

Kajian Yuridis terhadap Kerugian yang ditimbulkan Akibat Kecelakaan Perkeretaapian Berbasis Nilai Keadilan

Erifendi Churniawan, Titiek Masdini Agustriana, Sapto Priyanto

Politeknik Perkeretaapian Indonesia, Madiun, Jawa Timur, Indonesia

Correspondence: erifendi@ppi.ac.id, titiek@ppi.ac.id, sapto@ppi.ac.id

Abstrak. Transportasi kereta api merupakan salah satu moda transportasi massal yang banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia, namun kecelakaan kereta api kerap terjadi dan menimbulkan kerugian bagi korban. Oleh karena itu, nilai keadilan menjadi sangat penting untuk dijadikan landasan dalam mengkaji permasalahan kerugian akibat kecelakaan kereta api. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaturan tanggung jawab dan kompensasi terkait kecelakaan perkeretaapian dalam hukum Indonesia serta mengevaluasi apakah pengaturan tersebut telah berbasis pada nilai keadilan. Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif yang menganalisis peraturan perundang-undangan terkait dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan dan konseptual. Jenis data yang digunakan adalah data sekunder berupa bahan hukum primer seperti undang-undang dan peraturan pemerintah terkait, serta bahan hukum sekunder seperti buku dan jurnal, dengan menggunakan metode analisis kualitatif deskriptif analitis-preskriptif. Hasil penelitian memaparkan bahwa pengaturan tanggung jawab dan kompensasi terkait kecelakaan perkeretaapian di Indonesia diatur dalam beberapa peraturan perundang-undangan seperti Undang-Undang Perkeretaapian, Peraturan Pemerintah, dan peraturan menteri terkait. Secara umum, peraturan tersebut mewajibkan penyelenggara sarana perkeretaapian untuk memberikan ganti rugi kepada pengguna jasa yang mengalami kerugian materiil dan immaterial akibat kecelakaan, dengan besaran ganti rugi dihitung berdasarkan kerugian yang diderita korban seperti biaya pengobatan, kehilangan barang, dan penderitaan fisik atau psikis. Meskipun berupaya mengakomodasi nilai-nilai keadilan, masih terdapat kekurangan dalam hal ketidakjelasan kriteria, jenis, dan besaran ganti rugi yang harus diberikan, serta potensi terjadinya perbedaan penafsiran atau implementasi yang tidak konsisten.

Kata kunci: Perkeretaapian, Ganti Rugi, Kerugian Materiil, Kerugian Immaterial, Ketidakjelasan Kriteria

Abstract. Railway transportation is one of the mass transportation modes widely used by the Indonesian people. However, train accidents often occur and cause losses to the victims. Therefore, the value of justice becomes very important as a basis for examining the issue of losses due to train accidents. This research aims to analyze the regulation of liability and compensation related to railway accidents in Indonesian law and evaluate whether these regulations are based on the value of justice. This research is a normative legal research that analyzes the relevant laws and regulations using a statutory and conceptual approach. The type of data used is secondary data in the form of primary legal materials such as laws and government regulations, as well as secondary legal materials such as books and journals, using analytical-prescriptive descriptive qualitative analysis methods. The research results explain that the regulation of liability and compensation related to railway accidents in Indonesia is regulated in several laws and regulations such as the Railway Law, Government Regulations, and related ministerial regulations. In general, these regulations require railway facility operators to provide compensation to service users who suffer material and immaterial losses due to accidents caused by the operator's fault. The amount of compensation is determined based on the calculation of losses suffered by the victim, considering factors such as medical expenses, loss of property, and physical or psychological suffering. Although it attempts to accommodate the values of justice, there are still shortcomings in terms of unclear criteria, types, and amounts of compensation that must be given, as well as the potential for differing interpretations or inconsistent implementation, which could lead to injustice for accident victims.

Keywords: Railway, Compensation, Material Losses, Immaterial Losses, Unclear Criteria

PENDAHULUAN

Transportasi telah lama menjadi sumber kehidupan rakyat, menggerakkan roda ekonomi dan menghubungkan masyarakat dari berbagai penjuru. Kebutuhan akan moda transportasi yang memungkinkan orang untuk berpindah antarkota bahkan antarnegara kian meningkat.¹ Hal ini menunjukkan pentingnya peranan transportasi dalam kehidupan masyarakat modern. Transportasi

¹ Isgar Muhammad Ricky Tumoka, "Upaya Pengawasan Terhadap Barang Berbahaya Di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Sorong," *Journal Governance And Politics (Jgp)* 2, No. 2 (2022): 70-77.

bukan hanya menghubungkan masyarakat, tetapi juga merupakan pendukung bagi daerah-daerah tertinggal untuk berkembang melalui sarana distribusi barang dan informasi. Transportasi turut andil besar dalam menyebarkan dampak pembangunan ke seluruh penjuru negeri, mendorong tercapainya kesejahteraan masyarakat dari berbagai wilayah.²

Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah Negara kepulauan yang memiliki lima pulau besar. Yakni Jawa, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, dan Irian. Yang mana, jarak antara satu pulau dengan pulau yang lain tidaklah dekat.³ Oleh karena itu, dibutuhkan alat transportasi yang memadai. Dengan sarana transportasi yang memadai, jarak antara satu tempat dan tempat lainnya terasa semakin dekat dan tidak dapat dibatasi oleh ruang dan waktu. Pengangkutan mempunyai fungsi dan peran yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat dan berpengaruh pada berbagai aspek. Baik aspek sosial, ekonomi, politik dan hukum. Dari sudut aspek hukum, dalam pengoperasian sarana pengangkutan diperlukan ketentuan hukum mengenai hak, kewajiban dan tanggungjawab serta pengangsuransian apabila terjadi kecelakaan⁴.

Pengembangan ilmu hukum didorong oleh kemajuan dibidang transportasi, baik peraturan perundang-undangan maupun kebiasaan yang berlaku dibidang pengangkutan. Perkembangan dalam pengangkutan ini diikuti oleh kebijakan pemerintah, terbukti dengan adanya revisi atau perubahan terhadap peraturan perundangundangan yang tidak sesuai lagi dengan kebutuhan Masyarakat⁵. Salah satu Undang undang dalam bidang pengangkutan yang mengalami revisi adalah Undang-undang Nomor 13 Tahun 9 1992 Tentang Perkeretaapian, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 47 yang direvisi menjadi Undang undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 65 Tahun 2007 (selanjutnya disingkat UUKA).

Transportasi kereta api merupakan salah satu moda transportasi massal yang banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia. Kemudahan akses, efisiensi waktu, dan biaya yang relatif terjangkau menjadikan kereta api sebagai pilihan utama bagi masyarakat dalam melakukan perjalanan jarak jauh maupun pergerakan di wilayah perkotaan. Namun, di balik kenyamanan yang ditawarkan, kecelakaan kereta api kerap terjadi dan menimbulkan kerugian baik materiil maupun immateriil bagi para korban. Kecelakaan ini dapat disebabkan oleh berbagai faktor, seperti kelalaian manusia, kegagalan sistem, atau kondisi infrastruktur yang tidak memadai.⁶

Perkeretaapian merupakan moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus, terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut. Baik orang maupun barang secara massal. Adapun sifat dari kereta api yaitu hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien dibanding dengan moda transportasi jalan raya untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintasnya, seperti angkutan perkotaan.⁷ Sehingga angkutan kereta api memegang peran yang sangat penting dalam pengangkutan mengingat sarana pengangkutan dengan bus untuk penumpang dan truk untuk barang dinilai kurang optimal. Akan tetapi, meskipun demikian tidak dapat disangkal bahwa kemungkinan risiko yang dapat merugikan penumpang ataupun barang serta terhadap semua yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, pengangkut bertanggung jawab penuh. Baik karena kesengajaan maupun kelalian sebagaimana tercantum dalam pasal 1366 KUH Perdata.⁸

Kecelakaan kereta api tidak hanya berdampak pada kerugian fisik dan materi, tetapi juga dapat menimbulkan trauma psikologis yang mendalam bagi para korban dan keluarganya. Selain itu,

² Uniar Pratiwi, Annisa Rahmah, And Chrisandi Rantegau, "Analisis Peranan Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Balikpapan Dalam Menunjang Keselamatan Kapal Dalam Pelayaran," *Jurnal Karya Ilmiah Taruna Andromeda* 5, No. 1 (2021).

