

## **II. TINJAUAN PUSTAKA**

### **A. Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan**

#### **1. Dasar Hukum Pengangkutan**

Pengangkutan kereta api pada dasarnya merupakan perjanjian sehingga berlaku Pasal 1235, 1338 KUH Perdata di mana PT KAI sebagai pengangkut menyediakan jasa untuk mengangkut penumpang dan/atau barang dari suatu tempat tertentu ke tempat tertentu lainnya dengan selamat, tidak menimbulkan kerugian, tidak menimbulkan penderitaan, barang lengkap diterima dengan baik di tempat tujuan. Sebaliknya, penumpang dan/atau pengirim barang berdasarkan Pasal 491 KUHD mempunyai kewajiban membayar ongkos-ongkos angkutan kepada PT KAI, sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang dibuktikan dengan karcis atau surat muatan yang dimiliki oleh penumpang dan atau pengirim barang.

Selain KUH Perdata dan KUHD tersebut di atas, pengangkutan kereta api juga diatur dalam BVS-Stb 1927-262, Stb 11939-558, PP No. 33 Tahun 1981, UURI No. 33 Tahun 1965, PP No. 17 Tahun 1965, PP No 61 Tahun 1971 dan UURI No. 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian, namun demikian yang relevan dengan tulisan ini adalah UURI No.23 Tahun 2007 dan UURI No. 33 Tahun 1964 yo PP No. 17 Tahun 1965 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang yang dikenal sebagai Jasa Raharja.

#### **2. Pengertian Pengangkutan**

Menurut arti kata, pengangkutan berasal dari kata dasar "angkut" yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan, memuat dan membawa atau mengirimkan. Pengangkutan artinya pengangkatan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, jadi dalam proses pengangkutan tersebut tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari satu tempat ke tempat lain. Dengan kata lain apabila kita artikan lebih lanjut maka pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.

Dalam definisi pengangkutan tersebut dapat diketahui berbagai aspek pengangkutan sebagai berikut :

- a. Pelaku, yaitu orang yang melakukan pengangkutan, pelaku ini ada yang berupa badan usaha, seperti perusahaan pengangkutan, dan ada pula yang berupa manusia pribadi.
- b. Alat pengangkutan, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan, alat ini bergerak secara mekanik dan memenuhi syarat Undang-undang, seperti kendaraan bermotor, kapal laut, kapal udara, derek.
- c. Barang/penumpang, yaitu muatan yang diangkut, barang muatan yang diangkut adalah barang perdagangan yang sah menurut undang-undang termasuk juga hewan.
- d. Perbuatan, yaitu kegiatan mengangkut barang atau penumpang sejak pemuatan sampai dengan penurunan ditempat tujuan.
- e. Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatnya kegunaan nilai barang atau penumpang (tenaga kerja).
- f. Tujuan pengangkutan, yaitu sampai atau tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat, biaya pengangkutan lunas. (Abdulkadir Muhammad, 2008 : 19-20)

Pada perjanjian pengangkutan, penerima mungkin pengirim sendiri mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan. Dalam hal penerima adalah pengirim, maka penerima adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam hal penerima adalah pihak ketiga yang berkepentingan, penerima bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan, tetapi tergolong juga sebagai subjek pengangkutan.

Pihak-pihak yang berkepentingan ini ada yang secara langsung terikat dalam perjanjian pengangkutan karena berkedudukan sebagai pihak dalam perjanjian, seperti pengangkut, penumpang, ada juga yang secara tidak langsung terikat dalam perjanjian karena bukan pihak, melainkan bertindak atas nama atau kepentingan pihak lain, seperti ekspediter, biro perjalanan, pengatur muatan.

Perjanjian pengangkutan pada umumnya diadakan secara lisan, yang didukung oleh dokumen yang membuktikan bahwa perjanjian itu telah terjadi. Pengangkutan sebagai proses, yaitu serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat angkut, kemudian dibawa menuju tempat yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan ditempat tujuan. Pengangkutan sebagai proses merupakan sistem hukum yang mempunyai unsur-unsur sistem yaitu :

- a. Subjek (pelaku) hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian dan pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan.
- b. Status pelaku hukum pengangkutan, khususnya pengangkut selalu berstatus perusahaan badan hukum atau bukan hukum.
- c. Objek hukum pengangkutan, yaitu alat pengangkut, muatan, dan biaya angkut.
- d. Peristiwa hukum pengangkutan, yaitu proses penyelenggaraan pengangkutan.

