaminan tambahan yang merupakan tanggung jawab dari PIHAK KEDUA.
- |   |                          |
|---|--------------------------|
| (a) Meninggal Dunia   | Rp 10.000.000,-          |
| (b) Cacat Tetap ( Maksimum )  | Rp 10.000.000,-          |
| (c) Biaya Perawatan ( Maksimum )  | Rp 5.000.000,-           |
| (d) Biaya Penguburan  | Rp 500.000,-             |
| (e) Biaya Transportasi korban dari TKP<br>Ke Rumah Sakit/Puskesmas terdekat<br>(Bagi korban luka-luka/meninggal<br>-dunia ) | Rp. 200.000,- /kendaraan |

(2) Jaminan pertanggunggaan bagi korban / ahli waris korban Crew Kereta Api PT. KERETA API (Persero) adalah masing - masing sebagai berikut :

(a) Untuk Masinis dan Asisten Masinis :

⇒ Meninggal Dunia	Rp 35.000.000,-
⇒ Cacat Tetap ( Maksimum )	Rp 35.000.000,-
⇒ Biaya Perawatan ( Maksimum )	Rp 10.000.000,-
⇒ Biaya Penguburan	Rp 500.000,-

(b) Untuk Kondektur, Kondektur Pembantu dan Manajer Kereta Api

⇒ Meninggal Dunia	Rp 25.000.000,-
⇒ Cacat Tetap ( Maksimum )	Rp 25.000.000,-
⇒ Biaya Perawatan ( Maksimum )	Rp 10.000.000,-
⇒ Biaya Penguburan	Rp 500.000,-

(c) Untuk Pelayan KA, Petugas Restorasi PT. Kereta Api (Persero), Petugas Keamanan dan Petugas Lainnya yang dipekerjakan oleh PT. Kereta Api (Persero) :

⇒ Meninggal Dunia	Rp 20.000.000,-
⇒ Cacat Tetap ( Maksimum )	Rp 20.000.000,-
⇒ Biaya Perawatan ( Maksimum )	Rp 10.000.000,-
⇒ Biaya Penguburan	Rp 500.000,-

(d) Biaya transportasi korban dari TKP ke Rumah Sakit / Puskesmas terdekat ;

⇒ Bagi korban luka-luka/ Meninggal Dunia	Rp. 200.000,-/kendaraan
---	-------------------------

(3) Pengutipan Iuran Wajib dan Premi Sigap Kereta Api hanya dikenakan kepada penumpang Kereta Api Utama, sedangkan kepada penumpang Kereta Api Lokal Raya, Lokal Cabang, Jabotabek dan Penumpang dengan KAD, SAD, SAP dan KASUS dan Crew Kereta Api Penumpang tidak dikenakan Iuran Wajib dan Premi Sigap Kereta Api, tetapi tetap diberikan dana santunan sebagaimana diatur pada ayat (1) dan (2).

(4) Besaran Iuran Wajib dan Premi Sigap Kereta Api adalah sbb :

- |  |                         |
|--|-------------------------|
| a. Untuk Penumpang Kereta Api Utama klas Ekonomi     | = Rp 100,- / penumpang. |
| b. Untuk penumpang Kereta Api Utama klas Non Ekonomi | = Rp 300,- / penumpang. |
| c. Untuk Crew Kereta Api Barang                      | = Rp 300,- / orang      |