³ Harsanto Nursadi, *Sistem Hukum Indonesia* (Jakarta: Universitas Terbuka, 2012).

⁴ Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: Pt. Citra Bandung, 1998).

⁵ Muhammad Alif Alhadi, *Tanggung Jawab Perdata Pt. Kereta Api Indonesia (Persero) Akibat Kecelakaan Terhadap Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian* (Indralaya: Universitas Sriwijaya, 2020).

⁶ Abdullah Ade Suryobuwono Et Al., "Analisis Prioritas Pengembangan Moda Transportasi Umum Di Dki Jakarta," *Jurnal Sistem Transportasi & Logistik* 1, No. 2 (2021).

⁷ Ibram Pinondang Dalimunthe And Nofryanti Nofryanti, "Perspektif Masyarakat Pengguna Jalan Atas Ojek Online: Sudut Pandang Kemacetan," *Media Ekonomi* 20, No. 1 (January 2020): 16.

⁸ Ketut Biomantara And Herdis Herdiansyah, "Peran Kereta Api Indonesia (Kai) Sebagai Infrastruktur Transportasi Wilayah Perkotaan," *Jurnal Cakrawala* 19, No. 1 (2019).

kecelakaan ini juga berpotensi mengakibatkan gangguan terhadap aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat. Kerugian-kerugian ini tidak hanya dialami oleh penumpang kereta api itu sendiri, tetapi juga dapat menimpa pihak-pihak lain yang terlibat dalam kecelakaan seperti awak kereta, petugas, atau bahkan masyarakat umum yang berada di sekitar lokasi kejadian. Oleh karena itu, upaya perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan kereta api menjadi sangat penting untuk menjamin terpenuhinya hak-hak mereka dalam mendapatkan ganti rugi yang layak dan adil.⁹

Sebagaimana tertuang dalam laporan kinerja instansi pemerintah (LAKIP) Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2022, menyebutkan masih terdapat 13 kejadian kecelakaan yang melibatkan moda transportasi perkeretaapian. Adapun data tersebut disampaikan pada tabel berikut:

Tabel 1. Jumlah Kejadian Kecelakaan Per Jenis Kejadian Tahun 2022

No	Jenis Kecelakaan	Jumlah Kejadian
1.	Tabrakan KA dengan KA	1
2.	Anjlok	10
3.	Terguling	-
4.	Lain-Lain (Terbakar)	2
	Jumlah	13

(Sumber : LAKIP Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2023)

Adanya kejadian kecelakaan tersebut diatas menunjukkan bahwa masih terdapat potensi yang menyebabkan kerugian baik bagi penumpang dan juga 10 barang yang diangkut oleh kereta api. Tentunya potensi yang menyebabkan kerugian ini harus diminimalisir atau bahkan dihilangkan. Akan tetapi bila ternyata masih terdapat kejadian kecelakaan tentu pengguna jasa baik penumpang atau barang berhak mendapatkan kompensasi dari kerugian sebagaimana ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Namun demikian, dalam praktiknya masih sering terjadi permasalahan terkait pemberian ganti rugi kepada korban kecelakaan kereta api. Tidak jarang korban merasa bahwa ganti rugi yang diberikan tidak sesuai dengan kerugian yang dialami atau bahkan tidak diberikan sama sekali.¹⁰ Masalah ini dapat timbul karena adanya ketidakjelasan dalam peraturan perundang-undangan terkait kriteria dan besaran ganti rugi yang harus diberikan, serta prosedur pengajuan dan penyelesaian tuntutan ganti rugi.

Dalam konteks inilah, nilai keadilan menjadi sangat penting untuk dijadikan landasan dalam mengkaji permasalahan kerugian akibat kecelakaan kereta api. Keadilan merupakan salah satu prinsip utama dalam hukum yang bertujuan untuk memberikan perlindungan dan keseimbangan kepentingan bagi semua pihak yang terlibat. Dalam kasus kecelakaan kereta api, nilai keadilan harus menjamin bahwa pihak-pihak yang mengalami kerugian mendapatkan perlindungan dan ganti rugi yang layak sesuai dengan kerugian yang dialami. Selain itu, nilai keadilan juga harus menjamin adanya keseimbangan antara kepentingan korban dengan kepentingan pihak penyelenggara perkeretaapian. Penerapan nilai keadilan tidak boleh membebani pihak penyelenggara perkeretaapian secara berlebihan sehingga dapat menghambat perkembangan dan kelangsungan usaha mereka. Sebaliknya, pihak penyelenggara perkeretaapian juga tidak boleh mengorbankan kepentingan korban demi mencari keuntungan semata.¹¹

Oleh karena itu, dengan melihat uraian diatas maka usulan penelitian ini mengajukan judul, yaitu: "Kajian Yuridis Terhadap Kerugian yang Ditimbulkan Akibat Kecelakaan Perkeretaapian Berbasis Nilai Keadilan". Dengan adanya kajian ini, diharapkan dapat tercapai keseimbangan antara perlindungan terhadap korban kecelakaan kereta api dengan kepentingan penyelenggara perkeretaapian. Selain itu, kajian ini juga diharapkan dapat memberikan masukan bagi perbaikan peraturan perundang-undangan terkait ganti rugi akibat kecelakaan kereta api, sehingga dapat memberikan kepastian hukum dan keadilan bagi semua pihak yang terlibat.

⁹ Julian D. Ford Et Al., "Social, Cultural, And Other Diversity Issues In The Traumatic Stress Field," *In Posttraumatic Stress Disorder* (Elsevier, 2015), 503-46.

¹⁰ Dhanastri Retnaning Putri, "Proporsi Ganti Rugi Bagi Korban Atau Keluarga Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan," *Recidive : Jurnal Hukum Pidana Dan Penanggulangan Kejahatan* 12, No. 2 (2023): 196.

¹¹ Joko Sriwidodo, *Kajian Hukum Pidana Indonesia "Teori Dan Praktek"* (Jakarta: Kepel Press, 2019).

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis uraikan di atas, maka dirumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaturan dalam hukum Indonesia mengatur tanggung jawab dan kompensasi terkait dengan kecelakaan perkeretaapian?
2. Apakah tanggung jawab dan kompensasi atas kerugian yang diatur dalam peraturan perundang-undangan perkeretaapian yang berkaitan dengan kecelakaan perkeretaapian telah berbasis pada nilai keadilan?

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif yang berfokus pada analisis peraturan perundang-undangan terkait kerugian yang ditimbulkan akibat kecelakaan perkeretaapian¹², dengan rincian sebagai berikut:

1. Pendekatan

Penelitian ini menggunakan pendekatan hukum normatif dengan dua sub-pendekatan utama:¹³

a. Pendekatan Perundang-undangan (*Statutory Approach*):

Menganalisis peraturan perundang-undangan terkait perkeretaapian dan perlindungan hukum bagi korban kecelakaan.

b. Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*):

Mengkaji konsep keadilan dalam pemberian ganti rugi bagi korban kecelakaan perkeretaapian, sehingga hukum positif yang dihasilkan bersifat pasti dan tidak kontradiktif.