e. Hubungan hukum pengangkutan, yaitu hubungan kewajiban dan hak antara pihak-pihak dan mereka yang berkepentingan dengan pengangkutan. (Abdulkadir Muhammad, 2008 : 6)

Klasifikasi pengangkutan pada penyelenggaraan angkutan kereta api terdapat dalam Undang-Undang Kereta Api yang mana pengangkut disebut badan penyelenggaraan angkutan. Pasal 14 ayat (1) Undang-Undang Kereta Api menentukan, perkeretaapian diselenggarakan oleh pemerintah dan pelaksanaannya diserahkan kepada badan penyelenggara yang dibentuk untuk itu berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Badan penyelenggara itu adalah BUMN, yang berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990 mukai berlaku 1 Januari 1991 adalah Perusahaan Umum Kereta Api yang disingkat Perumka. Jadi, pengangkut pada pengangkutan darat dengan kereta api adalah Perumka.

### **3. Perjanjian Pengangkutan**

Menurut Purwosutjipto definisi pengangkutan sebagai perjanjian timbal balik dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengakibatkan diri untuk membayar biaya angkutan (1995 : 19). Pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah pengangkut dan penumpang untuk pengangkutan penumpang. Perjanjian pengangkutan bersifat timbal balik artinya kedua belah pihak masing-masing mempunyai kewajiban dan hak. Kewajiban pengangkut untuk menyelenggarakan pengangkutan dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat. Sedangkan kewajiban pengirim atau penumpang membayar biaya pengangkutan.

Pada umumnya hubungan pengangkut dengan pihak yang memakai jasanya itu adalah sama tinggi sama rendah atau kedua belah pihak adalah "*gocoodineerd*". Tidak ada imbalan majikan atas buruh (atasan terhadap bawahan) atau imbalan "*gesubordineerd*". pada hubungan antara pemakai jasa angkutan dan pengangkut. (Soekardono, 1981 : 14)

Antara pengirim dan pengangkut terdapat hubungan kerja. Sebagai pihak yang terlibat dalam hukum perjanjian transportasi mereka memiliki posisi yaitu konsensual, berdiri sama tinggi karena disini tidak terdapat hubungan kerja antara buruh dengan majikan dan tidak terdapat pula hubungan pemborongan yang menciptakan hal-hal baru atau mengadakan benda baru.

#### **4. Tanggung Jawab Pengangkut**

Kata tanggung jawab mempunyai arti sebagai keadaan wajib menanggung segala sesuatu ( kalau ada sesuatu hal, boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya ). Tanggung jawab dikaitkan dengan sesuatu keharusan yang disertai dengan sanksi, bila terdapat sesuatu hal yang tidak beres dengan keadaan wajib menanggung segala sesuatu tersebut. Sebagaimana yang telah diuraikan di atas bahwa kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan mulai dari tempat pengangkutan sampai ke tempat tujuan dengan selamat. Apabila penumpang tidak selamat maka hal tersebut menjadi tanggung jawab penyelenggara.

Pada hukum pengangkutan dikenal tiga prinsip tanggung jawab yang biasa digunakan, adapun prinsip-prinsip tersebut adalah sebagai berikut :

##### **a. Tanggung Jawab Atas Dasar Kesalahan**

Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar segala kerugian yang timbul akibat

kesalahannya itu. Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pengangkut. Prinsip ini diatur dalam Pasal 1365 KUHPdt tentang Perbuatan Melawan Hukum (*illegalact*) sebagai aturan umum (*general rule*). Sedangkan aturan khusus ditentukan dalam Undang-Undang yang mengatur masing-masing pengangkutan.

b. Tanggung Jawab Atas Dasar Praduga (*presumption of liability*)

Menurut prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi kerugian itu. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

c. Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute Liability*)

Menurut prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. (Abdulkadir Muhammad, 2008 : 37-41)

## **5. Asas-Asas Hukum Pengangkutan**

Menurut Abdulkadir Muhammad asas-asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua, yaitu :

a. bersifat publik

Menurut ketentuan Pasal 2 Undang-undang Kereta Api, asas-asas yang bersifat publik adalah sebagai berikut :

1) Asas Manfaat

Setiap pengangkutan harus memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, Peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan perikehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara.

2) Semangat Kekeluargaan

Penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dan dijiwai semangat kekeluargaan.