- (5) Jumlah pembayaran Iuran Wajib dan Premi Sigap Kereta Api untuk tahun berjalan ditetapkan berdasarkan atas perhitungan jumlah penumpang Kereta Api kelas Ekonomi dan Non Ekonomi dikalikan besaran Iuran Wajib dan Premi Sigap Kereta Api masing-masing kelas sebagaimana dimaksud dalam ayat (4) berpedoman pada data jumlah tahun sebelumnya, yang dituangkan dalam Berita Acara Kesepakatan Bersama dan ditandatangani oleh masing-masing pihak yaitu : PT. KERETA API (Persero) dengan PT. JASA RAHARJA (Persero) dan PT. JASARAHARJA PUTERA.
- (6) Jumlah pembayaran Premi Sigap Crew Kereta Api Barang untuk tahun berjalan ditetapkan berdasarkan atas perhitungan Realisasi Frekuensi Kereta Api Barang tahun lalu kali jumlah Crew Kereta Api Barang sesuai dimasan yang berlaku dikalikan tarif premi sebagaimana dimaksud pada ayat (4) c yang dituangkan dalam Berita Acara Kesepakatan bersama yang ditandatangani oleh masing-masing pihak yaitu : PT. KERETA API (Persero) dengan PT. JASA RAHARJA (Persero) dan PT. JASARAHARJA PUTERA.

## PASAL 5

### KEWAJIBAN DAN HAK PARA PIHAK

#### (1) Kewajiban PIHAK PERTAMA

- a. Memungut Iuran Wajib dan Premi Sigap Kereta Api dari penumpang Kereta Api Utama kelas Ekonomi dan kelas Non Ekonomi.
- b. Membayarkan hasil pungutan Iuran Wajib dan Premi Sigap Kereta Api sesuai dengan butir ( a ) kepada PIHAK KEDUA melalui Kantor Cabang Jawa Barat PIHAK KEDUA di Bandung dengan cara dibayar setiap triwulan dan dilakukan pada bulan kedua Triwulan berjalan selambat-lambatnya tanggal 15.
- c. Membayar Premi Sigap Crew Kereta Api Barang sekaligus dimuka per tahun sesuai Pasal 4 ayat (6) kepada PIHAK KEDUA melalui Rekening.
- d. Memberikan pertolongan pertama dan membawa korban ke Rumah sakit / Puskesmas bila terjadi kecelakaan yang mengakibatkan penumpang menderita luka - luka atau meninggal dunia, selanjutnya diajukan dan dilaporkan kepada PIHAK KEDUA untuk diberikan ganti rugi.
- e. Memberitahukan tentang terjadinya peristiwa kecelakaan kepada PIHAK KEDUA paling lambat 7 kali 24 jam sejak terjadinya peristiwa kecelakaan, baik secara lisan maupun tertulis dengan dilengkapi keterangan seperlunya.
- f. Membantu korban / ahli waris korban mengisi formulir isian model K.2 yang disediakan oleh PIHAK KEDUA secara cuma - cuma sebagai persyaratan untuk mendapatkan santunan / ganti rugi bagi penumpang dan crew Kereta Api yang mengalami kecelakaan.

- g. Membantu korban ahli warisnya mengajukan permohonan pembayaran santunan kepada PIHAK KEDUA dilengkapi dengan Berita Acara Kecelakaan yang dibuat oleh Pejabat PT. KERETA API (Persero) atau petugas yang berwenang paling lambat 6 ( enam ) bulan setelah terjadinya kecelakaan.

(2) **Hak PIHAK PERTAMA**

- a. Menerima penggantian dari PIHAK KEDUA atas biaya pertolongan pertama dan atau biaya perawatan selama korban membutuhkan perawatan sesuai dengan pasal 4 ayat ( 1 ) dan ( 2 ) dalam hal pembayaran telah dilakukan PIHAK PERTAMA.
- b. Bersama-sama PIHAK KEDUA atau dalam hal mendesak menyampaikan dana santunan kepada ahli waris korban apabila korban meninggal dunia.
- c. Menerima sejumlah dana dari PIHAK KEDUA, untuk operasional pengelolaan asuransi oleh PIHAK PERTAMA sebesar 5 %, yang diperhitungkan dari jumlah total Iuran Wajib dan Premi Sigap Kereta Api.

