BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan sektor transportasi merupakan salah satu subsektor penting dalam pembangunan ekonomi. Buruknya pembangunan subsektor transportasi akan menghambat roda perekonomian masyarakat. Mobilitas masyarakat menjadi rendah, demikian pula pengangkutan barang dan jasa menjadi terhambat. Bila hal ini tidak mendapat perhatian serius akan sangat berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi, dan pada akhirnya berpengaruh terhadap tingkat kesejahteraan masyarakat. Kereta api merupakan salah satu sarana transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam mengangkut penumpang secara massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang. Dengan keistimewaan tersebut seharusnya diimbangi dengan sarana dan prasarana yang memadai dan sesuai standar minimum terutama di jalur perlintasan kereta api yang sebidang dengan jalan umum. Hal ini dimaksudkan untuk menjaga kelancaran lalu lintas dan yang terpenting adalah menjaga rasa aman serta meminimalisir kecelakaan.

Keunggulan dan karakteristik kereta api tersebut dapat dimanfaatkan dalam upaya pengembangan sistem transportasi secara terpadu dimana penyelenggaraannya mulai dari perencanaan dan pembangunan, pengusahaan, pemeliharaan dan

pengoperasiannya dapat diatur dengan sebaik-baiknya sehingga terdapat keterpaduan dan keserasian serta keseimbangan beban antar sarana transportasi yang mampu meningkatkan penyediaan jasa angkutan bagi mobilitas orang secara aman, nyaman, cepat, tepat dan teratur dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Potensi terjadinya kecelakaan dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor. *Pertama,* semakin banyaknya perlintasan liar yang dibuat sendiri oleh masyarakat sekitar untuk jalan tembusan guna keperluan mereka sendiri, tidak ada prasarana yang lengkap di perlintasan-perlintasan tersebut, namun hal ini ternyata tidak mendapat perhatian dari Pemerintah atau Pemerintah Daerah. *Kedua,* meskipun alat pengaman sudah dilengkapi oleh pihak penyelenggara, masyarakat khususnya pengguna jalan dan pengendara kendaraan bermotor sering menyerobot prasarana palang pintu dan tidak memperdulikan peringatan penjaga perlintasan kereta api yang sedang bertugas. *Ketiga,* adalah kelalaian dari penjaga perlintasan itu sendiri dalam mengoperasikan prasarana pintu perlintasan kereta api.

Selain itu, penempatan papan tanda peringatan tentang keberadaan/lokasi pintu perlintasan terlalu dekat dengan jalan KA. Bahkan tidak sedikit papan tanda *(sideboard)* yang dipasang hanya pada salah satu sisi jalan KA, dan lokasi pemasangannya hanya berjarak dua meter dari rel terdekat. Kombinasi dari faktor-faktor tersebut pada pintu perlintasan yang tak terproteksi dapat mengakibatkan terjadinya situasi yang potensial mengancam hidup.

Peningkatan kualitas prasarana merupakan hal penting untuk memberikan perlindungan pada masyarakat, sebagaimana amanat Pasal 28G Undang-Undang

Dasar 1945 sebagai berikut; “Setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi”. Artinya, bahwa dalam kondisi normal, masyarakat berhak atas perlindungan dan rasa aman jangan sampai keberadaan perlintasan kereta api yang semakin banyak di tengah-tengah kota justru menjadi ancaman. Oleh sebab itu menjadi kewajiban PT Kereta Api Indonesia untuk menjaga rasa aman baik pada pengguna jasa kereta api maupun masyarakat dengan menyediakan sarana dan prasarana yang memadai.

Fasilitas penunjang yang sering dilupakan dalam keselamatan bagi pengguna jalan adalah palang pintu kereta api. Padahal, palang pintu kereta api sangat penting dan bermanfaat untuk menjaga keselamatan pengguna kendaraan. Keberadaan palang pintu sebagai sarana umum tergolong dalam kategori tradisional karena masih menggunakan alat yang sangat sederhana, yaitu mengandalkan tenaga manusia berupa tarikan pada tali agar palangnya tertarik ke bawah. Berupa tali dan bambu. Wewenang PT KAI untuk penjagaan perlintasan kereta api yang liar, adalah mengatur jadwal perjalanan kereta api, mengatur, mengendalikan dan mengawasi perjalanan kereta api, menerima pembayaran dari pengguna prasarana kereta api, mengambil tindakan untuk kelancaran dan keselamatan lalu lintas, mengurus klaim asuransi kecelakaan korban. Wewenang Pemerintah Daerah adalah pemasangan palang pintu perlintasan kereta api dan membiayai kerugian korban kecelakaan.