3) Adil dan Merata

Penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

4) Keseimbangan

Penyelenggaraan pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat serta antara kepentingan nasional dan internasional.

5) Kepentingan Umum

Penyelenggara pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.

6) Keterpaduan

Pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar moda pengangkutan.

7) Kesadaran Hukum

Pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia agar selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.

8) Percaya Pada Diri Sendiri

Pengangkutan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan diri sendiri serta bersendikan kepribadian bangsa.

b. bersifat perdata

Menurut ketentuan Pasal 132 Undang-undang Kereta Api, asas-asas yang bersifat Perdata adalah sebagai berikut :

1) Konsensual

Pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen angkutan.

2) Koordinatif

Pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengawasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang, pengangkut bukan bawahan penumpang. Pengangkutan adalah perjanjian pemberi kuasa.

### 3) Tidak Ada Retensi

Pengangkutan tidak menggunakan hak retensi. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkut hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.

### 4) Pembuktian Dengan Dokumen

Setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan kota (angkot) itu tanpa tiket.

(Abdulkadir Muhammad, 2008 : 16-19)

Asas-asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah (penguasa). Sedangkan asas-asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang.

## **B. Tinjauan Umum Tentang Perkeretaapian**

## 1. Pengertian Kereta Api

Menurut ketentuan Pasal 1 butir (2) Undang-undang Kereta Api, kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. Penjelasan lengkap mengenai konsep kereta api ini tidak terdapat dalam Undang-undang Kereta Api. Tetapi apabila diperhatikan kenyataannya, yang di maksud dengan tenaga gerak itu bersumber pada mesin diesel atau ketel uap yang ada pada kendaraan itu yang disebut lokomotif. Lokomotif ini berjalan sendiri di atas rel karena digerakkan oleh tenaga diesel atau tenaga uap. Sedangkan yang dimaksud dengan kendaraan lain yang dirangkaikan dengan lokomotif itu disebut gerbong untuk penumpang dan/atau barang.

Jadi, kereta api itu adalah lokomotif dan gerbong sebagai satu rangkaian kesatuan yang bergerak di jalan rel (Abdulkadir Muhammad, 2008 : 63). Menurut kegunaannya, kereta api digolongkan menjadi dua, yaitu:

- a. Kereta api barang yang digunakan khusus untuk mengangkut barang, misalnya kereta api babaranjang yang menyangkut batubara dari Muara Enim (Sumatera Selatan) ke Pelabuhan Panjang (Lampung).
- b. Kereta api penumpang yang digunakan khusus untuk mengangkut penumpang, misalnya kereta api senja utama, kereta api fajar utama, kereta api mutiara, kereta api argo bromo, argo lawu.

Untuk terjadinya pengangkutan darat dengan kereta api, perlu diadakan perjanjian pengangkutan lebih dahulu yang dibuktikan dengan karcis penumpang atau surat angkutan barang. Penyelenggaraan pelayanan angkutan orang dan/atau barang dilakukan setelah dipenuhi syarat-

syarat umum angkutan yang ditetapkan oleh badan penyelenggaraan berdasarkan Undang-undang (Pasal 132 Undang-undang Kereta Api).

Pada penjelasan Pasal 132 Undang-undang Kereta Api dinyatakan, syarat-syarat umum angkutan yang dimaksud meliputi hak dan kewajiban pengguna jasa dan badan penyelenggara angkutan antara lain memuat hal-hal sebagai berikut :

- a. Pengguna jasa berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang disepakati misalnya, pemegang karcis tertentu akan memperoleh pelayanan sesuai dengan karcis yang dimilikinya. Pengguna jasa berkewajiban membayar biaya angkutan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dikehendakinya.
- b. Badan penyelenggara berkewajiban mengangkut penumpang yang telah memiliki karcis penumpang sesuai dengan tingkat pelayanan yang disepakati atau mengangkut barang pengguna jasa yang telah memiliki surat angkutan barang. Badan penyelenggara berkewajiban membayar ganti kerugian sesuai dengan syarat-syarat umum yang telah disepakati kepada pengguna jasa yang mengalami kerugian sebagai akibat dan kelalaian badan penyelenggara pengguna jasa memberikan pelayanan dalam batas-batas kelayakan sesuai dengan kemampuan badan penyelenggara kepada pengguna jasa, selama menunggu keberangkatan dalam hal terjadi keterlambatan pemberangkatan karena kelalaian badan penyelenggara.
- c. Apabila calon pengguna jasa yang telah membeli karcis atau surat angkutan barang, kemudian membatalkan perjalanannya atau pengiriman barangnya, maka berlaku ketentuan-ketentuan sebagaimana tercantum dalam syarat-syarat umum angkutan.