(3) **Kewajiban PIHAK KEDUA**

- a. Membayar dana santunan sebagaimana tersebut pasal 4 ayat ( 1 ) dan ( 2 ) kepada korban / ahli waris korban yang bersama-sama dengan PIHAK PERTAMA untuk menyampaikan kepada pihak yang berhak menerimanya.
- b. Menyerahkan dana operasional pengelolaan asuransi sebagaimana tersebut pada pasal 5 ayat (2) c kepada PIHAK PERTAMA.
- c. Melakukan penggantian atas biaya pertolongan Pertama dan atau biaya perawatan yang telah dibayarkan oleh PIHAK PERTAMA.
- d. Melaporkan pembayaran Dana Santunan baik untuk korban /ahli waris korban Meninggal Dunia, Luka - luka, Cacat Tetap maupun penggantian Biaya Transportasi korban dari TKP ke Rumah Sakit/Puskesmas terdekat, selambat-lambatnya tanggal 10 sesudah akhir triwulan kepada PIHAK PERTAMA ke Kantor Pusat (Direktur Keuangan).

(4) **Hak PIHAK KEDUA**

PIHAK KEDUA berhak untuk menerima pembayaran Iuran Wajib dan Premi Sigap Kereta Api dari PIHAK PERTAMA.

**PASAL 6**

**TATA CARA PELAKSANAAN PEMBAYARAN DANA SANTUNAN**

- (1) Dalam hal terjadi kecelakaan, korban / ahli warisnya dapat langsung maupun melalui PIHAK PERTAMA mengajukan klaim kepada PIHAK KEDUA dengan melengkapi data-data sebagai berikut :

- a. Surat Keterangan dari Dokter dan Pejabat PT. KERETA API (Persero) yang berwenang.
  - b. Kwitansi asli biaya pengobatan / perawatan.
  - c. Surat Keterangan Kematian dari RS/Puskesmas (dalam hal meninggal dunia)
  - d. Formulir model K. 2 yang telah disediakan oleh PIHAK KEDUA, diisi dan ditandatangani oleh Pejabat PIHAK PERTAMA Bersama-sama dengan pejabat PIHAK KEDUA yang berwenang.
- (2) Dana santunan sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 ayat (1) dan (2) akan dibayarkan oleh PIHAK KEDUA kepada korban/ahli waris korban dalam jangka waktu paling lambat 7 (tujuh) hari setelah kelengkapan berkas administrasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dipenuhi.
- (3) Dalam hal korban dirawat di Rumah Sakit / Puskesmas, berobat / rawat jalan atau menderita cacat, maka PIHAK KEDUA wajib membayar kepada Rumah Sakit / Puskesmas dan atau kepada korban atas segala biaya / santunan setelah adanya bukti - bukti yang sah sesuai dengan ayat (1) tentang biaya perawatan dan atau keterangan dokter mengenai tingkat (prosentase) cacat tetap korban yang bersangkutan serta harus mendapat rekomendasi dari PIHAK PERTAMA.

## PASAL 7

### DALUWARSA

Permohonan dana santunan kepada PIHAK KEDUA dari korban atau ahli warisnya atau dari PIHAK PERTAMA atas nama korban atau ahli waris korban, tidak akan dipenuhi oleh PIHAK KEDUA apabila permohonan dimaksud diajukan melebihi batas waktu 6 ( enam ) bulan sejak terjadinya kecelakaan (Daluwarsa).

## PASAL 8

### JANGKA WAKTU PERJANJIAN

- (1) Perjanjian ini berlaku sejak tanggal 01 Mei 2001 sampai dengan tanggal 31 Maret 2006.
- (2) Dalam hal salah satu pihak mengkehendaki diakhirinya perjanjian ini, maka pihak yang menghendaki wajib memberitahukan secara tertulis selambat-lambatnya 3 ( tiga ) bulan sebelum tanggal berakhirnya perjanjian yang dikehendaki.
- (3) Sekalipun perjanjian ini sudah berakhir, namun pertanggunggaan tetap berlaku terhadap penutupan pertanggunggaan yang telah diberikan serta untuk asuransi yang sifatnya wajib, sebagaimana diatur dalam UU No. 33 Tahun 1964.