2. Rancangan Kegiatan

Penelitian ini dirancang melalui tahapan berikut:

a. Pengumpulan Data Sekunder:

Mengumpulkan bahan hukum primer, sekunder, dan non-hukum.

b. Pengolahan Data:

Klasifikasi dan penyajian data secara kualitatif.

c. Analisis Data:

Analisis kualitatif dengan pendekatan deskriptif analitis-preskriptif.

d. Penarikan Kesimpulan dan Rekomendasi:

Menyusun kesimpulan dari hasil analisis dan memberikan rekomendasi.

3. Ruang Lingkup atau Objek Penelitian

Penelitian ini berfokus pada:

a. Objek Materiil:

Regulasi dan peraturan perundang-undangan terkait perkeretaapian dan perlindungan hukum bagi korban kecelakaan.

b. Objek Formal:

Teori keadilan dalam konteks pemberian ganti rugi bagi korban kecelakaan perkeretaapian.

4. Bahan dan Alat Utama

a. Bahan Utama:

1) Bahan Hukum Primer:

a) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

b) Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian

c) Peraturan Menteri Perhubungan terkait standar pelayanan minimum kereta api

2) Bahan Hukum Sekunder: Buku, artikel jurnal, hasil penelitian terkait.

3) Bahan Non-Hukum: Kamus bahasa untuk membantu penafsiran istilah atau konsep tertentu.

b. Alat Utama: Perangkat komputer, akses internet untuk sumber digital, perangkat tulis, dan software pengolahan data kualitatif.

5. Tempat

Pengumpulan data dilakukan di:

a. Perpustakaan: Perpustakaan Universitas, Perpustakaan Nasional, dan perpustakaan lembaga hukum.

b. Sumber Digital: Jurnal elektronik, basis data hukum *online*.

¹² Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum: Edisi Revisi* (Jakarta: Kencana, 2021).

¹³ Anik Ifitah, Ed., *Metode Penelitian Hukum*, Mei 2023 (Sada Kurnia Pustaka, 2023).

6. Teknik Pengumpulan Data

- a. Klasifikasi Konvensional: Mengumpulkan dan mengkategorisasikan bahan hukum secara langsung dari perpustakaan.
- b. Klasifikasi Digital: Mengakses, mengunduh, dan mengklasifikasikan bahan hukum dalam bentuk digital.

7. Definisi Operasional Variabel Penelitian

- a. Perlindungan Hukum:¹⁴ Upaya pemerintah menjamin kepastian hukum untuk melindungi hak warganegara, termasuk sanksi bagi pelanggar.¹⁵

Perlindungan hukum mengintegrasikan kepentingan masyarakat untuk meminimalisir benturan sosial.¹⁶ Hukum, menurut KBBI, adalah aturan resmi yang mengatur kehidupan sosial.¹⁷ Beberapa ahli memberikan pandangan mereka tentang hukum: Immanuel Kant melihat kompleksitas definisi hukum; R. Soeroso, S.H. menyebutnya sebagai himpunan peraturan dengan sanksi hukuman;¹⁸ Mochtar Kusumaatmadja menekankan perlunya institusi hukum.¹⁹ Perlindungan hukum, menurut KBBI, adalah tindakan menjaga atau melindungi. Ini termasuk upaya preventif dan represif oleh pemerintah untuk menjamin hak warganegara dan memberikan sanksi bagi pelanggar. Perlindungan hukum melibatkan keadilan, ketertiban, kepastian, kemanfaatan, dan kedamaian.²⁰

- b. Teori Keadilan: Prinsip-prinsip yang digunakan untuk menilai dan mencapai kesetaraan serta keadilan dalam konteks pemberian ganti rugi bagi korban kecelakaan perkeretaapian.²¹

Teori keadilan mencakup berbagai perspektif untuk mencapai kesetaraan dan keadilan, khususnya dalam transportasi.²² Teori-teori ini memengaruhi penilaian normatif, moral, dan nilai-nilai masyarakat serta alokasi sumber daya. Tidak ada definisi yang sepenuhnya disepakati untuk keadilan dan kesetaraan, tetapi konsep keadilan distributif dan prosedural serta pengakuan hak dan kepemilikan adalah penting. Perspektif keadilan transportasi meliputi keadilan horizontal, yang memperlakukan individu dengan kebutuhan dan kemampuan yang sama secara setara, dan keadilan vertikal, yang memberikan perlakuan khusus untuk mengatasi ketidakadilan. Martens dan Golub (2021) mengembangkan "standar tangga keadilan" untuk menilai tindakan perencanaan transportasi, termasuk non-diskriminasi, peningkatan Pareto, keadilan proporsional, dan keadilan restoratif.²³

Dengan konsep ini, evaluasi terhadap tindakan perencanaan transportasi dapat mencakup aspek-aspek yang melampaui sekadar keuntungan ekonomi, seperti dampak sosial dan distribusi manfaat secara adil kepada berbagai kelompok masyarakat.²⁴

- c. Kecelakaan Perkeretaapian: Insiden yang terjadi dalam perjalanan kereta api, yang menyebabkan kerugian materiil dan imateriil bagi korban.

Perkeretaapian adalah sistem transportasi khusus berbasis rel. Menurut Pasal 1 angka 1 UUKA, perkeretaapian adalah sistem terpadu dengan persyaratan, norma, kriteria, prosedur,

¹⁴ Setiono, *Rule Of Law* (Surakarta: Disertasi S2 Fakultas Hukum, Universitas Sebelas Maret, 2004).

¹⁵ Satjipto Rahardjo, *Sisi-Sisi Lain Dari Hukum Di Indonesia* (Jakarta: Kompas, 2003).

¹⁶ Muhammad Harun, "Philosophical Study Of Hans Kelsen ' S Thoughts On Law And Satjipto Rahardjo ' S Ideas On Progressive Law," *Walisono Law Review (Walrev)*, Vol. 1, No. 2, (2019): 195-220.

¹⁷ [Http://Eprints.Ums.Ac.Id/5064/](http://Eprints.Ums.Ac.Id/5064/), 2009.

¹⁸ Soedjono Dirdjosisworo, *Pengantar Ilmu Hukum* (Jakarta: Pt. Raja Grafindo Persada, 2008).

¹⁹ Muchsin, *Perlindungan Dan Kepastian Hukum Bagi Investor Di Indonesia* (Surakarta: Disertasi S2 Fakultas Hukum, Universitas Sebelas Maret, 2003).

²⁰ A. Asshiddiqie, J., & Safaat, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum* (Jakarta: Konstitusi Press, 2012).

²¹ Patrick A. Singleton Fariba Soltani Mandolakani, "Electric Vehicle Charging Infrastructure Deployment: A Discussion Of Equity And Justice Theories And Accessibility Measurement," *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 24 (2024).

²² T. M. Litman, "Evaluating Transportation Equity: Guidance For Incorporating Distributional Impacts In Transport Planning," *Institute Of Transportation Engineers. Ite Journal* 92, No. 4 (2022).

²³ A. Martens, K., & Golub, "A Fair Distribution Of Accessibility: Interpreting Civil Rights Regulations For Regional Transportation Plans," *Journal Of Planning Education And Research* 41, No. 4 (2021).