## **2. Penunjang Pengangkutan Kereta Api**

Penunjang pengangkutan kereta api terdiri dari:

a. Sarana Penunjang Pengangkutan Kereta Api

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat bergerak di atas jalan rel. Sarana itu sendiri berupa gerbong kereta yang mana gerbong tersebut wajib memenuhi kualifikasi kelayakan pakai sehingga keselamatan penumpang terjamin

b. Prasarana Penunjang Pengangkutan kereta Api

Prasarana angkutan adalah fasilitas yang diperlukan untuk menunjang kelancaran dan keselamatan penggunaan sarana angkutan dalam menyelenggarakan angkutan. Dalam hal ini prasarana kereta api itu berupa jalur dan stasiun kereta api. Stasiun merupakan tempat kereta api berangkat dan berhenti untuk melayani naik dan turunnya penumpang dan/atau muat bongkar barang dan/atau untuk keperluan operasi kereta api (Pasal 35 ayat (1) Undang-undang Kereta Api).

Pada penjelasannya dinyatakan, operasi kereta api memerlukan tempat untuk bersilang, bersusunan, berangkat, berhenti, dan operasi lainnya. Pemilihan tempat tersebut disesuaikan dengan kebutuhan pengguna jasa kereta api untuk naik turunnya penumpang dan/atau muat bongkar serta perpindahan antar moda transportasi. Selain itu, terdapat pula stasiun yang hanya untuk melayani barang, baik barang-barang sejenis antara petikemas, batubara, hewan serta stasiun yang hanya untuk keperluan operasi.

c. Fasilitas Penunjang Pengangkutan Kereta Api

Fasilitas penunjang kereta api antara lain berupa karcis penumpang, tempat duduk, kamar mandi, tempat menyimpan barang, restorasi (gerbong khusus untuk makan).

Pada pengangkutan penumpang istilah "tiket penumpang" adalah sebutan umum, tetapi dalam praktek pengangkutan, tiga jenis pengangkutan mempunyai sebutan yang tidak sama, sebutan itu selalu menunjuk pada jenis angkutannya. Sedangkan pada pengangkutan darat, tiket penumpang disebut "karcis". Karcis kereta api diterbitkan atas tunjuk, walaupun untuk melayani sangat jauh, karena jumlah penumpang yang dilayani sangat banyak, jadi untuk kepentingan karcis juga diberikan kepada setiap penumpang yang telah membayar lunas biaya pengangkutan. Dengan demikian, karcis berfungsi sebagai bukti pengangkutan penumpang.

### **3. Hak dan Kewajiban dalam Pengangkutan Kereta Api**

Menurut ketentuan Pasal 133 Undang-undang Kereta Api, penumpang dan/atau barang yang telah memenuhi syarat-syarat umum angkutan wajib diangkut oleh badan penyelenggara (Perum Kereta Api). Kewajiban pokok Perum Kereta Api adalah mengangkut penumpang dan/atau barang serta menerbitkan dokumen angkutan sebagai imbalan haknya memperoleh pembayaran biaya angkutan, tetapi pengangkut dapat menentukan dalam perjanjian bahwa pengangkut tidak wajib mengangkut barang yang ternyata dilarang oleh Undang-undang karena membahayakan ketertiban dan ketentuan umum. Barang terlarang itu misalnya barang selundupan, jenis narkotika, dan lain sebagainya.

Kewajiban pokok lainnya dari pengangkut jika terjadi pembatalan pembarangkatan perjalanan kereta api oleh pengangkut (Perum Kereta Api), maka pengangkut wajib mengembalikan jumlah biaya yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang (Pasal 134 Undang-undang Kereta Api). Maka, kewajiban pokok pengangkut (Perum Kereta Api) adalah mengembalikan biaya angkutan dengan memperoleh hak penyerahan dokumen angkutan, tetapi jika pembatalan

itu untuk ketertiban dan kepentingan umum, maka Perum Kereta Api tidak wajib mengembalikan biaya angkutan yang sudah menjadi haknya, melainkan dapat mengganti angkutan itu pada kesempatan lain.