Berdasarkan data Kementerian Perhubungan, ada perlintasan sebidang di Jawa dan Sumatera total 4.593. Di Jawa, ada 3.892 perlintasan sebidang dan 701

perlintasan sebidang lainnya ada di Sumatera, yang resmi dijaga karena volume lalu lintasnya tinggi total ada 1.174 perlintasan, untuk Jawa dan Sumatera, dari semua perlintasan tersebut, sebanyak 205 perlintasan di antaranya tersebar di Sumatera. Sementara itu, 969 perlintasan lainnya ada di Jawa. Terdapat 12 ribu perlintasan yang dicatat oleh PT KAI, 10 ribu di antaranya adalah perlintasan yang tidak berpintu termasuk 348 yang liar, yaitu perlintasan yang dibuat oleh warga tanpa sepengetahuan PT KAI. Menurut data di Kepolisian dalam lima tahun terakhir sejak tahun 1999 hingga 2003, terjadi 42 kecelakaan lalu lintas di perlintasan. 36 kali di perlintasan tanpa palang pintu dan 16 kali di perlintasan berpalang namun lalai ditutup. Seluruh kecelakaan tersebut mengakibatkan 218 korban tewas dan lebih dari 500 orang mengalami luka-luka. Sementara, dalam semester pertama tahun 2004, dari 8 peristiwa kecelakaan di perlintasan menelan sekitar 50 orang tewas dan belasan lainnya luka-luka.[1]

PT Kereta Api Indonesia mencatat 60% peristiwa kecelakaan terjadi di pintu perlintasan termasuk pelintasan liar yang saat ini banyak berada di kawasan perumahan. Perlintasan kereta api apalagi yang tidak berpintu hampir selalu menjadi perlintasan maut.[2] Pada Pasal 402 ayat (2) Peraturan Pemerintah Tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian dan pelaksanaannya terdapat dalam Pasal 14 Peraturan Presiden RI Nomor 53 Tahun 2012 yang menetapkan bahwa PT KAI merupakan badan usaha pengelola sarana sekaligus prasarana kereta api. Oleh sebab itu, PT KAI mempunyai kewajiban memberikan perlindungan dan rasa aman masyarakat terkait dengan pengamanan operasi sarana dan prasarana kereta

---

[1] http://www.indosiar.com/fokus/kecelakaan-ka-di-pintu-perlintasan-makin-meningkat_28692.html, diunduh pada tanggal 15 Desember 2013 Pukul 16.40 WIB

[2] http://www.indosiar.com/fokus/60-persen-kecelakaan-kereta-api-terjadi-di-perlintasan_29139.html diunduh pada tanggal 18 Februari 2014 Pukul 19.37 WIB

api. Faktanya meskipun PT KAI telah melengkapi sarana dan prasarana perkeretaapian, ternyata masih saja sering terjadi kecelakaan kereta api. Beberapa penyebabnya, antara lain sarana dan prasarana yang tidak berfungsi hal ini diakibatkan kurangnya perawatan yang seharusnya lebih rutin dilakukan, kelalaian petugas penjaga perlintasan (PJL) dalam menjalankan tugasnya mengoperasikan pengamanan prasarana di daerah perlintasan kereta api, dan kelalaian masyarakat ketika melintasi perlintasan kereta api atau ketika berada pada daerah perlintasan kereta api.

Sudah muncul korban kecelakaan dengan kurangnya sarana palang pintu kereta api dan juga penjaga palang pintu kereta api tersebut. Sebagai contoh yaitu pada kasus kecelakaan di perlintasan kereta api tanpa palang pintu Jl. H. Komarudin Rajabasa Bandar Lampung pada tanggal 22 September 2013. Kecelakaan ini memakan dua korban tewas, salah satunya adalah penjaga palang pintu sukarela perlintasan kereta api bernama Ari Sohari (47) dan Magdalena (30) serta salah satu korban luka-luka bernama Anita (27) yang menggunakan sepeda motor. Magdalena meninggal dikarenakan sepeda motornya tertabrak kereta api yang melintas, sedangkan bapak Ari Sohari yang membantu pengendara sepeda motor ikut terseret kereta api saat sepeda motor tersangkut di tengah perlintasan. Apabila hal ini terus terjadi, tindakan apa yang harus dilakukan oleh PT KAI dan siapa yang bertanggung jawab.

Berikut ini ada beberapa peristiwa kecelakaan kereta api di perlintasan kereta api wilayah Bandar Lampung :

Pertama, jumlah korban kecelakaan kereta api yang dirawat di Rumah Sakit Abdul Moeloek mulai berkurang. Hingga Senin tanggal 18 Agustus malam, korban dirawat tinggal 12 orang. Mereka umumnya menderita luka berat sehingga belum diperbolehkan pulang. Korban kecelakaan kereta api yang dirawat di Rumah Sakit Abdul Moeloek terus berkurang. Sebagian besar pasien memang telah diperbolehkan pulang, sementara sisanya pergi tanpa pamit. Hingga tadi malam, jumlah pasien yang dirawat tinggal 12 orang, mereka umumnya menderita luka serius. Seperti yang dialami Sahidin, pria berusia 43 tahun ini belum diperbolehkan pulang karena tim medis masih mengobservasi bagian dadanya yang mengalami memar. Warga Sidomulyo Lampung Selatan ini bahkan mengaku masih kerap mengalami sesak napas akibat luka memar di dadanya. Sabtu (16/08) lalu, RS Abdul Moeloek setidaknya merawat 53 pasien korban tabrakan kereta. Bahkan karena kapasitas ruang perawatan terbatas, korban kecelakaan kereta api lainnya dirujuk ke rumah sakit lain. Sementara jumlah pasien yang dirawat di Rumah Sakit Advent tinggal 2 orang, sedangkan seluruh pasien yang dirawat di Rumah Sakit Emanuel dan RS Sumoharjo sejak kemarin telah diperbolehkan pulang.[3]