²⁴ Fariba Soltani Mandolakani, "Electric Vehicle Charging Infrastructure Deployment: A Discussion Of Equity And Justice Theories And Accessibility Measurement".

dan SDM yang terkait.²⁵ Jalur kereta api penting bagi ekonomi negara,²⁶ meski kecelakaan tetap terjadi. Kecelakaan adalah insiden tak disengaja dalam perjalanan (PP No. 43/1993). Unsur kecelakaan meliputi tindakan melanggar hukum, kesalahan (sengaja/kelalaian), dan kerugian (materiil/imateriil). Tanggung jawab penyelenggara infrastruktur diatur dalam UU No. 23/2007, mencakup kompensasi kerugian nyata, perjanjian kerja sama, dan penanganan korban kecelakaan. Kewajiban termasuk menjaga lalu lintas, menangani korban, memindahkan penumpang, melapor, dan mengumumkan kecelakaan.²⁷

8. Teknik Analisis

Penelitian ini menggunakan metode analisis kualitatif dengan pendekatan deskriptif analitis-preskriptif, yaitu mendeskripsikan, menganalisis, dan memberikan solusi hukum atas permasalahan sesuai dengan isu hukum yang dikaji.²⁸

9. Alur Penelitian

a. Tahap Pengumpulan Informasi

- 1) Mengumpulkan bahan hukum primer, sekunder, dan non-hukum.
- 2) Mengklasifikasikan bahan hukum secara konvensional dan digital.

b. Pengolahan Data

- 1) Menyajikan data secara kualitatif dalam bentuk narasi dan deskripsi.
- 2) Mengelompokkan data berdasarkan rumusan masalah.

c. Analisis Data

- 1) Menggunakan metode deskriptif analitis-preskriptif.
- 2) Menyusun analisis kualitatif yang mencakup deskripsi, evaluasi, dan rekomendasi.

d. Hasil

- 1) Menyimpulkan hasil analisis.
- 2) Menyusun rekomendasi dan solusi hukum terkait kerugian akibat kecelakaan perkeretaapian dan konsep keadilan dalam pemberian ganti rugi.

Dengan metode penelitian ini, diharapkan dapat diperoleh kajian yuridis yang komprehensif terhadap kerugian yang ditimbulkan akibat kecelakaan perkeretaapian, serta konsep keadilan yang ideal dalam pemberian ganti rugi bagi korban kecelakaan dengan memperhatikan kepentingan semua pihak yang terlibat. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi dan masukan bagi perbaikan regulasi dan praktik penanganan kasus kecelakaan kereta api di Indonesia.

HASIL

Pengaturan dalam Kerangka Hukum Indonesia Mengatur Tanggung Jawab dan Kompensasi Terkait dengan Kecelakaan Perkeretaapian

Pengaturan tanggung jawab dan kompensasi terkait kecelakaan perkeretaapian dalam hukum Indonesia diatur dalam beberapa peraturan perundang-undangan, antara lain:

1. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Undang-undang ini menjadi landasan utama dalam pengaturan tanggung jawab dan kompensasi bagi korban kecelakaan kereta api di Indonesia. Pasal 163 ayat (1) menyatakan bahwa "Penyelenggara sarana perkeretaapian wajib memberikan ganti rugi kepada pengguna jasa perkeretaapian yang mengalami kerugian akibat kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahannya dalam penyelenggaraan angkutan".

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengatur secara rinci tanggung jawab PT Kereta Api Indonesia (Persero) terkait kecelakaan perkeretaapian. Dalam hal tanggung jawab, PT KAI bertanggung jawab terhadap penumpang berdasarkan perjanjian pengangkutan, yaitu bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang selama pelaksanaan pengangkutan, kecuali jika dapat membuktikan kerugian timbul di luar kesalahan pegawainya. Tanggung jawab PT KAI berlaku penuh sejak penumpang diangkut dari stasiun asal

²⁵ S. Kramadibrata, *Perencanaan Perkeretaapian* (Bandung: Itb Press, 2006).

²⁶ D. D. Bridgelall, R., & Tolliver, "Railroad Accident Analysis Using Extreme Gradient Boosting," *Accident Analysis And Prevention* 156 (2021).

²⁷ A. N. Khasanah, D. D., Ifitah, A., Abas, M., Sipayung, B., Hastarini, A., Arifuddin, Q., ... & Rohmah, *Hukum Perdata* (Sada Kurnia Pustaka, 2023).

²⁸ Sugiyono, "Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D," *Bandung: Cv. Alfabeta*, 2019.

sampai stasiun tujuan. Besaran tanggung jawab dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami. Namun, PT KAI tidak bertanggung jawab jika kerugian bukan disebabkan oleh pengoperasian kereta api.²⁹

Terkait kompensasi atau ganti rugi, PT KAI wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa dengan nilai pertanggungan minimal sama dengan nilai ganti rugi. Jika penumpang mengalami luka-luka, cacat tetap atau meninggal akibat kecelakaan, maka akan diberi ganti rugi sebesar nilai yang dibatasi oleh asuransi yang ditutup PT KAI ke PT Jasa Raharja (perusahaan asuransi).³⁰ Jika kerugian bukan akibat kecelakaan tapi kelalaian PT KAI atau bencana alam, maka PT KAI akan memberi ganti rugi secara langsung atau menyediakan moda transportasi lain. Dalam kondisi tertentu, PT KAI dapat dibebaskan dari tanggung jawab ganti rugi jika kecelakaan terjadi karena keadaan *force majeure*.³¹

Ketentuan ini secara tegas mewajibkan penyelenggara sarana perkeretaapian, baik pemerintah maupun swasta, untuk memberikan ganti rugi kepada pengguna jasa kereta api yang mengalami kerugian akibat kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahan mereka dalam menyelenggarakan angkutan.³² Dengan demikian, undang-undang ini menegaskan bahwa penyelenggara perkeretaapian bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi kepada pengguna jasa yang mengalami kerugian akibat kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahan penyelenggara dalam menyelenggarakan angkutan kereta api.

Terdapat tiga prinsip tanggung jawab dalam hukum pengangkutan yang juga berlaku. Pertama, prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan sesuai Pasal 1365 KUHPerdata.³³ Kedua, prinsip praduga di mana pengangkut bertanggung jawab kecuali dapat membuktikan ketidakbersalahannya.³⁴ Ketiga, prinsip tanggung jawab mutlak di mana pengangkut harus bertanggung jawab atas semua kerugian tanpa perlu pembuktian kesalahan.³⁵ Secara umum, PT KAI sebagai pengangkut bertanggung jawab kepada penumpang yang mengalami kecelakaan selama bukan karena *force majeure* atau kesalahan penumpang sendiri. Namun, PT KAI dapat dibebaskan dari kewajiban kompensasi jika dapat membuktikan tidak ada unsur kesalahan, dengan besaran kompensasi sekurang-kurangnya sama dengan nilai uang pertanggungan.³⁶

2. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian

Peraturan pemerintah ini memberikan aturan lebih lanjut mengenai tanggung jawab dan kompensasi terkait kecelakaan perkeretaapian. Pasal 185 ayat (1) menegaskan kembali kewajiban penyelenggara sarana perkeretaapian untuk memberikan ganti rugi kepada pengguna jasa yang mengalami kerugian akibat kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahannya. Selanjutnya, Pasal 185 ayat (2) mengatur bahwa besaran ganti rugi ditetapkan berdasarkan kerugian yang diderita pengguna jasa perkeretaapian. Dengan demikian, besaran kompensasi yang harus dibayarkan oleh

²⁹ Afrizal Riyadi, Rinitami Njatrijani, And Siti Mahmudah, "Tanggung Jawab Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Perusahaan Jasa Pengangkutan Terhadap Keselamatan Penumpang Kereta Di Perlintasan Sebidang," *Diponegoro Law Review* 5, No. 2 (2016).

³⁰ Sukama, "Tinjauan Yuridis Terhadap Pengawasan Pt. Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Penumpang Dan Barang Dihubungkan Dengan Ketentuan Undang-Undang Ri Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Kereta Api," *Focus: Jurnal Of Law* 1, No. 1 (November 2020): 29-37.

³¹ Muhammad Sofyan Rudi Santoso And Moch Najib Imanullah, "Tanggung Jawab Keperdataan Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Kecelakaan Yang Terjadi Saat Mengangkut Penumpang," *Privat Law* 4, No. 2 (2016).

³² Sukama, *Op.Cit.*, hlm. 37.