## PASAL 9

### PENYELESAIAN PERSELISIHAN

- (1) Apabila timbul perselisihan karena adanya perbedaan penafsiran perjanjian ini, maka kedua belah pihak sepakat akan menyelesaikan perselisihan tersebut dengan cara musyawarah dan mufakat.
- (2) Apabila penyelesaian sebagaimana dimaksud dalam ayat ( 1 ) tidak mencapai kata sepakat, maka penyelesaiannya akan diserahkan kepada Pengadilan Negeri Bandung.

## PASAL 10

### SANKSI

- (1) Apabila salah satu pihak tidak dapat memenuhi kewajibannya sebagaimana tersebut dalam perjanjian ini dan setelah mendapat teguran sebanyak 3 (tiga) kali, maka pihak lain dapat membatalkan/memutuskan perjanjian ini secara sepihak.
- (2) Pembatalan sepihak sebagaimana dimaksud dalam ayat ( 1 ) disepakati dengan mengesampingkan ketentuan Pasal 1266 KUH Perdata.

## PASAL 11

### LAIN - LAIN

- (1) Dalam hal diperlukan perubahan mengenai besaran nilai pertanggungan dan tarif premi asuransi atau perubahan lainnya, akan ditetapkan dalam suatu perjanjian tambahan (addendum).
- (2) Mengenai besaran total premi yang dibayar setiap tahun dituangkan dalam Nota Kesepakatan Bersama antara kedua belah pihak.  
Dalam hal terjadi perbedaan antara realisasi menurut Berita Acara Kesepakatan dengan realisasi yang dilaporkan pada Laporan Keuangan, maka perbedaan tersebut diperhitungkan pada pembayaran berikutnya atau ditagihkan.
- (3) Hal-hal yang belum atau tidak cukup diatur dalam perjanjian ini akan diatur dalam Petunjuk Pelaksanaan atau Petunjuk Teknis oleh kedua belah pihak.
- (4) Ayat (1), (2) dan (3) dari pasal ini merupakan bagian mutlak dan tidak dapat dipisahkan dari Perjanjian Kerjasama ini.

**PASAL 12**

**P E N U T U P**

- (1) Dengan ditandatangani perjanjian ini, maka perjanjian terdahulu No. 87/HK/DF/LU/D.1/96 ; P/04/SPP/TV/96 ; P/04/KS/TV/96 tanggal 30 April 1996 beserta Addendumnya dinyatakan tidak berlaku lagi.
- (2) Perjanjian ini dibuat dalam rangkap 3 ( tiga ), ditandatangani kedua belah pihak di atas materai cukup dan masing-masing mempunyai kekuatan hukum yang sama.

DITETAPKAN DI : **BANDUNG**

PADA TANGGAL : 1 MEI 2001.

**PIHAK KEDUA**

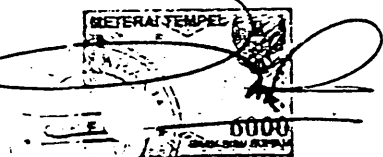
**PIHAK PERTAMA**

**KONSORSIUM**

**PT. JASA RAHARJA ( Persero )  
Direktur Utama**

**PT. JASARAHARJA PUTERA  
Direktur Utama**

**PT. KERETA API ( Persero )  
Direktur Utama**



( H. DARWIN NOOR, SH.MM. )

( A.ANGRADNYANA DIPTA, SH.MM. )

( BADAR ZAENIE )





## **A D D E N D U M    I**

### **SURAT PERJANJIAN KERJASAMA**

**NOMOR    :**

**87 / HK / OP / 2001**

---

**P / 01 / SPP / V / 2001**

**P / 06 / KS / V / 2001**

**TENTANG**

**ASURANSI KECELAKAAN PENUMPANG DAN CREW KERETA  
API DENGAN KONSORSIUM PT. JASA RAHARJA (Persero) DAN  
PT. JASARAHARJA PUTERA**