Supaya terdapat kejelasan sebaiknya dalam perjanjian pengangkutan diperjanjikan pula bahwa disamping kewajiban pokok pengangkut harus pula :

- a. Merawat, menjaga, dan memelihara penumpang dan barang yang diangkut dengan sebaik-baiknya
- b. Melepaskan dan menurunkan penumpang ditempat tujuan atau pemberhentian dengan aman dan selamat
- c. Menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima dengan utuh, lengkap, tidak rusak, atau tidak terlambat

### **C. Asuransi Sosial kecelakaan Penumpang**

#### **1. Pengaturan Asuransi Sosial kecelakaan Penumpang**

Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang (Askep) diatur dalam Undang-Undang No. 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang, Lembaran Negara No.137 Tahun 1964 yang mulai berlaku tanggal 31 Desember 1964. Undang-Undang ini dilaksanakan dengan Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965. Undang-undang ini beserta peraturan pelaksanaannya merupakan dasar berlakunya Askep.

Menurut ketentuan Pasal 2 Undang-Undang No.33 Tahun 1964, hubungan hukum pertanggunganaan wajib kecelakaan penumpang diciptakan antara pembayar iuran dan penguasa dana. Berdasarkan ketentuan ini dapat dipahami dari segi hukum asuransi bahwa penguasa dana

berkedudukan sebagai penanggung, sedangkan pembayar iuran berkedudukan sebagai tertanggung. Penguasa dana sebagai penanggung memikul risiko kecelakaan yang mungkin dialami oleh pembayar iuran sebagai tertanggung.

Penguasa dana sebagai penanggung ditentukan dalam Pasal 1 huruf (e) dan (f) Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965. Menurut ketentuan pasal tersebut pertanggung adalah hubungan hukum antara penanggung, yaitu Perusahaan Negara yang dimaksud dalam Pasal 8, dan penumpang alat angkutan penumpang umum yang sah. Perusahaan Negara yang dimaksud dalam Pasal 8 Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 adalah Perusahaan Negara menurut Undang-Undang No. 19 Prp Tahun 1960 yang khusus ditunjuk oleh Menteri Keuangan untuk itu. Perusahaan yang ditunjuk adalah Perusahaan Negara Asuransi Kerugian Jasa Raharja yang didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1965. perusahaan Negara ini sekarang berubah menjadi Badan Usaha Milik Negara yang berbentuk Perusahaan Perseroan, yaitu PT Jasa Raharja (Persero).

## **2. Premi Asuransi Sosial kecelakaan Penumpang**

Premi Askep harus dibayar bersama dengan pembayaran biaya angkutan penumpang kepada pengusaha alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan. Pengusaha/pemilik alat angkutan penumpang umum tersebut wajib memberi pertanggungjawaban seluruh hasil pungutan iuran wajib para penumpangnya dan penyetorannya kepada penanggung, yaitu PT Jasa Raharja (Persero) setiap bulan, selambat-lambatnya pada tanggal 27 secara langsung atau melalui bank atau badan asuransi lain yang ditunjuk oleh menteri Keuangan menurut cara yang ditentukan oleh Direksi (Pasal 3 Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965). Iuran wajib yang dibayar oleh

setiap penumpang digunakan untuk mengganti kerugian berhubung dengan kematian dan cacat tetap/cedera akibat dari kecelakaan penumpang.

Pengusaha/pemilik alat angkutan penumpang umum dilarang menjual karcis atau tiket penumpang umum, tanpa sekaligus memungut iuran wajib (Pasal 5 Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965). Setiap kali diminta, karcis atau tiket penumpang tersebut wajib diperlihatkan kepada petugas yang berwenang oleh setiap penumpang bagi perjalanan yang hendak, sedang, atau baru saja selesai ditempuh (Pasal 6 Peraturan pemerintah No. 17 Tahun 1965). Dalam praktik sekarang, tanda bukti tersebut tidak diterbitkan tersendiri, melainkan sudah tertulis pada karcis atau tiket penumpang.

### **3. Evenemen Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang**

Menurut Abdulkadir Muhammad, evenemen adalah bahaya yang menjadi beban penanggung (1999 : 180). Dalam Askep yang dimaksud dengan bahaya adalah kecelakaan penumpang alat angkutan penumpang umum, yang mengancam keselamatan sebagai tertanggung. Apabila kecelakaan penumpang ini benar-benar terjadi, maka mengakibatkan timbulnya kerugian karena kematian, cacat tetap atau luka yang dialami oleh penumpang sebagai tertanggung. Kerugian penumpang inilah yang wajib diganti oleh PT Jasa raharja sebagai penanggung.