³³ Anni Nur Rohmah, Dian Dewi Khasanah, Anik Iftitah, Kasiani, Muhamad Abas, Baren Sipayung, Arvita Hastarini, Qadriani Arifuddin, Sari Ratna Dewi, Avisena Aulia Anita, Nourma Dewi, Saptono Jenar, Indira Swasti Gama Bhakti, Femmy Silaswaty Faried, Rasyid Tarmizi, Mega Ayu Ni, *Hukum Perdata* (Sada Kurnia Pustaka, 2023).

³⁴ Anik Iftitah, Ed., *Perkembangan Hukum Pidana Di Indonesia* (Sada Kurnia Pustaka, 2023).

³⁵ E. Muhtar, M. H., Tribakti, I., Salim, A., Tuhumury, H. A., Ubaidillah, M. H., Imran, S. Y., ... & Churniawan, *Konsep Hukum Indonesia* (Global Eksekutif Teknologi, 2023).

³⁶ Dicky Arifianto, Gurnadi Lie, And Moody Rizqy Syailendra, "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Yang Diangkut Oleh Kereta Api," *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* 9, No. 13 (2023).

penyelenggara perkeretaapian ditentukan berdasarkan besarnya kerugian yang dialami oleh korban kecelakaan.³⁷

3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum untuk Angkutan Orang dengan Kereta Api

Peraturan ini memberikan pedoman lebih rinci mengenai jenis-jenis kerugian yang harus diganti oleh penyelenggara perkeretaapian. Pasal 23 ayat (1) menyebutkan bahwa penyelenggara sarana perkeretaapian wajib memberikan ganti rugi atas kerugian materiil dan immaterial yang diderita pengguna jasa akibat kecelakaan. Kerugian materiil yang dimaksud meliputi biaya pengobatan, biaya perawatan, biaya penguburan, dan kehilangan barang bawaan. Sementara itu, kerugian immaterial yang harus diganti dapat berupa penderitaan baik fisik maupun psikis yang dialami oleh korban atau keluarganya.³⁸

Pasal 23 ayat (2) juga mengatur bahwa besaran ganti rugi ditetapkan berdasarkan hasil pengumpulan data dan perhitungan yang dilakukan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian. Dengan demikian, terdapat kewajiban bagi penyelenggara perkeretaapian untuk melakukan perhitungan yang akurat dalam menentukan besaran kompensasi yang harus dibayarkan.³⁹

Dalam hal terjadi kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia, Pasal 24 mengatur bahwa penyelenggara sarana perkeretaapian wajib memberikan santunan kepada ahli waris korban. Besaran santunan tersebut ditetapkan berdasarkan perhitungan aktuarial dengan mempertimbangkan faktor-faktor seperti usia, pendapatan, dan tanggungan keluarga korban.⁴⁰

4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian

Peraturan ini mengatur kewajiban penyelenggara perkeretaapian untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan. Meskipun tidak secara langsung mengatur mengenai kompensasi, peraturan ini penting untuk menjamin keselamatan pengguna jasa perkeretaapian dan mencegah terjadinya kecelakaan yang dapat menimbulkan kerugian.⁴¹

Dalam Pasal 17 ayat (1), disebutkan bahwa "Dalam hal terjadi kecelakaan, penyelenggara perkeretaapian wajib melakukan tindakan tanggap darurat, evakuasi korban, dan memberikan pertolongan pertama pada korban." Selanjutnya, Pasal 17 ayat (2) menyatakan bahwa "Dalam hal terjadi kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa dan/atau kerugian harta benda, penyelenggara perkeretaapian wajib memberikan ganti rugi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan."

5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 88 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian

Peraturan ini mengatur kewajiban penyelenggara prasarana perkeretaapian untuk memastikan keamanan dan keselamatan dalam penyelenggaraan prasarana perkeretaapian. Prasarana yang aman dan layak tentunya akan mengurangi risiko terjadinya kecelakaan yang dapat menimbulkan kerugian bagi pengguna jasa perkeretaapian.⁴²

Dalam Pasal 29 ayat (1), disebutkan bahwa "Penyelenggara prasarana perkeretaapian wajib bertanggung jawab terhadap kecelakaan yang disebabkan oleh prasarana perkeretaapian yang tidak memenuhi standar keamanan dan keselamatan." Dengan demikian, jika terjadi kecelakaan yang

³⁷ Siti Nurbaiti, *Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Di Jalan* (Jakarta: Universitas Trisakti, 2013).

³⁸ Sigit Sapto Nugroho And Hilman Syahril Haq, *Hukum Pengangkutan Indonesia* (Solo: Pustaka Iltizam, 2019).

³⁹ Fernando Sakti Toding Rompas, Karel Y. Umboh, And Wilda Assa, "Tanggung Jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Atas Kerugian Sebagai Akibat Kecelakaan," *Lex Privatum* IX, No. 11 (2021).

⁴⁰ Nurbaiti, *Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Di Jalan*.

⁴¹ Muhammad Rizki, *Tinjauan Yuridis Peran Perusahaan Angkutan Umum Dalam Pemenuhan Kenyamanan Dan Keselamatan Penumpang (Studi Kasus Pt. Bintang Sempati Star)* (Banda Aceh: Uin Ar-Raniry, 2022).

⁴² Windhy Yanto, *Pengaruh Kesehatan Kerja, Keselamatan Kerja Dan Sarana Prasarana Terhadap Kinerja Pegawai Pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas Iii Pomalaa Kabupaten Kolaka* (Makassar: Universitas Bosowa, 2022).

disebabkan oleh prasarana perkeretaapian yang tidak memenuhi standar keamanan dan keselamatan, maka penyelenggara prasarana perkeretaapian wajib bertanggung jawab dan memberikan ganti rugi kepada korban kecelakaan.

Dalam praktiknya, pelaksanaan tanggung jawab dan pemberian kompensasi kepada korban kecelakaan kereta api masih sering mengalami kendala. Permasalahan yang sering terjadi antara lain keterlambatan pembayaran ganti rugi, besaran ganti rugi yang dianggap tidak memadai, atau bahkan penolakan pemberian ganti rugi oleh penyelenggara perkeretaapian.⁴³ Oleh karena itu, penegakan hukum yang tegas dan konsisten terhadap peraturan perundang-undangan yang ada menjadi sangat penting. Selain itu, penyempurnaan regulasi juga perlu dilakukan jika terdapat kekurangan atau ketidakjelasan dalam pengaturannya.

Upaya peningkatan keselamatan dan pencegahan kecelakaan juga harus terus dilakukan oleh semua pihak, baik penyelenggara perkeretaapian, regulator, maupun masyarakat pengguna jasa kereta api. Dengan kerangka hukum yang kuat dan implementasi yang baik, diharapkan hak-hak korban kecelakaan kereta api dapat terlindungi dan mereka dapat memperoleh kompensasi yang layak sesuai dengan kerugian yang dialami. Hal ini tidak hanya penting dari perspektif keadilan,⁴⁴ tetapi juga untuk memberikan rasa aman dan kepercayaan masyarakat terhadap moda transportasi kereta api.

Tanggung Jawab dan Kompensasi Atas Kerugian yang Diatur dalam Peraturan Perundang-Undangan Perkeretaapian yang Berkaitan dengan Kecelakaan Perkeretaapian Telah Berbasis Pada Nilai Keadilan

Dalam mengkaji apakah pengaturan tanggung jawab dan kompensasi atas kerugian akibat kecelakaan perkeretaapian dalam peraturan perundang-undangan telah berbasis pada nilai keadilan, perlu dilakukan analisis secara mendalam terhadap peraturan-peraturan yang berlaku.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian menegaskan kewajiban penyelenggara sarana perkeretaapian untuk memberikan ganti rugi kepada pengguna jasa yang mengalami kerugian akibat kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahannya (Pasal 163 ayat (1)). Dalam Pasal 163 ayat (1), undang-undang ini mewajibkan penyelenggara sarana perkeretaapian untuk memberikan ganti rugi kepada pengguna jasa yang mengalami kerugian akibat kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahan mereka. Prinsip ini sejalan dengan nilai keadilan, di mana pihak yang bersalah harus bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan. Namun demikian, undang-undang ini tidak mengatur secara rinci mengenai kriteria, jenis, dan besaran ganti rugi yang harus diberikan.⁴⁵ Hal ini dapat menimbulkan ketidakpastian hukum dan berpotensi menimbulkan ketidakadilan bagi korban kecelakaan, terutama jika terdapat perbedaan penafsiran atau implementasi yang tidak konsisten.

Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*presumption liability*) membuat PT KAI dianggap bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan, kecuali jika dapat membuktikan tidak ada kesalahan/kelalaian. Ini adil bagi penumpang yang pada awalnya tidak perlu membuktikan kesalahan PT KAI. Kompensasi ganti rugi dihitung berdasarkan kerugian yang benar-benar dialami penumpang, bukan nilai yang dipatok sepihak. Ini mencerminkan keadilan dalam penggantian kerugian sesuai kondisi riil.⁴⁶

PT KAI wajib mengasuransikan tanggung jawabnya dengan nilai pertanggungan minimal sama dengan ganti rugi kepada penumpang. Ini menjamin kemampuan PT KAI membayar ganti rugi secara adil. PT KAI dapat dibebaskan dari tanggung jawab jika kecelakaan terjadi karena *force majeure* atau bukan kesalahan operasional. Ini adil agar PT KAI tidak selalu menanggung beban dalam kondisi

⁴³ Rompas, Umboh, And Assa, "Tanggung Jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Atas Kerugian Sebagai Akibat Kecelakaan".

⁴⁴ R. Muhtar, M. H., Khasanah, D. D., Anita, A. A., Abas, M., Bagus, M., Cahyandari, D., ... & Susmayanti, *Menimbang Keadilan: Dinamika Hukum Dan Demokrasi Di Persimpangan Zaman*, Ed. Erifendi Churniawan (Sada Kurnia Pustaka, 2024).

⁴⁵ Rompas, Umboh, And Assa, "Tanggung Jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Atas Kerugian Sebagai Akibat Kecelakaan."

⁴⁶ Sukama, *Op. Cit.*

yang benar-benar di luar kendalinya.⁴⁷ Meski demikian, mungkin masih ada ruang perbaikan untuk lebih meningkatkan rasa keadilan, seperti penyesuaian nilai ganti rugi mengikuti perkembangan zaman, transparansi proses penentuan ganti rugi, dan lain-lain. Secara umum, pengaturan ini sudah cukup adil dengan mempertimbangkan kepentingan penumpang maupun operator kereta api dalam mengalokasikan tanggung jawab dan kompensasi jika terjadi kecelakaan.⁴⁸

Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian mengatur bahwa besaran ganti rugi ditetapkan berdasarkan kerugian yang diderita pengguna jasa perkeretaapian (Pasal 185 ayat (2)). Ketentuan ini cukup adil karena besaran ganti rugi disesuaikan dengan kerugian yang dialami oleh korban. Namun, peraturan pemerintah ini juga tidak memberikan pedoman atau kriteria yang lebih rinci dalam menentukan besaran ganti rugi, sehingga masih terdapat potensi ketidakadilan jika terjadi perbedaan penafsiran atau perhitungan kerugian antara pihak penyelenggara dan korban.⁴⁹

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum untuk Angkutan Orang dengan Kereta Api memberikan pedoman yang lebih rinci mengenai jenis-jenis kerugian yang harus diganti, baik materiil maupun immaterial (Pasal 23 ayat (1)). Pengaturan ini cukup adil karena mencakup berbagai jenis kerugian yang mungkin dialami oleh korban, termasuk penderitaan fisik dan psikis. Ketentuan ini mencerminkan nilai keadilan dengan mengakui dan memberikan kompensasi atas berbagai jenis kerugian yang dialami oleh korban.⁵⁰

Namun, peraturan ini tidak memberikan pedoman yang jelas mengenai bagaimana menghitung besaran ganti rugi untuk setiap jenis kerugian tersebut. Namun demikian, peraturan menteri ini tidak memberikan pedoman atau rumus yang jelas dalam menghitung besaran ganti rugi atau santunan, sehingga masih berpotensi menimbulkan ketidakadilan jika terdapat perbedaan penafsiran atau perhitungan antara pihak penyelenggara dan korban.

Dalam hal terjadi kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019 mengatur bahwa penyelenggara sarana perkeretaapian wajib memberikan santunan kepada ahli waris korban, dengan besaran santunan ditetapkan berdasarkan perhitungan aktuarial yang mempertimbangkan faktor-faktor seperti usia, pendapatan, dan tanggungan keluarga korban (Pasal 24). Pengaturan ini cukup adil karena mempertimbangkan dampak kerugian bagi keluarga korban dan berusaha memberikan kompensasi yang sesuai.⁵¹

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 88 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian mengatur mengenai kewajiban penyelenggara perkeretaapian untuk bertanggung jawab dan memberikan ganti rugi dalam hal terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian mereka dalam menjaga keamanan dan keselamatan.

Ketentuan ini mencerminkan nilai keadilan dengan menempatkan tanggung jawab pada pihak yang melakukan kesalahan atau kelalaian sehingga menyebabkan kerugian pada pihak lain. Namun, peraturan ini juga tidak mengatur secara rinci mengenai kriteria, jenis, dan besaran ganti rugi yang harus diberikan, sehingga berpotensi menimbulkan ketidakadilan jika terjadi perbedaan penafsiran atau implementasi yang tidak konsisten.⁵²

Secara umum, peraturan perundang-undangan yang ada telah mencoba mengakomodasi nilai-nilai keadilan dalam pengaturan tanggung jawab dan kompensasi atas kerugian akibat kecelakaan perkeretaapian. Namun, masih terdapat kekurangan dalam hal ketidakjelasan kriteria, jenis, dan besaran ganti rugi yang harus diberikan, serta potensi terjadinya perbedaan penafsiran atau implementasi yang tidak konsisten.

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ Rafadila Febriana, *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Atas Hilangnya Barang Bagasi Di Pt Kereta Api Indonesia* (Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia, 2023).

⁴⁹ Nurbaiti, *Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Di Jalan*.

⁵⁰ Nugroho And Haq, *Op.Cit.*

⁵¹ Yosua J. W. Kaawoan, "Ganti Kerugian Oleh Pihak Yang Bertanggung Jawab Atas Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas," *Lex Privatum* 11, No. 3 (2023).

⁵² Aulia Muthiah, "Tanggung Jawab Pelaku Usaha Kepada Konsumen Tentang Keamanan Pangan Dalam Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen," *Dialogia Iuridica: Jurnal Hukum Bisnis Dan Investasi*, Vol. 7, No. 2, (2017): 1.

Untuk mencapai keadilan yang lebih optimal, diperlukan penyempurnaan peraturan perundang-undangan dengan mengatur lebih rinci mengenai kriteria dan besaran ganti rugi untuk setiap jenis kerugian, prosedur dan mekanisme pengajuan serta penyelesaian tuntutan ganti rugi, serta tanggung jawab dan kompensasi bagi pihak-pihak lain yang terlibat dalam kecelakaan. Selain itu, perlu juga diatur mengenai pembentukan lembaga atau badan independen yang bertugas untuk menyelesaikan sengketa terkait ganti rugi, sehingga dapat menjamin proses penyelesaian yang adil dan tidak berpihak. Dengan penyempurnaan peraturan dan mekanisme yang lebih adil, diharapkan nilai-nilai keadilan dalam pengaturan tanggung jawab dan kompensasi atas kerugian akibat kecelakaan perkeretaapian dapat terwujud secara optimal.