**BANDUNG,            AGUSTUS 2001**

## **A D D E N D U M N O . I**

### **TERHADAP SURAT PERJANJIAN**

Nomor : 87 / HK / OP / 2001  
Nomor : P / 01 / SPP / V / 2001  
Nomor : P / 06 / KS / V / 2001

#### **ANTARA**

**PT. KERETA API (Persero)  
DENGAN**

**KONSORSIUM PT. JASA RAHARJA (PERSERO)**

**DAN PT. JASA RAHARJA PUTERA**

#### **TENTANG**

### **ASURANSI KECELAKAAN PENUMPANG DAN CREW KERETA API**

---

Pada hari ini Kamis tanggal dua puluh tiga bulan Agustus tahun dua ribu satu (23-8- 2001), yang bertanda tangan di bawah ini :

1. **BADAR ZAENIE**, selaku Direktur Utama PT. Kereta Api (Persero) berkedudukan di Jalan Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung dan dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama Direksi PT. Kereta Api (Persero) sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 397/KMK.01/2000, tanggal 21-9-2000, untuk selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**.
2. **H. DARWIN NOOR, SH. MM.** selaku Direktur Utama PT. Jasa Raharja (Persero) yang berkedudukan di jalan H.R. Rasuna Said Kav.C-2 Kuningan Jakarta Selatan dan **AA. NGR. ADNYANA DIPTA, SH. MM.** selaku Direktur Utama PT Jasaraharja Putera yang berkedudukan di Setiabudi Building I Lantai 2 Blok D 1-6, jalan H.R. Rasuna Said Kuningan Jakarta Selatan, dalam hal ini keduanya bertindak untuk dan atas nama Konsorsium PT. Jasa Raharja (Persero) dan PT. Jasaraharja Putera untuk selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**.

Dengan memperhatikan hal-hal tersebut di bawah ini :

- a. Perubahan nilai santunan berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan No: 415/KMK.06/2001 tanggal 17 Juli 2001 tentang Penetapan Santunan Dan Iuran Wajib Dana Petanggungjawaban Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Ferry/Penyeberangan, Laut dan Udara;
- b. Surat Direksi PT. Jasa Raharja (Persero) Nomor : P / R / 617 / VII / 2001, tanggal 25 Juli 2001, Perihal Penetapan Santunan Berikut Iuran Wajib Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai / Danau, Ferry / Penyeberangan, Laut dan Udara.
- c. Notulen Rapat antara PT. Kereta Api (Persero) dengan PT. Jasa Raharja (Persero) dan PT. Jasaraharja Putera, tanggal 23 Agustus 2001.

dengan ini para pihak sepakat untuk melakukan perubahan terhadap beberapa ketentuan dalam Surat Perjanjian Nomor : 87/HK/OP/2001,P/01/SPP/V/2001,P/06/KS/V/2001 tentang Asuransi Kecelakaan Penumpang Dan Crew Kereta Api dalam bentuk Addendum No. 1 dengan ketentuan sebagai berikut :

### PASAL 1

1. Mengubah ketentuan pasal 1 ayat (7), sehingga menjadi berbunyi sebagai berikut :

#### “PASAL 1 DASAR PERJANJIAN

- (7) Keputusan Menteri Keuangan No: 415/KMK.06/2001 tanggal 17 Juli 2001 tentang Penetapan Santunan Dan Iuran Wajib Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Ferry/Penyebrangan, Laut dan Udara “
2. Mengubah ketentuan dari pasal 4 ayat (1) dan (2), dan menambahkan 1(satu) ayat sebagai ayat (7) sehingga menjadi berbunyi sebagai berikut :

#### “PASAL 4

- (1) Jaminan Pertanggungungan bagi korban / ahli waris korban penumpang Kereta Api berdasarkan UU No. 33 tahun 1964 jo. PP No. 17 Tahun 1965 jo Kepmenkeu No : 415/KMK.06/2001 serta jaminan tambahan yang merupakan tanggung jawab dari PIHAK KEDUA adalah :