Jaminan pertanggunganaan kecelakaan diri yang dimaksud berupa pembayaran ganti kerugian pertanggunganaan dalam hal-hal sebagai berikut:

- a. Korban meninggal dunia karena akibat langsung dari kecelakaan, dalam waktu 365 hari setelah terjadi kecelakaan yang bersangkutan.

- b. Korban mendapat cacat tetap karena akibat langsung dari kecelakaan, dalam waktu 365 hari setelah terjadi kecelakaan yang bersangkutan.
- c. Ada biaya-biaya perawatan dan pengobatan dokter yang diperlukan untuk korban karena akibat langsung dari kecelakaan, yang dikeluarkan dari pertama setelah terjadi kecelakaan, selama waktu paling lama 365 hari.
- d. Korban meninggal dunia tidak mempunyai ahli waris, kepada yang menyelenggarakan penguburannya diberikan penggantian biaya penguburan (Pasal 10 ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965)

#### **4. Ganti Kerugian Asuransi Sosial Kecelakaan Penumpang**

Besarnya pembayaran ganti kerugian pertanggungungan dalam hal kematian, cacat tetap, maksimum penggantian biaya-biaya perawatan dan pengobatan dokter serta penggantian biaya penguburan ditentukan oleh Menteri Keuangan, hal ini berdasarkan Pasal 11 Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965.

Apabila penumpang sebagai tertanggung tidak meninggal dunia, ganti kerugian pertanggungungan diberikan kepada korban sendiri. Tetapi apabila penumpang yang menjadi korban meninggal dunia, maka yang berhak menerima ganti kerugian pertanggungungan adalah:

- a. janda/dudanya yang sah, atau
- b. jika ini tidak ada, anak-anaknya yang sah, atau
- c. jika ini tidak ada, orang tuanya yang sah. (Abdulkadir Muhammad, 1999 : 182-183)

Untuk pembuktian keabsahan suatu tuntutan ganti kerugian pertanggung, wajib diserahkan surat-surat bukti sebagai yang dtentukan dalam Pasal 17 Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1965 berikut ini

a. Dalam hal kematian

- 1) Proses verbal polisi lalu lintas atau lain yang berwenang tentang kecelakaan yang telah terjadi dengan alat angkutan umum yang bersangkutan, yang mengakibatkan kematian pewaris penuntut.
- 2) Keputusan hakim atau pihak berwajib lain yang berwenang tentang pewarisan yang bersangkutan.
- 3) Surat-surat keterangan dokter dan bukti lain yang dianggap perlu guna pengesahan fakta kematian yang terjadi.

b. Dalam hal cacat tetap atau cedera

- 1) Proses verbal polisi lalu lintas atau lain yang berwenang tentang kecelakaan yang telah terjadi dengan alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan, yang cacat/cedera pada penuntut.
- 2) Surat keterangan dokter tentang jenis cacat tetap/cedera yang telah terjadi sebagai akibat kecelakaan tersebut.
- 3) Surat bukti lain yang dianggap perlu guna pengesahan fakta cacat/cedera yang terjadi.

(Abdulkadir Muhammad, 1999 : 183-184)

Apabila penanggung (Direksi PT Jasa Raharja) telah memperoleh keyakinan tentang keabsahan tuntutan secara lain dari yang disebutkan diatas, pembayaran ganti kerugian pertanggung dapat pula dilakukan berdasarkan surat-surat bukti dan kenyataan-kenyataan lain (Pasal 17 ayat (4) Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965).



penumpang dan tata cara ganti rugi apabila penunjang kereta api tidak dapat menjamin keselamatan penumpang.

Sedangkan pada PT KAI dan penumpang terdapat perjanjian pengangkutan berupa tiket/karcis. Berdasarkan tiket/karcis terjadi hubungan hukum antara kedua belah pihak. Hubungan hukum itu berisi mengenai hak dan kewajiban masing-masing pihak, di mana kewajiban PT. KAI adalah memberikan layanan jasa angkutan serta haknya menerima pembayaran dari pembelian tiket/karcis. Penumpang berkewajiban untuk membayar sejumlah uang untuk pembelian tiket/karcis, serta mendapatkan hak untuk menerima pelayanan/fasilitas pengangkutan dari PT. KAI.