Dengan adanya penyempurnaan regulasi dan penegakan hukum yang baik, diharapkan hak-hak korban kecelakaan kereta api dapat terlindungi dan mereka dapat memperoleh kompensasi yang layak sesuai dengan kerugian yang dialami. Hal ini tidak hanya penting dari perspektif keadilan, tetapi juga untuk memberikan rasa aman dan kepercayaan masyarakat terhadap moda transportasi kereta api.

Terdapat upaya untuk menjamin keadilan dalam pengaturan tanggung jawab dan kompensasi atas kerugian dalam kecelakaan perkeretaapian. Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (Pasal 1365 KUHPerdara) dan prinsip praduga di mana pengangkut bertanggung jawab kecuali dapat membuktikan ketidakbersalahannya, membuka ruang bagi pihak yang dirugikan untuk mendapatkan kompensasi sepanjang dapat dibuktikan adanya unsur kesalahan dari pihak pengangkut. Hal ini mencerminkan keadilan karena mengakomodasi kepentingan korban.⁵³

Namun demikian, masih terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan. UU No. 23/2007 Pasal 88 memberikan pengecualian tanggung jawab pengangkut untuk *force majeure* dan tidak beroperasinya prasarana, yang dapat dianggap kurang adil bagi korban yang mengalami kerugian akibat hal tersebut yang bukan disebabkan oleh kesalahannya.⁵⁴ Selain itu, besaran kompensasi yang "sekurang-kurangnya sama dengan uang pertanggungan" berpotensi kurang adil jika nilainya tidak memadai untuk mengganti kerugian sebenarnya yang dialami korban. Tidak diaturnya prinsip tanggung jawab mutlak di mana pengangkut harus bertanggung jawab atas semua kerugian tanpa pembuktian kesalahan juga dapat dianggap kurang adil bagi korban dalam situasi tertentu.⁵⁵

Dengan demikian, meskipun terdapat upaya untuk mewujudkan keadilan dengan mengatur tanggung jawab dan kompensasi, masih ada celah yang berpotensi mengurangi rasa keadilan bagi korban kecelakaan perkeretaapian, terutama terkait pengecualian tanggung jawab, besaran kompensasi, dan tidak diakomodirnya prinsip tanggung jawab mutlak. Penyempurnaan regulasi ke depan perlu dilakukan untuk lebih menjamin rasa keadilan.⁵⁶

SIMPULAN

Pengaturan tanggung jawab dan kompensasi terkait kecelakaan perkeretaapian dalam hukum Indonesia diatur dalam beberapa peraturan perundang-undangan seperti Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009, serta peraturan menteri terkait. Secara umum, peraturan-peraturan tersebut mewajibkan penyelenggara sarana perkeretaapian untuk memberikan ganti rugi kepada pengguna jasa yang mengalami kerugian materiil dan immaterial akibat kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahan penyelenggara. Besaran ganti rugi ditetapkan berdasarkan perhitungan kerugian yang diderita korban, dengan mempertimbangkan faktor-faktor seperti biaya pengobatan, kehilangan barang, dan penderitaan fisik atau psikis.

Secara umum, pengaturan tanggung jawab dan kompensasi atas kerugian akibat kecelakaan perkeretaapian dalam peraturan perundang-undangan telah berupaya mengakomodasi nilai-nilai keadilan, seperti kewajiban pihak yang bersalah untuk memberikan ganti rugi, pengakuan atas berbagai jenis kerugian materiil dan immaterial yang dialami korban, serta pertimbangan dampak kerugian bagi keluarga korban. Namun, masih terdapat kekurangan dalam hal ketidakjelasan kriteria,

⁵³ Arifianto, Lie, And Syailendra, "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Yang Diangkut Oleh Kereta Api".

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ Astrid Puspita Ramadhani, Rinitami Njatrijani, And Aisyah Ayu Msuyafah, "Imbas Covid-19 Di Sektor Angkutan Darat Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 41 Tahun 2020," *Diponegoro Law Journal*, Vol. 11, No. 2, (2022).

⁵⁶ Arifianto, Lie, And Syailendra, *Op.Cit.*

jenis, dan besaran ganti rugi yang harus diberikan, serta potensi terjadinya perbedaan penafsiran atau implementasi yang tidak konsisten, sehingga berpotensi menimbulkan ketidakadilan bagi korban kecelakaan. Berikut adalah beberapa saran yang dapat dipertimbangkan:

1. Penyempurnaan peraturan perundang-undangan dengan mengatur lebih rinci mengenai kriteria, jenis, dan besaran ganti rugi untuk setiap jenis kerugian yang dialami korban kecelakaan.
2. Penyusunan pedoman atau rumus yang jelas dalam menghitung besaran ganti rugi atau santunan untuk setiap jenis kerugian, seperti kerugian materiil, immaterial, dan dalam kasus korban meninggal dunia.
3. Pengaturan mengenai prosedur dan mekanisme pengajuan serta penyelesaian tuntutan ganti rugi yang transparan dan efisien.
4. Pembentukan lembaga atau badan independen yang bertugas untuk menyelesaikan sengketa terkait ganti rugi secara adil dan tidak berpihak.
5. Peningkatan penegakan hukum dan pemberian sanksi yang tegas bagi penyelenggara perkeretaapian yang tidak memenuhi kewajibannya dalam memberikan ganti rugi kepada korban kecelakaan sesuai dengan peraturan yang berlaku.
6. Penguatan upaya pencegahan kecelakaan melalui peningkatan keamanan dan keselamatan dalam penyelenggaraan perkeretaapian, baik dari sisi prasarana, sarana, maupun sumber daya manusia.
7. Sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat pengguna jasa perkeretaapian mengenai hak-hak mereka dalam hal terjadi kecelakaan, serta mekanisme untuk mengajukan tuntutan ganti rugi.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- A. Asshiddiqie, J., & Safaat, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Jakarta: Konstitusi Press, 2012.
- A. N. Khasanah, D. D., Iftitah, A., Abas, M., Sipayung, B., Hastarini, A., Arifuddin, Q., ... & Rohmah, *Hukum Perdata*, Sada Kurnia Pustaka, 2023.
- Anik Iftitah, Ed., *Metode Penelitian Hukum*, Sada Kurnia Pustaka, 2023.
- Anik Iftitah, Ed., *Perkembangan Hukum Pidana Di Indonesia*, Sada Kurnia Pustaka, 2023.
- E. Muhtar, M. H., Tribakti, I., Salim, A., Tuhumury, H. A., Ubaidillah, M. H., Imran, S. Y., ... & Churniawan, *Konsep Hukum Indonesia*, Global Eksekutif Teknologi, 2023.
- Harsanto Nursadi, *Sistem Hukum Indonesia*, Jakarta: Universitas Terbuka, 2012.
- Joko Sriwidodo, *Kajian Hukum Pidana Indonesia "Teori Dan Praktek"*, Jakarta: Kepel Press, 2019).
- Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Pt. Citra Bandung, 1998.
- Muhammad Rizki, *Tinjauan Yuridis Peran Perusahaan Angkutan Umum Dalam Pemenuhan Kenyamanan Dan Keselamatan Penumpang (Studi Kasus Pt. Bintang Sempati Star)*, Banda Aceh: Uin Ar-Raniry, 2022.
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum: Edisi Revisi*, Jakarta: Kencana, 2021.
- S. Kramadibrata, *Perencanaan Perkeretaapian*, Bandung: Itb Press, 2006.
- Satjipto Rahardjo, *Sisi-Sisi Lain Dari Hukum Di Indonesia*, Jakarta: Kompas, 2003.
- Sigit Sapto Nugroho And Hilman Syahril Haq, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Solo: Pustaka Iltizam, 2019.
- Soedjono Dirdjosisworo, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Pt. Raja Grafindo Persada, 2008.
- Sugiyono, "Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D," *Bandung: CV. Alfabeta*, 2019.
- Windhy Yanto, *Pengaruh Kesehatan Kerja, Keselamatan Kerja Dan Sarana Prasarana Terhadap Kinerja Pegawai Pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Pomalaa Kabupaten Kolaka*, Makassar: Universitas Bosowa, 2022.