(a) Meninggal Dunia	Rp.	15.000.000,-
(b) Cacat Tetap ( Maksimum )	Rp.	15.000.000,-
(c) Biaya Perawatan ( Maksimum )	Rp.	7.500.000,-
(d) Biaya Penguburan	Rp.	1.000.000,-
(e) Biaya Transportasi korban dari TKP Ke Rumah Sakit/Puskesmas terdekat (Bagi korban luka-luka/meninggal)	Rp.	200.000,- /kendaraan

- (2) Jaminan pertanggungungan bagi korban / ahli waris korban Crew Kereta Api PT. KERETA API (Persero) adalah masing – masing sebagai berikut :

- (a) Untuk Masinis dan Asisten Masinis :

▪ Meninggal Dunia	Rp.	40.000.000,-
▪ Cacat Tetap ( Maksimum )	Rp.	40.000.000,-
▪ Biaya Perawatan ( Maksimum )	Rp.	12.500.000,-
▪ Biaya Penguburan	Rp.	1.000.000,-

- (b) Untuk Kondektur, Kondektur Pembantu dan Manajer Kereta Api

▪ Meninggal Dunia	Rp.	30.000.000,-
▪ Cacat Tetap ( Maksimum )	Rp.	30.000.000,-
▪ Biaya Perawatan ( Maksimum )	Rp.	12.500.000,-
▪ Biaya Penguburan	Rp.	1.000.000,-

(c) Untuk Pelayan KA, Petugas Restorasi PT. Kereta Api (Persero), Petugas Keamanan dan Petugas Lainnya yang dipekerjakan oleh PT. Kereta Api (Persero) :

⇒ Meninggal Dunia	Rp.	25.000.000,-
⇒ Cacat Tetap ( Maksimum )	Rp.	25.000.000,-
⇒ Biaya Perawatan ( Maksimum )	Rp.	12.500.000,-
⇒ Biaya Penguburan	Rp.	1.000.000,-

(d) Biaya transportasi korban dari TKP ke Rumah Sakit / Puskesmas terdekat :

⇒ Bagi korban luka-luka / meninggal dunia	Rp.	200.000,-
---	-----	-----------

Ketentuan ini berlaku mulai tanggal 16 Agustus 2001

Demikian ADDENDUM I ini dibuat untuk ditandatangani oleh Kedua Belah Pihak dalam rangkap 3 (tiga) di atas kertas bermeterai secukupnya yang masing-masing mempunyai kekuatan hukum yang sama dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Surat Perjanjian Kerjasama, Nomor : 87 / HK / OP / 2001, Nomor : P / 01 / SPP / V / 2001, Nomor : P / 06 / KS / V / 2001, tanggal 1 Mei 2001.

DITETAPKAN DI : B A N D U N G

PADA TANGGAL : 23 AGUSTUS 2001.

PIHAK KEDUA

PIHAK PERTAMA

KONSORSIUM

PT. JASA RAHARJA ( Persero)

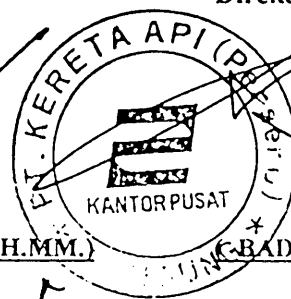
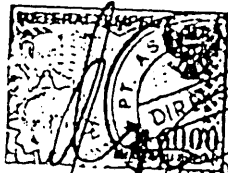
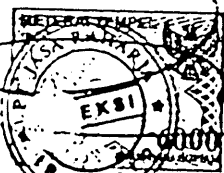
PT. JASARAHARJA PUTERA

PT. KERETA API (Persero)

Direktur Utama

Direktur Utama

Direktur Utama



(H. DARWIN NOOR, SH.MM.)

(AA.NGRADNYANA DIPTA, SH.MM.)

(BADAR ZAENIE)