Kedua, kecelakaan antara Kereta Api Babaranjang dengan mobil terjadi di perlintasan kereta api di Jalan Sentot Alibasyah, Kampung Garuntang, Kelurahan Ketapang, Kecamatan Panjang, Bandar Lampung, Jumat, 9 Mei 2014, sekitar pukul 11.00 WIB. Toyota Avanza warna silver BE 2909 YK yang tertabrak hingga ringsek, sempat terseret kereta api sejauh 40 meter. Sementara tiga penumpang mobil yang merupakan pegawai Bank Rakyat Indonesia (BRI) unit

[3] http://www.indosiar.com/fokus/kecelakaan-kereta-di-bandar-lampung_75092.htm diunduh pada tanggal 15 Juni 2014 pukul 23.13

Way Halim, Bandar Lampung, mengalami luka-luka. Ketiga korban ialah Riski Wijaya (28), yang merupakan pengemudi mobil: Heni Okta Putri (30), dan Serly (28). Saat kejadian, Heni duduk di bangku depan sebelah sopir, sementara Serly di kursi tengah belakang sopir. Aiptu Agung Prabowo dari Unit Lakalantas Polresta Bandar Lampung menjelaskan, kejadian diduga akibat pengendara mobil tidak mengindahkan aba-aba dari warga sekitar perlintasan kereta api. "Kereta Api Babaranjang menabrak mobil Toyota Avanza. Saat mobil melintasi perlintasan kereta, diduga sopir tidak mengindahkan aba-aba dari warga sekitar rel yang sudah memberikan kode untuk berhenti," papar Agung Prabowo saat diwawancarai Saibumi.com di lokasi kejadian. Menurut keterangan sejumlah saksi, mobil datang dari arah Ketapang menuju Jalan Soekarno-Hatta, Panjang. “Akibat kecelakaan tersebut, mobil terseret kereta api hingga 40 meter. Saat ini ketiga korban sudah dibawa ke Rumah Sakit Immanuel, Bandar Lampung," terus Agung.[4]

Dalam hubungan hukum selalu ada pihak-pihak yang berhubungan disebut sebagai subjek hukum. Subjek hukum pada dasarnya adalah manusia. Tetapi secara doktrin dikenal dua macam subjek hukum, yaitu manusia dan badan hukum. Dalam hubungan hukum bukan hanya manusia yang diakui sebagai subjek hukum, ada pihak lain yang bukan manusia tetapi diakui sebagai subjek hukum yang biasa disebut sebagai badan hukum.

---

[4] http://www.saibumi.com/artikel-3981--avanza-tertabrak-kereta-babaranjang-di-garuntang-tiga-karyawan-bri-lukaluka.html dikutip pada tanggal 15 Juni 2014 pada pukul 23.16

Berdasarkan uraian di atas, Penulis tertarik untuk mengkaji melalui karya tulis yang berbentuk skripsi ini yang berjudul **"Tanggung Jawab PT KAI terhadap Korban Kecelakaan di Perlintasan Kereta Api."**

B. Pokok Bahasan dan Ruang Lingkup

1. Rumusan Masalah

a. Bagaimana tanggung jawab PT KAI terhadap kecelakaan kereta api di perlintasan?

b. Apakah PT KAI dapat digugat secara keperdataan terhadap kecelakaan di perlintasan kereta api?

2. Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian ini meliputi pembahasan dan lingkup bidang ilmu. Lingkup pembahasan adalah perlindungan hukum terhadap pengguna jasa kereta api di perlintasan kereta api. Sedangkan, lingkup bidang ilmu adalah Hukum Keperdataan khususnya Hukum Pengangkutan Niaga dan Hukum Perlindungan Konsumen.

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukannya penelitian adalah sebagai berikut :

a. Mengemukakan tentang tanggung jawab PT KAI terhadap kecelakaan di perlintasan kereta api

b. Menganalisis kemungkinan PT KAI dapat digugat secara keperdataan terkait kecelakaan di perlintasan

2. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat berguna baik secara teoritis maupun secara praktis.

Kegunaan secara teoritis

Secara teoritis penelitian ini diharapkan dapat menunjang pengembangan ilmu pengetahuan di bidang hukum keperdataan, khususnya dalam lingkup hukum perlindungan konsumen dan hukum pengangkutan niaga, berkenaan dengan hak dan kewajiban penumpang dan barang angkutan. Serta memberi gambaran isi tentang perlindungan hukum terhadap pengguna jasa di perlintasan kereta api.

Kegunaan secara praktis

1) Sebagai upaya pengembangan kemampuan dan pengetahuan hukum bagi penulis khususnya mengenai perlindungan hukum terhadap pengguna jasa di perlintasan kereta api.
2) Sebagai bahan bacaan bagi mahasiswa dan pihak lainnya berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap penumpang dan barang angkutan kereta api di perlintasan kereta api.