Jurnal

- Isgar Muhammad Ricky Tumoka, "Upaya Pengawasan Terhadap Barang Berbahaya Di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Sorong," *Journal Governance And Politics (Jgp)* 2, No. 2 (2022): 70-77.
- Uniar Pratiwi, Annisa Rahmah, And Chrisandi Rantegau, "Analisis Peranan Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Balikpapan Dalam Menunjang Keselamatan Kapal Dalam Pelayaran," *Jurnal Karya Ilmiah Taruna Andromeda* 5, No. 1 (2021).

- Muhammad Alif Alhadi, *Tanggung Jawab Perdata Pt. Kereta Api Indonesia (Persero) Akibat Kecelakaan Terhadap Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian* (Indralaya: Universitas Sriwijaya, 2020).
- Abdullah Ade Suryobuwono Et Al., “Analisis Prioritas Pengembangan Moda Transportasi Umum Di Dki Jakarta,” *Jurnal Sistem Transportasi & Logistik* 1, No. 2 (2021).
- Ibram Pinondang Dalimunthe And Nofryanti Nofryanti, “Perspektif Masyarakat Pengguna Jalan Atas Ojek Online: Sudut Pandang Kemacetan,” *Media Ekonomi* 20, No. 1 (January 2020): 16.
- Ketut Biomantara And Herdis Herdiansyah, “Peran Kereta Api Indonesia (Kai) Sebagai Infrastruktur Transportasi Wilayah Perkotaan,” *Jurnal Cakrawala* 19, No. 1 (2019).
- Julian D. Ford Et Al., “Social, Cultural, And Other Diversity Issues In The Traumatic Stress Field,” *In Posttraumatic Stress Disorder* (Elsevier, 2015), 503-46.
- Dhanastri Retnaning Putri, “Proporsi Ganti Rugi Bagi Korban Atau Keluarga Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan,” *Recidive : Jurnal Hukum Pidana Dan Penanggulangan Kejahatan* 12, No. 2 (2023): 196.
- Muhammad Harun, “Philosophical Study Of Hans Kelsen ’ S Thoughts On Law And Satjipto Rahardjo ’ S Ideas On Progressive Law,” *Walisongo Law Review (Walrev)*, Vol. 1, No. 2, (2019): 195-220.
- Patrick A. Singleton Fariba Soltani Mandolakani, “Electric Vehicle Charging Infrastructure Deployment: A Discussion Of Equity And Justice Theories And Accessibility Measurement,” *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 24 (2024).
- T. M. Litman, “Evaluating Transportation Equity: Guidance For Incorporating Distributional Impacts In Transport Planning.,” *Institute Of Transportation Engineers. Ite Journal* 92, No. 4 (2022).
- A. Martens, K., & Golub, “A Fair Distribution Of Accessibility: Interpreting Civil Rights Regulations For Regional Transportation Plans,” *Journal Of Planning Education And Research* 41, No. 4 (2021).
- Fariba Soltani Mandolakani, “Electric Vehicle Charging Infrastructure Deployment: A Discussion Of Equity And Justice Theories And Accessibility Measurement
- D. D. Bridgelall, R., & Tolliver, “Railroad Accident Analysis Using Extreme Gradient Boosting,” *Accident Analysis And Prevention* 156 (2021).
- Afrizal Riyadi, Rinitami Njatrijani, And Siti Mahmudah, “Tanggung Jawab Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Perusahaan Jasa Pengangkutan Terhadap Keselamatan Penumpang Kereta Di Perlintasan Sebidang,” *Diponegoro Law Review* 5, No. 2 (2016).
- Sukama, “Tinjauan Yuridis Terhadap Pengawasan Pt. Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Penumpang Dan Barang Dihubungkan Dengan Ketentuan Undang-Undang Ri Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Kereta Api,” *Focus: Jurnal Of Law* 1, No. 1 (November 2020): 29-37.
- Muhammad Sofyan Rudi Santoso And Moch Najib Imanullah, “Tanggung Jawab Keperdataan Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Kecelakaan Yang Terjadi Saat Mengangkut Penumpang,” *Privat Law* 4, No. 2 (2016).
- Anni Nur Rohmah. Dian Dewi Khasanah, Anik Iftitah, Kasiani, Muhamad Abas, Baren Sipayung, Arvita Hastarini, Qadriani Arifuddin, Sari Ratna Dewi, Avisena Aulia Anita, Nourma Dewi, Saptono Jenar, Indira Swasti Gama Bhakti, Femmy Silaswaty Faried, Rasyid Tarmizi, Mega Ayu Ni, *Hukum Perdata* (Sada Kurnia Pustaka, 2023).
- Dicky Arifianto, Gurnadi Lie, And Moody Rizqy Syailendra, “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Yang Diangkut Oleh Kereta Api,” *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* 9, No. 13 (2023).
- Siti Nurbaiti, *Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Di Jalan* (Jakarta: Universitas Trisakti, 2013).
- Fernando Sakti Toding Rompas, Karel Y. Umboh, And Wilda Assa, “Tanggung Jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Atas Kerugian Sebagai Akibat Kecelakaan,” *Lex Privatum* IX, No. 11 (2021).
- Rompas, Umboh, And Assa, “Tanggung Jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Atas Kerugian Sebagai Akibat Kecelakaan”.
- R. Muhtar, M. H., Khasanah, D. D., Anita, A. A., Abas, M., Bagus, M., Cahyandari, D., ... & Susmayanti, *Menimbang Keadilan: Dinamika Hukum Dan Demokrasi Di Persimpangan Zaman*, Ed. Erifendi Chunniawan (Sada Kurnia Pustaka, 2024).

Erifendi Churniawan et al., *Kajian Yuridis terhadap Kerugian yang Ditimbulkan Akibat Kecelakaan Perkeretaapian Berbasis Nilai Keadilan*

Rompas, Umboh, And Assa, “Tanggung Jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Atas Kerugian Sebagai Akibat Kecelakaan

Rafadila Febriana, *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Atas Hilangnya Barang Bagasi Di Pt Kereta Api Indonesia* (Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia, 2023).

Nurbaiti, *Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Di Jalan*.

Yosua J. W. Kaawoan, “Ganti Kerugian Oleh Pihak Yang Bertanggung Jawab Atas Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas,” *Lex Privatum* 11, No. 3 (2023).

Aulia Muthiah, “Tanggung Jawab Pelaku Usaha Kepada Konsumen Tentang Keamanan Pangan Dalam Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen,” *Dialogia Iuridica: Jurnal Hukum Bisnis Dan Investasi*, Vol. 7, No. 2, (2017): 1.

Arifianto, Lie, And Syailendra, “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dan Barang Yang Diangkut Oleh Kereta Api”.

Astrid Puspita Ramadhani, Rinitami Njatrijani, And Aisyah Ayu Msuyafah, “Imbas Covid-19 Di Sektor Angkutan Darat Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 41 Tahun 2020,” *Diponegoro Law Journal*, Vol. 11, No. 2, (2022).

Disertasi

Setiono, *Rule Of Law* Surakarta: Disertasi S2 Fakultas Hukum, Universitas Sebelas Maret, 2004.

Muchsin, *Perlindungan Dan Kepastian Hukum Bagi Investor Di Indonesia*, Surakarta: Disertasi S2 Fakultas Hukum, Universitas Sebelas Maret, 2003.

Website

[Http://Eprints.Ums.Ac.Id/5064/](http://Eprints.Ums.Ac.Id/5064/), 2009